

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 1 (37), январь 2008 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

моб. тел. в Москве:
+7 905-707-37-80,
+7 903-153-68-18
e-mail:
bull@as-club.ru
web-страница:
www.as-club.ru/bull

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

тел.: +7 (495) 685-19-30,
+7 (495) 685-26-30
e-mail:
info@as-club.ru
www.as-club.ru

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	37
ОБЗОР ПРЕССЫ	51
ИНТЕРВЬЮ	83
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	90
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

Все остальные читатели Бюллетеня могут оформить редакционную подписку на 2008 г.



14–15 февраля 2008 года

**ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ
СМОТР ИНВЕСТИЦИОННЫХ
ПРОЕКТОВ**

подробности
на стр. **73**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Предварительные итоги работы авиапрома в 2007 году	3	События в компании "Сухой" вошли в число наиболее важных в мировой авиакосмической отрасли	10
Число авиакатастроф в мире упало до минимального за 40 лет уровня	3	На создание нового пассажирского самолета МС-21 в 2008 году будет направлено порядка 5 млрд рублей	11
Венесуэла вывела на рекорд	4	"Прогрестех" работает над проектом самолета Sukhoi SuperJet 100	11
В. Путин поздравил коллектив ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" с 75-летием предприятия	4	"Моторостроитель-Финанс" выплатил по облигациям	11
Разработан проект Федеральной целевой программы дополнительного финансирования авиадвигателестроения	4	Москва и Киев обсудят перспективы возобновления производства "Русланов", а также нового регионального самолета Ан-148	12
Путин разрешил участие итальянской компании в уставном капитале "Сухого"	5	Техническим директором Иркутского авиационного завода назначен А. Сергунов	12
К госиспытаниям подключится еще один самолет Як-130	5	Конструкция Су-34 имеет высокий модернизационный потенциал	12
Глава ВЭБа опровергает информацию об аресте акций EADS	5	Общество авиастроителей выражает обеспокоенность планами создания в Жуковском Национального центра авиастроения	13
ОАК в марте объявит о новой эмиссии акций	6	Уникальная система установлена на заводе компании "Сухой" в Комсомольске-на-Амуре	13
Военно-промышленная комиссия 21 января рассмотрит вопросы развития авиадвигателестроения в России	6	ВЭБ покупает пакет акций ОАО "Гражданские самолеты Сухого" в рамках участия в капитале ОАК	13
Россия может вскоре прекратить производство Ил-96, заявляет Христенко	6	Финансирование создания авиадвигателя ПС-12 начнется с 2008 года	14
Главком ВВС России уверен, что самым главным в авиационной технике является качество, а не форма собственности ее разработчиков	7	Предлагается закрыть тему создания авиадвигателя НК-93 после проведения его летных испытаний	14
Украина и РФ создадут группу по разделу интеллектуальной собственности на самолет Ан-124	7	"Оборонпром" появился на "Пермских моторах"	14
ММЗ "Знамя": итоги-2007	7	Подготовлен пакет документов по перспективному развитию авиационного двигателестроения в России	15
ВВС России получат в этом году из Новосибирска не менее пяти самолетов Су-34	7	ТАНТК им. Бериева планирует передать в 2008 г. конечному заказчику самолет ДРЛОиУ А-50ЭИ	15
ИФК выплатила "Мотор Сич" аванс на производство авиадвигателей Д-436	8	На Пермском моторостроительном комплексе ожидаются очередные кадровые перестановки	15
Объемы привлечения инженерно-сервисных компаний будут расширяться	8	Корпорация "Иркут" разработала для Газпрома интегрированную информационную систему контроля	16
Авиазавод "Прогресс" привлечет в Сбербанке кредит на 3,15 млрд рублей	8	В 2008 году ОАО "Авиадвигатель" продолжает сотрудничество с Газпромом	16
Компания Spirit AeroSystems, Inc поможет ОАК в создании перспективных самолетов и в их производстве	9	Достраиваемые самолеты Ан-124 будут оснащаться двигателями Д-18ТЗС повышенной тяги	16
Авиатакси Dexter пока не планирует увеличивать самолетный парк М-101Т	9	Госиспытания двигателя АИ-222-2.5 на "Салюте" успешно завершены	17
"Сухой" начнет производство истребителей пятого поколения в 2015 году	9	Акционеры пермского "Авиадвигателя" по техпричинам не продлили полномочия УК	17
Командиры авиационных частей Сибирского объединения ВВС и ПВО посетили НАПО им. В. Чкалова	10		
В Казани может быть создан авиационный технопарк	10		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за январь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ РАБОТЫ АВИАПРОМА В 2007 ГОДУ

Предварительные итоги работы авиационной промышленности в 2007 году в части выпуска магистральных самолетов показывают, что планируемые показатели, заложенные в Федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года" (ФЦП-2015) не выполнены. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в области авиастроения.

Он уточнил, что не выполнен "План продаж основных типов авиационной техники в натуральном выражении", заданный ФЦП-2015. Авиационные заводы, согласно плану, должны были передать заказчикам 2-4 самолета Ил-96, 10-12 самолетов Ту-204 / Ту-214 всех модификаций, 2-4 амфибии Бе-200. В то же время, Воронежским акционерным самолетостроительным объединением изготовлены два самолета, один Ил-96-400Т передан на сертификационные испытания, но не продан. Поставлено заказчиком по одному Ту-204-100, Ту-204-300 и Ту-

204С. "По программе Бе-200 один самолет облетан, принят и передан в ТАНТК им. Бериева, но поставки перенесены на второй квартал 2008 года", — уточнил собеседник. По его сведениям, отчеты предприятий по выпуску легких самолетов в 2007 году содержит один самолет Ил-103, пять М-101Т, четыре Як-18Т, два СМ-92Т, один Ан-38 и один Ан-3Т.

По данным собеседника, в октябре 2007 года правительством был утвержден план производства гражданской авиационной техники на период до 2015 года. В 2008 году, согласно документу, должно быть продано три Ил-96, восемь Ту-204, пять Ту-214, шесть Sukhoi SuperJet 100, четыре самолета Ан-148 и ни одного Ту-334.

Тем не менее, изготовление пассажирских самолетов Ту-334 в указанном выше плане фигурирует - предполагается выпустить 101 Ту-334 в период до 2015 года.

источник: AVIAPORT.RU
25.01.08

ЧИСЛО АВИАКАТАСТРОФ В МИРЕ УПАЛО ДО МИНИМАЛЬНОГО ЗА 40 ЛЕТ УРОВНЯ

Число катастроф воздушных судов сократилось в прошлом году в мире до 136, что является самым низким показателем с 1963 года, свидетельствуют данные международного бюро Aircraft Crashers Record Office.

В США было отмечено 34 происшествия, в Канаде — 10, Демократической республике Конго — 8, по 5 — в Колумбии и Индонезии. В Европе в прошлом году не произошло ни одной крупной авиакатастрофы.

Европейский концерн Airbus потерял за год 4 машины, американский Boeing — 8. Из бывших советских самолетов разбились 12 "Антоновых", 2 "Ильюшина", по одному "Туполеву" и "Яковлеву".

Общее число катастроф сократилось на 17 % по сравнению с 164 в 2006 году и оказалось существенно ниже показателей 2005 (184 катастрофы), 2004 (165) и 2003 (198) годов. В 80–90-х годах число этих собы-

тий, за исключением 1999 года, постоянно превышало 200, а в 1977-1980 гг. — даже 300. Рекорд был зафиксирован в военном 1942 году — 337 авиакатастроф.

Самой большой трагедией прошлого года стало крушение самолета Airbus A320 в Бразилии 17 июля, которое унесло 199 жизней.

Всего же в прошлом году в авиакатастрофах погибло 965 человек против 1293 годом раньше и 1454 в 2005 году. Меньше жертв было лишь в 2004 году - 766.

Самым трагическим для гражданской авиации был 1972 год, который унес 3214 жизней. Авиакатастрофой считается происшествие, после которого самолет, способный перевозить более 6 людей, уже не может подняться в воздух и списывается.

источник: NEWSru.com
05.01.08

ВЕНЕСУЭЛА ВЫВЕЛА НА РЕКОРД

Общая сумма поставок российской военной техники за рубеж по линии госпосредника — "Рособоронэкспорта" — составит за 2007 г. \$ 6,1 млрд (в 2006 г. — \$ 5,3 млрд). Об этом, как сообщило ИТАР-ТАСС, во вторник в Ереване на заседании Российско-армянского экономического форума объявил гендиректор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов.

По словам директора ОАО "Роствертол", Венесуэла прислала заявку на покупку новейшего российского ударного вертолета Ми-28Н "Ночной охотник". Кроме Венесуэлы эта машина предлагается Алжиру и уже прошла там испытания.

Однако общий объем экспортных поставок вооружений, цифра которого будет вскоре названа президенту на заседании Комиссии по военно-техническому сотрудничеству, превысит \$ 7,5 млрд (в 2006 г. — \$ 6,46 млрд), сообщили "Ведомостям" источник в правительстве и источник в одной из оборонно-промышленных компаний.

В конце прошлого года первый вице-премьер Сергей Иванов имел менее оптимистичные цифры: он заявлял о рекорде в \$ 7 млрд. О том, что общий объем может достигнуть \$ 7 млрд., говорил и Чемезов. Общая сумма поставок выше объема по линии "Рособоронэкспорта" потому, что ряд российских предприятий имеет право на самостоятельную про-

дажу запчастей и сервисных услуг. Кроме того, такие предприятия, как тульское КБП и реутовское НПО машиностроения, обладают правом поставлять готовую продукцию по ранее заключенным контрактам — в январе 2007 г. указом президента "Рособоронэкспорт" стал монополистом по экспорту готовой продукции.

Причина рекордных продаж этого года заключается в восстановлении крупных экспортных поставок самолетов марки Су-30МК, говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По словам источника в авиапромышленности, всего было поставлено 52 такие машины, в том числе 16 истребителей и восемь машинокомплектов для лицензионной сборки Су-30МКИ в Индию, 6 Су-30МКА в Алжир, 10 Су-30МКМ в Малайзию и 12 Су-30МК2V в Венесуэлу.

Их общая стоимость вместе с оружием и запчастями составила до половины от общего объема экспорта, считает источник. В 2008 г. поставки самолетов сохраняются на высоком уровне, поэтому существенного падения экспорта ожидать не приходится, говорит собеседник "Ведомостей".

*источник: газета «Ведомости»
23.01.08*

В. ПУТИН ПОЗДРАВИЛ КОЛЛЕКТИВ ОАО "АВИАЦИОННЫЙ КОМПЛЕКС ИМ. С. В. ИЛЬЮШИНА" С 75-ЛЕТИЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ

Владимир Путин поздравил коллектив ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" с 75-летием создания предприятия.

Как сообщает пресс-служба главы государства, в поздравительной телеграмме, в частности, говорится: "Этот юбилей — значимое событие не только для вашего коллектива, но и для российской авиастроительной отрасли в целом. За прошедшие десятилетия трудом и талантом нескольких поколений ученых, специалистов, инженеров и рабочих опытное конструкторское бюро выросло в крупный многопрофильный комплекс, стало одним из признанных

лидеров отечественного авиапрома. Коллектив и ветераны по праву гордятся яркими, порой героическими страницами истории предприятия, тем значимым вкладом, которое оно внесло в развитие отечественной авиации, укрепление оборонно-промышленного потенциала страны. Важно, что вы бережете и приумножаете замечательные традиции своих предшественников, активно внедряете самые передовые технологии, выпускаете современную, конкурентоспособную продукцию".

*источник: РосБизнесКонсалтинг
13.01.08*

РАЗРАБОТАН ПРОЕКТ ФЕДЕРАЛЬНОЙ ЦЕЛЕВОЙ ПРОГРАММЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

Разработан проект Федеральной целевой программы (ФЦП) дополнительного финансирования авиационного двигателестроения. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный специалист в области авиадвигателестроения.

По его словам, на сегодня стоимость ФЦП составляет 345,7 млрд рублей, в том числе из государственного бюджета — 231 млрд рублей.

"Указанные суммы планируется ассигновать дополнительно к тем средствам, которые уже предусмотрены всеми действующими программами: ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники в России на 2002—2010 годы и на период до 2015 года", ФЦП развития оборонно-промышленного комплекса, ФЦП "Государственная программа вооружений России на период до 2015 года" и другими програм-

мами, в которых в той или иной степени предусмотрены ассигнования на авиадвигателестроение", — подчеркнул собеседник.

По его мнению, специалистами подотрасли проведена колоссальная работа по выверке ассигнований на авиадвигателестроение по всем действующим программам и проведен анализ потребностей отечественного авиастроения в перспективных авиадвигателях и оценки стоимости их создания и развертывания серийного производства.

Отвечая на вопросы "АвиаПорт.Ru", собеседник отметил, что только на создание авиадвигателя для перспективного истребителя пятого поколения необходимо порядка \$ 2—3 млрд.

*источник: AVIAPORT.RU
21.01.08*

ПУТИН РАЗРЕШИЛ УЧАСТИЕ ИТАЛЬЯНСКОЙ КОМПАНИИ В УСТАВНОМ КАПИТАЛЕ "СУХОГО"

Владимир Путин своим распоряжением разрешил участие итальянской компании в уставном капитале "Гражданских самолетов Сухого" в размере 25 % плюс одна акция.

Как сообщила пресс-служба Кремля, президент России в целях осуществления сотрудничества между российскими и итальянскими организациями в области разработки, производства, продаж и послепродажного обслуживания российских региональных самолетов SuperJet 100 и в соответствии со статьей 12 Федерального закона от 8 января 1998 г 10-ФЗ "О государственном регулировании развития авиации" подписал распоряжение, в котором говорится:

"1. Разрешить: компании "Аlenia Аэронаутика" (Италия) либо ее дочерней организации, в уставном капитале которой компания "Аlenia Аэронаутика" имеет долю участия в размере более 50 %, участие в уставном капитале закрытого акционерного общества "Гражданские самолеты Сухого" в размере 25 % акций плюс одна акция; вхождение в органы управления закрытого акционерного общества "Гражданские самолеты Сухого" иностранных граждан при условии, что их число не превысит одной

четверти состава соответствующего органа управления указанного акционерного общества.

2. Установить, что руководителем закрытого акционерного общества "Гражданские самолеты Сухого" является гражданин Российской Федерации.

3. Правительству Российской Федерации обеспечить реализацию настоящего распоряжения".

"В этом году запланирован выпуск самолета SuperJet 100, который будет производиться в кооперации с крупными иностранными авиастроительными корпорациями", — напомнил в беседе с ИТАР-ТАСС представитель Правительства РФ. "В связи с этим принято решение о предоставлении итальянской компании Alenia Aeronautica возможности приобрести блокирующий пакет ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", — отметил он. "Это серьезный шаг в развитии кооперации российских самолетостроителей с крупнейшими западными корпорациями, работающими в этой сфере", — отметил собеседник агентства.

*источник: газета «Газета»
14.01.08*

К ГОСИСПЫТАНИЯМ ПОДКЛЮЧИТСЯ ЕЩЕ ОДИН САМОЛЕТ ЯК-130

В марте текущего года для участия в государственных совместных испытаниях (ГСИ) будет подготовлен еще один опытный учебно-боевой самолет (УБС) Як-130.

"Сейчас этот Як-130 проходит отработку на нижегородском авиазаводе "Сокол" перед началом предстоящих летных испытаний", — сообщил журналистам заместитель главнокомандующего ВВС по вооружению генерал-лейтенант Александр Павлов.

Он уточнил, что постройка этого, четвертого по счету, самолета велась за счет средств, полученных в ходе урегулирования страхового случая в связи с аварией третьего Як-130, который разбился 26 июля 2006 года в Рязанской области. Потерпевший аварию Як-130 был застрахован в Русском страховом центре (РСЦ). Сразу же после получения акта госкомиссии по расследованию причин аварии РСЦ раньше оговоренного соглашением срока выплатил сумму страховой компенсации ущерба. Это позволило в минимально короткий срок начать строительство новой машины. "Четвертый Як-130 примет участие в испытаниях комплекса бортового оборудования и вооружения", — сказал А. Павлов. По его словам, завершить ГСИ планируется в конце текущего года. Но благодаря тому, что в ноябре прошлого года было получено

предварительное заключение о соответствии самолета требованиям заказчика, строительство установочной партии этих самолетов уже началось. Як-130 является одним из наиболее перспективных российских авиационных проектов, как с точки зрения поставки для нужд ВВС РФ, так и для экспортных поставок. Первыми заказчиками нового УБС Як-130 стали российские ВВС. Як-130 относится к УБС нового поколения. Он оборудован репрограммируемой системой дистанционного управления с четырехкратным резервированием, что позволяет применять самолет для основной и повышенной подготовки летчиков, летающих на самых современных боевых самолетах. 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 «Министерство
обороны РФ»
21.01.08*

ГЛАВА ВЭБ А ПРОВЕРГАЕТ ИНФОРМАЦИЮ ОБ АРЕСТЕ АКЦИЙ EADS

Принадлежащий госкорпорации "Банк развития" (ВЭБ) 5-процентный пакет акций европейского авиастроительного концерна EADS не находится под арестом. Как заявил в пятницу глава банка Владимир Дмитриев, "акции EADS не находятся под арестом. По крайней мере, у нас нет информации об этом". На

прошлой неделе об аресте пакета акций EADS по иску швейцарской Noqa против российского правительства заявил адвокат этой компании Антуан Коркмаз.

*источник: сайт «Газета.Ru»
25.01.08*

ОАК В МАРТЕ ОБЪЯВИТ О НОВОЙ ЭМИССИИ АКЦИЙ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планирует в марте объявить о новой эмиссии акций корпорации. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" заявил исполнительный вице-президент и член правления ОАК Валерий Безверхний.

По его словам, вопросы новой эмиссии акций ОАК будут рассматриваться в течение первого квартала 2008 г. "Я думаю, что в марте мы объявим новую эмиссию акций, а в феврале закроем ведущую эмиссию", — уточнил он.

"Планируемая в марте новая эмиссия акций будет "покрывать" как Российскую самолетостроительную корпорацию и Казанский авиазавод, так и акции

EADS, которые будут нам вноситься в уставный капитал ОАК", — сказал В. Безверхний.

Он отметил, что акции EADS будут вноситься Внешэкономбанком (ВЭБ). Также будут объявлены объемы конвертации частных акций на акции ОАК акционеров, которые являются акционерами дочерних предприятий.

"ВЭБ внесет акции EADS в капитал ОАК и станет одним из крупных акционеров корпорации. ВЭБ, я думаю, будет владеть около 15 % акций ОАК", — считает В. Безверхний.

источник: AVIAPORT.RU
21.01.08

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМИССИЯ 21 ЯНВАРЯ РАССМОТРИТ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

Военно-промышленная комиссия (ВПК) под председательством первого заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова планирует 21 января 2008 г. рассмотреть вопросы перспектив развития авиационного двигателестроения в стране. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный специалист в области авиационного двигателестроения. По его словам, в частности, на заседании ВПК планируется рассмотреть проект Стратегии развития в России газотурбостроения, включая авиационную составляющую в качестве главенствующей. "Кроме Стратегии разработана Концепция Федеральной целевой программы "Развитие газотурбостроения в авиационной промышленности", — отметил собеседник. По его сведениям, Стратегия развития в России газотурбостроения и Концепция соответствующей программы находятся в высокой степени готовности к рассмотрению на заседании

ВПК.

"Двигателестроение и в Стратегии, и в Концепции рассматривается в качестве межотраслевого — в интересах авиастроения, наземных промышленных газотурбинных установок, в интересах топливно-энергетического комплекса, а также для судов и кораблей гражданского и военного флотов", — отметил собеседник.

По его данным, проекты Стратегии и Концепции направлены на согласование в Министерство экономического развития и торговли РФ, Министерство транспорта, Министерство обороны, Министерство финансов и ряд других заинтересованных инстанций. Эти учреждения должны рассмотреть проекты направленных документов до заседания ВПК, и на ВПК должны быть высказаны замечания.

источник: AVIAPORT.RU
21.01.08

РОССИЯ МОЖЕТ ВСКОРЕ ПРЕКРАТИТЬ ПРОИЗВОДСТВО ИЛ-96, ЗАЯВЛЯЕТ ХРИСТЕНКО

Россия будет вынуждена вскоре отказаться от продолжения строительства пассажирских широкофюзеляжных самолетов Ил-96 для авиалиний протяженностью до 11 тысяч километров, серийно выпускаемых с 1992 года, сообщил глава Минпромэнерго РФ Виктор Христенко.

"Мы... пока не видим для себя машину класса Ил-96, которую можем вывести на рынок и которая будет на 15 % лучше, чем самолеты, которые сегодня есть. Семейство Ил-96 постепенно сойдет на нет, и заменить его нечем", — сказал министр в интервью газете "Коммерсант".

Христенко отметил, что российская сторона будет в этой нише "искать кооперацию с партнерами, возможность разделения рисков".

"Есть вариант создания самолета, привязанного к таким рынкам, как Индия или Китай, где огромный пассажиропоток, но не очень большие расстояния, то есть требуется машина типа нашего Ил-86. То есть мы готовы вписаться в то, что китайские коллеги называют идеей большого самолета, как в новый проект, своей собственной ниши у нас нет", — сказал Христенко, отметив при этом, что "грузовая линейка" самолетов "достаточно стабильна".

Глава Минпромэнерго сообщил, что государство оставит линейку самолетов Ту-204/Ту-214, пока ей на смену не придет МС-21. "Он должен выйти на рынок к 2015 году, потому что иначе мы просто опоздаем с этой машиной", — сказал Христенко.

Говоря о Sukhoi SuperJet (SSJ), министр заявил, что это приоритетный проект с точки зрения того, что эти самолеты могут быть эффективны на международном рынке. "Внутреннего рынка в России, достаточного по объемам для производства эффективного самолета, нет", — отметил Христенко.

Отвечая на вопрос о дискуссиях по поводу выпуска Ту-334, глава Минпромэнерго сказал: "Перспективы (этого самолета) на внешнем рынке по сравнению с SSJ весьма ограничены. Но Ту-334 делается в значительной степени из отечественных комплектующих, то есть может служить для целей, где встают вопросы спецдопусков. Но это, к сожалению, означает, что мы не можем рассчитывать на масштабную линейку и самолеты будут ниже по эффективности производства, чем SSJ".

источник: газета «Гудок»
24.01.08

ГЛАВКОМ ВВС РОССИИ УВЕРЕН, ЧТО САМЫМ ГЛАВНЫМ В АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИКЕ ЯВЛЯЕТСЯ КАЧЕСТВО, А НЕ ФОРМА СОБСТВЕННОСТИ ЕЕ РАЗРАБОТЧИКОВ

Главком Военно-воздушных сил России генерал-полковник Александр Зелин считает, что определяющим является качество авиационной техники и вооружения, а не форма собственности предприятий, на которых они были разработаны и произведены.

"Необходимо в самые кратчайшие сроки создать и довести до серийного производства столь необходимые ВВС новые современные двигатели и конкурентоспособные военные самолеты, а на каких заводах и в каких КБ это будет осуществлено — государственных или с участием бизнеса — для армии не имеет никакого значения, все они наши, российские. Важен результат и решение задач в обеспечении безопасности страны", — заявил А. Зелин журналистам. По его словам, можно привести десятки примеров, когда и государственные, и частные предприятия

блестяще выполняют гособоронзаказ. "Все, в конечном счете, зависит от научного потенциала, технологических возможностей предприятия, а также от отношения людей к делу", — сказал главком ВВС.

Он отметил, что разработкой и производством боевых самолетов и вертолетов, авиационных двигателей и вооружения сегодня занимаются предприятия самой разной формы собственности. "Двигатель для истребителя пятого поколения, например, разрабатывают полностью государственное ММПП "Салют" и частно-государственное НПО "Сатурн". Каждый из них представит на конкурс свой вариант двигателя. Чей проект окажется лучшим, тот и будет определен головным разработчиком", — сказал А. Зелин.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
14.01.08*

УКРАИНА И РФ СОЗДАДУТ ГРУППУ ПО РАЗДЕЛУ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НА САМОЛЕТ АН-124

Украина и РФ создадут совместную рабочую группу для разработки вариантов решения вопроса урегулирования прав на результаты интеллектуальной собственности по самолету Ан-124. Об этом РБК—Украина сообщили в Минпромполитики. Последний раз этот вопрос поднимался на переговорах 16 января 2008 г. в Москве. Российские представители отметили, что подготовлен проект соглашения между Правительством Российской Федерации и Кабинетом министров Украины по урегулированию прав на результаты интеллектуальной деятельности в интересах возобновления

серийного производства самолетов Ан-124. Документ одобрен в российских министерствах и ведомствах и направлен на согласование в Украину.

Украинская сторона заявила, что предложенный проект соглашения противоречит законодательству Украины, так как раздел прав интеллектуальной собственности должен проходить в рамках договорных отношений между субъектами хозяйственной деятельности.

*источник: ИА «РБК—Украина»
21.01.08*

ММЗ "ЗНАМЯ": ИТОГИ—2007

ОАО "Московский машиностроительный завод "Знамя" сообщает, что объем поступивших денежных средств по продажам и ремонту агрегатов вырос по сравнению с 2006 годом на 30,3 %. При этом по большинству новых агрегатов увеличение цены было минимальным, а по ремонту агрегатов был сохранен уровень цен 2006 года. Численность работников по итогам года составила 651 человек.

В 2007 году была начата программа технического перевооружения оборудования. В рамках этой программы введены в эксплуатацию семь станков фирмы HAAS, обновлен парк оборудования участка пескоструйной зачистки, где были установлены новые камеры пескоструйной очистки и камера струйной очистки Rosler. Закуплено и внедрено высокоточное финишное оборудование фирмы Studer. В области повышения контроля качества выпускаемой продукции в технологический цикл была интегрирована координатно-измерительная машина CONTURA Carl Zeiss IMT GmbH.

Запущены работы по производственной кооперации с западными компаниями — производителями авиационных компонент, медицинской и нефтегазовой отраслей. Произведены модернизация и капитальный ремонт цехов и рабочих помещений. В области децентрализации системы подачи сжатого воздуха в цехах завода установлены и запущены индивидуальные установки воздушного снабжения AVAC GENESIS 11/500_8-10, введен в эксплуатацию винтовой компрессор ALLEGRO 150.

Также подведены итоги работы комиссии по "серому рынку" по проверке аутентичности изделий. Из полученных электронных копий паспортов по факту было выявлено 18,5 % поддельных, что, несмотря на снижение по сравнению с 2006 годом, все еще является угрожающе высоким показателем.

*источник: компания «ММЗ "Знамя"»
21.01.08*

ВВС РОССИИ ПОЛУЧАТ В ЭТОМ ГОДУ ИЗ НОВОСИБИРСКА НЕ МЕНЕЕ ПЯТИ САМОЛЕТОВ СУ-34

Об этом в понедельник, 14 января, заявили на авиационном заводе имени Чкалова в ходе визита командного состава летных частей Сибирского объединения ВВС и ПВО. Кроме того, НАПО модернизирует еще около 20 бомбардировщиков Су-24. Таким

образом, благодаря гособоронзаказу предприятие увеличит мощности производства на 15–20 %.

*источник:
телеканал «Новосибирская ГТРК»
15.01.08*

ИФК ВЫПЛАТИЛА "МОТОР СИЧ" АВАНС НА ПРОИЗВОДСТВО АВИАДВИГАТЕЛЕЙ Д-436

Российская лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) выплатила в конце 2007 года запорожскому ОАО "Мотор Сич" (Украина) аванс на производство партии авиадвигателей типа Д-436-148 для региональных самолетов Ан-148, которые планируется построить на ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник, близкий к участникам производства самолетов Ан-148 и авиадвигателей для них.

Он напомнил, что 21 августа 2007 г. ИФК заключила договор купли-продажи с двигателестроительной компанией ОАО "Мотор Сич" о покупке 74 двигателей Д-436-148 и 37 вспомогательных силовых установок (ВСУ) АИ-450-МС для установки на строящиеся на ВАСО самолеты Ан-148. 23 августа между ИФК и ВАСО был подписан твердый контракт о закупке 34 самолетов Ан-148-100, предназначенных для передачи в период 2008–2010 гг. авиакомпаниям Государственная транспортная компания "Россия", "ЭйрЮнион" и "Полет".

"ИФК произвело авансированный платеж украинской стороне за изготовление авиадвигателей Д-436-148 и ВСУ АИ-450МС в объеме 30 % от общей

стоимости заказываемых двигателей, включая ВСУ", — отметил собеседник. По его сведениям, планируется изготовить в широкой кооперации украинских и российских авиадвигателестроителей (московский завод "Салют") 68 авиадвигателей для 34 самолетов и шесть запасных авиадвигателей.

На просьбу оценить стоимость одного комплекта Д-436-148 и ВСУ собеседник сказал, что сумма комплекта однозначно превышает \$ 2 млн.

"Запорожское ОАО "Мотор Сич" давно не имело столь крупных и масштабных заказов на изготовление новых самолетных авиационных двигателей, что очень важно для предприятия", — подчеркнул собеседник. По мнению отраслевых аналитиков, включая украинских, ориентировочная стоимость контракта на поставку 34 самолетов Ан-148 составляет \$ 748 млн при базовой стоимости Ан-148 \$ 22 млн. Только в результате выпуска уже заказанных 34 самолетов украинские предприятия получают более \$ 200 млн, в Украине будет создано 11 тыс. новых рабочих мест, а поступления в бюджет Украины превысят \$ 100 млн.

источник: AVIAPORT.RU
14.01.08

ОБЪЕМЫ ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНЖЕНЕРНО-СЕРВИСНЫХ КОМПАНИЙ БУДУТ РАСШИРЯТЬСЯ

Объемы привлечения инженерно-сервисных компаний будут существенно расширяться в связи с возрождением авиационной промышленности в России и ростом авиаперевозок. Такое мнение на пресс-конференции в Москве высказал президент и председатель управляющего совета группы компаний "Прогрестех" Владимир Кульчицкий.

"Сегодня авиационная промышленность в мире структурирована следующим образом: существуют вертикальные интеграторы (брендодержатели), которые всем известны. Существуют и горизонтальные структуры, которые поставляют всем брендодержателям агрегаты, детали и компоненты, а также услуги интеллектуального труда инженерно-сервисных компаний", — отмечает глава "Прогрестеха".

Он уточнил, что его компания является инженерно-сервисной компанией, то есть компанией горизонтального уровня, которая помогает инженерными ресурсами авиастроительным предприятиям, чтобы обеспечить им своевременное и качественное выполнение работ по проектированию самолетов. Долговременным заказчиком "Прогрестеха" является фирма Boeing, "Прогрестех" работает также по программам ОАК, сотрудничает с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" по проекту Sukhoi SuperJet 100.

"Американская компания Spirit AeroSystems, Inc, с которой ООО "Прогрестех" на днях подписало соглашение о создании в России совместного предприятия, является такой горизонтальной структурой и является крупнейшим поставщиком агрегатов для двух самых больших производителей самолетов в мире — Boeing и Airbus", — напомнил собеседник.

По его словам, на сегодня "Прогрестех" является крупнейшей инженерно-сервисной компанией в Восточной Европе. Кроме того, компания третий год входит в рейтинг 500 наиболее быстро развивающихся компаний мира в области высоких технологий и при этом два последних года объявляется лидером среди всех российских предприятий, входящих в этот рейтинг. "Прогрестех" уже два года работает совместно непосредственно с компанией Spirit AeroSystems, Inc. В сегодняшней ситуации "Прогрестех" может стать звеном, которое может соединить такого крупного игрока на международном рынке в области поставок авиастроительных агрегатов, как Spirit AeroSystems, Inc, и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", — полагает В. Кульчицкий.

источник: AVIAPORT.RU
17.01.08

АВИАЗАВОД "ПРОГРЕСС" ПРИВЛЕЧЕТ В СБЕРБАНКЕ КРЕДИТ НА 3,15 МЛРД РУБЛЕЙ

Акционеры ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" (Арсеньев, Приморский край) на внеочередном собрании в понедельник одобрили заключение договора со Сбербанком России об открытии кредитной линии на сумму до 3,15 млрд рублей. Как сообщили в компании, привлекаемые средства будут направлены на

выполнение государственного контракта с Минобороны РФ. ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. Сазыкина" специализируется на производстве самолетов и вертолетов и основных узлов к ним.

источник: газета «Гудок»
22.01.08

КОМПАНИЯ SPIRIT AEROSYSTEMS, INC ПОМОЖЕТ ОАК В СОЗДАНИИ ПЕРСПЕКТИВНЫХ САМОЛЕТОВ И В ИХ ПРОИЗВОДСТВЕ

Компания Spirit AeroSystems, Inc поможет ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" в создании перспективных самолетов и организации их производства. Соответствующее соглашение подписано 16 января в Москве.

"В первую очередь речь идет о проекте ближне-среднемагистрального самолета (БСМС) по проекту МС-21, и мы не исключаем, что совместная работа с Spirit AeroSystems, Inc может вестись на принципах разделения рисков", — сообщил исполнительный вице-президент и член правления ОАК Валерий Безверхний. Подписанным 16 января соглашением также предусмотрены работы по дальнейшей модернизации проекта регионального самолета Sukhoi SuperJet 100, создаваемого ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" при активном участии фирмы Boeing, добавил он.

"В данном случае речь идет о возможности создания 130-местного варианта базовой модели Sukhoi SuperJet 100 с углепластиковым крылом", — уточнил собеседник.

Вице-президент ОАК добавил, что соглашением со Spirit AeroSystems, Inc предусмотрены также совместные работы в области кооперационных поставок компонентов, которые ОАК может осуществлять в интересах Spirit AeroSystems.

"Совместными усилиями ОАК и Spirit AeroSystems с участием фирмы "Прогрестех" будут внедрять новые передовые формы организации производ-

ственного цикла и управления производством на предприятиях отечественного авиапрома", — сказал В. Безверхний. По его данным, эта работа уже начата и успешно ведется на Новосибирском авиазаводе с участием Spirit AeroSystems, Inc и "Прогрестех", такая же работа начата на Комсомольском-на-Амуре авиазаводе с участием специалистов фирмы Boeing.

В. Безверхний также сообщил, что к концу текущего года авиастроительная корпорация совместно с Spirit AeroSystems выйдет на более конкретное и содержательное соглашение с определением финансовой составляющей планируемых работ. "Будет также определена организационно-правовая форма дальнейших совместных работ и взаимодействия", — отметил он.

Компания Spirit AeroSystems — крупнейший в мире независимый поставщик для авиакосмической индустрии. Она имеет пять производственных предприятий в США и Великобритании, а штаб-квартира Spirit AeroSystems находится в г. Вичита (штат Канзас). Spirit занимается проектированием и производством цельнокомпозиционных и других агрегатов для самолетов Boeing 787, Boeing 737, Boeing 747, Boeing 767 и Boeing 777. Производственные мощности компании в Европе обеспечивают поставку комплектующих, преимущественно для систем крыльев самолетов семейства Airbus A320, A330, A340 и A380.

источник: AVIAPORT.RU
17.01.08

АВИАТАКСИ DEXTER ПОКА НЕ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ САМОЛЕТНЫЙ ПАРК М-101Т

ЗАО "Авиа Менеджмент Групп", реализующее проект системы авиатакси Dexter, в 2008 году не планирует увеличивать самолетный парк за счет самолетов М-101Т сверх имеющихся на сегодня восьми самолетов этого типа. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил председатель совета директоров компании Евгений Андраников.

"В 2008 году не планируется получение следующих новых самолетов М-101Т, но авиатакси не отказывается от них — пока имеющихся в самолетном парке восьми М-101Т вполне достаточно", — считает Е. Андраников.

По его словам, на сегодня часть самолетов М-101Т находится на Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол" (НАЗ "Сокол") на ремонте, также на них проводятся некоторые доработки. Оставшиеся самолеты эксплуатируются на регулярных авиарейсах. Их эксплуатация осуществляется на сегодня между Ижевском, Пермью, Самарой. Самолеты М-101Т эксплуатируются практически со 100-процентой загрузкой. Полеты проводятся несколько дней в неделю по одному полету в день.

Собеседник "АвиаПорт.Ру" отметил, что в настоящее время приобретаемые самолеты Pilatus PC-12 "закрывают" тот же радиус эксплуатационных авиалиний, на котором эксплуатируется М-101Т — на плече около 500–600 км. В тоже время, у Pilatus больше и пассажироместимость, и крейсерская скорость, чем у М-101Т. По словам Е. Андраникова, в 2008 году планируется эксплуатировать Pilatus PC-12 на чартерных авиарейсах, а самолеты М-101Т — и на чартерных, и на регулярных авиарейсах.

Как известно, для авиатакси Dexter было заказано на НАЗ "Сокол" 15 самолетов М-101Т и предусмотрен опцион на последующее приобретение еще 30 таких машин.

Восьмиместный самолет Pilatus PC-12-47 имеет крейсерскую скорость 440 км/ч с восемью пассажирами на борту, дальность самолета составляет 2400 км, что для авиатакси в некоторой степени является избыточным показателем. М-101Т эксплуатируются в компоновке на 4 и 5 пассажирских мест.

источник: AVIAPORT.RU
22.01.08

"СУХОЙ" НАЧНЕТ ПРОИЗВОДСТВО ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ В 2015 ГОДУ

Компания "Сухой" приступила к изготовлению первых опытных образцов истребителя пятого поколения. На истребителях ПАК ФА будут установлены современные двигатели, самолетное и бортовое радиоэлектронное оборудование.

Начало летных испытаний планируется на 2009 г. Серийное производство самолета планируется начать к 2015 г.

источник: ИА Finam.ru

КОМАНДИРЫ АВИАЦИОННЫХ ЧАСТЕЙ СИБИРСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ ВВС И ПВО ПОСЕТИЛИ НАПО ИМ. В. ЧКАЛОВА

Сегодня, 14 января, командный состав, командиры авиационных частей Сибирского объединения ВВС и ПВО посетили Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО) им. В. П. Чкалова.

Заместитель генерального директора предприятия Александр Калашников провел с летчиками экскурсию по заводу и местному музею.

Офицеры с большим интересом прошли по цехам, где производится сборка и модернизация военных самолетов Су-24, Су-34.

Александр Калашников рассказал, что предприятие в этом году планирует увеличить мощности производства на 15–20 %. Согласно Государственному оборонному заказу в плане на этот год у предприятия выпуск более 5 самолетов Су-34 и проведение модернизации около 20 самолетов Су-24.

Огромная работа в НАПО была проделана в прошлом году: закуплено новое высокотехнологичное оборудование, начался выпуск целой группы изделий по уникальным технологиям, производство по которым осуществляется круглосуточно, произведен ремонт ряда зданий и цехов завода.

НАПО имеет договора с более чем 100 различными предприятиями страны, ведь изготовление современных военных самолетов требует больших затрат, новейших технологий и взаимодействия со множеством отраслей промышленности. Ранее на предприятии работало более 17 000 специалистов различных профессий. После временной остановки

производства в 90-е годы с завода ушло более половины рабочих. Сейчас подготовке специалистов в производственном объединении придают первостепенное значение. На заводе разработана и применяется целая система профессиональной подготовки молодежи, которая сейчас начала приходить на предприятие.

Заинтересованность есть, ведь средняя заработная плата на предприятии подходит к 15,5 тыс. рублей в месяц, а операторы высокотехнологических станков могут получать до 30–40 тыс. рублей ежемесячно. Уже сейчас во многих цехах работает до 70 % молодежи. Именно им предстоит осуществлять выпуск новой современной авиационной техники для ВВС. Большой интерес у летчиков вызвал переоборудованный цех по сборке самолетов. Сейчас самолеты Су-24, находящиеся в цеху, ждут окончания своей сборки и дальнейшей отправки к местам назначения.

Командиры авиационных частей смогли убедиться, что, действительно, российское авиастроение постепенно, но уверенно возрождается и в ближайшие годы можно ожидать значимых перемен в ВВС.

Посетив музей завода, они еще раз убедились в том, что, имея такую славную историю, предприятие сделает все возможное, чтобы создать условия для выполнения Государственного оборонного заказа.

источник:
организация «Министерство обороны РФ»
14.01.08

В КАЗАНИ МОЖЕТ БЫТЬ СОЗДАН АВИАЦИОННЫЙ ТЕХНОПАРК

О переговорах между правительством РТ и руководством ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (в которую войдет казанское ФГУП "КАПО им. Горбунова) рассказал министр промышленности и торговли Республики Татарстан Александр Когогин, сообщает Татар-информ.

КАПО им. Горбунова, по словам министра, в ближайшее время передаст Вооруженным силам России стратегический бомбардировщик Ту-160, производство которого недавно возобновилось на

заводе. Таким образом, считает А. Когогин, КАПО им. Горбунова возродило свое значение как предприятие, играющее ключевую роль в обороноспособности страны. Технопарк же сможет обеспечивать предприятия отрасли комплектующими на принципе аутсорсинга.

источник: сайт Etatar
17.01.08

СОБЫТИЯ В КОМПАНИИ "СУХОЙ" ВОШЛИ В ЧИСЛО НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ В МИРОВОЙ АВИАКОСМИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ

Передача первых шести модернизированных штурмовиков Су-25СМ ВВС России, подписание соглашения о поставке Индии дополнительной партии Су-30МКИ и их модернизация индийскими ВВС, а также выкатка в сентябре прошлого года в Комсомольске-на-Амуре гражданского самолета Sukhoi SuperJet-100 включены авторитетным французским аэрокосмическим журналом Air & Cosmos в список наиболее значимых отраслевых событий 2007 г.

Из многочисленных новостей в области авиастроения и космической промышленности издание выделило презентацию пассажирского самолета Boeing 787, реструктуризацию компании Airbus, начало коммерческой эксплуатации аэробуса A380, выкатку нового американского истребителя F-35 с вертикаль-

ным взлетом и посадкой, запуск Японией и Китаем искусственных спутников на лунную орбиту и др.

Кроме упомянутых в специальном номере Air & Cosmos, в минувшем году в "Сухой" произошли и другие важные события. В частности, компания приступила к изготовлению опытных образцов истребителя пятого поколения, начались наземные испытания сверхманевренного многофункционального истребителя Су-35, а также были осуществлены поставки в Малайзию первых шести из предусмотренных контрактом 18 боевых самолетов Су-30МКМ.

источник: компания «АХК "Сухой"»
21.01.08

НА СОЗДАНИЕ НОВОГО ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА МС-21 В 2008 ГОДУ БУДЕТ НАПРАВЛЕНО ПОРЯДКА 5 МЛРД РУБЛЕЙ

На реализацию программы создания ближне-среднемагистрального самолета МС-21 в 2008 году будет направлено порядка 5 млрд рублей.

"Проект создания самолета МС-21 одобрен Объединенной авиастроительной корпорацией. Все документы подписаны. В 2008 году мы ожидаем довольно приличное финансирование этого проекта — порядка 5 млрд рублей", — сказал "Интерфаксу-АВН" президент научно-производственной корпорации "Иркут" Олег Демченко.

Он отметил: "Первый гейт по проекту МС-21 пройден. Начата разработка аванпроекта нового самолета. В августе 2008 года планируется его защитить".

По словам О. Демченко, в этом проекте главными являются два вопроса: освоение производства композитных материалов и двигатель. О. Демченко пояснил, что у самолета МС-21 будет полностью композитное крыло. Что касается двигателя, то до сих пор пока не решено, кто его будет разрабатывать.

"Мы планируем в январе провести тендер по определению разработчика двигателя, но я не очень уверен, что наши компании с этой задачей справятся. Нам надо искать какого-то иностранного партнера, с которым мы бы начали совместно делать двигатель. Примерно так, как делают двигатель для нового российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 французская фирма Snecma и НПО "Сатурн". По-другому мы не выйдем из положения", — сказал О. Дем-

ченко. По его словам, идеальным вариантом было бы создание совместного предприятия по разработке нового двигателя. В противном случае придется на МС-21 устанавливать иностранный двигатель. "Вопрос двигателя — самый знаковый в этом проекте. Будет двигатель — будет и самолет. Не будет двигателя — не будет и самолета", — сказал О. Демченко.

Он напомнил, что головным разработчиком МС-21 определено ОКБ Яковлева. "Нашими партнерами в этом проекте будут компания "Гражданские самолеты Сухого", туполевская и бериевская фирмы. "С Таганрогским авиационным научно-техническим комплексом имени Бериева мы уже определились, что они будут делать. С компанией "Гражданские самолеты Сухого" и компанией Туполева ведутся переговоры", — сказал О. Демченко.

Создание самолета МС-21 предусмотрено федеральной целевой программой развития гражданской авиационной техники до 2010 года и на период до 2015 года. Новая машина должна прийти на смену вырабатывающим ресурс авиалайнерам Ту-154 и Як-42Д. Самолет планируется выпускать в трех модификациях: на 132, 150 и 168 пассажиров.

По оценке экспертов, потребность только российского рынка в самолетах МС-21 составляет более 800 машин.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
14.01.08

"ПРОГРЕССТЕХ" РАБОТАЕТ НАД ПРОЕКТОМ САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100

ООО "Прогрестех" в рамках сотрудничества с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) выполняет работы по элементам крыла и шасси самолета Sukhoi SuperJet 100. Об этом на пресс-конференции заявил президент и председатель управляющего совета группы компаний "Прогрестех" Владимир Кульчицкий.

"На сегодня по проекту создания регионального пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100 от фирмы "Прогрестех" работает 60 инженеров по элементам крыла и шасси, ими проводятся прочностные расчеты и разработка цифровых моделей в самой современной цифровой среде для использования их при проектировании самолета", — заявил он. По его словам, инженеры компании работают как в офисе ГСС, так и на собственных площадках. Инженерно-сервисная компания не разрабатывает конечный продукт — она только участвует в разработке,

является поставщиком интеллектуальных инженерных решений и проводит конкретные прочностные расчеты, создает цифровые модели конкретных деталей, которые потом используются для создания самолета в целом.

ООО "Прогрестех" — крупнейшая в Восточной Европе инженерно-сервисная компания по оказанию интеллектуальных услуг в авиакосмической и авиатранспортной отраслях, входящая в состав группы компаний "Прогрестех" и являющаяся одной из ее ведущих организаций. В ООО "Прогрестех" работает 1300 человек, из которых свыше 1000 специалистов работают по линиям авиационной отрасли и воздушного транспорта. Их средний возраст — 32 года.

источник: AVIAPORT.RU
21.01.08

"МОТОРОСТРОИТЕЛЬ-ФИНАНС" ВЫПЛАТИЛ ПО ОБЛИГАЦИЯМ

ООО "Моторостроитель-Финанс" выплатило 49,86 млн рублей по первому купону трехлетних облигаций второй серии. На одну бумагу номиналом 1 тыс. рублей было выплачено 49,86 рубля из расчета ставки купона 10 % годовых. Компания полностью разместила на ФБ ММВБ по открытой подписке облигации 2-й серии на 1 млрд рублей 20 июля 2007 года. Ставка 1-го купона составила 10 % годовых. Ставки 2–3 купонов приравнены к ставке 1-

го, ставки 4–6 купонов определяет эмитент. Срок обращения бумаг — 3 года, длительность купонного периода — полгода. По выпуску предусмотрена 1,5-годовая оферта на досрочный выкуп облигаций по номиналу.

источник: газета «Коммерсантъ—Самара»
21.01.08

МОСКВА И КИЕВ ОБСУДЯТ ПЕРСПЕКТИВЫ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВА "РУСЛАНОВ", А ТАКЖЕ НОВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА АН-148

Украина и Россия обсудят во вторник в Москве вопросы сотрудничества в проекте возобновления серийного производства модернизированного тяжелого транспортного Ан-124-100 "Руслан" — Ан-124-100М-150 и совместного производства нового регионального Ан-148.

Как стало известно из информированных источников в отрасли, актуальные вопросы партнерства авиапромов двух стран будут рассмотрены в рамках 3-го заседания подкомиссии по вопросам сотрудничества в области авиационной промышленности комитета по вопросам экономического сотрудничества российско-украинской межгосударственной комиссии.

В августе прошлого года российская "Волга-Днепр" и украинские АНТК им. Антонова и ОАО "Мотор Сич" (Запорожье) подписали соглашение о возобновлении серийного производства и модернизации эксплуатируемого парка самолетов Ан-124-100М-150. Новая модификация "Руслана" Ан-124-100М-150 грузоподъемностью 150 тонн в июне прошлого года сертифицирована на соответствие нормам летной годности Межгосударственного авиационного комитета (МАК, РФ). В ходе сертификационных испытаний Ан-124-100М-150 полностью подтвердил соответствие требованиям Евроконтроля по зональной навигации R-RNAV, а также по точностным требованиям самолетовождения R-RNP-1.

В декабре 2004 года агентство по материально-техническому снабжению при НАТО NAMSA и Ruslan

SALIS GmbH, представляющая интересы украинской "Авиалинии Антонова" и российской группы компаний "Волга-Днепр", заключили трехлетний контракт с правом пролонгации объемом 600 млн евро на аренду украинских и российских "Русланов" для перевозки грузов в интересах НАТО и ЕС. Контракт вступил в силу в марте 2005 года. Сегодня украинская и российская стороны отработывают по просьбе NAMSA предложения по продлению сотрудничества.

Серийное производство нового регионального Ан-148 разворачивается на мощностях КиГАЗ "Авиант" на Украине и на мощностях Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) в РФ. Выпуск первых серийных лайнеров и на Украине, и в РФ намечен на 2008 год.

В производстве самолета, который создается с применением передовых авиационных технологий ведущих авиапроизводителей, включая США, Германию, Францию, Великобританию, задействовано более 240 предприятий из 14 стран. В феврале прошлого года Ан-148 получил сертификат типа на соответствие нормам летной годности МАК. Уже начата подготовка к валидации (одобрению) сертификата типа Европейским агентством авиационной безопасности (EASA). Также отработываются вопросы создания транспортной версии нового Ан-148.

*источник: газета «Гудок»
14.01.08*

ТЕХНИЧЕСКИМ ДИРЕКТОРОМ ИРКУТСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА НАЗНАЧЕН А. СЕРГУНОВ

Техническим директором Иркутского авиационного завода — филиала ОАО "Корпорация "Иркут" назначен Александр Сергунов. Как сообщает пресс-служба завода, приказ об этом подписан 21 января.

Александр Сергунов родился в 1962 году в поселке Кутулик Аларского района. В 1985 году окончил Иркутский политехнический институт по специальности "самолето- и вертолетостроение". В том же году был принят на ИАЗ мастером. В последующие годы А.

Сергунов занимал должности начальника планово-диспетчерского бюро, заместителя начальника цеха, главного инженера заготовительно-штамповочного производства, начальника отдела. С февраля 1999 года и до настоящего времени Александр Сергунов работал заместителем технического директора — главным технологом ИАЗ.

*источник: ИА «Телеинформ»
22.01.08*

КОНСТРУКЦИЯ СУ-34 ИМЕЕТ ВЫСОКИЙ МОДЕРНИЗАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Конструкция перспективного многофункционального бомбардировщика Су-34 имеет очень высокий модернизационный потенциал. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. Он уточнил, что потенциал последующей модернизации Су-34 относится как к установленному на сегодня бортовому радиоэлектронному оборудованию (БРЭО) и вооружению, так и к двигателям силовой установки самолета.

"Установленные на Су-34 "цифровой борт" и мультиплексный канал позволяют очень быстро производить замену оборудования, так как отечественные требования по мультиплексу полностью соответствуют зарубежному стандарту типа MIL", — подчеркнул собеседник. По его мнению, такой "борт" самолета позволяет быстро устанавливать усовершенствованное БРЭО как в интересах отечественного

Минобороны, так и для иностранных заказчиков. Он отметил в качестве примера, что появившаяся в России в 2005 году новая инерциальная система была сразу же установлена на Су-34. Специалист также полагает, что самолет может стать носителем перспективных систем вооружения "воздух — воздух". "Имеющаяся на Су-34 бортовая радиолокационная станция позволяет применять управляемые ракеты класса "воздух — воздух" большой дальности", — сообщил собеседник. Он дополнил, что в конструкции самолета с самого начала предусмотрена установка двигателей большей размерности и с большим расходом воздуха. "Сейчас Су-34 комплектуются серийными двигателями АЛ-31Ф, но их замена на более современные и перспективные не является техническим вопросом", — уверен специалист.

*источник: AVIAPORT.RU
22.01.08*

ОБЩЕСТВО АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ВЫРАЖАЕТ ОБЕСПОКОЕННОСТЬ ПЛАНАМИ СОЗДАНИЯ В ЖУКОВСКОМ НАЦИОНАЛЬНОГО ЦЕНТРА АВИАСТРОЕНИЯ

Президент регионального Общества авиастроителей Александр Батков выразил обеспокоенность авиационной общественности планами создания в городе Жуковский Московской области Национального центра авиастроения.

По словам А. Баткова, 18 октября 2007 года Президент РФ подписал Поручение по созданию Национального центра авиастроения. Поручение адресовалось председателю Правительства РФ В. Зубкову и губернатору Московской области Б. Громову. Планировалось 15 декабря прошлого года заслушать доклад по реализации выполнения Поручения. Правительство обратилось в Министерство промышленности и энергетики и Министерство экономического развития с заявлением о необходимости ускорения работ по подготовке и представлению проекта доклада в Правительство РФ.

Также известно, что ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в ноябре прошлого года подготовила предложения по организации Национального центра авиастроения в городе Жуков-

ском. "Предполагается, что там же будет создан целый комплекс ОАК с размещением офисов, инженерных и конструкторских ресурсов и летно-испытательных подразделений ОАО "ОАК", – отметил собеседник. Он полагает, что в Жуковском будут образованы конструкторские, а, возможно, и производственные службы по созданию авиационной техники в соответствующих подразделениях. Возможно перемещение ОКБ ведущих авиастроительных фирм и компаний, работающих в Москве, в Жуковский. Такие предложения подготовлены ОАК и направлены в адрес федеральных органов управления.

"Общественность беспокоит, что указанные решения и предложения затрагивают многие ведущие предприятия авиапрома и принимаются келейно без обсуждения авиационной общественностью", – считает президент Общества авиастроителей.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА УСТАНОВЛЕНА НА ЗАВОДЕ КОМПАНИИ "СУХОЙ" В КОМСОМОЛЬСКЕ-НА-АМУРЕ

Единственная на Дальнем Востоке автоматизированная складская система KARDEX Shuttle швейцарского производства установлена на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении имени Ю. А. Гагарина на площадях открытого здесь три года назад филиала ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Монтаж склада осуществлен в рамках реализации программы модернизации и технического перевооружения предприятий холдинга "Сухой", участвующих в разработке и серийном производстве регионального пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100.

Система предназначена для компактного размещения и хранения различных изделий и представляет собой высотную конструкцию, состоящую из модулей и сконструированную по принципу наращивания вертикальных блоков с компьютерным управлением. На ней размещен перемещающийся вверх и вниз лифт с установленным на нем экстрактором особой конструкции. По запросу оператора лифт перемещается на высоту, на которой располагается требуемая полка, экстрактор вынимает ее и помещает в лифт. Затем он движется к окошку выдачи и экстрактор выдает полку с хранящимися на ней материалами оператору. На складских полках могут храниться различные изделия и комплектующие массой до 30 тонн для линии окончательной сборки самолета Sukhoi

SuperJet 100. Автоматизированный склад компактен и может работать круглосуточно. Он позволяет значительно повысить производительность труда за счет экономии времени на поиск комплектующих. Грузы надежно защищены от повреждений и несанкционированного доступа. Система позволяет хранить одновременно около 400 тысяч наименований деталей, агрегатов и нормализованного крепежа различных габаритов, так как самостоятельно определяет свободные места для размещения изделий на полках.

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина – крупнейшее российское авиастроительное предприятие, входящее в состав холдинга "Сухой". Оно было построено в 1934 г. Здесь были выпущены тысячи боевых и сотни гражданских самолетов – от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий. Сегодня завод производит истребители Су-27, многофункциональные истребители Су-30МКК, Су-30МК2, легкие самолеты-амфибии Бе-103 и СА-20П "Оса", многоцелевой грузопассажирский самолет Су-80ГП. Завод участвует в программе по созданию боевого авиационного комплекса пятого поколения.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
14.01.08*

ВЭБ ПОКУПАЕТ ПАКЕТ АКЦИЙ ОАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" В РАМКАХ УЧАСТИЯ В КАПИТАЛЕ ОАК

Внешэкономбанк покупает пакет акций ОАО "Гражданские самолеты Сухого" в рамках участия в капитале Объединенной авиастроительной корпорации, сообщил председатель государственной корпорации "Банк развития внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" Владимир Дмитриев. "Мы приобретаем этот пакет, рассматривая это в контексте

участия в капитале ОАК", – сказал В. Дмитриев. Ранее сообщалось о том, что Внешэкономбанк может приобрести порядка 10 проц. в капитале ОАО "Гражданские самолеты Сухого".

*источник: АРМС-ТАСС
15.01.08*

ФИНАНСИРОВАНИЕ СОЗДАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПС-12 НАЧНЕТСЯ С 2008 ГОДА

Финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) создания перспективного семейства авиационных двигателей ПС-12 и его модификаций разработки пермского ОАО "Авиадвигатель" начнется в 2008 году. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко.

"ОАО "Авиадвигатель" организовало кооперацию для создания нового газогенератора для двигателя ПС-12, и все участники кооперации согласились с тем, что газогенератор будет разрабатываться на базе предложения ОАО "Авиадвигатель", — сказал В. Чуйко. По его сведениям, в ближайшие месяцы будут заключены соответствующие договоры на финансирование создания этого двигателя. Выделенные предварительно ассигнования для начала работ по двигателям оцениваются как достаточные.

"В соответствии с действующим положением перед началом работ по созданию нового изделия должен быть проведен конкурс, но пока Федеральное агентство по промышленности (Роспром) его не проводит", — отметил собеседник.

По его мнению, в конкурсе могут принять участие ОАО "Авиадвигатель" как разработчик перспективного авиадвигателя ПС-12, так и Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") совместно с запорожскими предприятиями — машиностроительным конструкторским бюро "Прогресс" и ОАО "Мотор Сич". Конкурс на разработку авиадвигателя для самолета по проекту МС-21 ожидается уже три года, но пока никаких сведений о сроках проведения конкурса нет.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

ПРЕДЛАГАЕТСЯ ЗАКРЫТЬ ТЕМУ СОЗДАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ НК-93 ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ЕГО ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ

Ряд специалистов в области авиационного двигателестроения предлагают закрыть тему создания авиадвигателя НК-93 на ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. Кузнецова" после завершения его летных испытаний. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" заявил информированный специалист в области авиадвигателестроения.

"Двигатель НК-93 плохо вписывается в новую разрабатываемую и серийно выпускаемую авиационную технику: он имеет большую массу, большой диаметр и требует существенного времени, материальных и финансовых затрат для доводки", — подчеркнул собеседник.

По его словам, испытания двигателя НК-93 в воздухе на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ затягиваются: к декабрю прошлого года состоялось всего два испытательных полета. Много времени заняла подготовка к полетам Ил-76ЛЛ. Он напомнил, что двигатель НК-93 классифицируется как "закапотированный винто-вентиляторный двигатель со сверхвысокой степенью двухконтурности". На Западе его называют ducted fan ("вентилятор в кольце").

В основе конструкции НК-93 — мощный понижающий редуктор между турбиной и вентилятором, за счет чего удалось реализовать сверхвысокую степень двухконтурности (16,6 против 4–5 у серийных моторов). Конструкция НК-93 выполнена по трехвальной схеме с приводом закопотированного двухрядного винтовентилятора противоположного вращения через редуктор. "По параметрам термодинамического цикла двигатель НК-93 близок к разрабатываемым за рубежом и имеет несколько лучшую экономичность", — пояснил собеседник.

По его сведениям, в настоящее время отсутствует тип существующего и перспективного самолета под двигателями НК-93: самолеты семейства Ту-204 планируется оснащать двигателями ПС-90А2, самолеты типа Ил-96-400Т/М — двигателями ПС-90А1 и ПС-90А2М, перспективные Ил-214 и МС-21 — двигателем типа ПС-12.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

"ОБОРОНПРОМ" ПОЯВИЛСЯ НА "ПЕРМСКИХ МОТОРАХ"

Как сообщил "Ъ" источник в управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК), на днях ЗАО "Салес" (является держателем пакетов акций ключевых предприятий моторостроительного комплекса) начало присылать первые списки кандидатов в советы директоров АО к годовым собраниям.

Пока это не коснулось ключевых предприятий холдинга, таких как Пермский моторный завод, "Авиадвигатель". "Салес" выдвинул кандидатуры своих представителей только в советы директоров вспомогательных, сервисных компаний, таких как "Инструментальный завод-ПМ", "Металлист-ПМ". По данным источника "Ъ", часть кандидатов в этих спис-

ках — представители ОПК "Оборонпром". Еще в конце прошлого года в АФК "Система" заявляли о том, что в ближайшее время компания должна завершить продажу "Оборонпрому" своих моторостроительных активов, сконцентрированных в ЗАО "Салес". Выдвижение представителей "Оборонпрома" косвенно может означать близость к завершению сделки.

Кроме того, по данным "Ъ", на этой неделе пермские моторостроители ожидают неофициального визита гендиректора "Оборонпрома" Андрея Реуса.

*источник: газета «Коммерсантъ-Пермь»
30.01.08*

ПОДГОТОВЛЕН ПАКЕТ ДОКУМЕНТОВ ПО ПЕРСПЕКТИВНОМУ РАЗВИТИЮ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

Подготовлены проекты Стратегии и Концепции перспективного развития авиационного двигателестроения в России. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил президент Ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. По его словам, в настоящее время разработанные и подготовленные проекты Стратегии и Концепции развития авиадвигателестроения направлены в Министерство промышленности и энергетики.

"Формирование Стратегии и Концепции было завершено к декабрю текущего года в соответствии с поручением заместителя министра Минпромэнерго Дениса Мантурова по итогам совещания 9 ноября", — уточнил глава АССАД. По его мнению, "разрабатываемые документы станут основой для разработки в 2008 г. Программы развития авиадвигателестроения на перспективу, с конкретизацией в ней типажа двигателей, сроков их создания и объемов финансирования из госбюджета. "Работы как по Стратегии, как опреде-

ляющему документу, так и по Концепции сейчас ведутся практически параллельно", — сказал В. Чуйко.

Он также подчеркнул, что отсутствие утвержденных Стратегии, Концепции и Программы развития авиадвигателестроения не является препятствием для господдержки отдельных программ создания перспективных авиадвигателей.

"В 2008 году государственное финансирование будет, в частности, направлено на создание авиадвигателей ПС-90А2 и перспективного ПС-12 на пермском ОАО "Авиадвигатель", — уточнил собеседник. Отвечая на вопрос о возможности создания какого-либо холдинга над тремя-четырьмя госкорпорациями по авиадвигателям, В. Чуйко высказал мнение, что сейчас говорить об этом преждевременно. "Но одно можно сказать сейчас: авиадвигателестроением сейчас государство серьезно занялось", — подытожил он.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.08*

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДАТЬ В 2008 Г. КОНЕЧНОМУ ЗАКАЗЧИКУ САМОЛЕТ ДРЛОИУ А-50ЭИ

ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева" планирует передать в 2008 г. конечному заказчику самолет ДРЛОИУ А-50ЭИ. Первый из трех заказанных самолетов А-50ЭИ 20 января совершил перелет из Таганрога в Израиль для проведения дальнейших работ по установке и испытаниям радиоэлектронного комплекса. Самолет создан по заказу Индии. В настоящее время ТАНТК продолжает работы по выполнению этого контракта.

Контракт выполняется в кооперации предприятий и фирм России и Израиля. Головным исполнителем работ по самолету, его оснащению новыми двигателями ПС-90А-76, комплектации его новым оборудованием выступает ТАНТК. В ходе выполнения этих работ были успешно решены научно-технические вопросы аэродинамики самолета, работы радиоэлектронного оборудования и силовой установки. В начале декабря 2007 г. состоялся первый полет самолета ДРЛОИУ А-50ЭИ. В ходе испытательного полета поведение самолета на всех режимах полностью соответствовало расчетам.

ТАНТК им. Г. М. Бериева основан в 1934 г., зарегистрирован в 1994 г., занимается разработкой, опыт-

ным строительством и испытанием самолетов-амфибий, входит в ОАК. Уставный капитал ТАНТК составляет 118,405 млн руб., разделен на 236 810 обыкновенных акций номиналом 500 руб. каждая. Основные акционеры: ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой" — 38 проц., ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" — 39,568 проц. и ЗАО "Депозитарно-клиринговая компания" (Москва, номинальный держатель) — 15,1362 проц.

Самолеты-амфибии разработки ТАНТК в настоящее время серийно производятся корпорацией "Иркут" (многоцелевой гражданский Бе-200) и Комсомольским-на-Амуре авиационным производственным объединением (легкий многоцелевой Бе-103), однако в рамках ОАК планируется серийно производить гидросамолеты разработки ТАНТК в ОАО "Таганрогская авиация" (ТАВИА), расположенном на одной площадке с ним. В структуру ТАНТК входит единственная в России авиакомпания, эксплуатирующая гидросамолеты в гражданской авиации.

*источник: АРМС-ТАСС
24.01.08*

НА ПЕРМСКОМ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНОМ КОМПЛЕКСЕ ОЖИДАЮТСЯ ОЧЕРЕДНЫЕ КАДРОВЫЕ ПЕРЕСТАНОВКИ

Как стало известно "Новому компаньону", руководство ОАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс" вынесло на обсуждение совета директоров создание новой управленческой структуры. Управляющий директор ОАО "Пермский моторный завод" Михаил Дическул эту информацию подтвердил, пояснив, что новая структура будет руководить ПМЗ и зависимыми от него производствами — инструментальным, ремонтным и заготовительным. Цель новой структуры — оптимизация управления и концентрация прибыли. Кроме того, Михаил Дическул отметил, что, по его информации, сделка по вхождению предприятий Пермского мото-

ростроительного комплекса в "Оборонпром" будет завершена до годовых собраний акционеров компаний — в первом квартале 2008 года.

Переговоры между "АФК-Система", которая является официальным владельцем акций моторостроительных предприятий, и "Оборонпромом" находятся в стадии завершения. В результате "Оборонпром" приобретет 75 % акций ПМЗ, более 25 % акций ОАО "Авиадвигатель" и от 51 до 75 % акций компаний площадки, в том числе ОАО "Редуктор-ПМ".

*источник: газета «Новый компаньон»
28.01.08*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" РАЗРАБОТАЛА ДЛЯ ГАЗПРОМА ИНТЕГРИРОВАННУЮ ИНФОРМАЦИОННУЮ СИСТЕМУ КОНТРОЛЯ

Интегрированная информационная система контроля создана корпорацией "Иркут" совместно с фирмой "Газком" для Газпрома. Эта система состоит из авиационных комплексов дистанционного зондирования, наземных средств сбора и обработки информации, а также спутниковой системы передачи изображений в реальном времени. Об этом корр. АРМС-ТАСС сегодня сообщили в корпорации "Иркут".

По словам представителя корпорации, дистанционное зондирование с воздуха объектов промышленной инфраструктуры Газпрома теперь может осуществляться с применением пилотируемых, пилотно-беспилотных и полностью беспилотных летательных аппаратов.

Информационная система обеспечит сбор, распределение, обработку, хранение и передачу по спутниковому каналу телевизионной, тепловизионной, фотографической и радиолокационной информации. Воздушный контроль может вестись за трубопроводами, насосными и распределительными подстанциями, перерабатывающими заводами и другими объектами промышленной инфраструктуры. Система может взаимодействовать с другими техническими средствами мониторинга, например с дистанционными лазерными детекторами метана.

В этом году "Иркут" планирует начать опытную эксплуатацию элементов интегрированной информационной системы для Газпрома, а также ряда других потенциальных заказчиков в России. К настоящему времени корпорацией "Иркут" выполнен ряд государственных контрактов по разработке и поставке беспилотных авиационных комплексов. В 2007 году на снабжение МЧС России, например, был передан комплекс воздушного наблюдения на базе аэростата "Иркут-1А". На объектах Газпрома была также проведена опытная эксплуатация авиационных комплексов "Иркут-850", "Иркут-2М" с передачей видеоизображений с объектов мониторинга по спутниковому каналу.

Как стало известно корр. АРМС-ТАСС, новая интегрированная информационная система корпорации "Иркут" будет представлена на московском Международном форуме и выставке "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК", который пройдет с 29 по 31 января в Центральном выставочном комплексе "Экспоцентр".

*источник: АРМС-ТАСС
25.01.08*

В 2008 ГОДУ ОАО "АВИАДВИГАТЕЛЬ" ПРОДОЛЖАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С ГАЗПРОМОМ

В конце 2007 года ОАО "Авиадвигатель" (входит в состав Пермского моторостроительного комплекса) заключило контракт с ЗАО "Искра-Авигаз" на поставку шести газотурбинных электростанций (ГТЭС) "Урал-6000" мощностью 6 МВт для ООО "Бургаз" (буровая компания ОАО "Газпром"). ГТЭС обеспечат энергией буровые установки на Бованенковском газоконденсатном месторождении (Ямало-Ненецкий автономный округ). Согласно договору, отгрузка ГТЭС запланирована на сентябрь 2008 года.

Это не первая поставка пермских ГТЭС на Бованенковское месторождение: в 2007 году на Ямал были отгружены ГТЭС "Урал-2500" мощностью 2,5 МВт для ООО "Надымгазпром".

"Производство компактных станций малой мощности мы начали в 1992 году по заказу Газпрома, — говорит заместитель генерального конструктора по ГТУ для электростанций и объектов их применения

Даниил Сулимов. — Сегодня на базе двигателя Д-30 мы делаем газовые турбины на 2,5, 4 и 6 МВт; на базе ПС-90А — газовые турбины на 10, 12, 16 и 25 МВт. Газпром по-прежнему остается одним из наших основных заказчиков, который ежегодно приобретает пермские ГТЭС различных мощностей для своих объектов".

Сегодня пермскими моторостроителями поставлено заказчикам 452 газотурбинные установки и электростанции мощностью от 2,5 до 25 МВт.

На 1 ноября 2007 года суммарная наработка пермских газотурбинных установок и электростанций на объектах энергетики и транспортировки газа достигла 5 721 839 часов.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
23.01.08*

ДОСТРАИВАЕМЫЕ САМОЛЕТЫ АН-124 БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ ДВИГАТЕЛЯМИ Д-18ТЗС ПОВЫШЕННОЙ ТЯГИ

Два тяжелых транспортных самолета Ан-124-100, достраиваемых на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП", скорее всего, будут оснащены авиадвигателями Д-18ТЗС с повышенной до 25 тонн взлетной тягой. Такое мнение в беседе с корреспондентом "Авиа-Порт.Ру" высказал президент ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. Он также полагает, что оба самолета будут достраиваться в модернизированном варианте с заменой и совершенствованием системы погрузки — выгрузки, бортового оборудования, некоторых

систем и агрегатов. В. Богуслаев с удовлетворением констатировал, что идея создания Управляющей компании по возобновлению серийного производства самолетов типа Ан-124 в Ульяновске наполняется договорами и контрактами, то есть реальными делами.

*источник: AVIAPORT.RU
22.01.08*

ГОСИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ АИ-222-2.5 НА "САЛЮТЕ" УСПЕШНО ЗАВЕРШЕНЫ

Государственные испытания авиационного двигателя АИ-222-2.5 тягой до 2,5 тонн, разработанного на госпредприятии "Запорожское машиностроительное конструкторское бюро "Прогресс" имени Ивченко" (ЗМКБ "Прогресс") и выпускаемого серийно ММПП "Салют" в кооперации с ОАО "Мотор Сич", успешно завершены. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил президент ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

"Салют" является головным предприятием в России по производству, техническому и сервисному обслуживанию авиадвигателей АИ-222-2.5 для Як-130. Производство двигателя осуществляется "Салютом" в тесной кооперации с "Мотор Сич" — производство осуществляется в соотношении 50 : 50. При этом "Мотор Сич" на этом этапе делает газогенератор с поставкой на "Салют", который производит сборку и испытания собранного двигателя и его поставку заказчику", — уточнил В. Богуслаев.

"В связи с завершением научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию Як-130, в настоящее время все работы оплачиваются Минобороны РФ через серийных изготовителей самолета — ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" и Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", — дополнил В. Богуслаев.

По его данным, в общем объеме производства ОАО "Мотор Сич" изготовление комплектов АИ-222-2.5 для "Салюта" составляет относительно небольшую долю. "При стоимости одного двигателя, равной примерно одному миллиону долларов, изготовление партии из 50 двигателей принесет ОАО "Мотор Сич" всего \$ 25 млн, или менее 10 % от общей суммы реализации продукции предприятия", — уточнил собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
29.01.08*

АКЦИОНЕРЫ ПЕРМСКОГО "АВИАДВИГАТЕЛЯ" ПО ТЕХПРИЧИНАМ НЕ ПРОДЛИЛИ ПОЛНОМОЧИЯ УК

Акционеры ОАО "Авиадвигатель" (Пермь, входит в Пермский моторостроительный комплекс) на внеочередном собрании в понедельник по техническим причинам не приняли решение о продлении полномочий единоличного исполнительного органа АО — управляющей организации ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс", сообщили "Интерфаксу" в управляющей компании (УК).

Вопрос о продлении полномочий УК был предварительно согласован со всеми акционерами "Авиадвигателя", уточнил представитель управляющей компании.

Ранее сообщалось, что в начале 2007 года акционеры "Авиадвигателя" продлили полномочия единоличного исполнительного органа ЗАО "УК "Пермский моторостроительный комплекс" на 2007 год.

УК "Пермский моторостроительный комплекс" приступила к исполнению обязанностей единоличного исполнительного органа ОАО "Авиадвигатель" с 1 января 2004 года.

*источник: газета «Гудок»
21.01.08*

МИГ-АТ ГОТОВ К НАЧАЛУ ИСПЫТАНИЙ АВИАДВИГАТЕЛЯ РД-1700

Учебно-тренировочный самолет (УТС) МиГ-АТ подготовлен Российской самолетостроительной корпорацией "МиГ" (РСК "МиГ") к проведению наземных испытаний ("гонки") нового авиадвигателя РД-1700 разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" (ТМКБ "Союз"). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе. По его словам, в настоящее время решаются вопросы перебазирования МиГ-АТ из опытного цеха РСК "МиГ" на летно-испытательную станцию корпорации в Жуковском, что имеет сложности, связанные с наземной транспортировкой самолета.

"Сейчас машина полностью собрана, укомплектована, завершается цеховая проверка самолета мотористами, проверяется автоматика. Примерно 25 декабря текущего года самолет будет зачехлен и будет ожидать перевозку в Жуковский. На самолете уже будет неоконченных работ", — уточнил собеседник.

По его сведениям, пока разрешение на первый полет МиГ-АТ с одним установленным двигателем РД-1700 (второй двигатель — "штатный" Larzac) не получено, но для его получения подготовлены все материалы и документы.

"Важным фактором должно стать получение заключения ЦИАМ о готовности двигателя к первому полету и соответствия его конструктивного и технического состояния для установки на самолет в целях летных испытаний двигателя", — сказал собеседник.

Он напомнил, что перебазирование самолета в ЛИИ им. М. М. Громова не означает немедленного начала летных испытаний двигателя на самолете. Сначала специалисты РСК "МиГ" совместно со специалистами ТМКБ "Союз" проведут так называемые "гонки" двигателя на земле и только после их положительного завершения будет дано разрешение на первый вылет самолета с РД-1700.

В настоящее время опытную партию двигателей РД-1700 изготавливает Московское производственное предприятие им. Чернышева. На самолете установлен двигатель № 005, практически готов двигатель № 008, за ним вслед будет готов уже летный экземпляр № 009. Двигатель № 007 продолжает работать на наземном испытательном стенде в программе проведения длительных стендовых испытаний.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.08*

ВНЕШЭКОНОМБАНК РЕШИЛ ОБМЕНЯТЬ СВОЮ ДОЛЮ В EADS НА АКЦИИ ОАК

Внешэкономбанк намерен обменять имеющийся у него пятипроцентный пакет акций Европейского аэрокосмического концерна (EADS) на пакет акций российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом заявил глава "Банка развития и внешнеэкономической деятельности" Владимир Дмитриев в интервью, опубликованном сегодня в немецкой газете "Вельт".

"Этот пакет акций мы хотим позднее без потерь обменять на какой-либо пакет акций Объединенной авиастроительной корпорации, который поступит на рынок при проведении дополнительной эмиссии, — сказал он. — Для этого ОАК еще предстоит принять корпоративное решение. Этот обмен, с нашей точки зрения, делает возможной интеграцию российской и

европейской аэрокосмической индустрии, что выгодно для обеих сторон, ведь EADS имеет долю в российской авиастроительной компании "Иркут", которая входит в ОАК."

В минувшем году Внешэкономбанк приобрел 5 % акций EADS у ВТБ за 994,8 млн евро, напоминает ИТАР-ТАСС. Пакет включает в себя 41 млн акций стоимостью 24,23 евро каждая. Западные деловые круги обеспокоены тем, что российский банк, имея, казалось бы, столь незначительный актив, меж тем является крупнейшим инвестором EADS и при этом не входит в число ключевых акционеров авиаконцерна.

*источник: газета «Финансовые известия»
24.01.08*

ГОСУДАРСТВО БУДЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ И РАЗРАБОТКИ ГИПЕРЗВУКОВЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Российское государство будет активно поддерживать проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР) по созданию перспективных гиперзвуковых летательных аппаратов и двигателей к ним. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ru" сообщил информированный источник в оборонно-промышленном комплексе.

По его словам, государство впервые за последние многие годы реально обратило серьезное внимание на гиперзвуковую тематику и будет развивать ее.

По словам собеседника, на сегодня у российских специалистов, работающих в области высоких и сверхвысоких скоростей, появилась определенность в направлениях проведения работ по гиперзвуковой теме. "Наши прежние работы были связаны с авиационно-космической тематикой, она рассчитывалась на длительную перспективу, поэтому работы шли по изделиям с очень высокими числами М", — отметил собеседник. По его сведениям, в настоящее время работы по гиперзвуковой тематике ведутся по изде-

лиям с меньшими числами М, чем прежде, что связано с их реальным будущим применением.

"В 2008 году будут проводиться стендовые внутренние (для разработчика) испытания, а также испытания на моделях в рамках НИОКР", — сказал собеседник. Он отметил, что на реальные испытания создаваемых гиперзвуковых изделий по имеющимся и выполняемым государственным контрактам с Роспромом надо выходить к 2010 году.

"В настоящее время тема работ по гиперзвуку имеет нормальное бюджетное финансирование, что определяет реальность перспективного развития этой тематики", — сказал собеседник.

Он заметил, что работы по гиперзвуку ведутся планово, системно, но испытывается определенный кадровый дефицит, который усугублен снятием "брони" с молодых специалистов с 2008 года.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

ОАО "КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД" ВЫПЛАТИЛО 99,9 % ДИВИДЕНДОВ, НАЧИСЛЕННЫХ ЗА 2006 ГОД

ОАО "Казанский вертолетный завод" 31 декабря 2007 г. завершило выплату дивидендов по итогам 2006 г., сообщили сегодня в компании.

В целом по обыкновенным акциям акционерам выплачено 4,617 млн руб. из начисленных 4,623 млн руб., по привилегированным — 594,3 тыс. руб. из начисленных 594,3 тыс. руб. Таким образом, выплачено 99,9 проц. от начисленных за 2006 г. дивидендов. Причина невыплаты 5,45 тыс. руб. — отсутствие информации о расчетных счетах акционеров для перечисления дивидендов. Акционеры КВЗ на общем годовом собрании 28 июня 2007 г. приняли решение о выплате дивидендов за 2006 г. в размере 3 проц. по обыкновенным и 100 проц. по привилегированным акциям от номинала 1 руб. На выплату дивидендов было направлено 5,216 млн руб. из чистой прибыли 2005 г. По словам гендиректора ОАО "КВЗ" Вадима Лигая, предприятие в 2006 г. получило чистую прибыль в размере 395 млн руб., но в связи с тем, что КВЗ выплатил комиссионные по контрактам "Рособорон-

экспорта", заключенным на 2007–2008 гг., вся прибыль 2006 г. ушла на эти расходы. Таким образом, дивиденды за 2006 г. выплачивались из чистой прибыли, полученной в 2005 г.

Уставный капитал ОАО "КВЗ" — 154 683 690 руб., разделен на 154 089 390 обыкновенных и 594 300 привилегированных акций номиналом 1 руб. Основные акционеры: ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" — 29,92 проц., ООО "Торгово-финансовая компания" — 36,67 проц., акционерный коммерческий банк "Заречье" — 5 проц., ООО "Строительная компания "Унистрой" — 7,35 проц., Лизинговая инвестиционная компания "Лизинг-инвест" — 5,66 проц. КВЗ выпускает вертолеты Ми-17, Ми-8 и их различные модификации, легкие вертолеты "Ансат", а также осуществляет их ремонт и сервисное обслуживание.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
11.01.08*

ПОСТАВКА МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ САМОЛЕТОВ ИЛ-76 В ВВС РОССИИ НАЧНЕТСЯ С 2010 ГОДА

Государственные совместные испытания модернизированного военно-транспортного самолета Ил-76МФ планируется завершить в 2009 году, а с 2010 года – поставлять российским ВВС.

Об этом сообщил сегодня журналистам заместитель главкома ВВС по вооружению генерал-лейтенант Александр Павлов.

"Первый серийный Ил-76МФ для российских ВВС планируется построить на авиапредприятии "Авиастар-СП" в 2010 году", – сказал он, пояснив, что в настоящее время в Ульяновске ведутся консультации по финансированию серийного производства Ил-76МФ в интересах Минобороны РФ.

"Авансирование производства Ил-76МФ необходимо начать не позже 2009 года, учитывая довольно продолжительный цикл изготовления самолета", – сказал Павлов. По его словам, в период с 2010 по 2015 год планируются серийные поставки российским ВВС самолетов Ил-76МФ.

Ил-76МФ является глубокой модернизацией самолета Ил-76. Новая машина имеет удлиненный, более вместительный фюзеляж и новые мощные и экономичные двухконтурные двигатели ПС-90А-76. За счет двух дополнительных секций длиной по 3,3 м,

"врезанных" в фюзеляж перед крылом и за ним, вместимость грузового отсека увеличилась в 1,3 раза (длина грузового пола составила 31,14 м по сравнению с 24,5 м у Ил-76МД).

Отличительной особенностью Ил-76МФ является также то, что в приборное оборудование включены два экранных индикатора, добавлен блок спутниковой навигации. Кроме того, благодаря использованию более современного бортового радиоэлектронного оборудования удалось исключить из состава экипажа бортрадиста. Первый полет Ил-76МФ состоялся 1 августа 1995 года.

Эта машина была построена на Ташкентском авиазаводе. Двигатели ПС-90А-76 обеспечивают самолету на 12–15 проц. лучшую топливную эффективность и на 15–20 проц. большую дальность полета, чем у базового Ил-76МД. С нагрузкой 40 тонн Ил-76МФ способен пролететь 5800 км по сравнению с 4700 км – пределом для Ил-76МД. На 100 метров сократилась взлетная дистанция.

*источник: газета «Гудок»
17.01.08*

МИГ-АТ БУДЕТ ПЕРЕБАЗИРОВАН В ЖУКОВСКИЙ В ЯНВАРЕ

Учебно-тренировочный самолет (УТС) МиГ-АТ будет перевезен с опытной базы Инженерного центра им. Микояна Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ") на лётно-испытательную и доводочную базу РСК "МиГ" в ЛИИ им. М. М. Громова (г. Жуковский Московской области) ориентировочно 15 января. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области испытаний авиационной техники.

Он пояснил, что УТС МиГ-АТ № 821 предназначен для проведения летных испытаний авиадвигателя РД-1700 тягой до 1700 кг разработки Тушинского машиностроительного конструкторского бюро "Союз" (ТМКБ "Союз"). Испытания РД-1700 на МиГ-АТ будут проводиться в так называемом "косом" варианте: вместо одного из двух "штатных" французских двигателей Larzac тягой по 1420 кг будет установлен один "штатный" двигатель и один РД-1700.

"Сейчас завершается подготовка МиГ-АТ к перевозке, которая была отложена в связи с празднованием Нового года. На самолете проведены все необхо-

димые проверки для перебазирования в Жуковский. В ЛИИ им. Громова после завершения перевозки будет произведена сборка и отработка всех самолетных систем МиГ-АТ по крылу и оперению, проведены работы по фюзеляжу и двигателю", – сказал собеседник. По его сведениям, на текущий год в планах РСК "МиГ" по программе УТС МиГ-АТ предусмотрены работы только по испытаниям двух типов авиадвигателей с возможностью корректировки дальнейших планов по первым результатам летных испытаний двигателей РД-1700 на самолете № 821 и двигателя АЛ-55И разработки ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн"). Сами летные испытания МиГ-АТ проведены ранее.

"Самолет МиГ-АТ № 823, предназначенный для испытаний двигателя АЛ-55И, до сих пор не обеспечен новым авиадвигателем и ждет его поступления", – сказал собеседник.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

УМПО ПОЛУЧИЛО БЛАГОДАРНОСТЬ ОТ ОАО "КЛИМОВ"

Генеральный директор ОАО "Климов" Александр Ватагин выразил коллективу ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" благодарность за оперативную работу по двигателю ВК-800В.

Как сообщили на предприятии, ВК-800В – авиационный газотурбинный двигатель в классе мощности 600–1000 лошадиных сил для новых вертолетов малой грузоподъемности класса Ми-54, "Ансат", Ка-126/226. Он может быть использован в

качестве силовой установки для легких турбовинтовых самолетов типа М-101 "Гель", Ил-100 и других, а также в качестве газотурбинного привода для наземной техники, большегрузных автомобилей, маневровых и тяговых локомотивов. Этот же двигатель можно применять в качестве привода для мобильных электростанций, насосных станций и других установок.

*источник: ИА «Башинформ»
14.01.08*

РОСТ РЫНКА КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ ЗАМЕДЛИТСЯ В 2008 Г. ВДВОЕ

Невиданный ранее трехлетний всплеск заказов на коммерческие самолеты может смениться замедлением роста в 2008 г. на фоне повышения цен на нефть и сокращения наличности у авиалиний, полагают эксперты.

В 2008 г. число новых заказов на самолеты сократится в два раза по сравнению с 2007 г., прогнозируют участники рынка и аналитики. Правда, по их мнению, это будет не крах рынка, а лишь возвращение к нормальному состоянию.

Представитель аэрокосмической компании JSA Research Пол Нисбет отмечает, что последние несколько лет уровень заказов был очень высоким. "Это был продолжительный большой мыльный пузырь", — добавляет он. Тем временем на прошлой неделе Boeing Co. сообщила, что в прошлом году компания получила рекордное количество заказов на самолеты (1413 шт.) на общую сумму около 170 млрд долл. Аналитики отмечают, что у конкурента Boeing — американской Airbus — этот показатель может быть еще больше, передает Reuters. За последние три года Boeing и Airbus на двоих получили заказы на 6400 лайнеров, что соответствует совокупным заказам за предыдущие восемь лет. Достаточно важным фактором стало развитие авиаперевозчиков в Индии, Китае и на богатом нефтью Ближнем Востоке. Однако сейчас эти крупные покупатели, скорее всего, сделают передышку, оставляя рынок американским компаниям, многие из которых до сих пор не могут оправиться от августовского кризиса subprime.

Против крупных авиапроизводителей играет и сложившаяся на мировых рынках ситуация. Так, на прошлой неделе цены на нефть подскочили до рекордной отметки 100 долл./барр. А это, в свою очередь, увеличивает вероятность того, что авиакомпании попытаются поднять цены на билеты или сократить количество маршрутов, что означает сокращение потребности в машинах. А Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) сообщила о возможном сокращении в два раза ежемесячных темпов роста международного пассажирского трафика в 2008 г.

Правда, стоит отметить, что пока Уолл-Стрит не выказывает никаких признаков беспокойства. Более того, аналитики уверены, что высокие цены на нефть будут стимулировать спрос на новые экономичные самолеты, и даже рост трафика на 5 %, по их мнению, сохранит высокий спрос на новые машины. Мировой парк реактивных авиалайнеров сейчас составляет 18230 машин, и если компании будут заменять в год только 5 % из них, это даже без учета роста будет означать заказы более чем на 900 самолетов. "Наш первоначальный прогноз на 2008 г. — 1000 заказов на самолеты Boeing и Airbus в совокупности, — сообщил в аналитической записке представитель Bank of America Роберт Сталлард. — В историческом контексте это выше среднего уровня".

*источник: РосБизнесКонсалтинг
11.01.08*

ВАСО И ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ "ИЛЬЮШИН ФИНАНС" ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР О СТРОИТЕЛЬСТВЕ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ 10 САМОЛЕТОВ ИЛ-96

ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) и лизинговая компания "Ильюшин Финанс" подписали договор о строительстве в общей сложности 10 самолетов Ил-96.

Как говорится в сообщении ВАСО, авиазавод и лизинговая компания подписали соглашение на изготовление и поставку 6 грузовых Ил-96-400Т на общую сумму 5,7 млрд руб., 3 грузовых Ил-96-400Т на общую сумму 2,89 млрд руб. и одного пассажир-

ского Ил-96-300 на 938 млн руб. Как пояснили в лизинговой компании, 6 грузовых Ил-96-400Т предназначены для грузовой "дочки" "Аэрофлота" — "Аэрофлот-Карго", 3 грузовых Ил-96-400Т — для авиакомпании "Атлант Союз", а Ил-96-300 — для управления делами Президента РФ.

*источник: АРМС-ТАСС
11.01.08*

СТОИМОСТЬ СОЗДАНИЯ ВЕРТОЛЕТА МИ-54 ОЦЕНИВАЕТСЯ НЕ МЕНЕЕ ЧЕМ В \$ 300 МЛН

Стоимость проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию перспективного 12–13-местного вертолета Ми-54 можно, исходя из мирового опыта, оценить приблизительно не менее чем в \$ 300 млн. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" (МВЗ им. Миля) Андрей Шибитов. В работах по созданию Ми-54 разработчик надеется на государственную поддержку. "На сегодня можно найти необходимые ресурсы на финансовом рынке — инвестиционные деньги на рынке имеются. Однако при создании такого коммерческого продукта, как вертолет, необходимо совершенно безошибочно понимать, за счет чего можно будет отдавать заемные деньги и как, на каких рынках, в каких объемах продавать перспективный вертолет", — отметил собеседник. По его данным, под проект долгое время не было отечественного турбовального двигателя. На

сегодня на ОАО "Климов" создается двигатель ВК-800 потребной для Ми-54 мощностью до 800 л. с., который планируется сертифицировать к 2009 году.

В Федеральной целевой программе развития гражданской авиационной техники в России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года предусмотрено создание вертолета Ми-54, но на коммерческой основе, без поддержки государства, поэтому пока все работы по вертолету проводятся за счет собственных средств МВЗ им. Миля, напомнил собеседник.

По его мнению, коммерческая привлекательность проекта Ми-54 будет способствовать появлению зарубежного партнера в создании вертолета, и такие переговоры уже ведутся.

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

"АЭРОФЛОТ-ПЛЮС" ОБЪЯВИЛ ТЕНДЕР НА ПРИОБРЕТЕНИЕ ВОСЬМИ УЧЕБНЫХ САМОЛЕТОВ

ЗАО "Аэрофлот-Плюс", дочерняя компания ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии", объявило о проведении открытого тендера на приобретение шести одномоторных и двух двухмоторных поршневых самолетов, а также двух многофункциональных тренажеров, говорится в материалах компании.

Дата окончания приема заявок — 15 февраля 2008 г. Договор с победившей стороной будет заключен в течение 30 дней после вскрытия конвертов с заявками. Согласно тендерным условиям, самолеты должны быть поставлены в течение 2008 г.

Самолеты приобретаются для создаваемой компанией летной школы для подготовки пилотов, говорится в материалах. Планируемая первоначальная мощность учебного центра — 120 пилотов в год. Как также отмечается в сообщении, в дальнейшем планируется расширить парк учебных самолетов до 20 одномоторных и шести двухмоторных самолетов, а также увеличить выпуск курсантов учебного центра — до 300 пилотов в год.

Как отметил источник, близкий к компании, ранее "Аэрофлот-Плюс" планировал приобрести двухмоторные самолеты Diamond DA-42 и одномоторные

самолеты Diamond DA-20. "Если учитывать, что "Аэрофлот" — государственная компания, то без проведения тендера "Аэрофлот-Плюс" просто не может приобрести ВС", — пояснил источник. В то же время он предположил, что именно самолеты Diamond будут наиболее вероятным выбором для оснащения парка учебного центра.

Одномоторные самолеты Diamond DA-20 могут использоваться для первоначального обучения летчиков, в то время как двухмоторные самолеты Diamond DA-42 — для их выпуска.

"Аэрофлот-Плюс" осуществляет полеты на самолетах Ту-134, которые находятся в свидетельстве эксплуатанта у "Аэрофлота", а также на самолетах партнеров — авиакомпаний, эксплуатирующих машины бизнес-класса. ЗАО "Аэрофлот-Плюс" является 100%-ным дочерним предприятием ОАО "Аэрофлот — российские авиалинии".

*источник:
информационное агентство «АвиаПорт»
10.01.08*

ТРАНСПОРТНЫЕ САМОЛЕТЫ ИЛ-214 БУДУТ ИМЕТЬ ОТЕЧЕСТВЕННОЕ БОРТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Транспортные самолеты Ил-214, в соответствии с разработанным аванпроектом, будут иметь отечественное бортовое оборудование. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) Виктор Ливанов.

При этом он отметил, что имеются определенные подвижки с точки зрения разрешения применения в бортовом радиоэлектронном оборудовании самолета для российских ВВС комплектации зарубежного производства.

"В аванпроекте и, скорее всего, в дальнейшем при проектировании перспективного транспортного самолета разработчик ориентируется на отечественные сертифицированные авиадвигатели ПС-90А-76 тягой на взлете до 14,5 тонны", — также отметил собеседник.

Он полагает, что в дальнейшем силовая установка самолета может претерпеть изменения в случае создания нового авиадвигателя тягой порядка 12 тонн, например двигателя ПС-12 разработки ОАО "Авиадвигатель". Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о соотношении объемов производства перспективного

военно-транспортного самолета в России и в Индии в соотношении 65 : 35, В. Ливанов сказал, что такое соотношение действительно было принято при разработке бизнес-плана совместного создания нового самолета. Однако в серийном производстве соотношение будет иным, так как в ходе переговоров и проектирования самолета оно подлежит уточнению и корректировке.

Как также уточнил гендиректор компании, в совместном российско-индийском проекте создания нового перспективного транспортного самолета АНТК им. Антонова не было предложено никакой доли участия, как об этом сообщали некоторые СМИ. "В соглашении, которое было подписано между ОАК и корпорацией "Авиация Украины" на МАКС-2007, было сформулировано, что обе стороны заинтересованы в участии авиапрома Украины в этом проекте, и не более", — сказал В. Ливанов.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

ВНЕОЧЕРЕДНОЕ СОБРАНИЕ ФЛК РАССМОТРИТ 3 МАРТА ВОПРОС ОДОБРЕНИЯ СДЕЛКИ С "ГРАЖДАНСКИМИ САМОЛЕТАМИ СУХОГО"

Внеочередное собрание ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) рассмотрит 3 марта вопрос одобрения договоров финансовой аренды имущества с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", в совершении которых имеется заинтересованность, говорится в сообщении ФЛК. Как сообщалось ранее, ГСС и ФЛК заключили договор на поставку 10 самолетов "Сухой Суперджет 100".

"Гражданские самолеты Сухого" — дочерняя компания ОАО "Компания "Сухой" — основана в 2001 г.

для реализации гражданских проектов "Сухого". Компания, в частности, разрабатывает проект регионального самолета "Сухой Суперджет 100", который должен заменить эксплуатируемые сейчас самолеты типа Ту-134. На данный момент ГСС имеет 73 твердых заказа на "Суперджет 100" и 31 опцион.

*источник: АРМС-ТАСС
29.01.08*

КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ИМЕЕТ ЗАКАЗЫ НА ПРОИЗВОДСТВО БОЛЕЕ 230 МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКИ

Две основные проблемы — кадровая и необходимость проведения технического перевооружения производства — существенно сдерживают рост выпуска самолетов на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в области авиастроения. Он напомнил, что в 2007 году "Авиастар-СП" выпустил всего пять самолетов семейства Ту-204 в различных модификациях. Производственными планами авиационного завода на 2008 год предусмотрен выпуск 6–8 самолетов. Нарастанию темпов выпуска препятствуют, в частности, нехватка квалифицированных специалистов, рабочих и необходимость проведения серьезного техперевооружения.

"Техническое перевооружение в настоящее время осуществляется практически всеми авиазаводами страны. Активно оно ведется и на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП", — отметил собеседник. По его мнению, внедрение в технологическую цепочку совре-

менного и перспективного высокопроизводительного оборудования, как правило, импортного, требует значительного времени, включая и необходимость подготовки высококвалифицированных рабочих кадров.

"Сейчас завершается подписание контракта между лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." и ЗАО "Авиастар-СП" на заказ на авиазаводе 32 самолетов семейства Ту-204. Этот заказ рассчитан на несколько лет, и первыми из приобретаемых самолетов станут машины для Ирана. В заказе присутствуют как длинные самолеты, так и укороченные Ту-204-300", — уточнил собеседник. По его данным, уже в 2009 году планируется удвоить выпуск самолетов в Ульяновске — заказов на самолеты сейчас хватает как от отечественных авиакомпаний, так и от зарубежных, востребованность самолетов семейства Ту-204 оценивается как весьма высокая.

источник: AVIAPORT.RU
10.01.08

ПЕРЕГОВОРЫ НА ПОСТАВКУ ЯК-130 ИМЕЮТ ШАНСЫ БЫТЬ ЗАВЕРШЕННЫМИ ПОДПИСАНИЕМ КОНТРАКТОВ

Переговоры о поставке учебно-боевых самолетов Як-130 с пятью-семью странами мира с высокой вероятностью могут быть завершены подписанием контрактов. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут").

"В 2008 году будут подписаны контракты на поставку Як-130, возможно, нескольким странам", — выразил уверенность собеседник.

По его словам, заявки на ознакомление с самолетом Як-130 поданы очень многими государствами, но ведущиеся переговоры с некоторыми из них находятся еще на начальной стадии. Он также отметил, что переговоры о поставке Як-130 ведутся со странами, представляющими практически все регионы мира.

Как сообщил недавно президент НПК "Иркут" Олег Демченко, "шестьдесят самолетов Як-130 закупает Министерство обороны России, 16 самолетов — Алжир. Кроме того, получены заявки на 82 самолета от других зарубежных заказчиков".

На сегодня успешно завершен первый этап проводимых государственных испытаний Як-130. 14 ноября 2007 г. главком ВВС РФ утвердил предварительное заключение по госиспытаниям опытного УБС Як-130. Госиспытания Як-130 в качестве учебно-тренировочного самолета уже завершены, но продолжатся в качестве учебно-боевого самолета с их завершением в 2008 году.

источник: AVIAPORT.RU
10.01.08

РОССИЯ ПОСТАВИЛА ВВС ИНДОНЕЗИИ СИСТЕМЫ ВООРУЖЕНИЯ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-27СК

В конце декабря 2007 года Россия поставила ВВС Индонезии системы вооружения для истребителей Су-27СК, сообщило агентство ИРНА. Истребители российского производства были закуплены Индонезией в 2003 году.

Истребители Су-27СК могут оснащаться УР класса "воздух — воздух" средней дальности Р-27, УР малой дальности Р-73, противорадиолокационными ракета-

ми Х-31П, противокорабельными ракетами Х-31А, ракетами АА-12, авиабомбами калибром до 500 кг. Практическая дальность истребителя без дозаправки составляет 3000 км.

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
10.01.08

"СОКОЛ" ПОЛУЧИЛ НОВЫЙ СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ

Акционеры нижегородского авиастроительного завода "Сокол" на внеочередном собрании досрочно прекратили полномочия членов совета директоров ОАО, говорится в официальном сообщении компании. В новый совет избраны: старший советник Финансово-промышленного банка Анатолий Гончаров, заместители гендиректора ФГУП "РСК "МиГ" Александр Незнамов, Сергей Ярмилко и Александр

Свищенко, директор департамента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Владимир Смолко, президент, председатель правления ОАК Алексей Федоров, и. о. гендиректора РСК "МиГ" Сергей Цивилев, директор департамента ОАК Андрей Черкашин, гендиректор "Сокола" Михаил Шибяев.

источник: газета «Ведомости»
09.01.08

ПРОГРАММА ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ УДАРНОГО САМОЛЕТА СУ-34 БУДЕТ ЗАВЕРШЕНА В 2009 ГОДУ

Программа государственных летных испытаний (ГЛИ) многофункционального ударного самолета Су-34 будет завершена в 2009 году, сообщил корр. АРМС-ТАСС представитель оборонно-промышленного комплекса. По его словам, в настоящее время в ГЛИ применяются пять самолетов Су-34.

В прошедшем году были успешно проведены испытания по боевому применению самолетом Су-34 оружия класса "воздух – поверхность". Программой летных испытаний на этот год предусмотрена, в частности, проверка систем предотвращения попадания самолета в штопор во время боевого применения оружия класса "воздух – воздух".

На Новосибирском авиационном производственном объединении (НАПО) в настоящее время ведется большая работа по техническому перевооружению производственных мощностей, задействован-

ных в серийном производстве Су-34. В связи с большой загрузкой завода заказами по программе Су-34 и SuperJet 100 принято решение передать серийное производство самолета для местных авиалиний Ан-38 в Омск.

Нормальная взлетная масса Су-34 составляет 38,2 т; максимальная масса боевой нагрузки – 8 т; практический потолок – 15 км; максимальная скорость полета у земли (без подвесок) – 1400 км/ч; на высоте – 1900 км/ч. Максимальный радиус действия без дозаправки в воздухе и подвесных топливных баков достигает 1100 км. Экипаж – 2 человека. Силовая установка Су-34 состоит из двух двигателей АЛ-31Ф тягой по 12,5 тыс. кгс каждый.

*источник: АРМС-ТАСС
15.01.08*

МАТЕРИНСКАЯ ПОМОЩЬ

Акционеры помогли "ВСМПО-Ависме" сэкономить. Вчера титановая корпорация сообщила, что завершила выплату дивидендов за этот год, перечислив акционерам 142,4 млн руб. Это 24,3 % от причитающейся суммы. Еще 416,5 млн руб. до акционеров "ВСМПО-Ависмы" не дошли. Корпорация смогла договориться с владельцами крупных пакетов акций об отсрочке выплат дивидендов за 2006 г. до I квартала 2008 г., объяснил представитель компании. Крупнейший собственник "ВСМПО-Ависмы" (66 % акций) – "Рособоронэкспорт", около 4 % сохранил гендиректор предприятия Владислав Тетюхин. Источник, близкий к госкорпорации, подтвердил договоренность об отсрочке.

"ВСМПО-Ависма" никогда не платила особенно больших дивидендов, а с приходом "Рособоронэкспорта" ситуация усугубилась. В начале прошлого

года титановая корпорация приняла новую дивидендную политику, закрепив выплаты в размере 10 % чистой прибыли, причем рассчитанной не по US GAAP, как раньше, а по РСБУ. Последние данные по US GAAP (неаудированные) есть за 2005 г. – \$ 228 млн, по РСБУ тогда было 3,2 млрд руб.

"ВСМПО-Ависме" нужны деньги на модернизацию производства и покупку сырьевых активов. Вдобавок в прошлом году она потратилась на создание СП с Boeing по производству штампованных деталей (российские инвестиции – около \$ 30 млн). А для "Рособоронэкспорта" 368,9 млн руб. дивидендов за 2006 г. – сумма не критичная, можно и потерпеть.

*источник: газета «Ведомости»
10.01.08*

КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ШЕСТИ ТУ-334 ДЛЯ ГОСНУЖД МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАН В НАЧАЛЕ 2008 ГОДА

Подписание документов на поставку шести самолетов Ту-334 в интересах Государственной транспортной компании "Россия" (ГТК "Россия") и Федеральной службы охраны (ФСО) планируется в начале 2008 года. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"В настоящее время активно ведется подготовка необходимых контрактных документов и их согласование", – сказал собеседник.

Он уточнил, что четыре самолета Ту-334 заказывает Управление делами Президента и два самолета – ФСО. Все шесть заказываемых машин планируется поставить в двух основных компоновках специального назначения.

По его мнению, самолеты Ту-334 по госзаказу будут иметь определенные отличия от сертифицированного типа Ту-334. Поэтому после постройки первой машины предстоит провести небольшой объем сертификационных работ, особенно по первым четырем самолетам для Управделами Президента.

"На сегодня решаются и некоторые технические вопросы, связанные со специальным техническим оснащением самолетов. Планируемое оснащение Ту-334 во многом похоже на оснащение самолетов Ту-214, также заказанных государством", – сказал собеседник. По его мнению, решение конкурсной комиссии о закупке шести Ту-334 может иметь очень важное значение для дальнейшей судьбы программы выпуска Ту-334. Не секрет, что самолету, имеющему сертификат типа с 2003 года, некоторые чиновники "перекрывали дорогу в небо". Упущено много времени, но решение о закупке для государства Ту-334 уже позитивно сказалось на программе Ту-334: ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" одобрило программу освоения и выпуска Ту-334, позитивно решается вопрос по инвестиционному проекту Ту-334 с выделением средств из госбюджета для перевооружения Казанского авиазавода, который будет изготавливать Ту-334.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.07*

ОМСКИЙ "ПОЛЕТ" ВОШЕЛ В СОСТАВ ХОЛДИНГА ГКНПЦ ИМ. ХРУНИЧЕВА

На производственном объединении "Полет" завершились структурные преобразования по вхождению в вертикально интегрированную структуру на базе ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева". Как рассказали 10 января корреспонденту ИА REGNUM в Главном управлении по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций Омской области, приказом генерального директора Владимира Нестерова от 29 декабря 2007 года с нового, 2008 года омское предприятие признано полноправным членом холдинга и с первых дней января приступило к выполнению общих производственных задач по выпуску ракетно-космической техники.

При вхождении в холдинг "Полет" будет специализироваться на изготовлении комплектующих для РН "Протон-М" и "Рокот", создании универсальных ракетных модулей РН нового поколения "Ангара", производстве малых КА на базе космической платформы "Яхта" и самолетов малой авиации "Аист Т-411". К 2011 году объем производства на ПО "Полет"

увеличится как минимум в 2–3 раза, достигнув ежегодного выпуска продукции в объеме 3–4 млрд рублей.

Как уже ранее сообщало ИА REGNUM, 3 февраля 2007 года Президент РФ Владимир Путин подписал указ № 127 "О федеральном государственном унитарном предприятии "Государственный космический научно-производственный центр имени М. В. Хруничева". В соответствии с указом к ФГУП присоединяются четыре федеральных государственных унитарных предприятия ракетно-космической промышленности: "Воронежский механический завод", "Конструкторское бюро химического машиностроения имени А. М. Исаева" (г. Королев Московской области), "Московское предприятие по комплектации оборудования "Длина", "Производственное объединение "Полет" (г. Омск).

*источник: ИА Regnum
10.01.08*

СЕРТИФИКАЦИЯ ГРУЗОВОГО САМОЛЕТА ИЛ-96-400Т ЗАВЕРШИТСЯ В ЯНВАРЕ

Завершить сертификацию и оформить результаты сертификационных испытаний тяжелого грузового самолета Ил-96-400Т грузоподъемностью до 92 тонн планируется в январе 2008 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, на конец декабря осталось провести несколько испытательных полетов и оформить дополнение к сертификату типа самолета Ил-96 по основным изменениям. Так как базовый самолет Ил-96-300 является пассажирским, то сертификации подлежали основные изменения: новая силовая установка с двигателями ПС-90А1 тягой по 17,4 т вместо двигателей ПС-90А тягой по 16 т, грузовая кабина вместо пассажирского салона, некоторые изменения в оснащении бортовыми оборудованием и системами. Собеседник отметил, что самолет Ил-96-400Т после завершения сертификации и получения дополнения к сертификату типа будет передан заказчику — авиакомпании "Атлант-Союз". Практически одновременно планируется передать авиакомпании и второй из заказанных Ил-96-400Т — вторая машина также

изготовлена на Воронежском авиазаводе и готова к передаче заказчику.

"В 2007 году в Воронеже были построены три самолета типа Ил-96: один для Государственной транспортной компании "Россия" в специальной компоновке и два тяжелых грузовых Ил-96-400Т", — дополнил собеседник.

По его сведениям, в производственных планах Воронежского авиазавода на 2008 год предусмотрено изготовление четырех самолетов типа Ил-96: одного Ил-96-300 для ГТК "Россия" и трех грузовых самолетов Ил-96-400Т.

Изготовление четырех самолетов типа Ил-96 является максимальным выпуском самолета этого типа в Воронеже, такой темп выпуска был зафиксирован в 1994 году. Следует напомнить, что выпуск только двух Ил-96 в год достаточен для своевременной выплаты заработной платы десяти тысячному коллективу авиазавода в Воронеже.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

НАЗНАЧЕН ГЛАВА ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА AIRBUS В РОССИИ

Вадим Игоревич Власов назначен на должность главы представительства Airbus в России. Он будет заниматься вопросами взаимодействия с правительственными, авиационными и промышленными структурами, а также координировать программы сотрудничества Airbus с российской авиационной промышленностью. В то же время Вадим Игоревич Власов продолжит исполнять обязанности главы EADS в России.

Сотрудничество Airbus с авиационной отраслью российской экономики неуклонно и прогрессивно расширяется. Важными достижениями здесь стали успешная деятельность Инженерного центра Airbus

ECAR в Москве, развертывание производства частей для самолетов Airbus на российских авиазаводах, закупка российских материалов.

Более того, Airbus предложила российской авиационной промышленности программу долгосрочного партнерского сотрудничества, которая предусматривает российское участие в конструкторских и производственных работах по самолету A350 XWB, партнерство в программе переоборудования узкофюзеляжных пассажирских самолетов Airbus в грузовые.

*источник: AVIA.RU
30.01.08*

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОАО "ВСМПО-АВИСМА" ЗА 2006 Г. УВЕЛИЧИЛАСЬ НА 173 %

Чистая прибыль ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" за 2006 г. увеличилась на \$ 129,40 млн в сравнении с показателями 2005 г. и составила \$ 204,01 млн. Таким образом, рост этого показателя составил 173 %, говорится в сообщении пресс-службы компании, поступившем в ИА "РосФинКом" 10 января.

Кроме того, выручка от реализации составила \$ 1003,22 млн (на 38 % выше уровня 2005 г.), валовая прибыль достигла \$ 478,13 млн (+51 % к 2005 г.), EBITDA – \$ 338,70 млн (прирост к 2005 г. – 110%).

При этом в сообщении компании утверждается, что "финансовые показатели компании в 2007 г., как ожидается, будут не столь высокими". Причинами этого называются падение курса доллара и сохранение высоких темпов инфляции, а также начатая в прошлом году масштабная инвестпрограмма, "направленная на модернизацию и развитие производства и рассчитанная на период до 2012 года". Для финансирования этой программы компания исполь-

зует как собственные, так и заемные средства, что увеличивает затраты на их обслуживание.

Отметим, что 20 ноября прошлого года "ВСМПО-Ависма" сообщала о том, что чистая прибыль корпорации за девять месяцев 2007 г. снизилась до 3,77 млрд руб. по сравнению с 5,35 млрд руб. в январе – сентябре 2006 г. Выручка компании за этот период составила 20,9 млрд руб., уменьшившись на 5 % с 21,97 млрд руб. за тот же период 2006 г. Валовая прибыль составила 8,94 млрд руб. против 9,49 млрд руб., прибыль от продаж – 6,61 млрд руб. против 7,44 млрд руб. Тогда это снижение объяснялось изменением учетной политики корпорации "ВСМПО-Ависма" (с января прошлого года) и влиянием изменения курса доллара к рублю. Кроме того, отмечалось негативное влияние снижения рыночных цен на ферротитан и сокращения объемов его реализации.

*источник: ИА «Росфинком»
10.01.08*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАО "ПАО "ИНКАР" УТВЕРДИЛ ИЗМЕНЕНИЯ В РУКОВОДСТВЕ КОМПАНИИ

Сегодня состоялось заседание совета директоров ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар", на котором были приняты изменения в руководстве компании.

Совет директоров рассмотрел заявление генерального директора общества Александра Долотова об освобождении его от занимаемой должности, поступившее в декабре 2007 года, и удовлетворил его просьбу.

Решением совета директоров до внеочередного собрания акционеров, на котором пройдут выборы руководителя общества, исполняющим обязанности генерального директора ОАО "ПАО "Инкар" утвержден Сергей Попов, ранее занимавший должность директора по персоналу ОАО "НПО "Сатурн" (г. Рыбинск). Внеочередное собрание акционеров ОАО "ПАО "Инкар" назначено на 19 февраля 2008 года.

Сергей Владимирович Попов с 2001 г. является членом совета директоров ОАО "ПАО "Инкар", а в 2002 г. избирался председателем совета директоров ОАО "ПАО "Инкар".

ОАО "Пермское агрегатное объединение "Инкар", созданное в 1940 году, является единственным предприятием в России по производству целого ряда систем агрегатов топливо-регулирующей автоматики авиационных двигателей пассажирских самолетов, самолетов военно-транспортной авиации, авиации ПВО, вертолетов.

Агрегатами ПАО "Инкар" оснащены самолеты Ту-134, Ту-154М, Ил-62М, Ил-76, Су-24, Су-25, Су-27, Су-35, МиГ-31, Як-52, а также вертолеты Ми-8, Ка-26 и другие.

В последние годы на предприятии освоен серийный выпуск агрегатов для двигателей ПС-90А, ПС-90А2, предназначенных для самолетов Ил-96-300, Ту-204, Ту-214 и новой модификации военно-транспортного самолета Ил-76МФ.

Основным держателем акций ОАО "ПАО "Инкар" является ОАО "НПО "Сатурн".

*источник: компания «ОАО "ПАО "Инкар"»
10.01.08*

РОССИЙСКИЕ И ФРАНЦУЗСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ГОТОВЯТ ГЛОБАЛЬНУЮ СЕТЬ ПОСЛЕПРОДАЖНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ SAM146 САМОЛЕТА SUPERJET 100

Российские и французские специалисты готовят сеть послепродажного обслуживания двигателей SaM146 самолета SuperJet 100, сообщил корр. АРМС-ТАСС директор программы SaM146 НПО "Сатурн" Юрий Басюк.

По его словам, совместное российско-французское предприятие, компания PowerJet, созданное НПО "Сатурн" и фирмой Snecma из группы Safran, наряду с производством двигателей для SuperJet 100 впервые в России реализует полномасштабную глобальную систему послепродажного обслуживания. В

рамках этой программы будут созданы и сертифицированы: центр по обслуживанию и ремонту двигателей, центр поддержки заказчика, учебный центр, инженеринговый центр, центры распространения запасных частей.

Кроме того, будут созданы представительства производителя двигателей в авиационно-технических центрах заказчика.

*источник: АРМС-ТАСС
25.01.08*

КОНТРАКТ С ИРАНОМ НА ПОСТАВКУ САМОЛЕТОВ ТУ-214 И ТУ-334 МОЖЕТ БЫТЬ ПОДПИСАН В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2008 ГОДА

Контракт с Ираном на поставку большой партии самолетов российского производства может быть подписан в первом полугодии 2008 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами. Он напомнил, что во время встречи Президента РФ Владимира Путина с руководством Ирана прошедшей осенью была достигнута договоренность об ускорении достижения договоренностей по поставкам в Иран большой партии самолетов Ту-214 и Ту-334.

"Недавно группа иранских специалистов посетила Россию и провела переговоры с заинтересованными российскими организациями по отработке планируемого контракта. Обе переговаривающиеся стороны выразили надежду на подписание контракта в первом полугодии 2008 года", — сказал собеседник.

Он уточнил, что речь идет только о поставках самолетов типа Ту-214 и Ту-334 и не касается поставок самолетов Ту-204-100Е по контракту на поставку пяти машин, подписанному в 2007 году. Как известно, 22 августа 2007 г. лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко." заключила с иранской авиакомпанией Iran Airtour договор о поставке пяти самолетов Ту-

204-100 в течение 2009 г. Iran Airtour собирается постепенно довести парк этих машин до тридцати. Все они будут оснащены пермскими двигателями ПС-90А2 и авионикой предприятия "Авиаприбор-Холдинг". "В Иран будут поставлены самолеты только новой постройки, что является обязательным условием иранской стороны", — отметил собеседник.

По его сведениям, в настоящее время российский авиапром уже активно работает по созданию "технического лица" самолета Ту-204-100Е.

Собеседник особо подчеркнул, что работы по совершенствованию Ту-204 в рамках иранского контракта являются первым этапом большой программы модернизации базовой модели Ту-204, конечным итогом которой станет новый тип самолета Ту-204СМ.

Как известно, иранские авиакомпании примерно год назад выразили готовность приобретения 28 самолетов Ту-214 и 61 самолета Ту-334. Однако, по последним сведениям, общее число заказываемых Ираном российских самолетов составляет примерно 130 машин.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

В 2007 ГОДУ НА УЛЬЯНОВСКОМ ЗАО "АВИАСТАР-СП" СОБРАНО ПЯТЬ САМОЛЕТОВ

В 2007 году ЗАО "Авиастар-СП" передало в эксплуатацию четыре новых лайнера зарубежным заказчикам и один, модернизированный, — российской авиакомпании, сообщили корреспонденту ИА REGNUM-ВолгаИнформ в отделе СМИ и связей с общественностью ЗАО "Авиастар-СП". Для авиакомпании Cubana de Aviacion по заказу финансовой лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." было отправлено 3 самолета. Первый, Ту-204СЕ, улетел на Остров Свободы в августе, второй и третий, Ту-204-

100СЕ, с интервалом в один день отправлены 27 и 28 декабря. Еще один лайнер для зарубежных заказчиков, Ту-204-300, отправлен 27 декабря корейской авиакомпании Air Koryo. Российской авиакомпании "Авиалинии 400" по заказу "Ильюшин Финанс Ко." в октябре был передан самолет Ту-204-100. Все лайнеры оснащены российскими двигателями ПС-90А и являются современными версиями самолета Ту-204.

*источник: ИА Regnum
09.01.08*

ОБЩЕСТВО АВИАСТРОИТЕЛЕЙ ОБРАЩАЕТСЯ К ГЛАВЕ СОВЕТА ФЕДЕРАЦИИ С ПРОСЬБОЙ О ПОМОЩИ В ПРОДВИЖЕНИИ ДОКУМЕНТОВ ПО РАЗВИТИЮ МАЛОЙ АВИАЦИИ

Общество авиастроителей готовит письмо в адрес председателя Совета Федерации Сергея Миронова с просьбой о помощи в дальнейшем продвижении проекта Концепции развития в стране малой авиации, разработка которой ведется до сих пор в рамках поручения Президента РФ Владимира Путина от мая 2004 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиации.

По его словам, министр промышленности и энергетики Виктор Христенко 5 июля 2007 года направил в Правительство РФ проект концепции "О мерах по государственной поддержке создания и производства малой авиации". По проекту концепции было принято соответствующее решение межведомственной комиссии, но впоследствии комиссию ликвидировали.

"Все материалы и документы, которыми занималась распущенная ныне межведомственная комиссия, включая и материалы по развитию малой авиации, передали в ведение Военно-промышленной комиссии, которую возглавляет первый заместитель

председателя Правительства РФ Сергей Иванов", — уточнил собеседник.

Он выразил возмущение бюрократической волокитой при решении важнейшего для страны вопроса — конституционного права граждан России свободно передвигаться по стране. Просторы России таковы, что десятки тысяч населенных пунктов лишены какой-либо транспортной связи со страной, кроме воздушного транспорта местных воздушных линий, на сегодня полностью разрушенных.

По мнению многих федеральных и региональных специалистов, практически осуществляется саботаж поручения Президента РФ, так как кроме концепции развития малой авиации необходимо рассмотреть и принять программу ее развития, на что потребуются еще годы. В то же время очень многие региональные руководители бьют тревогу: восстановление структуры местных воздушных линий настолько необходимо, что становится важным составляющим элементом национальной безопасности.

*источник: AVIAPORT.RU
01.01.08*

НА НОВОСИБИРСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" ВПЕРВЫЕ В РОССИИ ОРГАНИЗОВАНА ПОТОЧНАЯ СБОРКА САМОЛЕТОВ

На Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова впервые в России организована поточная сборка самолетов. Производственная площадь цеха окончательной сборки, где установлено новейшее оборудование, разбита на зоны, по которым самолет перемещается в процессе проведения работ. Процесс стал максимально автоматизированным. Теперь здесь одновременно можно собирать до 20 машин. Ремонт самолетов будет проходить в 2 раза быстрее.

Реконструкция цеха проводилась в течение 2007 г. Здесь в рамках выполнения холдингом "Сухой" гособоронзаказа производится ремонт и модернизация фронтовых бомбардировщиков Су-24М и сборка новейших истребителей-бомбардировщиков Су-34.

В настоящее время на НАПО им. Чкалова реализуется масштабная программа технического перевооружения. Так, в 2008–2009 годах планируется заку-

пить 43 высокопроизводительных обрабатывающих центра на общую сумму порядка 50 миллионов евро, что позволит предприятию выйти на качественно новый уровень создания современной авиатехники.

Завод был основан в 1931 г. и является одним из крупнейших в России производителей авиатехники. Входит в состав АХК "Сухой". За время существования объединением выпущено около 29 тыс. самолетов различных типов. Сегодня здесь выпускаются истребители-бомбардировщики Су-34, производится ремонт и модернизация фронтового бомбардировщика Су-24М. В настоящее время НАПО участвует в производстве российских региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100, а также в программе холдинга "Сухой" по созданию истребителей пятого поколения.

*Источник: компания «АХК "Сухой"»
09.01.08*

САМОЛЕТ Т-411 ПЛАНИРУЕТСЯ СЕРТИФИЦИРОВАТЬ В 2008 Г.

Возобновить и завершить сертификацию легкого многоцелевого самолета Т-411 разработки Авиационного опытно-конструкторского бюро ракетно-космического завода Государственного космического научно-производственного центра им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева) планируется в 2008 году. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, сертификация самолета стала возможной после принятия решения о вхождении омского ПО "Полет" в состав ГКНПЦ им. Хруничева в качестве структурного подразделения.

"На сегодня уже многие специалисты авиационного подразделения омского ПО "Полет" ознакомились как с самим самолетом Т-411, так и с конструкторским бюро, и хорошо представляют себе конструкцию новой машины", — отметил собеседник.

Он полагает, что вхождение ПО "Полет" в состав ГКНПЦ им. Хруничева приведет к развитию авиационного сектора омского предприятия, в частности к освоению производства Т-411. ГКНПЦ им. Хруничева на сегодня содержит собственное авиационное про-

изводство, оно относительно небольшое, однако есть мощное КБ. В то же время на ПО "Полет" существенное авиапроизводство и имеется возможность ведения конструкторского сопровождения самолета силами ПО "Полет".

"Ситуация представляется такой: КБ ГКНПЦ им. Хруничева разрабатывает самолет, передает конструкторскую и техническую документацию на ПО "Полет", где заводские конструкторы и технологи проводят конструктивно-технологическую отработку самолета для его серийного производства", — сказал собеседник.

Пятиместный самолет Т-411 оснащен одним поршневым двигателем М-14Х мощностью 360 л. с. и трехлопастным воздушным винтом MTV-9 регулируемого шага. Расход топлива самолета — 40 л/час.

Взлетная масса — 1650 кг; масса коммерческой нагрузки — 320 кг. Максимальная скорость — 200 км/ч. Дальность полета — 1200 км. Взлетная/посадочная дистанции (высота 15 м) — 240/250 м.

*Источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

ИФК СДАЕТ ПЕРВЫЕ ГРУЗОВИКИ ЗАКАЗЧИКАМ

Авиализинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) приступила к передаче заказчикам новых российских грузовых самолетов Ил-96-400Т. Уже в ближайший месяц авиакомпания "Атлант-Союз", принадлежащая правительству Москвы, получит два лайнера воронежского производства. "Машины являются первыми самолетами для перевозки генеральных грузов и будут эксплуатироваться на маршрутах между Юго-Восточной Азией через Россию в Западную Европу", — отметил официальный представитель ИФК Андрей Липовецкий.

По его словам, в настоящее время российские авиоперевозчики используют на аналогичном направлении иностранную авиатехнику, в частности грузовые Boeing-747. Однако новый Ил-96-400Т, как заяв-

ляют в ИФК, превосходит грузовые американские лайнеры по экономическим характеристикам. В настоящее время ИФК заключила соглашения на 15-летний лизинг 11 грузовиков. "Атлант-Союз" заказал пять авиалайнеров, "Аэрофлот-Карго" — шесть. По заказу лизинговой компании Воронежское акционерное самолетостроительное общество ведет серийное производство новых региональных самолетов Ан-148. На них у ИФК есть 45 твердых заказов. Первые три-четыре машины, как ожидается, поступят авиаперевозчикам уже в нынешнем году.

*Источник: газета «Коммерсантъ—Воронеж»
28.01.08*

УТОЧНЯЕТСЯ "ТЕХНИЧЕСКОЕ ЛИЦО" АН-148 РОССИЙСКОЙ СБОРКИ

"Техническое лицо" регионального пассажирского самолета Ан-148 сборки ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в настоящее время уточняется. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Необходимость внесения некоторых изменений в "техническое лицо" самолета обусловлена пожеланиями российских авиакомпаний по изменению в составе оборудования, с которым был сертифицирован самолет, но которое не устраивает перевозчиков. Например, в самолете планируется заменить локатор и связанные с ним системы", — отметил собеседник.

Он считает, что перед началом выпуска серийных Ан-148 на ВАСО потребуется провести некоторый объем сертификационных испытаний самолета для получения дополнения к сертификату типа по планируемым изменениям.

"Проведение дополнительных сертификационных испытаний Ан-148 планируется осуществить примерно в течение двух месяцев от начала сертификационных полетов до получения дополнения к сертификату типа", — считает специалист.

По его мнению, нельзя исключить некоторой задержки поставок первых Ан-148 российского про-

изводства в Воронеже в связи с необходимостью дополнительной сертификации. Однако, по его словам, на сегодня планы производства и выпуска в 2008 году на ВАСО первых четырех серийных самолетов Ан-148 остаются действующими.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о степени участия Киевского государственного авиационного завода "Авиант" в поставках комплектов на ВАСО в рамках кооперации в производстве Ан-148, собеседник сказал, что с "Авиантом" подписан соответствующий договор с распределительной ведомостью. Пока этот договор распространяется на всю программу, однако в дальнейшем возможны корректировки в зависимости от производственных возможностей самого "Авианта".

Российские специалисты, посещавшие киевский "Авиант", отмечают, что завод полностью загружен выполнением имеющихся заказов и есть сомнения в том, что у него хватит производственных мощностей для выпуска необходимых для ВАСО комплектов в рамках производственной кооперации в полном объеме.

источник: AVIAPORT.RU
10.01.08

"АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ ВЫПУСТИТЬ ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-76 УЛЬЯНОВСКОЙ СБОРКИ В 2010 Г.

Завод "Авиастар-СП" планирует выпустить первый серийный самолет Ил-76 ульяновской сборки в 2010 г., сообщила пресс-служба предприятия.

В настоящее время завод готовится к серийному производству военно-транспортных и транспортных самолетов типа Ил-76 в их стандартных базовых модификациях. На авиазаводе активно ведется техническое перевооружение и технологическая подготовка к серийному производству Ил-76. Пока этот самолет производится на Ташкентском авиационном

производственном объединении имени В. П. Чкалова.

На сегодня для производственной линии модели Ил-76 на "Авиастар-СП" изготавливаются сборочные стапели, причем стапели изготавливаются в двух вариантах — для самолетов размерности Ил-76ТД/МД и самолетов с удлиненным фюзеляжем размерности Ил-76МФ.

источник: АРМС-ТАСС
09.01.08

ОАО "АВИАПРОМ" ЗАВЕРШИЛО НИР ПО АНАЛИЗУ ПРОИСШЕСТВИЙ В ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

ОАО "Авиапром" завершило научно-исследовательскую работу (НИР), выполненную по заказу Министерства промышленности и энергетики, посвященную анализу состояния безопасности полетов в экспериментальной авиации. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, была проанализирована статистика безопасности полетов за последние 14 лет. За указанный период в экспериментальной авиации произошло 111 инцидентов по причинам отказа авиатехники, причем из них порядка 40 приходится на двигатели и 20 — на шасси, а также 40 происшествий и 18 катастроф. Приблизительно 70—80 % отказов происходит из-за влияния так называемого человеческого фактора.

В экспериментальную авиацию входят самолеты, проходящие заводские, государственные и сертификационные испытания, уточнил собеседник.

По его сведениям, в заключении НИР говорится, что для повышения безопасности полетов в экспери-

ментальной авиации необходимо организовать систему обеспечения безопасности в авиационной промышленности, провести проверку наличия необходимых контрольных структур, их укомплектованность кадрами, установить ответственность создающихся корпораций и федеральных органов власти за качество выпускаемой продукции, обеспечить контроль за выполнением требований безопасности полетов. Необходимо произвести совершенствование нормативно-правовой базы и особое внимание уделить подготовке авиационного персонала и летчиков-испытателей. Также необходимы специальные тренажеры для имитации специальных условий и режимов полета, которые могут возникать в ходе полетов.

"В проведенном НИР участвовали НИИ и конструкторские бюро, которые по своим направлениям проводили анализ состояния безопасности полетов в экспериментальной авиации", — уточнил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
04.01.08

ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ САМОЛЕТ МАИ-223 ПРОИЗВОДСТВА МАИ БУДЕТ ГОТОВ ВЕСНОЙ 2008 ГОДА

Первый серийный двухместный легкий многоцелевой самолет МАИ-223 разработки Опытно-конструкторского бюро экспериментального самолетостроения Московского авиационного института (ОКБЭС МАИ) и сборки производственной площадки института будет построен весной 2008 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в МАИ.

По его словам, задержка с выпуском первого серийного самолета МАИ-223 постройки института обусловлена финансовыми причинами — МАИ не в состоянии самостоятельно создать летательный аппарат. Поэтому создание новых летательных аппаратов "МАИ" возможно только в случае привлечения сторонних спонсоров или инвесторов. "На сегодня производство МАИ-223 развертывается на двух производственных площадках — в МАИ и по лицензии на Уральском заводе гражданской авиации (УЗГА, Екатеринбург), на котором в сентябре 2007 года был выпущен первый самолет МАИ-223 по отработанной конструкторами и технологами предприятия технологии", — отметил собеседник.

По его сведениям, оба предприятия по изготовлению МАИ-223 сегодня переживают сложные времена: МАИ — из-за постоянных поисков финансирования, а УЗГА — из-за смены собственника на заводе, причем новый собственник также ориентирован на освоение серийного производства МАИ-223. Потенциальные производственные мощности УЗГА по выпуску МАИ-

223 составляют более 100 самолетов в год и легко могут быть увеличены в несколько раз. Производственный потенциал производственной базы МАИ уступает аналогичному показателю УЗГА почти на порядок.

Самолет МАИ-223 в базовой комплектации оснащен одним поршневым двигателем Rotax 912ULS мощностью 100 л. с. Существует несколько вариантов силовой установки: с различными вариантами четырехтактных двигателей Rotax 912 мощностью 80 и 100 л. с., а также двухтактных — Rotax 503 или Rotax 582 мощностью соответственно 50 и 65 л. с. Любой из этих двигателей может быть установлен на штатные узлы крепления моторамы.

Взлетная масса самолета — 495 кг, масса пустого самолета — 305 кг. Объем топливного бака — 65 л. Расход бензина — 9,5 л/100 км. Скорость максимальная — 190 км/ч, крейсерская — 160–180 км/ч, минимальная — 62 км/ч; скороподъемность у земли — 6 м/с; потолок статический — 4500 м; дальность максимальная — 800 км; перегрузки эксплуатационные +6; -3g; угловая скорость по крену — 2,5 рад/с; аэродинамическое качество (макс.) — 10; прочность грунта минимальная — 3 кг/кв. см; длина разбега (G=max) — 80 м; взлетная дистанция (H=15 м) — 220 м; длина пробега — 80 м; посадочная дистанция — 250 м.

источник: AVIAPORT.RU
09.01.08

ОАО "ТУПОЛЕВ" ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ "ЮТЭЙР" НА ПОСТАВКУ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ

ОАО "Туполев" примет участие в конкурсе, который объявлен ОАО "Авиакомпания "ЮТэйр" на поставку не менее 30 региональных самолетов, предложив перевозчику сертифицированный 102-местный Ту-334. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в авиастроительной компании.

"Авиакомпания испытывает необходимость замены существующего парка самолетов типа Ту-134 в рамках реализации программы обновления самолетного парка", — отметил собеседник.

По его словам, сертифицированный самолет Ту-334 является практически единственным отечественным представителем самолетов для замены Ту-134, так как создавался и оптимизирован в качестве ближнемагистральной машины.

"Серийное производство Ту-334 развертывается на Казанском авиационном производственном объединении (КАПО), оно одобрено ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", на стадии рассмотрения находится инвестиционный проект по программе освоения серийного производства Ту-334", — напомнил собеседник.

По его мнению, самолет Ту-334 имеет огромный ресурс модернизации и модификаций по всем параметрам — по двигателям, бортовому оборудованию, системам и агрегатам.

"К 2014 году, когда авиакомпания "ЮТэйр" ожидает поставку новых самолетов для замены Ту-134, самолет Ту-334 будет находиться в развернутом серийном производстве, будет полностью отработан по конструкции, будет отработано не только само производство со снижением себестоимости и трудоемкости, но и отработана система послепродажного обслуживания", — выразил убеждение собеседник.

"ЮТэйр" — один из крупнейших российских авиаперевозчиков. В 2007 году компания планирует перевезти более трех миллионов пассажиров, из них 600 тысяч — по региональным маршрутам.

В парке "ЮТэйр" 140 самолетов, среди которых 17 Ту-154М, 4 Ту-154Б, 35 Ту-134, 7 ATR-42, Gulfstream IV-SP и Gulfstream-550.

источник: AVIAPORT.RU
04.01.08

"АВИАКОР" ПРИСМАТРИВАЕТСЯ К АН-148

Самарский завод "Авиакор" рассматривает возможность своего участия в производстве самолетов Ан-148. По словам председателя совета директоров ОАО "Авиакор" Игоря Гаривадского, производство

части агрегатов можно было бы разместить в Самаре, сообщает РБК.

источник: сайт dr.ru
09.01.08

КАСТРО КУПИЛ ШЕСТЬ РОССИЙСКИХ САМОЛЕТОВ

Две сделки по продаже Кубе трех самолетов Ил-96-300 и трех самолетов Ту-204 на общую сумму около 300 миллионов долларов были реализованы в 2005–2007 годах в рамках государственной финансовой поддержки российского экспорта, сообщила пресс-служба Внешэкономбанка.

Руководитель Кубы меняет свой гражданский авиапарк. У Кубы он невелик и состоит из самолетов советского производства Ту-134 и одного правительственного трансконтинентального Ил-62. Эти самолеты устарели не только морально, но и износились физически. Прикупить новые Кастро мог только в России, ведь валюты у Кубы практически нет, а собственную Кастро тратить на самолеты не станет. Несмотря на то, что в 2000 году кубинский лидер отказался выплатить 20-миллиардный кубинский долг СССР, в 2005 году российские госбанки выдали Кастро кредит на закупку самолетов.

На сегодняшний день две сделки по продаже Кубе трех самолетов Ил-96-300 (один из которых, вне сомнения, заменит Ил-62) и трех самолетов Ту-204 на общую сумму 300 миллионов долларов уже реализованы. Причем "в рамках государственной финансовой поддержки российского экспорта", сообщила пресс-служба Внешэкономбанка, являющегося агентом правительства в этой сфере. В частности, Внешэкономбанк, его "дочка" Росэксимбанк и ВТБ недавно завершили предоставление кредитов в рамках кредитной линии объемом 203,4 миллиона долларов, открытой в 2006 году кубинской компании Aviaimport S. A. для финансирования контрактов на закупку самолетов Ил-96-300 и Ту-204. "Кредитование банками контрактов обеспечило занятостью более 15 тысяч рабочих Воронежского авиастроительного объединения (ВАСО), ОАО "Авиастар" (Ульяновск) и заводов-смежников, позволило пред-

приятиям увеличить свою производственную программу в 2005–2007 годах более чем на 50 %", – говорится в сообщении.

Ясно, что Кастро этот 300-миллионный кредит не отдаст. И он будет, скорее всего, погашен из госбюджета (как и тот, на \$ 20 млрд) – а это значит, что кастровские авиарадисты оплатят российские налогоплательщики. То есть мы. Скорее всего, мы оплатим не только самолеты, но и обучение кубинских летчиков. Мы же выплатили и зарплаты производителям "тушек" и "илов", которые кроме Кубы и Ирана у нас никто не берет. Причина проста: неэкономичные и шумные двигатели "бомбардировочного" типа (из-за чего у России проблемы с ИКАО по поводу сертификации самолетов) и низкая комфортность самолетов. Авиаперевозчики (не кубинские и не иранские) поэтому предпочитают самолеты Boeing и Airbus. Отечественные, кстати, тоже ("Аэрофлот").

Тем временем Внешэкономбанк рассчитывает продать ОАК 5%-ный пакет EADS не менее чем за \$ 1,236 млрд. Об этом заявил председатель госкорпорации "Банк развития и внешнеэкономической деятельности" (Внешэкономбанк) Владимир Дмитриев. "Мы рассчитываем продать безубыточно", – сказал он. Он подтвердил покупку 5 % акций EADS у ВТБ и отметил, что эти акции будут проданы Объединенной авиастроительной корпорации, когда будет проведена ее допэмиссия. Отметим, что последняя биржевая сделка по EADS на Франкфуртской бирже прошла по цене 22,06 евро за акцию. Цена в течение дня изменялась в диапазоне 22,06–22,53 евро за акцию. При этом 27 декабря было зафиксировано снижение котировок на 1,56 %.

источник: сайт «Пресс-секретарь»
01.01.08

"ТЕХНИЧЕСКОЕ ЛИЦО" МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ТУ-204 БУДЕТ ОТРАБОТАНО В 2008 Г.

"Техническое лицо" модернизированных самолетов семейства Ту-204, включающее в себя большое количество новшеств, будет отработано в 2008 г. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Перечень всего нового, что планируется устанавливать на самолеты семейства Ту-204, сейчас формируется в новом "техническом лице" самолета, новые элементы будут испытаны и сертифицированы в 2008 году, а впоследствии – внедрены на всех самолетах семейства", – отметил он.

По словам специалиста, указанные изменения касаются, в частности, комплекса бортового радиоэлектронного и радиосвязного оборудования, новой вспомогательной силовой установки, внедрения электроприводов управления средствами механизации крыла и др.

"Все указанные и иные изменения планируется внедрить на одном самолете – летающей лаборатории, в качестве которой будет использоваться самолет Ту-204 № 13, закупленный на вторичном рынке в России", – отметил собеседник. По его сведениям, первый полет самолета № 13 с указанными измене-

ниями в оснащении планируется осуществить в середине 2008 г., но скорее всего он состоится примерно осенью того же года.

"Так как изменения касаются очень многих комплексов, систем и агрегатов самолета, то для их сертификации планируется провести достаточно большой объем сертификационных летных испытаний, которые планируется завершить к концу 2008 г.", – сказал собеседник. По его убеждению, предстоит провести очень напряженную работу по усовершенствованию Ту-204 как типа самолета, однако такая работа позволит создать самолет нового качества с двухчленной англоязычной кабиной и современным и перспективным оснащением.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" об оснащении англоязычной кабиной всех самолетов семейства Ту-204, собеседник высказал предположение, что отечественный авиапром постепенно перейдет на новый стандарт, так как для полетов вне России действуют очень жесткие требования к радиообмену и знанию английского языка.

источник: AVIAPORT.RU
01.01.08

"АВИАКОР" В 2007 Г. ПЕРЕДАЛ ЗАКАЗЧИКАМ ДВА САМОЛЕТА

ОАО "Авиакор – авиационный завод" (г. Самара) передало в 2007 году заказчиком один среднемагистральный пассажирский самолет Ту-154М в VIP-компоновке и один региональный турбовинтовой пассажирский самолет Ан-140. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил председатель совета директоров предприятия Игорь Гаривадский.

Самолет Ту-154М построен по заказу правительства Самарской области, эксплуатировать его будет авиакомпания "Самара". Самолет передан перевозчику 14 декабря 2007 года.

Самолет Ан-140 построен в рамках контракта с авиакомпанией "Якутия" на поставку трех самолетов этого типа и поставлен перевозчику 30 декабря. Первый самолет передан заказчику в 2006 году. "Поставка третьей машины ожидается в 2008 году", – уточнил И. Гаривадский.

Председатель совета директоров компании сообщил, что в прошедшем году на авиазаводе прошли капитальный ремонт шесть самолетов Ту-154.

И. Гаривадский также напомнил, что в 2006 году "Авиакор" достроил два самолета Ту-154М и выпустил один Ан-140. Также предприятие осуществило ремонт четырех самолетов Ту-154.

Он отметил, что производственными планами на 2008 год намечена постройка 10 самолетов Ан-140, а также достройка самолетов Ту-154М. Один самолет Ан-140 будет поставлен авиакомпании "Якутия", получатели других машин пока не разглашаются. Заказчиками Ту-154М выступают Федеральная служба безопасности и правительство Словакии.

Говоря о дальнейших планах предприятия, собеседник отметил, что в производственном заделе на "Авиакоре" остается три фюзеляжа самолетов Ту-154. По его словам, в текущем году начнется их достройка, а в 2009 году производство Ту-154М будет полностью прекращено. В дальнейшем предприятие сконцентрирует усилия на выпуске региональных самолетов вместимостью до 70 кресел.

ОАО "Авиакор – авиационный завод" специализируется на выпуске, ремонте, обслуживании и поставке запчастей для пассажирских самолетов Ту-154М и Ан-140. Предприятие входит в холдинг "Русские машины", объединяющий машиностроительные активы группы "Базовый элемент".

источник: AVIAPORT.RU
11.01.08

"АВИАКОР" СДЕЛАЛ ДВА САМОЛЕТА

Предприятие передало заказчиком один среднемагистральный пассажирский самолет Ту-154М в VIP-компоновке и один региональный турбовинтовой пассажирский самолет Ан-140.

Самолет Ту-154М построен по заказу правительства Самарской области, эксплуатировать его будет

авиакомпания "Самара". Ан-140 построен в рамках контракта с авиакомпанией "Якутия" на поставку трех самолетов этого типа. Поставка третьей машины ожидается в этом году, пишут "Самарские известия".

источник: сайт dp.ru
14.01.08

ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ "ТЕХНИЧЕСКОЕ ЛИЦО" ЛЕТАЮЩЕЙ ЛАБОРАТОРИИ ТУ-204

Продолжается формирование так называемого "технического лица" самолета Ту-204 № 13 для его применения в качестве летающей лаборатории. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения. По его словам, на самолете-лаборатории планируется испытывать многие технические, конструктивные и иные новшества, направленные на создание глубоких модернизаций самолетов семейства Ту-204. В частности, планируется именно на этой машине испытывать силовую установку с двигателями ПС-90А2, создаваемыми при поддержке государства совместно с фирмой Pratt & Whitney и отличающимися повышенными показателями надежности и ресурса. Первые экземпляры ПС-90А2 пермское ОАО "Авиадвигатель" планирует поставить в 2008 г. "Техническое лицо" летающей лаборатории также включает в себя новые и модернизированные комплексы бортового оборудования.

"Скорее всего, первый полет самолета № 13 состоится не в первом квартале следующего года, а несколько позднее, так как объем предстоящих работ, рассчитанных на перспективное развитие гражданского авиастроения, очень большой и зави-

сит от многих предприятий – поставщиков комплектующих, комплексов и систем", – считает собеседник.

По его сведениям, глубокая модернизация базового самолета Ту-204-100 приведет к появлению модификации Ту-204-100СМ через несколько этапов модернизации. Практически одновременно планируется и создание аналогичной модернизации "укороченного" самолета Ту-204-300СМ.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о проекте самолета Ту-534, собеседник сказал, что такие проработки в настоящее время не значатся в тематических планах ОАО "Туполев". "Самой важной работой на ближайшие годы станет создание глубокой модификации Ту-204-100СМ", – отметил он.

Проект самолета Ту-534 предусматривал создание среднемагистрального лайнера вместимостью 223 кресла в двухклассной компоновке и до 300 кресел – в одноклассной компоновке при дальности полета до 3,2 тыс. км. Самолет должен иметь крыло и силовую установку от самолетов семейства Ту-204, однако увеличенный на 5,65 м в длину и на 835 мм в диаметре фюзеляж.

источник: AVIAPORT.RU
09.01.08

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ВЫПОЛНИЛА ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ОБОРОННЫЙ ЗАКАЗ 2007 Г.

Компания "Сухой" выполнила гособоронзаказ 2007 г. по производству новых боевых самолетов, а также по ремонту и модернизации стоящих на вооружении ВВС России. На входящих в холдинг заводах — Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина и Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова — в запланированном объеме были выполнены работы по модернизации и ремонту фронтальных бомбардировщиков Су-24М, производству и ремонту истребителей Су-27СМ, организации серийной сборки новейших фронтальных бомбардировщиков Су-34. Компания также выполнила план по поставке запасных частей и агрегатов для производимой для Министерства обороны РФ авиационной техники. Для летных учебных центров были изготовлены новые учебные классы и тренажеры.

В настоящее время в рамках утвержденного государственного заказа на 2007–2010 гг. "Сухой" проводит кампанию по заключению договоров с заказчиками на 2008 г.

Для обеспечения успешного выполнения гособоронзаказа и Государственной программы вооружения на 2007–2015 гг. холдинг реализует масштабную программу модернизации и технического перевооружения своих предприятий. Так, на днях на НАПО им. Чкалова был введен в эксплуатацию реконструированный цех, в котором впервые в России организована поточная сборка самолетов, что позволяет существенно увеличить объемы сборки новых и модернизации стоящих на вооружении боевых машин.

*источник: компания «АХК "Сухой"»
10.01.08*

УЛЬЯНОВСКИЙ АВИАЗАВОД БУДЕТ ВЫПУСКАТЬ БАЗОВЫЕ МОДЕЛИ ИЛ-76

Ульяновское ЗАО "Авиастар-СП" готовится к серийному производству военно-транспортных и транспортных самолетов типа Ил-76 в их стандартных базовых модификациях. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" заявил информированный источник в области авиастроения.

"Как ожидается, первый самолет "476" будет построен и выпущен "Авиастар-СП" в 2010 году. В настоящее время на авиазаводе активно ведется техническое перевооружение и технологическая подготовка серийного производства "476", — отметил он.

Собеседник отметил, что на авиационном заводе в Ульяновске будет выпускаться самолет, имеющий условное обозначение "476". Эта машина будет выпускаться по заказам Минобороны и инозаказчиков в вариантах стандартной комплектации Ил-76ТД/МД и Ил-76МФ с увеличенной длиной фюзеляжа и грузоподъемностью.

По его словам, на сегодня для производственной линии "476" на "Авиастар-СП" изготавливаются сборочные стапели, причем стапели изготавливаются в двух вариантах: для "коротких" самолетов "476" размерности Ил-76ТД/МД и "длинных" самолетов размерности Ил-76МФ.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о первых поставках Ил-76МФ для инозаказчика, собеседник сказал, что первая машина Ил-76МФ по линии экспорта будет поставлена в первом квартале 2009 года, а вторая — в третьем квартале 2009 года. Оба самолета Ил-76МФ будут изготовлены на Ташкентском авиационном производственном объединении имени В. П. Чкалова.

*источник: AVIAPORT.RU
04.01.08*

СДАЧА ПЕРВЫХ САМОЛЕТОВ АН-3 ПО "КАЗАХСТАНСКОМУ" ЗАКАЗУ НАЧНЕТСЯ В ПЕРВОМ КВАРТАЛЕ 2008 ГОДА

Передачу заказчику в Казахстан первых самолетов Ан-3, переоборудованных на омском ПО "Полет", планируется начать в первом квартале 2008 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, в настоящее время омское ПО "Полет" переоборудовало два самолета из шести заказанных, еще четыре машины находятся в процессе переоборудования. Заказ на производство Ан-3 для Казахстана как конечного получателя машин пришел от одной из российских компаний, которая передала выполнение договора ПО "Полет". Эта компания по договору за два месяца до сдачи самолетов должна была прислать схему окраски самолетов. Поэтому самолеты будут сданы заказчику вскоре после того, как ПО "Полет" получит схему окраски изготовленных самолетов.

"Указанные выше два самолета практически полностью готовы, они приняты военной приемкой на ПО "Полет" и даже облетаны", — уточнил собеседник. Отвечая на вопрос о количестве сданных омским

заводом самолетов Ан-3, он сказал, что на сегодня заводом переоборудованы 23 самолета Ан-2 в современные Ан-3.

Заказчиком работ по модернизации казахстанских самолетов на "Повете" выступает омское ООО "Юсон-Сибирь". Финансировать подписанный в Кустанае договор будет министерство транспорта и коммуникаций Республики Казахстан. Известно, что еще в 2006 году омское ПО "Полет" получило от ООО "Юсон-Сибирь" первый платеж в 70 млн руб.

При переоборудовании Ан-2 в самолеты Ан-3 производится замена практически всего самолета, кроме планера, который ремонтируется и усиливается. На Ан-3 устанавливается современный турбовинтовой двигатель ТВД-20, изготавливаемый также в Омске, вместо поршневого двигателя. Замене подлежат также практически все оборудование, системы и агрегаты.

*источник: AVIAPORT.RU
03.01.08*

КНААПО ПРИСТУПИЛО К СОЗДАНИЮ ОПЫТНЫХ ОБРАЗЦОВ ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина (КНААПО), входящее в холдинг "Сухой", приступило к изготовлению первых опытных образцов перспективного многофункционального истребителя. Как сообщили РИА PrimaMedia в пресс-службе холдинга, предприятие уже получило из ОКБ Сухого необходимую техническую документацию. Когда образцы будут готовы, машинам предстоит пройти все необходимые этапы, связанные с подготовкой к началу летных испытаний, которые могут начаться в 2009 году. Серийное производство самолета планируется наладить к 2015 году.

Истребитель пятого поколения будет способен эффективно решать боевые задачи независимо от характера возможных военных действий и выполнять задания в условиях активного технического противодействия противника.

Высокая боевая эффективность этого самолета будет обуславливаться его летно-техническими характеристиками и возможностью применять высокоточное оружие. На нем будут установлены самые

современные двигатели, самолетное и бортовое радиоэлектронное оборудование.

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина (КНААПО) – крупнейший производитель самолетов марки "Су", ведущее производственное предприятие Авиационной холдинговой компании "Сухой". Построенный в 1934 году авиационный завод сегодня является одним из самых крупных предприятий Дальневосточного региона России, на котором произведены сотни гражданских и тысячи боевых самолетов различного назначения – от первого самолета-разведчика до современных истребителей семейства "Су" и легких самолетов-амфибий.

КНААПО выпускает истребители Су-27, Су-30, Су-33, Су-35, а так же их модификации, участвует в программе по созданию боевого авиационного комплекса пятого поколения и реализует гражданскую авиационную программу Sukhoi SuperJet 100.

*источник: сайт PrimaMedia
05.01.08*

МОЩНОСТИ ПО ВЫПУСКУ САМОЛЕТОВ "АККОРД" БУДУТ ДОВЕДЕНЫ ДО 100 САМОЛЕТОВ В ГОД

Мощности по выпуску легких многоцелевых самолетов-амфибий "Аккорд-201" разработки ЗАО "Научно-производственное объединение "Авиа Ltd" (НПО "Авиа Ltd") в ближайшие год-два возрастут до 100 самолетов год. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, во втором полугодии 2008 г. планируется ввести в строй новый производственный корпус площадью примерно 5000 кв. м. "В процессе строительства находится и второй производственный корпус общей площадью примерно 7000 кв. м.", – отметил собеседник.

По его сведениям, в настоящее время НПО "Авиа Ltd" производит сертификацию самолета "Аккорд-201" по расширению условий эксплуатации. "Получение дополнения к сертификату типа намечено на вторую половину 2008 года", – уточнил собеседник.

"На сегодня на Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол" имеется три планера "Аккорд-201", построенных по заказу разработчика. Эти

машины будут переведены на новое производство и доработаны", – сказал собеседник.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" об интересе к самолету со стороны иностранных потенциальных покупателей, собеседник сказал, что на прошедшей авиавыставке в Лиме к стенду НПО "Авиа Ltd" был проявлен большой интерес. "Но так как самолет пока не имеет собственной производственной базы, никаких конкретных переговоров о поставке самолетов не проводилось", – сказал он.

Для заключения твердых контрактов необходимо установить четкие сроки поставки и неукоснительно выдерживать их. Однако, полагает собеседник, на этапе развертывания серийного производства самолета на новой производственной базе говорить о точных сроках поставки самолетов преждевременно.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.08*

"АВИАПОСТАВЩИК" ВЫПУСТИЛ "КАТАЛОГ ОРГАНИЗАЦИЙ – ПОСТАВЩИКОВ АВИАЦИОННО-ТЕХНИЧЕСКОГО ИМУЩЕСТВА – 2008"

Некоммерческое партнерство "Авиапоставщик" выпустило "Каталог организаций – поставщиков авиационно-технического имущества – 2008".

База данных консолидирует информацию о ведущих организациях – поставщиках АТИ, прошедших оценку качества системы добровольной сертификации ПАТИ и осуществляющих свою деятельность на территории СНГ и дальнего зарубежья.

Каталог предназначен для организации работ по материально-техническому снабжению поставщи-

ков АТИ, а также организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники на территории СНГ.

Цель каталога – создание систематизированной информационной базы для упрощения сбора и поиска информации по всем поставщикам АТИ.

*источник: компания «Авиапоставщик»
28.01.08*

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ КРЕДИТ ОФОРМЛЯЕТСЯ ДЛЯ СОЗДАНИЯ ЛЕГКОГО ВЕРТОЛЕТА МИ-34

Инвестиционный кредит для финансирования программы совершенствования легкого вертолета Ми-34 в настоящее время находится на стадии оформления. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля" (МВЗ им. Миля) Андрей Шибитов. По его словам, инвестиционный кредит предоставляет компания "Оборонпром-лизинг". Планируется к концу января или в феврале 2008 г. оформить все необходимые документы и получить целевое финансирование для работ по совершенствованию Ми-34.

Генеральный конструктор МВЗ им. Миля Алексей Самусенко полагает, что цена нового варианта вертолета Ми-34 с двигателем М9Ф повышенной мощности будет сравнима с ценой вертолета Robinson R-44 и даже ниже ее. На сегодня Robinson R-44 с учетом таможенных пошлин и НДС стоит в России \$ 500 тыс. "Дальность полета вертолета Ми-34 с двигателем М9Ф будет увеличена до 450–500 км, и это для России очень неплохая дальность", — считает А. Самусенко.

По его мнению, Ми-34 с М9Ф — "рабочая площадка". В то же время, полагает А. Самусенко, вертолеты Robinson R-22 и R-44 работают в России в "парниковых" условиях: топливо привозят из Финляндии, полеты в средних метеоусловиях исключены, в условиях обледенения — также исключены. "Такие вертолеты используются скорее для развлечений, а не для бизнеса и коммерческих целей", — резюмировал он.

"Интерьер Ми-34 будет создаваться в лучших традициях автомобилестроения: 1 член экипажа и 4 пассажира, для комфортабельных полетов будет компоновка 1+3", — отметил А. Самусенко.

По его сведениям, вертолет Ми-34 включен в проект Федеральной целевой программы развития в России малой авиации с частичным финансированием работ из государственного бюджета. Однако сегодня все работы по совершенствованию Ми-34 МВЗ им. Миля проводит за счет собственных финансовых ресурсов, уточнил он.

*источник: AVIAPORT.RU
09.01.08*

ДВА НОВЫХ ВЕРТОЛЕТА МИ-28Н ПЕРЕДАНЫ ВВС РФ

Два новых вертолета Ми-28Н переданы сегодня в Ростове-на-Дону Военно-воздушным силам РФ и будут направлены в одну из строевых частей в Тверской области. Открывая торжественную церемонию передачи, директор предприятия-производителя — завода "Роствертол" — Борис Слюсарь отметил, что первые два опытных вертолета были подняты в небо всего четыре года назад. За это время на предприятии сумели создать базу для серийного производства этих машин.

"Мы рассчитываем, что их будет производиться достаточное количество как для Минобороны, так и на экспорт", — сказал Слюсарь. Он подчеркнул, что уже сейчас на предприятии видят достаточно возможностей для улучшения боевых качеств вертолета. Заместитель министра обороны РФ — начальник вооруже-

ния ВС РФ генерал армии Николай Макаров в свою очередь назвал это событие очень долгожданным. "Мы рады, что эта столь востребованная машина поступает на вооружение российской армии, это знаковое событие. Уверен, что уже в ближайшие годы эта машина займет свое ведущее место в Вооруженных силах РФ", — сказал он. По словам Макарова, программа поставки в российскую армию вертолетов Ми-28Н рассчитана до 2015 года. Он не стал уточнять, сколько именно вертолетов будет за этот период закуплено. "В первое время мы будем приобретать по 10–15 вертолетов в год. В дальнейшем это количество будет увеличиваться", — сказал генерал.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.08*

НОВЫЙ БЕСПИЛОТНЫЙ ЛЕТАТЕЛЬНЫЙ АППАРАТ ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Новый многоцелевой беспилотный летательный аппарат (БЛА), разработанный специалистами ООО "Истринский экспериментально-механический завод", поднимется в воздух в начале 2008 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области создания и эксплуатации БЛА. По его словам, в настоящее время новый комплекс беспилотного наблюдения и мониторинга с БЛА расчетной массой 127 кг и массой полезной нагрузки порядка 20 кг готовится к первому полету — на нем, в частности, устанавливается дополнительное бортовое оборудование, БЛА будет вновь окрашен.

"БЛА оснащен одним поршневым двигателем Rotax мощностью 57 л. с. и способен развивать скорость до 300 км/ч", — сказал собеседник.

По его словам, взлет и посадка БЛА предусматриваются "самолетные", но впоследствии будет применен катапультный старт. "Предприятие также работает совместно с ОАО "СКБ "Топаз" в области создания БЛА, в части производства некоторых элементов

БЛА", — отметил собеседник. По данным специалистов, ООО "Истринский экспериментально-механический завод" ведет работы по договору с СКБ "Топаз" по БЛА "Локон" обычной самолетной схемы. В Истре производят планеры "Локона", а монтаж оборудования ведет разработчик БЛА. Масса БЛА составляет 3,5 кг, полезная нагрузка — до 600 граммов. Финансирует работы заказчик. Целевая нагрузка располагается в зависимости от нагрузки в фюзеляже или в крыле. Время полета — до 60 минут, силовая установка — электродвигатель, дальность передачи информации — до 25 км, скорость полета — 60–120 км/ч; пуск — с руки, посадка — по-самолетному; размер посадочного участка — 10 x 50 м; рабочий диапазон высот — 300–600 м; диапазон высот полета — 50–3000 м; боковой ветер — не более 2 м/с; диапазон рабочих температур — от -20 до +40 гр. С.

*источник: AVIAPORT.RU
10.01.08*

ВЗРЫВНОЙ РОСТ ИНТЕРЕСА К БЕСПИЛОТНЫМ АВИАКОМПЛЕКСАМ ОЖИДАЕТСЯ В РОССИИ

Взрывного роста интереса и закупок беспилотных авиационных комплексов (БАК) с беспилотными летательными аппаратами (БЛА) для обеспечения мониторинга и наблюдения можно ожидать в России уже в ближайшие годы. Такое мнение в беседе в корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал информированный источник в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут").

По его мнению, гражданский рынок для беспилотных авиационных комплексов в России начинает формироваться и в течение ближайших нескольких лет его ожидает взрывной рост.

"Ожидается рост как в части увеличения количества заказчиков, так и в части выхода на этот рынок большого количества поставщиков", — уточнил собеседник. По его убеждению, перспективы на данном рынке будут иметь вертикально интегрированные структуры. "Они должны объединить разработку, производство, оказание услуг заказчикам и обладать

необходимыми финансовыми и кадровыми ресурсами для обеспечения выполнения обязательств перед крупными заказчиками", — полагает собеседник.

Он уточнил, что основными потребителями в невоенном секторе БАК должны стать предприятия топливно-энергетического комплекса, МЧС РФ, Министерство природных ресурсов (лесоохрانا) и т. д. Собеседник также отметил, что основными причинами, препятствующими развитию БАК в стране, являются отсутствие законодательства, регулирующего сертификацию и применение БАК, проблемы с частотным ресурсом для средств связи. Он особо подчеркнул, что пока гражданские заказчики не готовы к широкому внедрению БАК в свою повседневную деятельность.

*источник: AVIAPORT.RU
03.01.08*

ХАБАРОВСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА РЕМОНТ САМОЛЕТОВ АН-2

Решение Правительства РФ увеличить на пять лет сроки ремонта самолетам Ан-2 "вдохнуло жизнь" в хабаровский авиационный завод 24ГА. Как сообщила газета "Приамурские ведомости", предприятие выиграло тендер на восстановление сразу трех "легенд" отечественной авиации и шести самолетных двигателей, передает корреспондент РИА "Восток-Медиа".

На заводе, находившемся на грани банкротства, введено внешнее управление. Сейчас появилась возможность исправить положение, рассчитаться с дол-

гами по налогам и сборам. Здесь не продавали, для того чтобы выжить, имущество и землю, сохранили цеха, оборудование и специалистов. Сотрудничать с предприятием намерены благовещенская авиабаза охраны лесов, якутская авиакомпания "Алроса-авиа". Ждут ремонта самолеты Ан-2 на Камчатке, Сахалине, в Магаданской области.

*источник: ИА «Восток-Медиа»
10.01.08*

ПЕТЕРБУРГ СТАНЕТ РОДИНОЙ ДИРИЖАБЛЕЙ

"Российское техническое общество" (РТО) планирует создать в Петербурге центр по разработке и производству тепловых летательных аппаратов. Их можно использовать для патрулирования территорий, строительства, рекламы и т. д.

Проект уже получил поддержку городских властей — он получил диплом на конкурсе инновационных проектов. Сейчас в администрации Петербурга рассматриваются документы на создание центра.

Оно потребует 25 млн рублей и 2 года, считают в РТО. Общество рассчитывает организовать центр на базе Академии гражданской авиации, Института проблем транспорта и существующих производственных площадок в Пушкине и Гатчине. Аккумулятором средств и активов центра может стать формируемый в настоящее время "Фонд премии им. Людвиг Нобеля" в формате эндаумента — специализированного благотворительного фонда.

Стоимость проектирования и постройки дирижабля (или другого теплового летательного аппарата) в РТО оценивают в 100 евро за 1 кг общей массы конструкции, не учитывая условия строительства и хранения. При этом в обществе отмечают экономичность эксплуатации этих аппаратов — в 10 раз дешевле вертолета и в 4 раза — самолета. При этом они могут работать при отсутствии или разрушении

транспортной инфраструктуры, приземляться на любую твердую поверхность и закрепляться на земле силами экипажа.

Заинтересованность в аппаратах такого типа проявляют организации транспортного комплекса, индустрии развлечений, экологи, подразделения МЧС, военные, рассказал dr.ru исполнительный директор РТО Леонид Пятков. По его словам, тепловые аппараты можно использовать в качестве рекламоносителей, для выполнения уникальных строительных операций, экскурсий и т. д.

"У меня есть мечта, — приводит пример Леонид Пятков. — Где-нибудь на юге нам загружают контейнер с овощами и фруктами, мы грузим его в дирижабль и где-то через сутки-двое он приземляется на базаре в Петербурге".

Администрация города уже имеет опыт работы с таким аппаратом. Радиоуправляемый дирижабль зарубежного производства с комплексом аппаратуры для мониторинга основных объектов в центре Петербурга был приобретен перед саммитом 2006 года за 14 млн рублей.

*источник: газета «Деловой Петербург»
03.01.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Акции EADS упали после прогноза Deutsche Bank	37
Второй лайнер A380 поставлен авиакомпании Singapore Airlines	37
Airbus досрочно передаст заказчику второй лайнер A380	38
EADS хочет купить американскую оборонную компанию	38
Концерн EADS заключил контракт на поставку систем предупреждения о препятствиях для вертолетов NH-90	38
AWAS закажет 100 самолетов Airbus	38
Airbus объявляет о планах по созданию линии сборки грузового самолета A330 в городе Мобил (штат Алабама)	39
China Airlines заказывает A350 XWB для своего дальнемагистрального флота	39
Пакет акций EADS не находится под арестом	39
Бразильская авиакомпания Tam подписала твердый контракт на покупку 22 самолетов A350 XWB, 4 лайнеров A330-200 и 20 лайнеров семейства A320	40
Г. Вильгельм назначен на пост финансового директора Airbus	40
Boeing выиграл тендер на поставку лайнеров в ОАЭ	40
В 2007 году Boeing и Airbus продавали семь самолетов в сутки на двоих	41
Авиакомпания Air Pacific заказала 3 самолета Boeing 787 на \$ 580 млн	41
Air Astana рассчитывает получить заказанные Boeing Dreamliner в срок	41
Авиакомпания GOL заказала 40 самолетов Boeing 737 на сумму \$ 3 млрд	41
Boeing выиграл контракт на модернизацию самолетов C-17 для Минобороны США	42
Boeing выиграл тендер на поставку лайнеров в ОАЭ	42
Новый Boeing уязвим для хакерских атак	42
Dassault приступает к разработке нового Falcon	42
Cessna назначает директора нового завода	42
Grob Aerospace примет участие в разработке нового Learjet	43
Доходы I Китайского объединения авиационной промышленности в 2007 году превысили 100 млрд юаней	43
Adam Aircraft ищет инвестора	43
Индия закажет у Великобритании еще 40 самолетов Hawk	43
Белый дом хочет начать разработку гиперзвукового самолета	44
Lockheed Martin в 2007 г. увеличил чистую прибыль на 19,9 % — до 3,03 млрд долл.	44
Пакистан приступил к сборке на своих мощностях истребителей JF-17	44

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

АКЦИИ EADS УПАЛИ ПОСЛЕ ПРОГНОЗА DEUTSCHE BANK

Акции европейской аэрокосмической и оборонной группы EADS 7 января потеряли почти 8 % после прогноза Deutsche Bank об ослаблении спроса на гражданские самолеты в 2008 году, сообщает агентство Associated Press.

"В своем отчете аналитики банка Бенджамин Фидлер (Benjamin Fidler) и Себастьян Грутер (Sebastien Gruter) отметили: "У нас усиливаются опасения по поводу циклического ослабления показателей гражданской авиации в 2008 году. Это, по всей вероятности, приведет к уменьшению инерции заказов для Airbus".

В связи с этим прогнозом Deutsche Bank понизил рейтинг EADS, головной компании Airbus, с "держать" до "продавать".

Предупреждение прозвучало на фоне итогов ушедшего года, в котором Airbus и ее американский конкурент Boeing установили отраслевой рекорд по количеству заказов.

В этом году продажи могут замедлиться, так как ослабление потребительской уверенности и другие

экономические беды в США уменьшают количество перелетов. Ожидается, что авиакомпании приостановят новые заказы до тех пор, пока их финансовое положение и экономка в целом не продемонстрируют признаки оздоровления.

Еще одной причиной беспокойства для EADS, отмечают аналитики Deutsche Bank, является падение доллара, которое снижает стоимость самолетов, продаваемых Airbus. В 2007 году доллар упал на 11 % по отношению к евро, и аналитики отмечают, что он может продолжить падение.

Они также упомянули опасения по поводу отставания от графика производства гигантского лайнера A380, неопределенность с разработкой среднего лайнера A350 и задержки поставок военно-транспортного самолета A400M. Все эти факторы делают акции EADS "непривлекательными", отмечает Deutsche Bank.

*источник: сайт K2Kapital
09.01.08*

ВТОРОЙ ЛАЙНЕР А380 ПОСТАВЛЕН АВИАКОМПАНИИ SINGAPORE AIRLINES

В соответствии с графиком поставок второй лайнер A380 (серийный номер MSN005) был передан авиакомпании Singapore Airlines 11 января. Оснащенный двигателями Rolls-Royce Trent 900, этот самолет станет вторым лайнером A380 в парке авиакомпании. Первый лайнер (серийный номер MSN003) был поставлен Singapore Airlines 15 октября 2007 года.

Второй лайнер A380 также оборудован роскошным салоном и рассчитан на размещение 471 пассажира в трех классах путешествия.

По состоянию на конец декабря 2007 года первый самолет A380 авиакомпании Singapore Airlines уже выполнил свыше 130 рейсов продолжительностью более 950 летных часов.

A380 задает новые стандарты на рынке авиaperелетов. Так, A380 стал первым дальнемагистральным лайнером, расходующим менее 3 литров топлива на перевозку пассажира на 100 км. Кроме того, благодаря использованию двигателей нового поко-

ления и улучшенной аэродинамической схеме этот самолет имеет самые низкие показатели по шуму среди крупных самолетов. Так, звуковой след A380 при взлете и посадке в два раза меньше, чем у его конкурентов.

A380 предлагает пассажирам совершенно новый уровень комфорта и большее индивидуальное пространство в каждой категории обслуживания. В типовой трехклассной компоновке A380 может перевозить до 525 пассажиров, что на 40 % больше, чем его ближайший конкурент. Кроме того, эксплуатационные расходы A380 на пассажиро-километр на 20 % меньше, чем у конкурентов. При этом дальность полета A380 на 15 % больше и составляет 15 000 км.

Airbus входит в Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS.

*источник: компания Airbus
11.01.08*

AIRBUS ДОСРОЧНО ПЕРЕДАСТ ЗАКАЗЧИКУ ВТОРОЙ ЛАЙНЕР A380

Авиастроительная компания Airbus ускоряет темпы производства. Второй лайнер модели A380 будет доставлен заказчику на две недели раньше запланированного срока.

Компания Airbus планирует передать второй самолет A380 компании Singapore Airlines на две недели ранее запланированного срока, сообщает информационное агентство dpa со ссылкой на издание Financial Times Deutschland. По словам представителя концерна, поставка заказчику состоится "в середине января".

В планах руководства компании Airbus, являющейся дочерним предприятием европейского авиационного концерна EADS, — ускорить производство

лайнеров линейки A380. В этом году авиастроитель поставит заказчикам еще 13 машин, в следующем — 25, а к 2010 году Airbus намеревается производить до 45 лайнеров A380 в год. На конец ноября 2007 года количество заказов на эту модель превысило 177 штук. Напомним, первый самолет A380 был поставлен компании Singapore Airlines в конце октября 2007 года. С тех пор новый лайнер выполняет коммерческие рейсы по маршруту Сингапур — Сидней. Airbus A380 является самым большим в мире пассажирским двухпалубным самолетом, который может перевозить до 845 пассажиров.

источник: сайт «Немецкая волна»
09.01.08

EADS ХОЧЕТ КУПИТЬ АМЕРИКАНСКУЮ ОБОРОННУЮ КОМПАНИЮ

Крупнейшая европейская аэрокосмическая и оборонная группа EADS планирует до конца нынешнего года купить в США оборонную компанию среднего размера, что увеличит ее присутствие в секторе и уменьшит зависимость от самолетного подразделения Airbus, сообщила 11 января газета Financial Times.

Стратегия, которую накануне представил генеральный директор EADS Луи Галлуа (Louis Gallois), направлена также на уменьшение зависимости компании от роста производственных затрат из-за сильного евро за счет создания новых производственных площадок в США и Азии.

EADS стремится увеличить свою маржинальную прибыль до 10 % к 2015 году и удвоить объем продаж до 80 млрд евро (\$ 118 млрд) к 2020 году. Долю продаж Airbus планируется уменьшить до 50 % с нынешних 65 %, а доли оборонной продукции и обслуживания самолетов планируется вырастить — отчасти за счет приобретения в США — до 25 % доходов.

По словам Галлуа, он уверен, что EADS купит в США компанию, специализирующуюся на оборонном производстве или обслуживании самолетов, уже в этом году. Скромные амбиции группы отражают ее нежелание "дестабилизировать" финансы, по которым удалили дорогостоящие задержки в производстве самолетов. Он заявил газете, что сильный евро в последние два года вверх Airbus в неприятности, связанные с отставанием от графика в производстве гигантского лайнера A380, и заставил подразделение уменьшить расходы на 2011 год больше, чем требует схема Power8, предусматривающая сокращение ежегодных расходов на 2,1 млрд евро к 2010 году.

Галлуа добавил, что новый план будет представлен не раньше марта, когда EADS и Airbus должны опубликовать результаты 2007 года и дать первые прогнозы на текущий год.

источник: сайт K2Kapital
13.01.08

КОНЦЕРН EADS ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ СИСТЕМ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ О ПРЕПЯТСТВИЯХ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ NH-90

Концерн EADS заключил контракт стоимостью 55 млн евро (82 млн долл.) с германским правительством на поставку 150 систем предупреждения о препятствиях для оборудования тактических военнотранспортных вертолетов NH-90, сообщает еженедельник "Джейнс дифенс уикли".

Система является военной версией системы HELLAS (Helicopter Laser) и имеет обозначение MilOWS (Military Obstacle Warning System). В ее составе используется лазерное оптоэлектронное средство, обеспечивающее обнаружение на дальности

до 1000 м различных препятствий (линии электропередач, мачты, здания) при полете вертолета на предельно малых высотах в неблагоприятных погодных условиях. Испытания системы MilOWS на вертолете NH-90 были успешно проведены в 2007 г. Ее установку на серийные вертолеты планируется начать с 2009 г. Система была также успешно испытана на вертолетах CH-53, UH-1D, BK-117 и EC-145.

источник: АРМС-ТАСС
17.01.08

AWAS ЗАКАЖЕТ 100 САМОЛЕТОВ AIRBUS

Ирландская лизинговая компания AWAS планирует объявить о сделке с авиапроизводителем Airbus. По условиям соглашения, достигнутого компаниями, AWAS купит 100 реактивных самолетов Airbus за \$ 6,9 млрд. Аналитики считают, что сделка с AWAS продемонстрировала наличие соперничества между Airbus

и Boeing за право похвастаться объемами продаж. На прошлой неделе Boeing объявил о получении 1413 заказов против 1055, полученных Airbus.

источник: сайт «Газета.Ru»
09.01.08

AIRBUS ОБЪЯВЛЯЕТ О ПЛАНАХ ПО СОЗДАНИЮ ЛИНИИ СБОРКИ ГРУЗОВОГО САМОЛЕТА A330 В ГОРОДЕ МОБИЛ (ШТАТ АЛАБАМА)

Airbus объявила о возможности создания линии сборки грузового самолета A330 в городе Мобил, штат Алабама, если корпорация Northrop Grumman (партнер EADS) получит заказ на строительство самолета-заправщика от ВВС США. В случае создания эта линия сборки станет одной из первых линий сборки нового коммерческого самолета, построенных на территории США за более чем четыре декады, и первым производственным предприятием Airbus в США.

"Учреждение линии сборки A330F в г. Мобил является важным шагом в расширении нашей деятельности на территории США, а также частью плана интернационализации Airbus", — сказал Том Эндерс (Tom Enders), глава Airbus. — Это позволит расширить существующую научно-техническую и производственную базу г. Мобил и укрепить позиции северного побережья в сегменте аэрокосмической промышленности". Линия сборки A330F станет частью крупного промышленного предприятия, которое будет заниматься также созданием авиазаправщика в том случае, если корпорация Northrop Grumman, представляющая проект перспективного самолета-заправщика KC-30, получит заказ от ВВС США. Линия сборки A330F позволит обеспечить сотни рабочих мест. В настоящее время в г. Мобил функционирует инженерный центр Airbus. Том Эндерс пояснил: "Создание

линии сборки A330F в городе Мобил связано с решением по самолету-заправщику KC-30 по экономическим соображениям. В связи с соотношением курса доллара к евро нам выгодно расширять производство в США. Мы считаем, что строительство линии сборки в США исключительно для коммерческого самолета является достаточно сложным, тогда как инвестирование средств в расширение возможностей уже существующего предприятия по сборке самолета-заправщика будет более экономически оправданным и эффективным". Оба самолета (A330F и KC-20) разработаны на базе двухдвигательного пассажирского лайнера Airbus A330. Линия сборки A330F может стать важным элементом в производственной цепочке Airbus. Секции самолета будут доставляться в г. Мобил для финальной сборки с заводов Airbus, расположенных в разных странах.

Airbus занимает лидирующие позиции в гражданском самолетостроении. С момента введения в эксплуатацию первого лайнера компании в 1974 году Airbus продала более 8100 самолетов. Спектр универсальной продукции Airbus включает в себя пять современных семейств самолетов с числом мест от 100 до 525.

*источник: компания Airbus
15.01.08*

CHINA AIRLINES ЗАКАЗЫВАЕТ A350 XWB ДЛЯ СВОЕГО ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНОГО ФЛОТА

Авиакомпания China Airlines, самый крупный авиаперевозчик Тайваня, подписала твердый контракт на покупку 14 самолетов A350-900 с правом опциона еще на 6 лайнеров. Приобретение этих дальнемагистральных самолетов средней вместимости осуществляется в рамках программы модернизации флота авиакомпании.

China Airlines намерена начать эксплуатировать новейшие лайнеры с 2015 года. Самолеты, оснащенные двигателями Trent XWB компании Rolls-Royce, будут иметь трехклассную компоновку салона, рассчитанную на комфортное размещение 327 пассажиров. Авиакомпания планирует эксплуатировать данные лайнеры на сети дальнемагистральных направлений в Европе, Австралию и США, что позволит ей предложить пассажирам прямые перелеты по сверхдлинным маршрутам.

Глава авиакомпании China Airlines Ринго К. С. Чао (Ringo K. S. Chao) подчеркнул, что данное решение было принято после длительного и тщательного ана-

лиза: "Мы намерены приобрести современный и высокоэффективный самолет, который позволил бы нам предложить пассажирам привлекательный продукт и эффективно бороться с растущими ценами на топливо. A350 XWB полностью соответствует нашим требованиям".

Airbus создает A350 XWB в ответ на потребности индустрии воздушных перевозок в широкофюзеляжных дальнемагистральных самолетах средней вместимости. A350 XWB имеет самый широкий фюзеляж в своей категории, что позволит авиакомпаниям предложить пассажирам совершенно новый уровень комфорта. Кроме того, он также будет иметь самые низкие эксплуатационные расходы в своей категории. Оснащенный двигателями нового поколения Rolls-Royce Trent XWB, A350 XWB станет оптимальным выбором в условиях растущих цен на топливо и усиливающегося влияния экологических факторов.

*источник: компания Airbus
22.01.08*

ПАКЕТ АКЦИЙ EADS НЕ НАХОДИТСЯ ПОД АРЕСТОМ

Пакет акций европейского авиастроительного концерна EADS не находится под арестом, заявил в прошлую пятницу глава Банка развития Владимир Дмитриев. Об аресте пакета акций EADS по иску швейцарской Noga заявлял адвокат этой компании Антуан Коркмаз. Кроме этого, Минфин сообщил, что компания Noga не арестовала новые счета Банка России в Швейцарии. Недавнее решение швейцарского суда лишь подтверждает право компании Noga сохранять осуществленные в 2002 году так называемые

предварительные, то есть произведенные до принятия соответствующего решения швейцарского суда аресты и не дает ей права арестовывать какие-либо новые счета. По информации Минфина, на счетах Банка России, заблокированных в 2002 году на основании предварительных арестов, "в любом случае нет никаких средств".

*источник: газета «Бизнес & FM»
28.01.08*

БРАЗИЛЬСКАЯ АВИАКОМПАНИЯ TAM ПОДПИСАЛА ТВЕРДЫЙ КОНТРАКТ НА ПОКУПКУ 22 САМОЛЕТОВ A350 XWB, 4 ЛАЙНЕРОВ A330-200 И 20 ЛАЙНЕРОВ СЕМЕЙСТВА A320

Ведущий бразильский авиаперевозчик TAM подтвердил заказ на 22 лайнера A350 XWB и 4 самолета A330-200. Кроме того, авиакомпания добавила еще 20 самолетов семейства A320 к своему портфелю заказов. Это самый крупный заказчик лайнеров A350 XWB в южном полушарии. Таким образом, в настоящий момент общее количество заказов на новейший широкофюзеляжный лайнер A350 XWB составляет 314 единиц.

В настоящий момент флот авиакомпании насчитывает 102 самолета Airbus, среди которых 15 A319, 70 A320, 3 A321, 12 A330-200 и 2 A340-500.

"Лайнер A350 XWB поможет нам предложить пассажирам совершенно новый уровень комфорта в полете. Кроме того, этот самолет имеет низкие эксплуатационные расходы и характеризуется низким уровнем вредных выбросов, что несомненно

важно для нас, — сказал Дэвид Бариони Нето (David Barioni Neto), президент авиакомпании TAM. — Лайнер A350 XWB позволит продолжать наращивать наше присутствие на рынке авиаперевозок".

"Нам приятно, что авиакомпания TAM стала стартовым покупателем нашего нового лайнера A350 XWB в Южной Америке, — подчеркнул Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus. — Этот контракт является подтверждением доверия со стороны TAM к нашему успешному партнерству. Мы уверены, что этот повторный заказ будет способствовать укреплению позиций авиакомпании TAM".

*источник: компания Airbus
22.01.08*

Г. ВИЛЬГЕЛЬМ НАЗНАЧЕН НА ПОСТ ФИНАНСОВОГО ДИРЕКТОРА AIRBUS

Гаральд Вильгельм (Harald Wilhelm) назначен на пост финансового директора Airbus. Ранее занимавший эту должность Ханс Питер Ринг (Hans Peter Ring) останется финансовым директором EADS.

Ханс Питер Ринг (Hans Peter Ring) совмещал должность финансового директора EADS с должностью финансового директора Airbus с 31 октября 2006 года. Необходимость совмещения обязанностей назрела в условиях задержек поставок A380, когда потребовалось существенное повышение эффективности взаимодействия между EADS и Airbus.

Как было объявлено на прошлой неделе в рамках Глобального инвестиционного форума, эффективное взаимодействие в области финансов уже достигнуто. Ханс Питер Ринг сосредоточит свои усилия на управлении финансами концерна EADS. С 1 февраля 2008 года он передаст обязанности финансового директора Airbus Гаральду Вильгельму, кото-

рый ранее занимал должность руководителя службы контроля Airbus.

EADS — глобальный лидер в аэрокосмической и оборонной отрасли, а также в предоставлении сопутствующих услуг. В состав EADS входит самолетостроительная компания Airbus, крупнейший в мире производитель вертолетов Eurocopter, а также EADS Astrium — европейский лидер в сфере космических программ от Ariane до Galileo.

EADS является крупнейшим партнером в консорциуме Eurofighter, реализует программу создания военно-транспортного самолета A400M и является акционером совместного предприятия MBDA, ведущего разработчика и производителя ракетных комплексов.

*источник: компания EADS
23.01.08*

BOEING УСТАНОВИЛ РЕКОРД ПО ЗАКАЗАМ НА САМОЛЕТЫ

Компания Boeing установила рекорд для авиационной промышленности по числу твердых заказов на пассажирские и грузовые самолеты.

Как сообщается в распространенном в пятницу отчете компании, по итогам 2007 года количество твердых заказов на самолеты Boeing выросло на 35 % — до 1 тыс. 413 шт. против 1 тыс. 044 в 2006 г. Прошлый рекорд принадлежал основному конкуренту Boeing — компании Airbus, которая в 2005 году получила 1055 заказов на свои машины.

Общее количество клиентов (пассажирские и грузовые авиакомпании, лизинговые компании и др.), заказывающих самолеты Boeing, превысило по итогам года 80.

Из общего количества заказанных самолетов 369 пришлось на Boeing 787-ой серии. С 2004 по 2006 гг. включительно было получено 448 заказов на Boeing 787 Dreamliner. Рекордсменами же по итогам прошед-

шего года стали самолеты Boeing 737 — на них поступило 846 заказов, что также стало абсолютным рекордом для этой серии.

Каталожная цена полученных в 2007 г. заказов Boeing составляет более \$ 150 млрд.

Стоит отметить, что и этот год начался достаточно успешно для Boeing. Компания сумела договориться о поставке своих самолетов во Вьетнам и ОАЭ.

Что касается Airbus, то европейский консорциум пока не опубликовал свои аналогичные показатели по итогам 2007 г. В настоящее время лишь известно, что по состоянию на конец ноября 2007 г. Airbus получил 1 тыс. 204 заказа на свои самолеты.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
04.01.08*

В 2007 ГОДУ BOEING И AIRBUS ПРОДАВАЛИ СЕМЬ САМОЛЕТОВ В СУТКИ НА ДВОИХ

В минувшем году европейский авиационный гигант Airbus продал в общей сложности 1300 самолетов, сообщил Луи Галлуа (Louis Gallois), глава компании EADS, которая владеет Airbus, передает AFP. Ранее американская Boeing объявила, что продала за тот же период 1413 пассажирских лайнеров. Таким образом, за 12 месяцев две самые большие самолетостроительные корпорации мира продали 2713 самолетов, или почти по семь с половиной штук в сутки. По словам Луи Галлуа, его не беспокоит то, что Boeing обошел Airbus, поскольку разница между авиастроительными корпорациями не так высока. Кроме того, глава EADS сообщил, что самолеты проданы по более высокой цене, чем это планировалось. В 2006 году Boeing впервые за шесть лет обог-

нал Airbus по количеству заказанных самолетов. Таким образом, американская компания заняла первое место в рейтинге крупнейших авиастроителей второй год подряд.

Отчасти отставание европейской авиакомпании можно объяснить тем, что она несколько раз задерживала поставки нового самолета A380. По этой же причине Airbus испытывает финансовые сложности. Самолетостроительной корпорации пришлось придумать специальный план сокращений Power8, согласно которому к 2010 году будет уволено около 10 тысяч сотрудников, а несколько заводов в Европе будет закрыто.

*источник: LENTA.RU
10.01.08*

АВИАКОМПАНИЯ AIR PACIFIC ЗАКАЗАЛА 3 САМОЛЕТА BOEING 787 НА \$ 580 МЛН

Авиакомпания из Фиджи Air Pacific заказала 3 самолета Boeing 787, сообщает Associated Press. Исходя из каталожной цены, стоимость сделки оценивается в 580 млн долл.

Таким образом, на сегодняшний день Boeing получил заказы на 817 самолетов Boeing 787. К концу марта с. г. должны начаться тестовые полеты самолета

та этой модели, а первая поставка клиенту — японской All Nippon Airways Co. — должна быть осуществлена к концу 2008 г.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
15.01.08*

AIR ASTANA РАССЧИТЫВАЕТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗАННЫЕ BOEING DREAMLINER В СРОК

Казахстанская авиакомпания Air Astana планирует получить заказанные Boeing 787 Dreamliner в установленные сроки, несмотря на отсрочку в поставках концерна Boeing.

"Boeing нас уведомил, что поставки нам будут осуществлены согласно графику", — сообщил представитель авиакомпании.

Как сообщалось, в среду, 16 января, Boeing объявил о переносе на конец II квартала первого полета своего нового самолета Dreamliner, начало первых поставок отложено с мая 2008 до начала 2009 года. Концерн уже получил заказы на 817 самолетов Dreamliner от 53 авиакомпаний.

Представитель казахстанской авиакомпании напомнил, что Air Astana размещает твердые заказы на приобретение девяти новых самолетов: шести воздушных судов семейства A-320 и трех Boeing-787-8 с двигателями Rolls-Royce Trent 1000. Кроме того, авиакомпания в дополнение к твердым заказам имеет опционы на три самолета A320 и три Boeing 787-8.

Общая стоимость твердых заказов и опционов, согласно прайс-листам производителей, составляет \$ 950 млн и \$ 736 млн соответственно. Поставку воз-

душных судов планируется начать с 2012 года. Компания самостоятельно профинансирует покупку, без привлечения государственных гарантий и без использования средств из госбюджета.

Компания впервые размещает заказ на производство воздушных судов. Ранее самолеты приобретались в операционный лизинг.

Air Astana в настоящее время является самой крупной авиакомпанией в республике. Госпакет в размере 51 % акций компании находится в управлении госхолдинга "Самрук", 49 % принадлежит британской BAE Systems.

Авиакомпания располагает 18 современными воздушными судами западного производства, эксплуатируемыми на основании договоров об операционном лизинге: 4 — Boeing 757-200, 5 — Fokker-50, 5 — A320, 2 — A321, а также 2 широкофюзеляжных Boeing 767-300ER. К 2014 году компания надеется увеличить свой авиапарк до 34 самолетов, к 2016 — до 40, к 2022 — до 63-х.

*источник: газета «Гудок»
17.01.08*

АВИАКОМПАНИЯ GOL ЗАКАЗАЛА 40 САМОЛЕТОВ BOEING 737 НА СУММУ \$ 3 МЛРД

Бразильская авиакомпания GOL Linhas Aereas SA заказала 40 самолетов Boeing 737 на общую сумму \$ 3 млрд исходя из каталожной цены, сообщает Reuters. Поставка самолетов будет осуществлена в период 2012–2014 гг. В декабре 2007 г. GOL уже заказала 34 самолета Boeing 737-800.

К настоящему моменту компания Boeing получила заказы от 110 клиентов на более чем 4,4 тыс. самолетов Boeing 737.

*источник: ИА «РБК-Украина»
04.01.08*

BOEING ВЫИГРАЛ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ САМОЛЕТОВ C-17 ДЛЯ МИНОБОРОНЫ США

Американская авиастроительная корпорация Boeing выиграла контракт на модернизацию вооружения тяжелых транспортных самолетов C-17 для Министерства обороны США. Об этом сегодня заявили представители американского Минобороны. Дополнительных сведений не сообщается, однако известно, что общая стоимость контракта составит около \$ 1,3 млрд, передает Reuters.

Напомним, что чистая прибыль Boeing за 9 месяцев 2007 г. выросла в 2,5 раза, до \$ 3,01 млрд, против \$ 1,22 млрд за аналогичный период годом ранее. Выручка за указанный период возросла на 11 %, составив \$ 48,9 млрд (в январе – сентябре 2006 г. – \$ 44 млрд).

*источник: РосБизнесКонсалтинг
01.01.08*

BOEING ВЫИГРАЛ ТЕНДЕР НА ПОСТАВКУ ЛАЙНЕРОВ В ОАЭ

Американская авиастроительная компания Boeing Co (BA.N) выиграла тендер на поставку 16 самолетов Boeing 787 для воздушного перевозчика Gulf Air, зарегистрированного в Бахрейне, сообщает Reuters.

Существует вероятность, что заказ будет увеличен еще на 8 крылатых машин. Как заявил официальный представитель авиакомпании Махмуд

аль-Кухеджи (Mahmoud al-Kooheji), первые Boeing поступят в 2016 году. Общая сумма контракта оценивается в \$ 6 млрд.

*источник: сайт K2Capital
13.01.08*

НОВЫЙ BOEING УЯЗВИМ ДЛЯ ХАКЕРСКИХ АТАК

Пассажиры пока еще даже не выпускаемого новейшего "лайнера мечты" могут оказаться под угрозой, если не будут внесены изменения в его конструкцию. Федеральное управление по полетам США (FAA) при проверке самолета выяснило, что оборудование, обеспечивающее пассажирам выход в Интернет во время полета, соединено с сетью, отвечающей за управление, контроль и коммуникации самолета. Естественно, это делает его уязвимым к хакерским атакам.

По словам Лори Гюнтер, пресс-секретаря компании, в Boeing знают об этой проблеме достаточно давно и уже имеют несколько решений. "Есть места, в

которых сети соединены между собой, есть и такие, где нет", – говорит она. – "Наше решение включает в себя как физическое разделение сетей, так и использование брэндмауэров". Она также обмолвилась о других технических решениях, подробностей которых не может раскрыть.

Чуть подробнее о самом лайнере: это новый самолет средних размеров, способный взять на борт от 210 до 330 пассажиров в зависимости от конфигурации. На него уже получено более 800 предзаказов.

*источник: сайт securitylab.ru
09.01.08*

DASSAULT ПРИСТУПАЕТ К РАЗРАБОТКЕ НОВОГО FALCON

Компания Dassault Aviation сообщила о начале реализации программы разработки нового самолета административного класса семейства Falcon. Самолет под рабочим названием SMS (super-midsize) будет оснащен электро-дистанционной системой управления полетом и усовершенствованной пилотской кабиной. В качестве силовой установки Dassault

Aviation выбрала двигатели RB282 компании Rolls-Royce. Представители компании заявили, что заказы на новый самолет пока не принимаются.

*источник: сайт JETS.ru
24.01.08*

CESSNA НАЗНАЧАЕТ ДИРЕКТОРА НОВОГО ЗАВОДА

Компания Cessna Aircraft сообщила о назначении Марка Висроу (Mark Withrow) директором нового завода в г. Бэнд, штат Орегон. Завод, на котором скоро будет налажено производство новых самолетов Cessna 350 и Cessna 400, был приобретен компанией в декабре прошлого года. Одной из основных задач Висроу, занимавшего до этого позицию директора завода Cessna в Мексике, станет налаживание технологических процессов на производственных мощностях в Бэнде.

Напомним, что после приобретения активов обанкротившейся компании Columbia Aircraft Cessna Aircraft приняла решение производить самолеты Columbia под маркой Cessna. Новые модели Cessna 350 и Cessna 400 пополняют линейку поршневых самолетов Cessna Aircraft.

*источник: сайт JETS.ru
24.01.08*

ГРОБ AEROSPACE ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В РАЗРАБОТКЕ НОВОГО LEARJET

Накануне компания Bombardier Aerospace сообщила о том, что авиастроительное предприятие Grob Aerospace выбрано партнером по разработке полностью состоящей из композитных материалов конструкции нового самолета Learjet 85, который станет дальнейшим развитием совершенства моделей семейства Learjet. Компания Grob Aerospace также построит три опытных самолета в рамках реализации этой программы. Помимо этого, Bombardier обнародовала официальное наименование нового самолета – Learjet 85, который в октябре 2007 года был представлен под рабочим названием Learjet NXT.

Learjet 85 станет первым бизнес-джетом компании Bombardier Aerospace, конструкция которого будет полностью выполнена из композитных матери-

алов. Опытные образцы Learjet 85 будут изготовлены на предприятии компании Grob Aerospace в городе Тюссенхаузен-Маттсис (Германия), где в настоящее время уже находятся специализирующиеся по программе Learjet конструкторские группы, которые занимаются совместной (с Grob Aerospace) разработкой проекта нового самолета.

Как сообщалось ранее, Bombardier Aerospace собирается представить новый самолет в октябре 2008 года, на 45-ю годовщину со дня первого полета самолета линейки Learjet.

*источник: сайт JETS.ru
23.01.08*

ДОХОДЫ I КИТАЙСКОГО ОБЪЕДИНЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В 2007 ГОДУ ПРЕВЫСИЛИ 100 МЛРД ЮАНЕЙ

Доходы I Китайского объединения авиационной промышленности в 2007 году достигли рекордного уровня и составили 100 млрд юаней, увеличившись на 24 процента; прибыль превысила 5 млрд юаней. Таким образом, объединение достигло высшего в своей истории уровня по масштабам экономического роста и темпам развития.

В начале прошлого года компания впервые обнародовала часть информации о достигнутых ей успехах в разработке истребителей типа "Цзянь-10". В

конце года был выпущен первый в Китае региональный пассажирский самолет собственной разработки ARJ21-700, созданный I Китайским объединением авиационной промышленности. На церемонии выкатки самолета был подписан контракт о заказе 100 самолетов данного типа. Затем с авиакомпанией Лаоса был подписан протокол о намерениях о поставке 2 самолетов ARJ21.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
23.01.08*

ADAM AIRCRAFT ИЩЕТ ИНВЕСТОРА

В своем письме акционерам компания Adam Aircraft сообщила о том, что нуждается в срочном финансировании. По условиям договоров, заключенных с инвесторами, компания должна вернуть основным кредиторам \$ 30,5 млн, \$ 5,5 млн из которых уже найдены, а \$ 25 млн необходимо вернуть до конца января. В случае, если дополнительного финансирования не произойдет, существует

небольшая вероятность того, что хотя бы часть долга будет возвращена кредиторам. Если же новый инвестор будет найден, это поможет Adam Aircraft завершить сертификацию самолетов A500 и A700 и продолжить продажи этих машин.

*источник: сайт JETS.ru
24.01.08*

ИНДИЯ ЗАКАЖЕТ У ВЕЛИКОБРИТАНИИ ЕЩЕ 40 САМОЛЕТОВ HAWK

Индия готовится заказать в Великобритании 40 учебно-тренировочных самолетов AJT Hawk в дополнение к заказанным в 2004 году 66 самолетам этой марки, пишет газета Times of India со ссылкой на источники. Решение о закупке дополнительной партии этих двухместных самолетов одобрил Совет по оборонным закупкам под председательством министра обороны Акаккапарамбила Энтони. Теперь это решение должен утвердить Комитет индийского кабинета по безопасности.

Согласно условиям контракта на общую сумму 8 миллиардов рупий (около \$200 миллионов), 24 самолета BAЕ Systems поставит в собранном виде, а остальные будут собирать в Индии. Как ожидается, первая партия полностью поступит на вооружение индийских военно-воздушных сил в 2010-2011 годах. Сделка также предусматривает обучение 75 индийских пилотов в Великобритании, лицензионные сборы, создание наземной инфраструктуры.

Первые пять самолетов уже прибыли из Великобритании на базу ВВС в Бидаре (штат Карнатака). Как ожидается, они будут приняты на вооружение 23 февраля в присутствии министра Энтони, сообщает РИА "Новости". Самолеты Hawk позволят индийским ВВС поднять уровень подготовки пилотов, которым после обучения приходится сразу пересаживаться на сверхзвуковые самолеты МиГ-21, составляющим в настоящее время основу индийских ВВС. Это сопряжено с определенными сложностями, так как скорость взлета и посадки боевых машин намного превышает аналогичные показатели состоящих на вооружении в Индии учебно-тренировочных самолетов НРТ-32 и "Киран". У Hawk разница по этому показателю с МиГ-21 меньше, пишет издание. "Человеческий фактор", между тем, является причиной почти половины крушений истребителей в Индии.

*источник: газета «Газета»
31.01.08*

БЕЛЫЙ ДОМ ХОЧЕТ НАЧАТЬ РАЗРАБОТКУ ГИПЕРЗВУКОВОГО САМОЛЕТА

Администрация Джорджа Буша запросит у конгресса США \$ 750 млн на создание опытного образца гиперзвукового боевого самолета, сообщает ИТАР-ТАСС.

Запрос средств на разработку гиперзвукового самолета содержится в проекте военного бюджета на 2009 финансовый год, который будет внесен на рассмотрение законодателей в следующем месяце.

На первой стадии разработки проект будет курировать Агентство передовых исследовательских проектов в области обороны при Министерстве обороны США при участии ВВС США. Представители Пентагона, однако, отказались сообщить какие-либо подробности, касающиеся проекта, до принятия бюджета. Известно лишь, что цель проекта — создать

такой самолет, который будет летать "выше и быстрее" нынешних летательных аппаратов.

Гиперзвуковой самолет сможет развивать скорость, в 5 раз превышающую скорость звука, и станет первым летательным аппаратом такого типа, рассчитанным на многократное использование.

Предполагается, что с помощью разрабатываемой технологии можно будет создать самолет, который сможет поражать цели в любой точке земного шара в течение часа после взлета. Технология в дальнейшем может быть использована и для создания транспортных космических аппаратов.

*источник: газета «Коммерсантъ»
25.01.08*

LOCKHEED MARTIN В 2007 Г. УВЕЛИЧИЛ ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ НА 19,9 % — ДО 3,03 МЛРД ДОЛЛ.

Чистая прибыль американского аэрокосмического концерна Lockheed Martin Corporation за 2007 г. выросла на 19,9 % — до 3,03 млрд долл. против 2,53 млрд долл., полученных годом ранее. Такие данные содержатся в распространенном сегодня отчете компании. При этом выручка Lockheed Martin возросла на 5,7 % — до 41,86 млрд долл. против 39,62 млрд долл. годом ранее. Операционная прибыль также выросла — до 4,53 млрд долл., что на 20,1 % больше показателя предыдущего года (3,77 млрд долл.).

По итогам IV квартала 2007 г. чистая прибыль выросла на 9,6 %, составив 799 млн долл. (за анало-

гичный квартал 2006 г. — 729 млн долл.), а операционная прибыль увеличилась на 13,6 % — до 1,22 млрд долл. против 1,07 млрд долл. в предыдущем году. Объем продаж при этом вырос менее чем на 0,01 % и составил 10,841 млрд долл., тогда как в 2006 г. этот показатель составлял 10,84 млрд долл.

Компания Lockheed Martin производит вертолеты, самолеты и ракеты, в основном для оборонных нужд.

*источник: ИА «РБК-Украина»
24.01.08*

ПАКИСТАН ПРИСТУПИЛ К СБОРКЕ НА СВОИХ МОЩНОСТЯХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ JF-17

Пакистан приступил к производству истребителя JF-17, разработанного совместно с Китаем. На торжественной церемонии по этому случаю, состоявшейся сегодня в авиастроительном комплексе в городе Камра (провинция Пенджаб), присутствовал командующий ВВС страны Танвир Мехмуд. До сих пор реализация проекта осуществлялась целиком в Китае. Пакистан принимал участие в разработке отдельных узлов и деталей. В конце 2006 года Пакистан получил из КНР три готовых истребителя для испытаний. Впервые самолет был продемонстрирован на празднике по случаю Дня Пакистана 23 марта 2007 года.

Одноместный самолет оборудован двигателем российского производства РД-93 и способен нести 3,8 т полезной нагрузки. Дальность полета — 3 тыс. км, потолок — 16,5 км, скорость — 1,6 М. Самолет может быть оснащен ракетами "воздух — воздух", "воздух — земля" и другим вооружением. В дальнейшем планируется разработать палубный вариант самолета. Стоимость производства машины составляет 15 млн долл.

*источник: АРМС-ТАСС
22.01.08*

АМЕРИКАНСКАЯ КОМПАНИЯ ПРЕДСТАВИЛА ЭКСПОРТНУЮ ВЕРСИЮ ИСТРЕБИТЕЛЯ F-16

Американская компания Lockheed Martin представила экспортную версию своего истребителя F-16, подготовленную в рамках участия в объявленном тендере на поставку Индии 126 новейших многоцелевых боевых самолетов. Как сообщает ИТАР-ТАСС, улучшенная модификация, получившая маркировку F-16 IN, обладает повышенными летными характеристиками и будет оснащаться радарной установкой активного радиоэлектронного сканирования, позво-

ляющей одновременно контролировать и эффективно поражать несколько наземных и воздушных целей. Дополнительно на самолете предполагается ставить специальную аэродинамическую оснастку, систему радиоэлектронного подавления и инфракрасные датчики поиска и сопровождения цели.

*источник: газета «Газета»
17.01.08*

СПЕЦИАЛИСТЫ ФИРМЫ SPIRIT AEROSYSTEMS, INC В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ ОЗНАКОМЯТСЯ С РАБОТОЙ НЕКОТОРЫХ РОССИЙСКИХ АВИАЗАВОДОВ

Команда специалистов из отдела закупок компании Spirit AeroSystems, Inc в ближайшее время прибудет в Россию для посещения ряда российских авиационных заводов и ведения переговоров в целях рассмотрения возможности размещения на авиазаводах производства некоторых компонентов самолетов. Об этом в среду на пресс-конференции в Москве заявил старший вице-президент и главный директор по вопросам технологий компании Spirit AeroSystems Роберт Дж. Вейнер.

По его словам, при поддержке и участии ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планируется посещение нескольких российских авиазаводов.

"Компания Spirit AeroSystems и ОАК обозначили и подготовили к обсуждению возможности производства на российских авиационных заводах нескольких серьезных авиационных деталей и сборок", — отметил г-н Вейнер.

Он считает, что примерно в течение ближайшего года совместно с ОАК будут определены новые проекты в части размещения на предприятиях российского авиапрома изготовления компонентов (агрегатов, деталей и узлов).

Компания Spirit AeroSystems — крупнейший в мире независимый поставщик для авиакосмической индустрии. Она имеет пять производственных предприятий в США и Великобритании, а штаб-квартира Spirit AeroSystems находится в г. Вичита (штат Канзас).

Spirit занимается проектированием и производством цельнокомпозиционных носовых частей фюзеляжа, систем пилонов и крыльев для самолета Boeing 787; изготовлением фюзеляжей, гондол и пилонов двигателей, килей и стабилизаторов, закрылков и предкрылков для перспективных моделей самолета Boeing 737. Производит носовые отсеки, гондолы и пилоны для Boeing 747, Boeing 767 и Boeing 777, а также предкрылки и балки половых перекрытий для Boeing 777 и узлы крыльев и фюзеляжа Boeing 747.

На предприятиях Spirit в Великобритании изготавливают комплектующие для систем крыльев воздушных судов Boeing 767 и Boeing 777 и самолета Hawker 800XP. Производственные мощности компании в Европе обеспечивают поставку комплектующих, преимущественно для систем крыльев самолетов семейства Airbus A320, A330, A340 и A380.

*источник: AVIAPORT.RU
17.01.08*

САМОЛЕТОВ НЕ ХВАТАЕТ

Соединенным Штатам необходимо ускорить производство истребителей F-22 и увеличить заказ на эти самолеты для замены истребителей F-15. Как заявил генерал-майор ВВС США Марк Шекельфорд, в настоящее время командование ВВС изучает варианты восстановления боевых возможностей авиасоединений после того, как 40 процентов истребителей F-15 были признаны непригодными к полетам. Ускорение темпов производства F-22 и увеличение заказа на самолеты этого типа рассматриваются в качестве основного варианта, однако, по словам Шекельфорда, в настоящее время рано говорить об окончательном решении. По мнению представителей

военно-воздушных сил, для сохранения боевого потенциала ВВС США должны закупить не менее 381 истребителя F-22, "для того чтобы противостоять быстрому наращиванию возможностей ПВО и появлению новых истребителей в России и Китае". Кроме того, необходимо ускорение производства F-22 с 20 до 32 машин ежегодно, что позволит закупить необходимое число F-22 уже к середине следующего десятилетия и снизит цену каждого самолета на 32 млн долларов. В настоящее время цена одного F-22 превышает 300 млн долларов.

*источник: газета «Красная звезда»
21.01.08*

ПОСТАВКА ПЕРВОГО FALCON 2000DX ОЖИДАЕТСЯ НЕ ПОЗДНЕЕ ФЕВРАЛЯ

Компания Dassault Falcon готовится поставить первый двухдвигательный реактивный самолет Falcon 2000DX уже в следующем месяце покупателю из США, пожелавшему остаться неизвестным. Самолет будет передан на заводе в г. Литл-Рок, штат Арканзас. Напомним, что первый показ Falcon 2000DX

состоялся на конвенции NBAA в 2005 году. Новый самолет серии "2000" разрабатывался с целью заменить первоначальный Falcon 2000, эксплуатируемый с 1989 года.

*источник: сайт JETS.ru
22.01.08*

УКРАИНА ПЛАНИРУЕТ ИЗГОТОВИТЬ В 2008 Г. 10 САМОЛЕТОВ

Украина планирует изготовить в 2008 г. 10 самолетов, сообщили РБК в правительстве страны. В то же время в 2007 г., как и в 2006 г., авиапредприятия страны не смогли сдать ни одной авиамашин.

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие в 2008 г. намерено собрать три самолета Ан-74. Два самолета Ан-148

должен изготовить киевский авиазавод "Авиант" и один Ан-148 — АНТК им. Антонова. Кроме того, "Авиант" в 2008 г. поставит Министерству по чрезвычайным ситуациям Украины 4 самолета Ан-32П.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
22.01.08*

НОВЫЙ ВЕРТОЛЕТ ДЛЯ ПРЕЗИДЕНТА

По сообщению Reuters, в США начались летные испытания опытных образцов вертолета VH-71, предназначенного для президента страны. Испытания машин, которые были доставлены в декабре 2007 года с производственных мощностей компании AgustaWestland, проходят на авиабазе Патаксент-Ривер, штат Мэриленд. В ходе летных испытаний планируется в полном объеме протестировать конструкцию и силовые установки вертолетов, а также провести летную подготовку будущих экипажей машины. Опытные образцы вертолетов являются первыми из четырех машин, созданных в ходе реализации первой

фазы программы строительства президентского вертолета нового поколения. Помимо этого, источник, пожелавший остаться неизвестным, сообщил Reuters, что правительству США придется дополнительно инвестировать около \$ 1 млрд во вторую фазу программы строительства вертолета.

Итальянское авиастроительное предприятие AgustaWestland выиграло контракт на поставку вертолета в 2005 году, обойдя своего главного конкурента — компанию Sikorsky.

*источник: сайт JETS.ru
17.01.08*

ТЕПЕРЬ НА 60-МЕТРОВУЮ ГЛУБИНУ

Соединенные Штаты разработали тяжелую авиационную бомбу, способную перед взрывом проникать под землю на глубину 60 метров. По распространенной информации, группа специалистов по вооружениям из состава американских военно-воздушных сил провела недавно на базе ВВС Уайтмен в штате Миссури пробное подвешивание 20-футового муляжа такой авиабомбы в бомбовый отсек макета бомбардировщика B-2.

Новый авиационный боеприпас получил наименование MOP (massive ordnance penetrator). Он имеет в длину около шести метров и весит 13,6 тонны. Вес боевой части составляет 2,7 тонны. После сброса с борта бомбардировщика эта авиабомба спускается

вертикально, проникает на глубину 60 метров, после чего происходит взрыв. В настоящее время, как утверждают источники, ни одна обычная неядерная авиабомба не способна взрываться на такой глубине. Самая мощная из имеющихся сейчас на вооружении ВС США бомба GBU-28, используемая против укрепленных или подземных целей, способна взрываться на глубине до 30 метров. Новинка, по словам заокеанских экспертов, предназначена для поражения целей в странах, где имеется большое число подземных объектов.

*источник: газета «Красная звезда»
21.01.08*

В КИТАЕ ЗАВЕРШАЕТСЯ ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ САМОЛЕТОСТРОИТЕЛЬНОЙ КОРПОРАЦИИ НА ОСНОВЕ СОТРУДНИЧЕСТВА ПРАВИТЕЛЬСТВА И БИЗНЕСА

В Китае приближается к концу процесс создания самолетостроительной корпорации, основанной на сотрудничестве правительства и бизнеса. Корпорация может объявить о своем создании уже в марте, заявил журналистам ответственный секретарь Комитета оборонной науки, техники и промышленности КНР Хуан Цян.

Самолетостроительная корпорация создается на капитале центрального правительства, местных правительств и заинтересованных предприятий. Главная ее задача — разработка и строительство крупных пассажирских самолетов, а также регионального самолета ARJ21.

При реализации специальной программы по крупным пассажирским самолетам планируется заимствовать положительный опыт национальной программы исследования Луны: будут учреждены посты

руководителя программы и главного конструктора.

“Это будет крупный шаг в структурной реформе нашей авиационной промышленности”, — сказал Хуан Цян. Как отметил ответственный секретарь, подготовка программы по крупным самолетам идет успешно. Сформированная для этого рабочая группа, состоящая из ответственных представителей Комитета оборонной науки, техники и промышленности, местных правительств и заинтересованных предприятий и находящаяся под руководством руководящей группы Госсовета, уже завершила работу над проектом создания новой корпорации и проектом реформы системы авиационной промышленности.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
09.01.07*

GULFSTREAM ПРОДОЛЖАЕТ ОТРАБАТЫВАТЬ СВЕРХЗВУКОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

AlNonline сообщает, что по заявлению Gulfstream Aerospace, компания готова перейти к новой фазе отработки технологии, позволяющей снизить эффект звукового удара. В прошлом году Gulfstream успешно провел испытания 24-футовой выдвигной штанги, монтирующейся на носу самолета и позволяющей уменьшить силу ударных волн, которые и создают сильный шум при достижении сверхзвуковых скоростей.

Работа компании над технологией снижения эффекта звукового удара сопровождается значительным увеличением спроса и производства ее линейки дозвуковых бизнес-джетов высшего сегмента. Компания планирует открыть новый завод в апреле этого года, чтобы увеличить объем производства в соответствии с солидным портфелем заказов.

*источник: сайт JETS.ru
06.01.08*

ПЕНТАГОНУ НИКАК НЕ УДАЕТСЯ ПОСТАВИТЬ НА КРЫЛО НОВЕЙШИЕ F-35

Лишь после полугодовой серии переносов в декабре минувшего года был осуществлен второй тестовый полет нового американского истребителя F-35 (модель Lightning II). Испытания уже срывались из-за проблем с внутренним электропитанием машины, а в начале декабря отказал один из датчиков самолета. Стоимость разработки F-35, задумывавшегося в конце XX века в качестве недорогой и эффективной альтернативы истребителям F-16, за последние 5 лет увеличилась на треть и достигла баснословных \$ 40 млрд. Сам F-35 обойдется почти в пять раз дороже F-16 — первые шесть машин встанут ВВС США в \$ 2,8 млрд. При этом декларируемое качество истребителя вызывает у экспертов сомнения — например, австралийские власти уже задумались о замораживании контракта на приобретение сотни таких машин на общую сумму \$ 15 млрд.

Трудные переговоры Пентагон ведет и с израильскими военными, которые намерены закупить большую партию F-35, однако выдвигают к поставке требования, которые не укладываются в шаблонные американские партнерские нормативы. Израиль желает разместить на самолете авионику и оружие собствен-

ного производства, в частности ракеты "воздух — воздух" Rafael Python 5 и высокоточное оружие Rafael Spice, однако пока эта техника даже не включена Пентагоном в планы модернизации F-35.

Ближневосточные партнеры США также желают установить на истребитель собственные радары с активной фазированной антенной решеткой, которые не так дороги, как американские, и в то же время более эффективны, однако с радарными системами связано множество других бортовых модулей, а потому модернизация представляется крайне сложной, отмечает PCWeek. Тем не менее инженеры Israel Aerospace Industries обещают внедрить собственную систему раннего предупреждения и электронной борьбы, которая создается в режиме строжайшей секретности, полностью закрыта, не поставляется в другие страны и не связана с конкретной маркой самолета. Но в любом случае, по оценкам топ-менеджеров корпорации Lockheed Martin, главного подрядчика проекта F-35, полноценная экспортная модель машины появится не ранее 2014 года.

*источник: газета «Известия»
22.01.08*

LOCKHEED MARTIN ВЫИГРАЛ КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ F-16 ДЛЯ ПАКИСТАНА

Американский аэрокосмический концерн Lockheed Martin Corporation выиграл контракт на поставку самолетов F-16 для Пакистана. Об этом сегодня сообщили представители Министерства обороны США. В соответствии с контрактом, стоимость которого оценивается в \$ 498 млн, Lockheed Martin поставит Пакистану 12 самолетов F-16C и 6 самолетов F-16D. Дополнительные параметры сделки не разглашаются, передает Reuters.

Напомним, что чистая прибыль Lockheed Martin за 9 месяцев 2007 г. выросла на 22 % — до \$ 2,2 млрд против \$ 1,8 млрд за аналогичный период годом ранее. При этом выручка Lockheed Martin возросла на 7,7 %, до \$ 31,02 млрд, против \$ 28,78 млрд в январе

— сентябре 2006 г., а операционная прибыль составила \$ 3,45 млрд, что на 22 % больше прошлогоднего показателя (\$ 2,82 млрд). Руководство Lockheed Martin ожидает, что по итогам 2007 г. объем продаж компании составит \$ 41–41,75 млрд, а прогноз по годовой операционной прибыли был пересмотрен в сторону повышения — с \$ 4,43–4,53 млрд (прогноз июля 2007 г.) до \$ 4,46–4,56 млрд. В 2008 г. компания ожидает выручку на уровне \$ 41,25–42,75 млрд. Компания Lockheed Martin производит вертолеты, самолеты и ракеты, в основном для оборонных нужд.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
01.01.08*

НОВЫЕ ЗАКАЗЫ GROB AEROSPACE

Египетская компания ZAS Z-Aviation Services оформила заказ на приобретение двух бизнес-джетов SPn компании Grob Aerospace, опцион еще на два самолета. Ожидается, что поставка SPn состоится в 2009 году.

По словам представителя ZAS Z-Aviation Services, свой выбор компания остановила на бизнес-джетах SPn за их рентабельность и простоту в управлении.

*источник: сайт JETS.ru
04.01.08*

БРИТАНСКАЯ BAE SYSTEMS ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕНЕСТИ ПРОИЗВОДСТВО В ИНДИЮ

Государственная индийская аэрокосмическая корпорация Hindustan Aeronautics Ltd (HAL) ведет переговоры с британской компанией BAE Systems (BAES.L) о совместном производстве тренировочного истребителя последнего поколения "Хок" (Hawk) для дальнейшего экспорта в третьи страны, передает агентство Reuters из Мумбаи со ссылкой на газету Mint. Глава индийской корпорации Ашок Баведжа (Ashok K. Bawaje), по сведениям газеты, официаль-

но подтвердил, что идет проработка идеи создания совместного предприятия. Помимо сборки, на предприятии будут заниматься ремонтом и диагностикой истребителей "Хок", которые продаются во многие страны мира. Представитель фирмы уточнил, что переговоры об СП с британцами находятся на ранней стадии обсуждения.

*источник: сайт K2Kapital
01.01.08*

ROLLS-ROYCE РЕШИЛСЯ НА МАССОВЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

Производитель моторов и двигателей Rolls-Royce Group объявил о намерении сократить 2,3 тысячи рабочих в Великобритании, Европе и США, чтобы сократить издержки. Увольнения коснутся как простых клерков, так и менеджеров и профессиональных сотрудников, отмечается в сообщении, опубликованном на сайте фондовой биржи LSE.

Сейчас на Rolls-Royce работают 39 с половиной тысяч человек в 50 странах мира. Почти половина из них трудится в Великобритании, 8,3 тысячи — в Северной Америке и около 3,4 тысячи — в Скандинавии, отмечает AFP.

Сокращение штата позволит выстроить более эффективную структуру управления, но никак не ска-

жется на финансовой отчетности 2007 года, говорится в сообщении. Действие реформы будет ощутимо только с 2008 года.

Rolls-Royce Group является мировым лидером по производству двигателей для самолетов, морских судов и наземного транспорта. Суммарные годовые продажи компании за 2006 год составили 7,4 миллиарда долларов. Вопреки распространенному мнению Rolls-Royce не производит автомобили, поскольку эксклюзивная лицензия на использование этого бренда в автомобилестроении принадлежит компании BMW.

источник: LENTA.RU
11.01.08

ПРОИЗВОДСТВО SKYCATCHER В КИТАЕ НЕ ОТРАЗИТСЯ НА КАЧЕСТВЕ ПРОДУКЦИИ

Aero-news.net сообщает, что решение американской компании Cessna Aircraft, которая в декабре прошлого года объявила о своем намерении вывести производство новой модели SkyCatcher 162 в Китай, вызвало широкий резонанс. Негативные отклики поступили более чем от двухсот человек, осудивших прокитайскую политику компании и заявивших о категорическом нежелании покупать самолеты Cessna (Chinese Cessna), собранные в Китае. В ответ на столь недоброжелательную реакцию вице-президент Cessna Aircraft по маркетингу Том

Аньелло (Tom Aniello) заявил, что новый самолет будет на 100 % детищем американского авиастроителя, несмотря на ярлык "сделано в Китае". Аньелло также отметил, что такие крупные компании, как Boeing, Airbus и Bombardier, уже сотрудничают с китайскими коллегами, выпускающими как комплектующие для воздушных судов, так и сами планеры.

источник: сайт JETS.ru
09.01.08

ЕВРОПЕЙСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ВЛАСТИ СЕРТИФИЦИРОВАЛИ ТРЕНАЖЕР ДЛЯ GULFSTREAM G150

Компания FlightSafety International совместно с Gulfstream Aerospace завершила программу сертификации летного тренажера для самолетов Gulfstream G150, получив классификацию уровня D от европейских авиационных властей (European Joint Aviation Authorities). Помимо этого, было получено одобрение от Европейского агентства по авиационной безопас-

ности (EASA) для тренировочной программы технического обслуживания самолетов G150.

Новые тренажеры будут установлены на тренировочных базах, расположенных в Техасе, Калифорнии, Джорджии и лондонском аэропорте Фарнборо.

источник: сайт JETS.ru
09.01.08

ИСПАНСКИЙ КОНТРАКТ EUROCOPTER

Компания Eurocopter завершила 2007 год крупной сделкой на поставку 11 новых вертолетов министерствам внутренних дел и обороны Испании. Согласно контракту главное управление транспорта получит 4 двухдвигательных многоцелевых вертолета

AS355NP и 2 универсальных EC135. Соглашение оценивается приблизительно в 20 млн долл. США.

источник: сайт JETS.ru
09.01.08

ИРАН ФОРСИРУЕТ ПРОИЗВОДСТВО СОВРЕМЕННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Как сообщает Синьхуа со ссылкой на агентство "Фарс", главнокомандующий ВВС Иранской армии Ахмад Мигани заявил 5 января, что иранская армия в ближайшие два-три месяца проведет испытательные полеты истребителей "Саега" третьего поколения и в скором времени приступит к созданию истребителей четвертого и пятого поколений. А. Мигани подчеркнул, что истребители "Саега" всех типов были самостоятельно разработаны и созданы Ираном.

А. Мигани сообщил, что Иран располагает необходимыми технологиями для создания истребителей "Саега" четвертого и пятого поколений, невидимых для радаров, и в скором времени приступит к их производству. Как предполагается, с 20 марта 2008 года по 20 марта 2009 года иранская армия проведет испытательные полеты истребителей "Саега" четвертого и пятого поколений.

источник: сайт CNews
09.01.08

МITSUBISHI ПЛАНИРУЕТ СОЗДАТЬ ЯПОНСКИЙ АВИАЛАЙНЕР

Правительство Японии готово компенсировать концерну Mitsubishi треть расходов на разработку нового японского регионального авиалайнера, сообщается со ссылкой на японские правительственные круги. Общая стоимость работ по созданию нового самолета оценивается в 150 млрд иен (\$ 1,376 млрд).

Это будет первый пассажирский самолет японской разработки более чем за тридцать лет: в 1973 г. Mitsubishi прекратила выпуск самолета YS-11 из-за снижения спроса за рубежом. Mitsubishi планирует завершить ТЭО проекта к марту 2008 г. и затем учре-

дить дочернюю компанию M-Jet. Она и займется разработкой, финансированием и сбытом двухмоторного реактивного самолета на 70–90 пассажирских мест. Кроме того, в рамках правительственной поддержки проекта в Министерстве транспорта Японии будет создан специализированный офис, который определит технические стандарты при проверке надежности всех узлов авиалайнера. Его первый полет планируется на 2012 г.

*источник: газета «Ведомости»
14.01.08*

BOEING И AIRBUS ПОЛУЧИЛИ ЗАКАЗЫ ОТ БАХРЕЙНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ GULF AIR

Бахрейнская авиакомпания Gulf Air сделала самолетостроителю Boeing Co. заказ на 16 лайнеров 787 с опционом на покупку еще восьми общей стоимостью \$ 6 миллиардов, говорится в сообщении Gulf Air. Самолеты должны быть поставлены в 2016 году, сообщил председатель совета директоров Gulf Air Махмуд аль-Кухеджи.

Кроме того, Gulf Air сделала предварительный заказ компании Airbus на восемь самолетов A320. По словам Кухеджи, стороны могут достичь окончательного соглашения о покупке лайнеров к концу марта.

*источник: REUTERS
14.01.08*

ECLIPSE НАШЕЛ ИНВЕСТОРА

Компания Eclipse Aviation получила долгосрочное финансирование, предположительно от европейского инвестора. Первая часть суммы поступила компании 31 декабря 2007 года. Инвестирование позволит Eclipse поддерживать рентабельность производства в

2008 году и выйти к намеченной цели — выпуску 2 самолетов Eclipse 500 в день.

*источник: сайт JETS.ru
13.01.08*

AMERICAN AIRLINES ТСТИРУЕТ ПРОТИВОРАКЕТНУЮ СИСТЕМУ

Три пассажирских самолета авиакомпании American Airlines этой весной будут оборудованы технологией защиты от ракет, запущенных террористами.

Как сказали представители авиакомпании в пятницу, 4 января, системы проверяются на пассажирских рейсах. Чтобы определить, насколько надежна система, испытания должны быть проведены во время более чем 1 тыс. полетов.

Первый Boeing 767-200 будет оборудован в апреле. Авиалайнеры этой модели совершают перелеты главным образом между Нью-Йорком, Сан-Франциско и Лос-Анджелесом.

В American Airlines не в восторге от идеи размещения противоракетной системы на пассажирских

самолетах, однако согласились принять участие в испытаниях, чтобы лучше понять технологии, которые будут доступны в будущем.

Противоракетная технология изначально была разработана для военных самолетов. Она предназначена для того, чтобы остановить ракетную атаку.

Система, расположенная на брюхе самолета, распознает приближающийся высокотемпературный объект — вражескую ракету — и в доли секунды запускает лазерный луч, который сбивает систему наведения ракеты, сообщает MIGnews.com.

*источник: газета «Взгляд»
05.01.08*

ECLIPSE AVIATION СТАВИТ РЕКОРД

Американская компания Eclipse Aviation заявила, что за прошедший год на ее производственных мощностях было построено и сертифицировано 103 самолета. Таким образом, Eclipse установила рекорд по количеству произведенных за один год реактивных самолетов авиации общего назначения.

Компания пока не раскрывает точной информации о количестве поставок за 2007 год, эти цифры

будут опубликованы не ранее чем в следующем месяце, когда Ассоциация производителей АОН (GAMA) представит свой ежегодный отчет. Тем не менее, объем поставок, согласно Eclipse Aviation, не будет значительно отличаться от заявленного количества произведенных самолетов.

*источник: сайт JETS.ru
05.01.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Чьи крылья у Родины?	51
Из ОАК выводят гражданские проекты	56
Надежда отечественной авиации	57
Сводка погоды: 2010—2020. Доклад Пентагона	58
ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" на выставке "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК UVS-TECH 2008"	60
Украинские двигатели раскрутят КАПО	62
Перминов ответит за ГЛОНАСС	62
Ан-140: "наполеоновские планы" или реальные перспективы?	64
НПО "Сатурн" поставит ТГК-6 шесть газотурбинных двигателей большой мощности ГТД-110 для строительства Нижегородской ТЭЦ	65
Электронный Check	66
Вице-президент "Иркут" пересел на "МиГ"	67
А-50 прибывает в Индию с задержкой	68
Организована компания "Прогрестех-Дубна" в особой экономической зоне	68
Замгендиректора корпорации "Оборонпром" В. Лапотько назначен замгендиректора ОАО "Моторостроитель"	69
Игра в одни ворота	70
Новая жизнь Ил-96	72
МТА улетит из Иркутска	72
Подъемная сила казенных миллиардов	74
Военно-авиационные рокировки	74
Задание на вырост	76
Дмитрий Медведев запустил Ил-96-400Т в серию	78
Мировой авиапром попал в турбулентность	79

ОБЗОР ПРЕССЫ

за январь 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ЧЬИ КРЫЛЬЯ У РОДИНЫ?

Сегодня в России вместо новой стратегии развития страны, которая в основе своей имела бы и новые геополитические реалии, мы имеем дело с новым изданием временщичества. В итоге модернизация экономики остается благими пожеланиями, а столь необходимое время уходит.

Вряд ли стоит ожидать серьезных перемен в стратегии и от правительства, которое будет сформировано весной 2008 г. — неважно, каково оно будет по составу. Потому что, во-первых, мы уже знаем, что Путин остается. А во-вторых, повестку дня новому правительству все равно не переписать. Глобальные реалии будут такими же.

Усиливающаяся бюрократия вообще не мыслит категориями глобальных задач государства. Во главу угла ставятся личные корыстные интересы, зачастую противоречащие задачам государственного развития. Например, идет открытое лоббирование интересов иностранных производителей. Конечно же, никто не призывает впадать в крайности — Россия не должна закрываться и превращаться в автаркию. Но те же иностранные компании должны сами лоббировать свои интересы. И удивительно, когда российские чиновники публично выступают в качестве их помощников.

В последнее время ключевым трендом экономического развития становится концепция национального суверенитета. Однако в контексте развивающейся глобализации все составляющие этого понятия неэффективны без инфраструктурного (транспортного) суверенитета. В РФ данная проблема усугубляется территориальным фактором. Во многом от эффективности решения данной задачи будет зависеть политическая, экономическая и культурная целостность страны.

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

В развитии транспортной инфраструктуры Россия сделала ставку на развитие железнодорожных перевозок. В сентябре минувшего года была одобрена

программа развития железнодорожного транспорта России до 2030 г. Финансирование программы может составить более 13 трлн руб., значительную часть которых предоставит федеральный и региональные бюджеты.

Существует целый пул проектов, которые будут реализованы в железнодорожной отрасли. Причем большинство из них носит долгосрочный и трансконтинентальный характер. Здесь стратегическим направлением являются расширение и модернизация Транссиба. Кроме того, в регионе Восточной Сибири и на Дальнем Востоке форсируется ряд стратегических проектов. Это развитие Нижнего Приангарья, пролоббированное ключевыми группами влияния (РАО "ЕЭС России", "Русал" и другие). Данный проект интенсивно лоббирует глава Красноярского края Александр Хлопонин. Также готовятся к реализации проекты развития транспортной инфраструктуры Якутии (лоббируется главой республики Вячеславом Штыровым, Минфином и АЛРОСОЙ), Читинской области (предложен "Норильским никелем"). Помимо этого в рамках Федеральной целевой программы (ФЦП) развития Дальнего Востока предполагаются существенные инвестиции в развитие промышленного комплекса региона.

Исходя из запросов железнодорожных операторов формируется заказ на необходимый подвижной состав для предприятий тяжелого машиностроения. Здесь делается упор на скоростные подвижные составы и поезда для трансконтинентальных маршрутов. Сейчас данные проекты готовятся в "Трансмашхолдинге" и на Уралвагонзаводе. Более того, рассматриваются проекты модернизации железнодорожного полотна (высокоскоростные магистрали) и создания новых моделей подвижного состава.

В сфере автомобильного транспорта из инвестиционного фонда планируется профинансировать следующие проекты: строительство автодороги "Западный скоростной диаметр" вокруг Санкт-Петербурга протяженностью 46,4 км; строительство первой очереди скоростной платной автомобильной дороги Москва — Санкт-Петербург с 15-го по 58-й километр; развитие транспортной инфраструктуры в Приангарье; создание транспортной инфраструктуры для

освоения минерально-сырьевых ресурсов юго-востока Читинской области; строительство нового выхода на Московскую кольцевую автомобильную дорогу федеральной трассы М-1 Москва — Минск; строительство Орловского тоннеля под Невой в Санкт-Петербурге; железная дорога Кызыл — Курагино; платная трасса Краснодар — Абинск — Кабардинка; комплекс по перегрузке автомобилей "Юг-2" в порту Усть-Луга; коммерческие участки дороги М-4 "Дон".

Эти проекты важны, но они носят локальный характер. Они не смогут решить задачу транспортного скрепления государства. Географический масштаб государства таков, что за счет железных и автодорог проблему единого транспортного пространства не решить. Проникновение железнодорожного и автомобильного транспорта в РФ достаточно низкое: жизнедеятельность ряда регионов напрямую связана с дальнемагистральной авиацией. Особо следует упомянуть Восточную Сибирь, Дальний Восток, Забайкалье и регионы за полярным кругом. Здесь встает вопрос не только об экономической эффективности, но и о политической и культурной целостности страны.

ПРОИГРЫШНАЯ ПОЗИЦИЯ

О гражданском авиастроении в последнее время говорится очень много. Вроде бы в этой отрасли происходят огромные изменения — например создание государственной авиастроительной корпорации. Но эти изменения скорее носят формальный характер.

Настоящих же изменений мы пока не видим. Концепция развития гражданского авиастроения не меняется. Опять предлагается подход "скажите спасибо, что у нас хоть что-то производится". Реализация локальных проектов с колоссальной долей иностранных комплектующих выдается за фантастический прорыв. По-прежнему реализуются наработки еще советского времени. Отсутствует комплексная стратегия развития отрасли. И все это на фоне предложений чиновников о сворачивании исследований по целому ряду направлений. Например, предлагается смириться с тем, что мы никогда не получим свой дальнемагистральный самолет — в связи с чем лучше занять хотя бы нишу производителей деталей из титана и алюминия для европейских и американских лайнеров.

Вот одно из последних и весьма типичных заявлений государственного чиновника высокого ранга. 10 октября 2007 г. на авиационном форуме "Крылья России" глава Росавиации Евгений Бачурин заявил, что авиабилеты в России с весны 2008 г. подорожают минимум на 20 %. Причина — обновление авиапарков отечественных авиакомпаний. Бачурин сообщил, что с 2001 по 2006 г. российские авиакомпании получили всего 42 новых самолета российского производства. Но любопытнее выход, который предлагается: ускорить закупку иностранных лайнеров по причине их высокой топливной эффективности в отличие от отечественных самолетов. Причем поводом к таким заявлениям служит непомерный рост цен на авиакеросин из-за неопределенной политики тех же чиновников в области энергетической безопасности. Наглядным примером может служить тот факт, что авиакеросин в богатой нефтью России стоит сегодня столько же, сколько в европейских странах. В результате предлагается весьма хитрое решение опять же в

интересах наших конкурентов: чтобы не допустить роста цен на билеты, нужно снять заградительные пошлины на воздушные суда иностранного производства хотя бы в нескольких сегментах — прежде всего на самолеты вместимостью до 70 кресел и свыше 200 кресел. Подход довольно интересный — России прямым текстом предлагается оставить у себя только производство среднемагистральных самолетов, окончательно отказавшись от выпуска малых и больших лайнеров. Весьма сомнительно, что такой подход приведет к усилению позиций России в усиливающейся глобальной конкуренции.

ОАК: СМЕНА НОТ ИЛИ ПЕРЕСАДКА МУЗЫКАНТОВ?

В развитии авиастроения правительство видит приоритетным создание ближнемагистральных (региональных) самолетов. Как показала недавняя церемония выкатки в Комсомольске-на-Амуре нового регионального самолета Superjet 100 разработки ОКБ Сухого, именно этот сегмент авиастроения рассматривается правительством в качестве спасительного для развития отрасли в современных условиях экономики. В авиастроении имеет место решение скорее тактических вопросов отрасли, нежели долгосрочное планирование.

Основным проводником данной стратегии должна стать Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК). Напомним, что она была создана в соответствии с указом Президента РФ № 140 от 20 февраля 2006 г. и зарегистрирована 20 ноября 2006 г. ОАО "ОАК" учреждено РФ путем внесения в его уставный капитал государственных пакетов акций авиационных предприятий, а также частными акционерами ОАО "НПК "Иркут". Именно акционеры последнего инициировали проект создания госкорпорации.

Уставный капитал ОАО "ОАК" составляет 96,7 млрд руб., при этом доля Российской Федерации в уставном капитале составляет 90,1 %. Независимый оценщик компания Deloitte оценил актив в 4,5 млрд долл. Уставный капитал ОАО "ОАК" сформирован путем его оплаты следующими пакетами акций: Авиационная холдинговая компания "Сухой" (100 %), Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт" (15 %), "Ильюшин Финанс Ко." (38 %), Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю. А. Гагарина (25,5 %), Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (86 %), Нижегородский авиастроительный завод "Сокол" (38 %), Новосибирское авиационное производственное объединение имени В. П. Чкалова (25,5 %), ОАО "Туполев" (90,8 %), Финансовая лизинговая компания (58 %), НПК "Иркут" (38,2 %).

Первоначально представители "иркутского клана" намеревались внести в ОАК не 38,2 %, а 44 % НПК "Иркут". Исходя из капитализации госкорпорации на конец 2006 г. владельцы НПК получили бы 25 % ОАК. Однако против передачи частным акционерам контрольного пакета выступил федеральный центр, и проект "иркутского клана" был торпедирован. На состоявшемся 12 декабря 2006 г. первом заседании совета директоров ОАК первый заместитель председателя правительства Сергей Иванов был единогласно избран председателем. В результате структура акционерного капитала ОАК сложилась следующим

образом: Российская Федерация — 90,1 %, акционеры "Иркут" — 9,9 %. Согласно источникам в данной бизнес-структуре, дальнейшее существование ОАК будет строиться по уже отработанной схеме управления госкорпорациями. Когда в ОАК войдут все компании, а корпорация начнет свою работу, обязательно встанет вопрос о продаже акций ОАК на бирже. Государству сначала будет принадлежать более 90 % ОАК. В ходе IPO его доля может сократиться до 75 %. Выход на биржу компании планируется в 2008 г. В настоящее время завершается процедура подготовки к преобразованию федеральных государственных унитарных предприятий "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" и "Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова" в открытые акционерные общества, с последующим внесением 100 % акций каждого из них в качестве вклада Российской Федерации в уставный капитал ОАО "ОАК".

Знаковым стало заявление нового главы совета директоров Сергея Иванова. Он сообщил, что в рамках компании будет создано три основных дивизиона: военные и боевые самолеты, транспортная авиация двойного назначения и чисто гражданская. Собственно, последний дивизион и будет курировать вице-премьер. Выбор Сергея Иванова в качестве главы совета директоров выглядит вполне закономерным. В последнее время первому вице-премьеру стало отходить все авиационное направление. С прошлого года он является ответственным в правительстве за безопасность на авиатранспорте с достаточно широкими полномочиями. Как известно, первый вице-премьер получил карт-бланш на кадровые перестановки в отраслевых ведомствах.

У Сергея Иванова в рамках ОАК было две задачи. Первая — форсирование процесса создания регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Вторая — более активный переход к международной кооперации. В отношении проекта Sukhoi SuperJet 100 основной проблемой является совершенствование транспортной инфраструктуры РФ. Дело в том, что этот самолет спроектирован с низкой посадкой мотора, что вызывает дополнительные риски при взлете и приземлении SuperJet на аэропортовых покрытиях не слишком хорошего качества. А таких в России пока большинство. В результате представители "Сухого" стали активно лоббировать выделение средств из федерального бюджета на модернизацию аэропортов. Этому, в свою очередь, воспротивился Алексей Кудрин. Теперь, судя по словам Сергея Иванова, решение будет принято все же в пользу авиастроителей.

Сергей Иванов здесь играет скорее номинальную роль. Дело в том, что сам проект ОАК инициирован так называемым "иркутским кланом", представителем которого и является глава госкорпорации Алексей Федоров. Именно эта группа принимает основные решения по развитию ОАК, роль же вице-премьера заключается в поддержке данных инициатив и их ретранслировании на федеральном уровне.

КООПЕРАЦИЯ В ПОЛЬЗУ ИНОСТРАНЦЕВ

Производство среднемагистральных и дальнемагистральных лайнеров не рассматривается в качестве основного продукта в ближайшей перспективе. В целом авиапром предлагается развивать в глубокой

кооперации с американскими (Boeing) и европейскими (Airbus) концернами. Ярчайшим примером является показанный в конце сентября региональный самолет SuperJet 100, где доля российских компонентов не превышает 15 % от всего самолета. Причем вся авионика, двигатели и другие высокотехнологичные компоненты данного лайнера производятся за пределами России. Собственно, российский в самолете только планер.

Российская роль в кооперационных проектах сводится только к участию в производстве фюзеляжных элементов конструкции. Airbus планирует на базе заводов "Иркут" переделывать пассажирские самолеты А320 в грузовые. Кроме того, масштабная кооперация с Airbus и Boeing происходит по линии "ВСМПО-Ависмы", которая является производителем титана. Здесь показательным является ситуация вокруг ОЭЗ "Титановая долина", основой которой должны стать СП "ВСМПО-Ависма" и Boeing.

Сейчас контрольный пакет акций (более 51 %) "ВСМПО-Ависма" переходит в собственность ФГУП "Рособоронэкспорт". По оценкам ИФК "Солид", выручка "ВСМПО-Ависмы" по US GAAP в 2006 г. составила порядка 1,25 млрд долл., а чистая прибыль — 312 млн долл. Владельцами 60 % акций корпорации являются председатель совета директоров компании Вячеслав Брешт и ее генеральный директор Владислав Тетюхин.

Компания намеревается создать промышленно-производственную ОЭЗ в Свердловской области. Напомним, в рамках особой экономической зоны резидентам предоставляются значительные преференции. В течение первых пяти лет они будут освобождены от уплаты налога на имущество и земельного налога. Предусматривается снижение ставки социального налога. Более того, для участников ОЭЗ значительно уменьшаются таможенные пошлины на ввоз технологического оборудования.

Проект создания ОЭЗ разрабатывался давно. Изначально в нем предполагалось присутствие ключевого контрагента "ВСМПО-Ависма" и американской компании Boeing. Основным кандидатом на участие в проекте является СП российской и американской компаний. Напомним, что соглашение о создании СП было подписано еще в апреле 2006 г. Планировалось, что совместное предприятие будет производить обработку штампованных изделий из титана в рамках проекта Boeing 787 Dreamliner. Американская сторона отвечает за поставку оборудования и технологическое обеспечение, на российскую сторону возложена непосредственная организация производства (в том числе строительство завода). Предполагалось, что "ВСМПО-Ависма" и Boeing внесут в уставный капитал СП по 30 млн долл. Начало производства запланировано на 2008 г. Производственная мощность предприятия — примерно тысяча деталей в год.

СП во многом создавалось под ОЭЗ. Определенные гарантии на этот счет Boeing получил еще в апреле минувшего года. У компании сильные позиции в региональном правительстве, что позволило достаточно оперативно сформулировать заявку на участие в конкурсе по отбору площадок под особую экономическую зону. Тем не менее, несмотря на значительный административный ресурс в регионе, на начало августа шансы стать "особой зоной" у СП были невысокими. Это связано, во-первых, с концепцией промышленно-производственных ОЭЗ. Изначально они рассматривались как механизм развития дотационных

регионов. А Свердловская область к ним явно не относится. Во-вторых, масштаб производства был не столь большим и сам проект не нес крупного синергетического эффекта для региона. И наконец, у проекта было слабое продвижение на федеральном уровне. Для значительного усиления своих позиций "ВСМПО-Ависма" в лице своего гендиректора и основного акционера Владислава Тетюхина приняло ряд мер, направленных на нивелирование негативных факторов в развитии проекта.

Так, для расширения масштабов производства и объемов финансирования к участию в проекте были привлечены основные контрагенты российского производителя титана. Среди них Snecma, Rolls-Royce, Yamaha-Motors. Причем условием их участия стала гарантия создания ОЭЗ. На пресс-конференции 29 августа Владислав Тетюхин заявил, что "пока еще рано говорить о конкретном объеме инвестиций, так как ОЭЗ еще не подписан". Кроме того, был значительно расширен профиль ОЭЗ. Предполагается здесь будет развиваться автомобилестроение, производство медицинского оборудования и другое. Таким образом, общая площадь "Титановой долины" значительно увеличится, составив 20 кв. км. Ориентировочно она будет расположена на площадке от Верхней Салды до Нижнего Тагила.

Для интенсификации продвижения проекта на федеральном уровне активно использовались внешнеполитические факторы. Напомним, в конце июля прошлого года Госдепартамент США применил против российских компаний АКБ "Сухой" и "Рособоронэкспорт" экономические санкции ввиду сотрудничества последних с Ираном в военной сфере. Согласно этому решению американским резидентам запрещено сотрудничать с российскими компаниями. Причем ограничения распространялись на все их дочерние структуры, к которым в ближайший месяц примкнет и "ВСМПО-Ависма" (переговоры о продаже ее акций "Рособоронэкспорту" практически завершены). Нависла угроза срыва производства регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 из-за того, что основным партнером в программе производства этого самолета выступает корпорация Boeing. Для укрепления своих позиций в американском бизнес-сообществе России потребовалось привлечение крупных коопонсоров. В начале августа прошлого года был организован визит в РФ руководства Boeing во главе с президентом компании Аланом Малалли. В его рамках американскому авиастроителю были предложены преференции в отношении СП с "ВСМПО-Ависма". И тем не менее реальная роль российских компаний в СП существенно не изменилась. Это фактически сырьевой проект.

ОТКУДА КРЫЛЬЯ РАСТУТ

Все вышеперечисленные особенности развития гражданского авиастроения заложены в федеральной целевой программе (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002–2010 гг. и на период до 2015 г.". Ее объем составляет порядка 158 млрд руб., большая часть которых идет на НИОКР.

Первоначально программа была утверждена постановлением Правительства РФ от 15 октября 2001 г., однако впоследствии (24 августа 2006 г.) она была существенно изменена. Во многом инициатором этих изменений и стал "иркутский клан", контролирующий

ОАК. Так, еще в 2005 г. среди приоритетов гражданского авиастроения РФ оставалось развитие дальнемагистральных лайнеров. Ярким выражением дальнемагистральный лайнер в РФ один. Это широкофюзеляжный Ил-96 с наиболее перспективной модификацией Ил-96-400Т/М. Также имеется узкофюзеляжный проект Ту-204 в модификации Ту-204-300. Оба лайнера фигурируют в ФЦП до 2005 г., однако их место заняли среднемагистральные и ближнемагистральные проекты.

Собственно, курс на развитие региональной авиации был взят в 2006 г., что нашло отражение в ФЦП. Основными приоритетами программы на 2006 г. значатся:

- Реализация этапа проекта создания регионального самолета RRJ (изготовление первых образцов для летных и статических испытаний).

- Доработка и международная сертификация самолета Бе-200 (рабочая конструкторская документация по модификациям, опытные образцы).

- Формирование научного задела и научное сопровождение ОКР, обеспечивающее развитие отечественной авиационной техники (создание задела по разработке "прорывного продукта", участие с 2008 г. в проектах международной кооперации с разделением рисков).

- Доработка и сертификация образцов авиационной техники и их модификаций, относящихся к "нишевым" продуктам.

Тогда же в ФЦП в качестве приоритета стала фигурировать поддержка международного кооперационного сотрудничества.

Окончательно тренд на развитие региональной авиации оформился в 2007 г., когда ключевым стало выполнение работ по проекту самолета RRJ (производство установочной серии из четырех самолетов, проведение летных испытаний и сертификация, создание системы послепродажного обслуживания). Помимо этого приоритетами ФЦП на 2007 г. стали:

- Окончание программы опытно-конструкторских работ и сертификация самолета Бе-200Е (пожарный).

- Продолжение работ по формированию научного задела и научного сопровождения ОКР.

- Модернизация и техническое перевооружение экспериментальной базы научных центров (переходящие стройки).

Как видно из документа, места для отечественной дальнемагистральной авиации в приоритетах ФЦП не осталось. Параллельно происходило некоторое (с учетом инфляции) снижение финансирования проектов Ил-96-400Т/М и Ту-204-300. Причем совокупные госинвестиции в эти два лайнера в пять раз ниже прошлогодних расходов бюджета только на создание двигателя RRJ.

ПРОГНОЗ

Вышеизложенная стратегия РФ в авиастроении несет определенные политические и экономические риски, которые могут стать критическими для Российской Федерации. Первый риск – геополитический. Сохраняющийся цивилизационный разлом может оказаться причиной серьезного (возможно, даже военного) конфликта между основными геополитическими игроками: США, Китаем, ЕС, исламским миром и Россией. А спусковым крючком станет

сформировавшийся ввиду форсированного роста мировой экономики серьезнейший ресурсный дефицит. Совершенно нельзя исключать то, что он перерастет в вооруженное противостояние.

Такую трактовку можно считать алармистской. Однако, как известно, хочешь мира — готовься к войне. Россия не может в своем развитии сбрасывать со счетов возможность глобального военного конфликта. А в этом случае РФ необходимо дальнемагистральное и высокоскоростное средство перемещения боевых подразделений.

Создание нового военного грузового самолета не представляется возможным без создания собственных производственных мощностей для аналогичных гражданских проектов. Дело в том, что синергия в авиастроении между боевыми и гражданскими моделями достаточно высока: разработка грузовых лайнеров базируется на инновационных решениях в целом по отрасли, и их отдельное развитие не представляется целесообразным. Отдельно следует отметить, что без дальнейшего развития гражданской дальней магистрали не представляется возможным реализация других стратегических военных проектов. Это система АВАКС, межконтинентальные бомбардировщики, мобильные командные пункты, двигатели и другое. Кроме того, гражданские широкофюзеляжные суда вполне могут быть использованы для переброски войск после весьма незначительного переоборудования. В этом отношении создание дальнемагистрального самолета — основа безопасности РФ.

Непосредственно из инвестфонда в авиастроение ничего не вкладывается, хотя с 2008 г. запланировано значительное увеличение финансирования авиапрома и НИОКР в области авиастроения из средств госбюджета. В том числе предусматриваются средства на компенсацию процентных ставок по кредитам, которые промышленность и лизинговые компании должны находить самостоятельно. В принципе, это наиболее рыночный механизм, который максимально прозрачен и застрахован от разворовывания. Но все равно выделяемые деньги решить проблему создания полноценной линейки российских самолетов не в состоянии.

В контексте роста миграционного трафика из стран Юго-Восточной Азии в восточные регионы РФ

необходимость создания транспортной инфраструктуры все более очевидна. Кроме того, центры принятия политических решений располагаются в Центральной России, что без дальнемагистральной авиации снижает эффективность системы госуправления на больших территориях.

Отдельно следует отметить проблему развития Калининградской области. Российский эксклав после приема прибалтийских стран в Евросоюз оказался отрезанным от остальной территории РФ. Несмотря на достаточно продолжительные переговоры, прийти к приемлемым договоренностям по железнодорожному трафику сторонам не удалось. В результате России пришлось открывать паромное сообщение, скорость которого существенно уступает традиционным видам транспорта. Более того, вопрос Калининградского эксклава традиционно используется политическими оппонентами для ослабления переговорных позиций РФ по стратегическим вопросам сотрудничества со странами ЕС (экспорт энергоресурсов, миграционное законодательство и другое). Для связи с Калининградом дальнемагистральные самолеты не нужны — но это лишь раз подчеркивает, что именно воздушный транспорт для России является основным способом обеспечения транспортной безопасности. Реализация проектов средне- и дальнемагистрального самолетов позволит сохранить единство РФ и ликвидировать внешнеполитические риски.

Немаловажен социальный и региональный фактор развития гражданского авиастроения. Дело в том, что на заводах, производящих отечественные лайнеры, работает большое количество высококвалифицированных сотрудников. Сворачивание программ развития дальнемагистрального авиастроения болезненно отразится на их материальном положении. Это может обострить ситуацию в регионах и привести к массовым выступлениям.

*Константин СИМОНОВ,
президент Центра политической
конъюнктуры*

*источник: журнал «Политический журнал»
25.01.08*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните **95**
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **95**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

ИЗ ОАК ВЫВОДЯТ ГРАЖДАНСКИЕ ПРОЕКТЫ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) создает специальную управляющую компанию для проектов в области гражданской авиации. Возглавит ее Александр Рубцов, который пока занимает пост гендиректора ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК).

Новая управляющая компания должна разделить с ОАК и заводами ответственность за часто срывающиеся контракты по самолетам. Однако ее не допустят к наиболее перспективным проектам российской гражданской авиации Sukhoi SuperJet и MC-21.

12 февраля пройдет совет директоров ОАК. Как говорится в протоколе заседания правления корпорации от 28 декабря (копия документа имеется в распоряжении "Ъ"), совет должен рассмотреть план создания дочерней компании по управлению проектами производства и поставок самолетов гражданской авиации. ОАК будет принадлежать 100 % акций новой компании. В протоколе отмечается, что она будет заниматься "текущими проектами по самолетам Ил-96, Ту-204, Ан-148 и Ил-114". Все это проекты, которыми сейчас занимается ИФК. Президент ОАК Алексей Федоров подтвердил "Ъ" планы по созданию новой компании, отметив, что ее уставный капитал "будет незначительным". Возглавит компанию гендиректор ИФК Александр Рубцов. Вместе с ним в новую структуру (ее название пока не утверждено) перейдет две трети сотрудников ИФК.

Источник в правлении ОАК уточнил "Ъ", что новой компании не будут передаваться акции предприятий, контракты с заказчиками будет подписывать ОАО "ОАК". Вместе с тем, по словам собеседника "Ъ", управляющую компанию решено выделить "как центр ответственности, который бы на оперативном уровне контролировал производство и поставки самолетов". В какой мере за срыв сроков контрактов будут отвечать новая компания, завод-исполнитель и сама ОАК, пока не определено. "Случаи срывов контрактов, к сожалению, происходят регулярно, например, первые два транспортных Ил-96-400 должны были быть переданы компании "Атлант-Союз" в ноябре-декабре 2007 года, реально это произойдет в январе-феврале этого года", - подтвердил вчера сам Александр Рубцов.

Источник "Ъ" в ИФК добавляет, что еще одной целью создания новой дочерней структуры ОАК была реорганизация самой компании, чтобы разделить лизинг и управление проектами. В конце прошлого года менеджеры ОАК неоднократно отмечали, что через два-три года корпорация, скорее всего, выведет из своей структуры лизинговые компании.

Новая компания будет управлять проектами производства и поставок самолетов Ил-96, Ан-148 (выпускаются Воронежским акционерным самолетостроительным обществом), Ту-204 (ЗАО "Авиастар-СП"), Ту-214 (Казанское авиапроизводственное объедине-

ние имени Горбунова) и Ил-114 (Ташкентское авиационное производственное объединение имени Чкалова), после того как узбекское предприятие войдет в ОАК. Кроме того, из ОАО "Туполев" и ОАО "Авиационный комплекс имени Ильюшина" будут выделены дирекции, отвечающие за проекты в области гражданской авиации, и переподчинены новой управляющей компании.

Однако новая структура не получит наиболее перспективные проекты. Ей не будет подчиняться ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", работающее над региональным самолетом Sukhoi SuperJet 100, и проект создания магистрального самолета MC-21, за который отвечает НПК "Иркут". Ранее Алексей Федоров говорил, что в перспективе все гражданские проекты будут консолидированы в одном дивизионе. Но вчера он уточнил "Ъ", что SSJ и MC-21 пока останутся независимыми.

"Мы еще не приняли окончательного решения. У проектов в гражданской авиации слишком разный статус. Если мы объединим все в одну кучу, управлять ими будет очень сложно", - пояснил топ-менеджер. Источник "Ъ" в ОАК добавляет, что вице-президент и глава АХК "Сухой" Михаил Погосян "по-прежнему дистанцируется от корпорации, поэтому вряд ли можно было ожидать, что ГСС добровольно бы стало объединяться с другими проектами".

Таким образом, новая структура не будет допущена именно к тем проектам в гражданской авиации, которые государство считает для себя приоритетными, о чем в конце прошлого года "Ъ" говорил глава Минпромэнерго Виктор Христенко. Руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев считает такое решение вполне обоснованным.

"Проекты самолетов предыдущего поколения, для которых НИОКРы уже практически закончились и нужна в основном поддержка проекта и послепродажное обслуживание, логично отделить от перспективных проектов с международной кооперацией, - считает эксперт. - ГСС - успешно управляющая проектом SSJ дирекция, над которой нецелесообразно создавать еще одну надстройку". Глава консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак отмечает, что в том виде, в каком создается управляющая компания, она будет обеспечена заказами до 2013-2015 годов. "Дальнейшая ее деятельность будет напрямую зависеть от поддержки российского правительства", - полагает эксперт. Александр Рубцов соглашается, что "проекты, серийно производящиеся сегодня, останутся востребованными примерно до 2013 года".

*Константин ЛАНТРАТОВ,
Александра ГРИЦКОВА*

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.01.08*

НАДЕЖДА ОТЕЧЕСТВЕННОЙ АВИАЦИИ

В Институте аэрогидродинамики завершаются испытания нового российского лайнера SuperJet 100. Специалисты проверяют, как влияют на самолет возрастающие динамические нагрузки. Испытания в аэродинамической трубе должны внести последние уточнения в летные характеристики.

Надежда отечественной пассажирской авиации стоит, словно в коконе из проводов, гидравлических шлангов и датчиков. Преемник Ту-134 – региональный самолет SuperJet 100 – в одном из корпусов Института аэрогидродинамики проходит своеобразный краш-тест, только не мгновенный, а растянутый на долгие месяцы.

Первому экземпляру SuperJet не суждено подняться в воздух. Этот самолет должен быть разрушен в результате стендового испытания на прочность. Ученым важно измерить предельную нагрузку, которую способна выдержать конструкция лайнера.

Это полная имитация реального полета, но день за днем фюзеляж, крылья и хвост испытывают все возрастающее давление. Когда нагрузка многократно превысит номинальную, корпус треснет, как яичная скорлупа.

"Программа испытаний поставлена таким образом, чтобы определить прочность самолета, определить его слабые места, определить, есть ли необходимые запасы прочности для его длительной эксплуатации", – говорит Сергей Чернышев, директор ЦАГИ.

SuperJet 100 – первый отечественный самолет, изначально задуманный как коммерческий продукт. В проекте участвуют десятки фирм-производителей из ведущих мировых держав. Лайнер имеет шанс стать лидером в сфере ближних авиаперевозок, которые весьма популярны в Европе. А пока модель SuperJet готовится к очередной продувке в аэродинамической трубе, корпус из нержавеющей стали пронизывают пучки капиллярных трубок. Они соединяют микроско-

пические отверстия на фюзеляже и крыльях с внешними датчиками давления. Эксперимент даст представление о динамических нагрузках на каждую из пятисот точек поверхности планера.

"Чрезвычайно важно знать не только силы и моменты, которые действуют на самолет, но и как характеристики распределяются по различным элементам летательного аппарата. И для этого проводятся такого рода испытания. Они позволят уточнить нагрузки, которые действуют на летательный аппарат, и, в конечном итоге, позволят более безопасно его эксплуатировать", – объясняет Сергей Ляпунов, начальник отделения аэродинамики ЦАГИ.

Для SuperJet эта серия стендовых испытаний станет заключительной – впереди первые полеты. А работа с очередной российской разработкой для сотрудников ЦАГИ в самом разгаре. Ближне-среднемагистральный самолет производства Объединенной авиастроительной корпорации пока существует только в макетах и чертежах.

Его модель в масштабе 1 : 17 проходит очередную продувку в аэродинамической трубе. Идет испытание уже шестого по счету варианта крыла. За самую важную часть самолета целиком и полностью отвечают сотрудники института.

"Проектируем крыло, исходя из соображений оптимальных характеристик на крейсерском режиме, на взлетно-посадочных режимах и на всех режимах полета этого самолета", – разъясняет Геннадий Павловец, первый заместитель директора ЦАГИ.

На завершение эскизного проекта нового летательного аппарата потребуется два года. После чего начнется его воплощение в жизнь. Самолет придет на смену устаревшему Ту-154 и станет основным пассажирским лайнером на маршрутах средней дальности.

*источник: сайт «Вести.Ру»
22.01.08*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММП "САЛЮТ" – крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
105118, Москва, пр-т Буденного, 16
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

СВОДКА ПОГОДЫ: 2010—2020. ДОКЛАД ПЕНТАГОНА

Климатические изменения на Земле могут носить не только постепенный характер. Возможен и катастрофический сдвиг, который потребует чрезвычайных, в том числе военных, мер реагирования. Таков основной вывод доклада "Сводка погоды: 2010—2020", подготовленного профессиональными футурологами по заказу министерства обороны США.

Как утверждают эксперты, глобальные климатические изменения способны полностью дестабилизировать политическую обстановку на планете. В числе "правдоподобных" упоминаются такие сценарии, как голод в Европе и соперничество ядерных держав из-за скудных водных ресурсов.

В своих прогнозах авторы — Питер Шварц и Дуглас Рэндолл — исходят из возможности того, что в результате природных сдвигов по совершенно иным законам начнет внезапно жить Мировой океан. Европа, Азия и Северная Америка тогда лишатся привычного тепла. А в Южном полушарии, наоборот, станет жарче.

По словам ученых, Земля уже пережила нечто подобное 8200 лет назад. Человечеству известно, в частности, совсем недавно по историческим меркам произошедшее явление — Малое оледенение. Оно продолжалось примерно с 1300 по 1850 год. Из-за ухудшившихся погодных условий европейцам пришлось покинуть Гренландию, увяла цивилизация викингов. Лишь с 1315 по 1319 год голод выкосил десятки тысяч людей, подчеркивается в докладе. А ведь тогда человечество было куда малочисленнее.

Несмотря на гигантский рост научно-технической вооруженности, человек и теперь крайне уязвим перед силами природы. Население Земли огромно, причем значительная его часть живет в нищете, а также в районах, "рискованных" с природной точки зрения. В случае, если случится катастрофическое изменение климата, в качестве основных опасностей предстают нехватка продовольствия, воды, стратегических ископаемых (не в последнюю очередь нефти). Все это создает почву для войн. "Неизбежным" представляется предсказателям и распространение ядерного оружия.

"Поскольку в мире насчитывается всего пять или шесть ключевых зернопроизводящих регионов (США, Австралия, Аргентина, Россия, Китай и Индия), — говорится в документе, — излишков при глобальных поставках продовольствия оказывается недостаточно, чтобы нейтрализовать последствия суровых погодных условий одновременно в ряде регионов, разве что в четырех—пяти". "В условиях глобальной взаимозависимости, — говорится в докладе, — Соединенные Штаты становятся все более уязвимы для экономического катаклизма, вызванного местными метеороло-

гическими изменениями в основных сельскохозяйственных и многонаселенных регионах".

Если тревожные догадки станут реальностью, на глобализации, во всяком случае в том виде, как она осуществляется сейчас, похоже, придется поставить крест. Из доклада вырисовывается картина разобщенности и вражды стран и регионов, когда на земном шаре резко изменятся климатические условия, а заодно представления о реальном благополучии. Как считают футурологи, в незавидном положении может оказаться из-за нехватки продовольствия и массового исхода населения Европа, которая "станет холоднее, суше, ветренее и будет больше походить на Сибирь". Более холодные зимы и слишком знойное лето способны породить широкомасштабный голод в Китае.

Лучше всех, как можно догадаться, должна пережить климатическую катастрофу Америка, хотя и она не уберется от снижения плодородия почв. Но отсидеться в стороне от чужих ссор вряд ли удастся. Вполне можно представить вероятность того, что располагающие ядерным оружием Индия, Пакистан и Китай втянутся в пограничные конфликты из-за потоков беженцев, а также прав на пахотные земли и богатства общих рек. Если туго придется всей планете, то от безобразных сцен не застрахованы даже бастионы демократии и современной цивилизации. Взять хотя бы гипотетические конфликты в Европе из-за воды и продовольствия. А Соединенным Штатам придется сдерживать наплыв обездоленных из других стран. Министерству обороны США есть над чем задуматься, формулируя задачи на отдаленную перспективу.

На геополитической сцене, считают ученые, открываются самые фантастические и противоречивые возможности. "Соединенные Штаты и Канада могут стать единым целым, облегчая задачу охраны границ, — рассуждают авторы. — Или же Канада может закрыть от других свои гидроэнергоресурсы, создав энергетические проблемы для США. Север и Юг Кореи могут вступить в союз, чтобы создать единое образование, располагающее высокоразвитыми технологиями и ядерным оружием. Европа может действовать в качестве единого блока, урегулировав проблемы миграции между отдельными европейскими государствами и обеспечив оборону от агрессоров. Россия, располагающая богатыми запасами минералов, нефти и природного газа, может присоединиться к Европе".

Но именно из-за своего богатства Россия, похоже, должна быть начеку. Возможно, ей суждено стать своеобразным оазисом, на который позарятся голодные соседи. Авторы доклада составили следующий "график" вероятных драматических событий, связанных с климатическими изменениями, для отдельных ключевых регионов:

ЕВРОПА:

- 2012 г.: Жестокая засуха и холода гонят на юг население скандинавских государств, которое natal-

квивается на сопротивление со стороны других стран Европейского союза;

- 2015 г.: Возникает конфликт внутри ЕС по поводу продовольственного и водоснабжения, что приводит к стычкам и напряженности в дипломатических отношениях;

- 2018 г.: Россия вступает в ЕС, обеспечивая его энергоресурсами;

- 2020 г.: Идет миграция населения из северных стран, таких как Нидерланды и Германия, в сторону Испании и Италии;

- 2020 г.: Нарастание стычек по поводу водопользования и иммиграции;

- 2022 г.: Столкновение между Францией и Германией из-за коммерческого доступа к Рейну;

- 2025 г.: ЕС близок к распаду;

- 2027 г.: Усиливается миграционный поток в страны Средиземноморья, такие как Алжир, Марокко и Израиль;

- 2030 г.: Почти 10 проц. европейского населения перемещаются в другие страны.

АЗИЯ:

- 2010 г.: Пограничные стычки и конфликты между Бангладеш, Индией и Китаем при одновременной массовой миграции в направлении Мьянмы;

- 2012 г.: Региональная нестабильность заставляет Японию создавать потенциал внешнего силового воздействия;

- 2015 г.: Стратегическое соглашение между Японией и Россией об использовании энергоресурсов Сибири и Сахалина;

- 2018 г.: Китай идет на вмешательство в Казахстане для защиты трубопроводов, на которых постоянно совершаются акты саботажа мятежники и преступники;

- 2020 г.: Незатухающий конфликт в Юго-Восточной Азии; участвуют Мьянма, Лаос, Вьетнам, Индия, Китай.

- 2025 г.: Резко ухудшаются внутренние условия в Китае, что ведет к гражданской войне и пограничным войнам;

- 2030 г.: Растет напряженность между Китаем и Японией из-за энергоресурсов России.

АМЕРИКА:

- 2010 г.: Разногласия с Канадой и Мексикой в связи с растущей напряженностью из-за водных ресурсов;

- 2012 г.: Поток беженцев на юго-восток США и в Мексику с островов Карибского моря;

- 2015 г.: Миграция европейцев в Соединенные Штаты (в основном богатых);

- 2016 г.: Конфликт с европейскими странами по поводу прав на ведение рыбного промысла;

- 2018 г.: Защита Северной Америки по периметру, создание интегрированной системы безопасности совместно с Канадой и Мексикой;

- 2020 г.: Министерство обороны начинает ведать вопросами охраны границ и сдерживания потока беженцев из стран Карибского бассейна и Европы;

- 2020 г.: Растут цены на нефть, в то время как безопасности поставок угрожают конфликты в зонах Персидского залива и Каспия;

- 2025 г.: В связи с внутренней борьбой в Саудовской Аравии военно-морские силы Китая и США

стягиваются в Персидский залив — для прямой конфронтации.

Удастся ли уберечься от вероятных невзгод? По мнению авторов доклада, достаточно успешно природному катаклизму сумеют противостоять США и Австралия, которые "окажут себя крепостью, поскольку у них есть ресурсы и запасы, позволяющие достигнуть самообеспечения". России, по всей вероятности, защититься будет труднее.

"Представьте себе страны Восточной Европы, которым все труднее прокормить население из-за падающего поступления продовольствия, воды и энергии, — рисуют мрачную картину авторы. — Они смотрят на Россию, чье население уже сокращается, и желают получить доступ к ее зерну, минералам и энергоресурсам. Или вообразите Японию, страдающую от затопления прибрежных городов и загрязнения запасов пресной воды. В качестве источника энергии она рассматривает нефтегазовые ресурсы российского острова Сахалин".

Авторы доклада, составленного для Управления общих оценок Пентагона, вовсе не призывают США немедленно готовиться к военному реагированию на возможные изменения климата.

Для начала они рекомендуют превентивные меры в основном научного свойства: улучшить модели предсказания климата, собрать во всеобъемлющую систему модели предсказания экологических, экономических, социально-политических последствий климатических изменений, разработать методики оценки уязвимости страны, связанной с возможными климатическими сдвигами, создать группы реагирования на такие катаклизмы (например, по бесперебойному обеспечению общества водой и продовольствием) и проводить соответствующие учения, изучить "геоинженерные варианты" контролирования климата. Рекомендуется не забывать и о старой доброй дипломатии.

Вполне возможно, что рекомендации останутся невостребованными в течение десятилетий. Ученые сами призывают не слишком пугаться ужасов, представленных в докладе. Они подчеркивают, что предложенные ими сценарии очень маловероятны. Но такая уж специфика деятельности Пентагона — "размышлять о немыслимом".

Занятие это вовсе не столь бесполезное, как может показаться на первый взгляд. Ведь еще в 1983 году в американском военном ведомстве прикидывали, как быть в случае кончины Советского Союза, напоминает один из авторов документа П. Шварц, издавна консультирующий военных США. А в 1995 году рассматривалась возможность того, что террористы используют самолеты для нанесения удара по небоскрегам Всемирного торгового центра в Нью-Йорке.

*Юрий КИРИЛЬЧЕНКО,
корр. ИТАР-ТАСС в Нью-Йорке*

*источник: itartass.ur.ru
26.01.08*

ОАО "МОСКОВСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД ИМ. М. Л. МИЛЯ" НА ВЫСТАВКЕ "БЕСПИЛОТНЫЕ МНОГОЦЕЛЕВЫЕ КОМПЛЕКСЫ В ИНТЕРЕСАХ ТЭК UVS-TECH 2008"

ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" — головной разработчик винтокрылой техники в Российской Федерации. 12 декабря 2007 г. исполнилось 60 лет со времени его основания.

Основными направлениями деятельности МВЗ им. М. Л. Миля являются: научные исследования и опытно-конструкторская разработка новых опытных образцов винтокрылой техники, их испытание и доводка до состояния серийного производства и сертификации; модернизация и модификация существующих типов вертолетов марки "Ми", а также послепродажное сопровождение и логистическая поддержка их эксплуатации.

Специалисты предприятия имеют опыт создания вертолетов всех типов и классов: легких, средних и не имеющих аналогов тяжелых, многоцелевых и узкоспециализированных, сухопутных и морских и т. д. За 60 лет плодотворной работы на предприятии спроектировано и построено полтора десятка базовых моделей вертолетов, каждая из которых имеет многочисленные модификации — общим числом свыше 200.

Почти все разработанные модели вертолетов поступили в серийное производство и по своим летно-техническим и экономическим показателям не уступают аналогичным машинам других фирм. Всему миру известны такие модели, как Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8, Ми-10, Ми-10К, Ми-12, Ми-14, Ми-17, Ми-24, Ми-26, Ми-28 и Ми-34. МВЗ им. М. Л. Миля является одним из крупнейших в мире держателей рекордов — более полутора сотен. Деятельность завода отмечена многочисленными отечественными и зарубежными наградами, в том числе дважды Международным призом И. И. Сикорского.

Машины марки "Ми" составляют более 95 % всего производства вертолетов в России. Они серийно выпускаются на авиационных заводах в Арсеньеве, Казани, Ростове-на-Дону, Улан-Удэ и на польском предприятии ПЗетЛ в Швиднике. Общее число построенных вертолетов "Ми" превышает 30 тысяч. Свыше семи тысяч экспортировано и эксплуатируются более чем в ста государствах.

ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" имеет давний опыт разработки беспилотных летательных аппаратов. Экспериментальные габаритно- и динамически подобные летающие модели строились на предприятии для исследования сложных и опасных аэродинамических явлений, испытания комплексных режимов динамики полета, а также отработки методов решения труднейших проблем аэроупругости и динамики конструкции. По требованию заказчиков конструкторы МВЗ им. М. Л. Миля неоднократно создавали на базе серийных вертолетов "Ми" беспилотные модификации, предназначавшиеся для применения в областях, опасных для человеческой жизни.

ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" как предприятие холдинга "Вертолеты России", образованного ОАО "ОПК "Оборонпром", проводит в настоящее время комплекс мероприятий по повышению боевой эффективности и технико-экономических показателей своей продукции и реализует новую концепцию послепродажного обслуживания вертолетов марки "Ми" с целью максимального удовлетворения потребностей отечественных военных и гражданских заказчиков, а также сохранения и дальнейшего повышения экспортного потенциала своей продукции.

Прогресс в развитии БРЭО и систем автоматизации полета сделал разработку беспилотных вертолетов одной из наиболее приоритетных программ МВЗ им. М. Л. Миля. Сравнительно недорогие машины будут способны решать на качественно новом уровне широкий круг военных и гражданских задач без риска для личного состава в экстремальных условиях и опасных зонах применения, а также при значительном сокращении сил и средств на эксплуатацию и техническое обслуживание.

Появление беспилотных военных вертолетов — новый этап повышения боевой эффективности спецподразделений силовых структур. В гражданской сфере услуг наиболее перспективным представляется использование беспилотных винтокрылых машин в интересах топливно-энергетического комплекса (ТЭК) РФ. Емкость отечественного рынка беспилотных вертолетов оценивается в несколько тысяч аппаратов.

Первоочередные работы по созданию беспилотных винтокрылых летательных аппаратов проводятся на ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" на базе освоенного в эксплуатации и серийном производстве легкого спортивного вертолета Ми-34 максимальной взлетной массой 1450 кг.

Вертолет прошел в 1995 г. сертификацию в соответствии с отечественными нормами летной годности, имеет относительно низкую стоимость производства и эксплуатации и огромный потенциал совершенствования и модернизации. Грузоподъемность базовой модели позволяет выполнять на нем весь комплекс задач, возлагаемых на беспилотные винтокрылые летательные аппараты.

Удобство использования Ми-34 в качестве базы обеспечивается возможностью создания на его основе экспериментального аппарата — летающей лаборатории, испытания которого могут быть проведены как в беспилотном режиме, так и в пилотируемом варианте с одним или двумя летчиками-испытателями.

В вооруженных силах беспилотный вертолет Ми-34БП сможет выполнять роль высокоманевренного компонента в составе формирований войск тактического и оперативно-тактического звена управления и предназначен для решения таких задач, как воздушная, инженерная, радиационно-химическая разведка и наблюдение поля боя с передачей информации на наземный пункт и/или с записью на бортовой нако-

питель; лазерная подсветка целей; корректировка огня; транспортировка грузов; эвакуация больных и раненых; разминирование минно-взрывных устройств и тушение пожаров.

В составе вертолетных подразделений гражданских государственных ведомств, акционерных обществ и других частных предприятий беспилотные вертолеты Ми-34БП могут играть роль универсального высококомобильного средства в составе специализированных подразделений для решения разнохарактерных задач, таких как:

- круглосуточное наблюдение земной или водной поверхности и объектов большой протяженности: границ, шельфовых зон, заповедников, районов стихийных бедствий, ЛЭП, нефте- и газопроводов с передачей на землю телевизионного, тепловизионного или других видов оптикорadioэлектронного изображения;
- экологический мониторинг;
- контроль безопасности движения на автодорогах;
- трансляция и ретрансляция информации;
- инженерная и другие виды разведки;
- фото-, теле-, киносъемка;
- поиск и спасание терпящих бедствие, эвакуация больных и раненых, обеспечение спасательных операций;
- тушение пожаров;
- доставка грузов в труднодоступные участки местности;
- выполнение функций сельхозавиации;
- ледовая разведка и т. д.

В зависимости от предстоящего применения на беспилотном вертолете устанавливается соответствующее оборудование. При использовании Ми-34БП в интересах ТЭК в состав целевого оборудования предполагается включить:

- лазерные и тепловизионные сканирующие системы строчного типа для обнаружения утечек нефти и газа;
- оптико-электронные (низкоуровневые телевизионные) системы дневного и ночного контроля объектов и территорий ТЭК;
- радиолокационные системы всепогодного круглозачного наблюдения;
- комбинированные спектрозональные системы дистанционного обнаружения повреждений ЛЭП;
- нелинейные поисково-спасательные радиолокационные системы.

На базе Ми-34 планируется создание двух моделей беспилотных вертолетов. На первом этапе на базе серийного Ми-34С будет создан Ми-34БП1 с поршневым двигателем. По летно-техническим характеристикам он превзойдет все существующие вертолеты аналогичного класса. Ми-34БП1 будет использован в качестве экспериментального беспилотного/пилотируемого аппарата для отработки систем дистанционного и автоматического управления.

Вторым этапом программы станет создание модернизированной модели Ми-34БП2 – беспилотного вертолета на базе перспективного Ми-34АС с газотурбинной силовой установкой. В качестве двигателя на нем предусматривается использование отечественного ВК-450Х, либо украинского АИ-450, либо французского Turbomeca Arrius 2F. Замена силовой установки существенно улучшит технико-экономические показатели машины.

Проект будет реализован через 2–2,5 года с возможным привлечением иностранных партнеров.

В порядке инициативной разработки на ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" также ведется проектирование сверхмалого беспилотного вертолета взлетной массой 3100 г.

Вертолет будет выполнен по четырехвинтовой схеме, с фюзеляжем в форме креста и изготовлен из композиционных материалов. В качестве несущих использованы двухлопастные винты постоянного шага.

Силовая установка состоит из четырех бесколлекторных синхронных двигателей переменного тока, работающих от электробатарей, связанных с двигателями посредством электропроводки и компактных преобразователей частоты.

Аппарат оборудован приемником радиосигнала, рассчитанным на прием от пульта дистанционного управления. Вертолет может быть оборудован автопилотом и системой позиционирования по GPRS. Система дистанционного радиоуправления отличается повышенной помехозащищенностью.

ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля" является головным российским разработчиком винтокрылых летательных аппаратов и одним из лидеров мирового вертолетостроения в области НИР и ОКР опытных образцов винтокрылой техники, их испытания и доводки до серийного производства и сертификации; модернизации и модификации существующих типов вертолетов, а также их интегрированного логистического обеспечения.

В настоящее время ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" ведет проектирование вертолетов: легких на базе Ми-34, многоцелевого вертолета промежуточного класса Ми-54, среднего Ми-58, тяжелого Ми-46 и ряда других моделей; завершает испытания Ми-28НЭ и Ми-38; проводит модернизацию вертолетов Ми-2, Ми-8/17, Ми-24/35 и Ми-26; в кооперации участвует в постройке вертолетов – VIP-салонов, создании сертифицированных центров технического обслуживания и ремонта, организации учебных центров, а также в разработке и изготовлении технических средств обучения.

ОАО "МВЗ им. М. Л. Миля" входит в состав образованного ОАО "ОПК "Оборонпром" вертолетостроительного холдинга "Вертолеты России". Вертолеты марки "Ми" серийно выпускаются на авиационных заводах в Арсеньеве, Казани, Ростове-на-Дону, Улан-Удэ и на польском предприятии ПЗетЛ в Швиднике.

ОАО "ОПК "Оборонпром" – многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. В состав группы входит вертолетостроительный холдинг, холдинг средств ПВО "Оборонительные системы", лизинговая компания "Оборонпромлизинг". Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51 %), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13 %), Республика Татарстан (15,07 %), ОАО "Роствертол" (2,79 %).

источник: компания «МВЗ им. М. Л. Миля»
28.01.08

УКРАИНСКИЕ ДВИГАТЕЛИ РАСКРУТЯТ КАПО

"Мотор Сич" будет комплектовать Ту-334.

Украинское ОАО "Мотор Сич" пока остается единственным поставщиком двигателей для ближнемагистральных самолетов Ту-334, производство которых осваивает ФГУП "КАПО им Горбунова". ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" и ОАО "Сатурн" обещают подключиться к проекту через год-два, когда будет налажен серийный выпуск Ту-334. Ранее авиазавод делал ставку на российских производителей моторов.

Председатель совета директоров ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев сообщил о начале исполнения контракта на поставку шести двигателей Д-436 для первых двух строящихся на КАПО самолетов Ту-334. "В этом году мы должны доделать два двигателя, оплаченных ранее Российской самолетостроительной корпорацией "МиГ", и четыре новых двигателя для строящихся в Казани двух самолетов Ту-334", — приводит его слова информагентство "Интерфакс-АВН". Стоимость контракта и контрагенты остались неназванными. По сведениям "Ъ", заказчиком строительства трех самолетов Ту-334 выступила московская лизинговая компания "РосАвиа Сокол", действующая в интересах нескольких российских авиаперевозчиков. Источник, близкий к КАПО, подтвердил существование лизинговой сделки, указав, что ОАО "Мотор Сич" выбрано основным поставщиком двигателей для коммерческой техники.

В апреле 2005 года премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал постановление о переносе производства Ту-334 с РСК "МиГ" на ФГУП "КАПО имени Горбунова", которое долгое время лоббировалось правительством Татарстана. Ту-334 является прямым конкурентом RRJ и российско-украинского самолета Ан-148. На подготовку лайнера к серийному производству Казани отводилось два года: выпуск российского самолета должен начаться в течение 2007 года. Ранее киевский завод "Авиант" собрал одну машину этого типа. Между тем еще год назад руководство КАПО делало ставку на российских производителей авиадвигателей. В ноябре 2006 года бывший гендиректор КАПО Наиль Хайруллин рассказывал "Ъ", что с началом серийного производства Ту-334 самолет будет комплектоваться двигателями ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО), так как завод является единственным сертифицированным в России сборщиком украинских моторов, и выбор российского поставщика застрахует проект от политических рисков. "Программой производства Ту-334 предусмотрено оснащение его двигателями

Д-436-1, которые до сих пор выпускало украинское ОАО "Мотор Сич". Однако поставщиком для казанской машины выбрано ОАО "УМПО", которое сертифицировало производство украинских моторов в России", — утверждал тогда господин Хайруллин. При этом он говорил, что "уфимцы готовы начать поставки моторов на КАПО в следующем (2007-м. — "Ъ") году". Технический директор УМПО Сергей Павлинич подтверждал "Ъ" участие уфимского завода в программе создания Ту-334.

Однако теперь источник, близкий к КАПО, сказал, что завод планирует работать сразу с двумя поставщиками двигателей — УМПО и "Мотор Сич". По его словам, казанский авиазавод вынужден был разделить поставщиков по типу контрактов, исполняя требования федеральных властей. "На заключительной стадии находится подписание госконтракта на поставку шести самолетов Ту-334 в интересах Государственной транспортной компании "Россия" (ГТК "Россия") и Федеральной службы охраны (ФСО). По требованию руководства Объединенной авиастроительной корпорации самолеты Ту-334 должны будут оснащаться российскими двигателями. Скорее всего, их поставщиком будет ОАО "Сатурн", а впоследствии УМПО. Зато коммерческие контракты будут обслуживаться украинским "Мотор Сич", — рассказал собеседник "Ъ". В свою очередь генеральный директор УМПО Александр Артюхов высказал иную версию участия УМПО в программе производства Ту-334. По его словам, на первом этапе производства поставщиком станет "Мотор Сич", потому что оно готово оперативно отгрузить двигатели, а УМПО и "Сатурн" подключатся к программе не раньше 2009–2010 годов. Господин Артюхов сообщил, что пока есть "общие договоренности, а контрактов нет". Эксперты обращают внимание, что при исполнении госконтрактов у КАПО могут возникнуть трудности, так как российские моторостроительные заводы пока не готовы к серийному производству украинских двигателей. "Может получиться так, что первый Ту-334 с российским двигателем выйдет не через год, а гораздо позже. Даже трудно сказать, когда", — говорит эксперт инвестиционной компании "Антанта Кэпитал" Андрей Семенов. Он напомнил, что на подготовку лайнера к серийному производству Казани отводилось два года, выпуск российского самолета должен начаться в течение 2007 года. Но до сих пор производство не налажено.

Луиза ИГНАТЬЕВА

источник: газета «Коммерсантъ—Казань»
28.01.08

ПЕРМИНОВ ОТВЕТИТ ЗА ГЛОНАСС

Российские спутники летают, но не работают.

В Роскосмосе снова пахнуло кадровыми перестановками. Вчера на расширенное заседание коллегии Роскосмоса приехал первый вице-премьер Сергей Ива-

нов и раскритиковал работу космических чиновников. Особенно не понравилось Иванову, что слишком медленно развивается его любимый ГЛОНАСС. Навигаторы Glospace (производитель — НИИ космического приборостроения), которые должны принимать и ГЛОНАСС, и GPS, до массового потребителя дойдут еще не скоро.

СПУТНИКИ ОТЛЫНИВАЮТ ОТ РАБОТЫ

В первую очередь Иванов недоволен тем, что мощности предприятий — изготовителей космических аппаратов ГЛОНАСС до сих пор недостаточны. "Состав орбитальной группировки не обеспечивает на 100 % доступность услуг ГЛОНАСС на всей территории страны, а точностные характеристики не соответствуют современным требованиям", — заклеил Иванов. В конце декабря на встрече с Владимиром Путиным первый вице-премьер говорил обратное, с радостью рапортуя Путину, что на орбите летают 18 спутников ГЛОНАСС, что обеспечивает 100%-ное покрытие территории России. Теоретически все правильно при том, что все 18 спутников должны работать.

Сейчас на орбитах 21 спутник. Но по целевому назначению работают лишь 13, покрывая территорию России лишь на 50 %. Остальные восемь спутников летают, не работая. Три, запущенные 25 декабря прошлого года, находятся на этапе ввода в систему (ввод должен завершиться 10 февраля), еще три временно выведены на техобслуживание и еще два выводятся из системы.

"К 10 февраля с вводом в эксплуатацию трех спутников ГЛОНАСС-М, запущенных на орбиту 25 декабря, покрытие навигационным сигналом территории России составит около 95 %, территории мира — 83 %", — сосчитали вчера в пресс-службе Роскосмоса. К тому же в конце года Роскосмос должен запустить на орбиту еще шесть спутников. К 2010 году орбитальная группировка ГЛОНАСС должна быть развернута до штатного состава в 24 спутника.

Российские спутники нужно менять каждые 5 лет, в то время как срок работы американских аналогов системы GPS — 15 лет. Более того, даже при 18 работающих спутниках ГЛОНАСС будет доступна только самолетам и кораблям в открытом море, а для большинства пользователей — недоступна по два часа и более в сутки.

Для сравнения: на США на орбитах работают 29 спутников GPS, их число в ближайшее время собираются довести до 48. Да и точность определения местонахождения у ГЛОНАСС пока отстает — 10–15 метров против 1 метра в GPS.

СПУТНИКИ БЕЗ НАВИГАТОРОВ

Если российская орбитальная группировка спутников еще как-то пополняется, то с наземным обору-

дованием — совсем беда. По данным экспертов, сейчас мировой рынок навигационной аппаратуры оценивается в \$ 15-30 млрд в год и растет ежегодно на 25–30 %.

"Печально, но на российском рынке так и не появилась конкурентоспособная отечественная навигационная аппаратура", — продолжил Иванов. В конце года глава Роскосмоса Анатолий Перминов утверждал, что первая партия навигаторов Glospace (1 тысяча штук) поступила в продажу 27 декабря и была сметена с прилавков за 20 минут.

Однако консультанты одного из магазинов сети "ИОН" (по соглашению с НИИ КП Glospace будут распространяться эксклюзивно через эту торговую сеть) не подтвердили, что Glospace вообще к ним поступал. Как заявили корреспонденту "Газеты" в "ИОН", там появления навигаторов ГЛОНАСС еще только ждут, хотя и в самое ближайшее время. Как сообщил вчера замгендиректора НИИ КП Александр Четыркин, следующая партия навигаторов ГЛОНАСС (та же 1 тысяча штук) поступит в продажу в начале февраля. Однако и эти заявления подозрительны: пока помимо президента, вождей Роскосмоса и, может быть, Кони отечественные навигаторы вживую не видел никто. Несмотря на громогласные обещания Перминова уже к лету производить в России полмиллиона навигаторов ГЛОНАСС в месяц.

По словам разработчиков, заводская цена на навигаторы — 12 тысяч рублей. Это примерно столько же, сколько сейчас стоит средний приемник GPS. Вопрос в том, будет ли качество российского аналога соответствовать американскому.

"Речь идет о персональной ответственности руководителей за развитие как отдельных компонентов ГЛОНАСС, так и системы в целом", — грозил вчера Сергей Иванов. "Руководители уже предупреждены", — отозвался сразу после заседания коллегии Перминов, уточнив, что в первую очередь критика относится к руководству НИИ КП.

Евгений БЕЛЯКОВ

источник: газета «Газета»
24.01.08

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление: 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

АН-140: "НАПОЛЕОНОВСКИЕ ПЛАНЫ" ИЛИ РЕАЛЬНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ?

Ни для кого не секрет: когда-то один из крупнейших авиазаводов бывшего СССР, а ныне ставший практически ремонтной базой устаревших Ту-154 самарский "Авиакор" переживает далеко не лучшие времена.

И хотя из "мертвой петли" конца прошлого — начала нынешнего веков предприятие все-таки вынырнуло, комплекс объективных и субъективных факторов, тем не менее, пока не позволяет ему подняться на достойную высоту. Ту высоту, которая обеспечила бы авиазаводу "уверенный полет" в условиях современных рыночных отношений. Немало проблем с кадрами, в значительной мере устаревшее оборудование, в результате — не Бог весть какая привлекательность предприятия для потенциальных инвесторов...

Пассажирские Ту-154 у нас фактически больше не производятся, в Самаре, как уже сказано, лишь ремонтируют часть старых машин. Широко разрекламированный среднемагистральный авиалайнер Ан-140 летает в Якутии пока в количестве всего одной единицы — сроки на поставку следующих машин не выдерживаются, хотя, справедливости ради, скажем, что вовсе не по вине самарцев, а по вине их украинских смежников. Да только заказчиков это мало интересует: договоры заключали с "Авиакором" — так будьте любезны... В общем-то, вполне оптимистические перспективы как бы есть, однако время бежит, а существенных сдвигов к лучшему не видно.

И вдруг в канун 2008 года РБК daily публикует интервью Игоря Гаривадского, управляющего директора по авиастроению ОАО "Русские машины", который одновременно является председателем совета директоров ОАО "Авиакор". Г-н Гаривадский заявляет: "В 2010 году мы планируем, что раз в две недели будет выкатываться новый самолет, в это время объем производства составит двадцать машин в год". Речь идет об Ан-140.

Что это — "наполеоновские планы" или реальные перспективы, основанные на хорошо просчитанной экономической базе? Что же так стремительно изменилось на предприятии? Как там сейчас обстоят дела?

По словам председателя совета директоров "Авиакора", ситуация на заводе такова, что "темноты в тоннеле уже нет, но все еще сумерки. Еще три недели назад стапеля в агрегатном производстве стояли пустыми, а сегодня уже можно увидеть в сборочном цехе новое оперение для самолета Ан-140, заканчиваются работы по сборке его фюзеляжа, а в цехах работают над деталями и узлами для еще четырех самолетов производственной программы этого года. Люди начинают работать. В цехах появились производственные планы, со склада начали выписываться детали, которые лежали там не один год".

Первое лицо предприятия считает: выпуск десяти лайнеров Ан-140 в начавшемся году — дело вполне реальное. Именно таков производственный план на 2008-й. Правда, процесс заключения договоров не ускоряется — "Авиакор" в последнее время стал терять репутацию надежного партнера, поэтому сначала — работа с реальными результатами, а затем уже догово-

ры. Что совершенно правильно. Как считает Игорь Гаривадский, "сейчас проблема — не продать самолет, а как его технологически эффективно и с наименьшими издержками делать". Этим сейчас и занят менеджмент предприятия.

(Здесь следует сделать ремарку по поводу некоторых перспектив. В частности, предварительных контрактов. Уже имеются подписанные протоколы на 44 машины. Разумеется, всякий понимает: это пока лишь благие намерения, к успешному претворению которых в жизнь еще шагать да шагать... Но, по всей видимости, г-н Гаривадский все же уверен в себе, уверен в реальности задуманного, в противном случае обнаружение подобных фактов может сослужить "Авиакору" плохую службу.)

Итак, менеджмент получил указания к действию. Одна из важных задач — наладить производство. Проводится подготовка к серийному изготовлению агрегатов и узлов, ранее поставлявшихся из Харькова. Идет разработка послепродажного обслуживания самолетов Ан-140, которая соответствовала бы мировым стандартам. Об этом председатель совета директоров "Авиакора" говорит так: "Сейчас в Якутии самолет летает по 180 часов в месяц, и это говорит о его высоких технико-эксплуатационных характеристиках. Но такие показатели достигаются большим трудом авиакомпании, да и нашими затратами (ведь самолет находится на гарантии). Полноразмерную систему поддержки можно разворачивать только тогда, когда будут летать три-пять самолетов. Мы к этому готовимся, уже провели анализ отказов, поняли, какой должна быть "аптечка". Сервисный центр по тяжелым формам обслуживания, безусловно, будет создан в Самаре. Для того чтобы создать систему послепродажного обслуживания мирового уровня, мы ведем активные консультации с Bombardier. Наши коллеги очень много дают нам с точки зрения понимания стратегии и тактики построения подобной системы".

Авиастроительную отрасль, причем независимо от формы собственности того или иного предприятия, принадлежности или нет к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), должно поддерживать государство. Полномасштабной и всесторонней поддержки, к сожалению, пока не наблюдается. Здесь г-ну Гаривадскому, как серьезному специалисту в подобных вопросах, — полное доверие: "Новый Ан-140 способен успешно конкурировать с ATR и Bombardier. Но точно так же, как самолеты ОАК, мы не сможем конкурировать с поддержанными иностранными самолетами. Российская авиатехника абсолютно конкурентоспособна с новыми самолетами, но абсолютно неконкурентоспособна по ценовым параметрам с самолетами поддержанными. Об этом я еще говорил, когда работал в Министерстве экономики. Можно прекращать облагать пошлинами новую технику, но надо существенно увеличить ввозные пошлины на поддержанные лайнеры. Я ничего не могу противопоставить пятнадцатилетнему самолету Q300, который стоит 2 миллиона долларов. Отстаивая эту позицию, я не только защищаю отечественных авиапроизводителей, но и наших пассажиров. Посмотрите средства массовой информации:

много вы видите сообщений о задержках рейсов, выполняемых на бортах отечественного производства? А по иностранным — практически еженедельно".

Гарантия же успеха всякого большого проекта, как известно, — полное, стабильное поступление финансов. По словам председателя совета директоров, у "Авиагора" появились свои источники финансирования. Поддерживает предприятие ОАО "Русские машины". Через год завод, как считает Игорь Гаривадский, перейдет на самоокупаемость. При этом "Авиагор" должен, по возможности, отказаться от корпоративного финансирования. Будут реализованы действия,

направленные на финансовое оздоровление, в результате чего предприятие станет значительно более привлекательным для сторонних инвесторов.

Таким образом, как сказал поэт, планов — громадьё. Пусть они станут реальностью. Мы все в этом заинтересованы — и как патриоты города и своей страны, и как авиапассажиры, в конце концов.

Юрий КАНДАУРОВ

источник: ИА «РИА "Самара"»
11.01.08

НПО "САТУРН" ПОСТАВИТ ТГК-6 ШЕСТЬ ГАЗОТУРБИНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ БОЛЬШОЙ МОЩНОСТИ ГТД-110 ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НИЖЕГОРОДСКОЙ ТЭЦ

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" заключило договор с ОАО "Территориальная генерирующая компания № 6" на производство и поставку шести газотурбинных двигателей ГТД-110 единичной мощностью 110 МВт и части вспомогательного оборудования для строительства трех парогазовых блоков Нижегородской ТЭЦ общей тепловой мощностью 840 Гкал/час и электрической мощностью до 975 МВт.

Срок поставки оборудования — 2011 год. Цена контракта — 3 миллиарда 2 миллиона рублей.

Согласно подписанному документу ОАО "Сатурн — Газовые турбины" изготовит и поставит заказчику основное оборудование — шесть газотурбинных двигателей ГТД-110, которые войдут в состав трех парогазовых установок ПГУ-325 Нижегородской ТЭЦ мощностью 325 МВт каждая. ОАО "Сатурн — Газовые турбины" также обязуется изготовить и поставить заказчику часть вспомогательного оборудования, передать техническую документацию и технические условия, провести комплексное опробование поставляемой продукции после монтажа и пусконаладочных работ, оказать сопутствующие услуги по шефнадзору за монтажом, наладкой, испытанием, пуском и сдачей в эксплуатацию, оказать услуги по страхованию транспортировки продукции.

Новая теплоэлектростанция, состоящая из трех блоков ПГУ-325, предназначена для покрытия существующего дефицита энергоснабжения интенсивно развивающейся инфраструктуры Нижнего Новгорода.

Запланированные сроки ввода в эксплуатацию энергообъектов:

- 1-го блока ПГУ-325 — в 2011 году;
- 2-го блока ПГУ-325 — в 2013 году;
- 3-го блока ПГУ-325 — в 2015 году.

По каждому из блоков ПГУ-325 планируется заключение дополнительных контрактов.

ГТД-110 производства ОАО "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 мощно-

стью 170 и 325 МВт. В рамках совместного проекта РАО "ЕЭС России" и ОАО "НПО "Сатурн" выполнена комплексная работа по проведению межведомственных испытаний и постановке ГТЭ-110 в серийное производство. На широкое применение в российской энергетике современных газотурбинных установок ГТЭ-110 и освоение их серийного выпуска направлено Соглашение о сотрудничестве между РАО "ЕЭС России" и ОАО "НПО "Сатурн". Подписанное в июне 2007 года Соглашение определяет использование двенадцати установок ГТЭ-110 производства ОАО "НПО "Сатурн" при модернизации и строительстве новых энергоблоков.

На сегодняшний день с учетом заключенных договоров с ОАО "Ивановские ПГУ" (блоки № 1, № 2), ОАО "ОГК-6" (Новорязанская ГРЭС-24), ОАО "ТГК-6" (блоки № 1, № 2, № 3 Нижегородской ТЭЦ) стороны практически завершили исполнение совместно взятых обязательств, законтрактовав одиннадцать газовых турбин большой мощности ГТД-110 производства ОАО "НПО "Сатурн". Еще одна газовая турбина ГТД-110 "Сатурна" может быть законтрактована ОАО "ТГК-4". Результаты тендера на поставку оборудования для Дягилевской ТЭЦ (г. Тула) ОАО "ТГК-4" будут объявлены в январе 2008 года.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

ОАО "Сатурн — Газовые турбины" — дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" — интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. ОАО "Сатурн — Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов мощностью от 2,5 до 110 МВт, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

источник: компания «НПО "Сатурн"»
21.01.08

ЭЛЕКТРОННЫЙ ЧЕК

Внуковский авиаремонтный завод внедряет ERP и MRO решения IFS.

Системы управления предприятием высокого уровня все глубже проникают в деятельность отечественных компаний авиатранспортной отрасли. Применительно к такой сфере деятельности, как поддержание летной годности, использование информационных технологий дает заметные результаты с точки зрения сокращения затрат. По оценкам, озвученным игроками рынка, экономия в денежном выражении может достигать 15–20 %. Однако для компаний не менее важны и другие составляющие: возможность повысить качество выполняемых услуг по ремонту и обслуживанию авиатехники, в реальном режиме времени получать достоверную информацию о пассивах и активах предприятия. Как следствие, растет эффективность бизнеса и повышается конкурентоспособность предприятия.

В среде систем, поддерживающих процесс поддержания летной годности, наблюдаются тенденции, схожие с другими отраслями. Авиакомпании и авиаремонтные предприятия хотели бы получить полнофункциональное решение, которое охватило бы все сферы деятельности: основное производство, логистику, управление запасами, финансы, кадры. Однако, очевидно, на данный момент такого решения не существует и его создание весьма затруднительно.

Существует два основных подхода. Только в области поддержания процесса технической эксплуатации воздушных судов существует свыше 160 нишевых систем, которые практически полностью закрывают учет всех операций, поддерживают отраслевые и национальные стандарты и т. д. Как правило, они не имеют взаимосвязи с другими системами и направлены на достижение локальных задач, что снижает их ценность. Напротив, наиболее "тяжелые" ERP-системы отлично интегрируют модули управления складом, финансами, кадрами, заметно проигрывая конкурирующим продуктам по степени проработки специфических "отраслевых" аспектов. При этом реализация специфического функционала возможна практически в любой большой системе. Однако здесь придется смириться с большими затратами времени и средств и высокими рисками.

В конечном итоге, полагает представитель IFS Russia & CIS Владимир Аленичев, побеждают те решения, которые ориентированы на поддержку открытых стандартов (это упрощает взаимосвязь с другими приложениями), реализуют реальную компонентность, то есть возможность внедрения отдельных модулей, и поддерживающие сервисно-ориентированную инфраструктуру. "Уникальность нашей системы, — продолжает он, говоря о IFS Applications, — полное решение по MRO и решение общехозяйственных задач, в т. ч. задач финансового управления. И поэтому наши заказчики — те компании и организации, которые хотят управлять не только техническими и производственными процессами, но и финансовыми потоками, вести финансовое планирование и знать текущие затраты на проведение ТОиР". У IFS есть опыт

внедрения, который во многом может стать примером для подражания. Это пакет ERP/CMRO на авиаремонтном предприятии FinnAir Technical Service (FTS), которое по основным параметрам полностью отражает специфику производственных процессов авиаремонтного завода. В середине 2004 года Finnair подписала контракт стоимостью 6,2 млн евро на покупку и внедрение комплексной информационной системы IFS Applications. Были автоматизированы такие процессы, как управление авиапарком (fleet management) и обслуживанием, ремонтом и капремонтом техники (MRO — maintenance, repair, overhaul). Также система поддерживает такие бизнес-процессы, как управление персоналом, финансами, маркетингом и продажами, контроллингом эффективности на основе сбалансированной системы показателей (balanced scorecard) в техслужбах Finnair.

В результате, эти доводы убедили специалистов ОАО "Внуковский авиационный ремонтный завод-400", которые на протяжении почти года выбирали наиболее подходящее решение. По словам заместителя генерального директора предприятия по информационным технологиям Игоря Саенко, были рассмотрены решения ведущих игроков данного сегмента рынка, таких как IFS VIM/CMRO, SAP R/3 for A & D, BAAN (Infor), IBM MRO software, VisAER. "В результате, — продолжает он, — выбор был сделан в пользу IFS, так как данная ERP имеет минимальную совокупную стоимость владения, приемлемые сроки внедрения, а команда по внедрению профессиональна и имеет опыт внедрения на авиаремонтных предприятиях". Также при выборе поставщика был принят тот факт, что партнеры "ВАРЗ-400" (НПО "Сатурн" и французская SNECMA) также используют данную информационную систему.

Подписанное соглашение, стоимость которого сторонами не разглашается, предусматривает комплексную автоматизацию предприятия. Будут внедрены модули IFS Application: Техобслуживание и ремонт (VIM/CMRO), Логистика (Logistics), Персонал (HR), Финансы (FIN). Всего в рамках контракта будет установлено 102 рабочих места, будет обучено шесть системных администраторов и программистов, которые получат соответствующие сертификаты. Они же, в свою очередь, обучат 96 пользователей на местах. Заявленный срок внедрения системы — 18 месяцев.

Подводя итоги работы по внедрению системы на предприятии в прошедшем году, И. Саенко отметил, что работа идет с минимальными отклонениями от первоначального графика. "Единственная задержка на 14 дней произошла из-за того, что мы попросили нашего партнера провести дополнительное обучение наших специалистов, и этот углубленный двухнедельный курс дал положительные результаты: сегодня мы хорошо понимаем систему", — отметил он. В настоящее время пройден этап формирования спецификации отображения решений, на котором изучаются особенности деятельности предприятия, начато программирование системы под решение конкретных задач. "Причем в этой работе (по программированию

системы. — "АвиаПорт") наши специалисты принимают непосредственное участие", — уточнил заместитель гендиректора "ВАРЗ". По его прогнозу, уже к марту—апрелю 2008 года состоится запуск модуля по техническому обслуживанию.

Несмотря на то, что внедрение еще не завершено, у авиаремонтного завода уже есть планы по расширению возможностей системы и интеграции с другими продуктами. "Конечно, после внедрения основных модулей перед нами будет стоять задача интеграции системы с базой данных (AODB) аэропорта "Внуково", — говорит И. Саенко. — А дальнейшие горизонты будут охватывать автоматизацию взаимоотношений как с клиентами (модули VIM/CRM), так и с поставщиками (модуль SRM), и интеграцию на уровне middleware с информационными системами предприятий, входящих в холдинг "Международный аэропорт Внуково". Синхронизация с AODB "Внуково", в частности, даст

возможность осуществить синхронизацию системы с действующим расписанием полетов авиакомпаний-клиентов, а интеграция на уровне middleware позволит иметь канал для оперативной передачи информации о финансовой и хозяйственно-административной деятельности между компаниями холдинга.

Наконец, долгосрочная перспектива, относящаяся к концу текущего десятилетия, — синхронизация с базой данных, имеющейся в Государственном НИИ гражданской авиации (ГосНИИ ГА). "Такая интеграция сделает реальностью единое информационное пространство по компонентам и агрегатам, ресурсам и налетам воздушных судов", — подытожил И. Саенко.

Александр ПРОХОПОВ

*источник: AVIAPORT.RU
14.01.08*

ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТ "ИРКУТА" ПЕРЕСЕЛ НА "МИГ"

Гендиректором-генконструктором РСК "МиГ" назначен вице-президент НПК "Иркут" Анатолий Белов.

Эксперты считают его представителем команды президента Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексея Федорова, который по итогам кадровых перестановок сохранит контроль над "МиГом". Прежний и. о. главы "МиГа" Сергей Цивилев может уйти в госкорпорацию "Российские технологии", где займется риэлтерскими проектами или подготовкой ее дочерних предприятий к IPO.

Как рассказали "Ъ" в ОАК, распоряжение правительства об условиях акционирования ФГУП "РСК "МиГ" и назначении гендиректором компании вице-президента НПК "Иркут" Анатолия Белова вышло 29 декабря. Накануне, 28 декабря, президент ОАК Алексей Федоров представил господина Белова сотрудникам "МиГа". За неделю до выхода распоряжения господин Федоров говорил "Ъ", что будет настаивать на назначении гендиректором "МиГа" "своего" кандидата, поскольку компания — "ключевое предприятие для ОАК по военной тематике".

Анатолий Белов работает с Алексеем Федоровым с 1975 года, когда оба пришли на Иркутский авиазавод. В 1997—1998 годах господин Белов был заместителем господина Федорова, когда тот возглавлял Авиационный военно-промышленный комплекс "Сухой" (предшественник АХК "Сухой"), затем они вместе вернулись в Иркутск. После создания НПК "Иркут", которую возглавил господин Федоров, Анатолий Белов стал вице-президентом корпорации и директором программы лицензионного производства истребителей Су-30МКИ в Индии.

РСК "МиГ" производит ряд модификаций легкого истребителя МиГ-29, более современный истребитель МиГ-35. Производственные площадки расположены в Москве и Луховицах (Московская область). Чистая прибыль за 2006 год — 818,7 млн руб., выручка (вместе с подконтрольными ОАО "Климов", ОАО "ММП имени Чернышева" и ОАО "Фазотрон-НИИР")

— 15,7 млрд руб. Портфель заказов — около \$ 4,5 млрд. В конце января — начале февраля Ernst & Young представит в Росимущество оценку "МиГа", после чего совет директоров ОАК должен утвердить параметры допэмиссии, в рамках которой летом "МиГ" войдет в ОАК. До 1 октября пост гендиректора "МиГа" занимал президент ОАК Алексей Федоров. В качестве преемника он хотел видеть своего первого заместителя Сергея Цивилева, который, по сути, и руководил корпорацией с ноября 2006 года. Однако в середине августа стало известно, что после акционирования "МиГа" господин Цивилев покинет корпорацию. Как тогда пояснили в Минпромэнерго, основная причина предполагаемого ухода Сергея Цивилева — претензии к нему со стороны правоохранительных органов, которые возникли в декабре 2006 года, хотя позднее были сняты.

Сергей Цивилев вчера не отвечал на телефонные звонки. Источники "Ъ" в оборонно-промышленном комплексе предполагают, что господин Цивилев может перейти в корпорацию "Российские технологии", где, по одной версии, займется подготовкой IPO дочерних предприятий. "Сергей Цивилев — единственный, кто проводил IPO оборонного предприятия, будучи вице-президентом по корпоративной экономике и финансам НПК "Иркут", — поясняет один из собеседников "Ъ". По другой версии, господин Цивилев может заняться риэлтерскими проектами "Ростехнологий". В качестве альтернативы трудоустройства господина Цивилева один из источников назвал пост директора департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго, который сейчас занимает Юрий Коптев (в марте ему исполнится 68 лет).

Эксперты отмечают, что, проведя своего человека на пост главы "МиГа", Алексей Федоров сохранит контроль над одним из ключевых самолетостроительных предприятий ОАК. "Деятельность руководства "МиГа" останется предсказуемой, Анатолий Белов, очевидно, продолжит линию, проводившуюся Алексеем Федоровым (он возглавлял "МиГ" в 2004—2007 годах. — "Ъ") и Сергеем Цивилевым", —

считает редактор авиакосмического издания Russia/CIS Observer Максим Пядушкин. Эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко добавляет, что благодаря работе над проектом Су-30МКИ, который является самым крупным экспортным оборонным контрактом России с 1991 года, у Ана-

толия Белова "хорошие контакты с Индией, что повысит шансы "МиГа" на этом рынке".

*Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
10.01.08*

А-50 ПРИБУДЕТ В ИНДИЮ С ЗАДЕРЖКОЙ

ТАНТК им. Бериева отправил первый самолет А-50ЭИ израильским партнерам на полтора года позже, чем предусмотрено контрактом. После этого он будет продан в Индию.

Самолет А-50ЭИ перелетел из Таганрога в Израиль, где компания ELTA Electronics Industries установит на машину и испытает комплекс дальнего радиолокационного обнаружения (ДРЛО) Phalcon, сообщил "Ведомостям" гендиректор ТАНТК им. Г. М. Бериева Виктор Кобзев. Планируется, что в 2008 г. самолет будет передан заказчику — индийским ВВС. На таганрогском предприятии самолет оснастили новыми двигателями ПС-90А-76, системой управления и связи, а в ноябре 2007 г. провели летные испытания, сообщил источник, близкий к "Рособоронэкспорту".

ОАО "ТАНТК им. Г. М. Бериева" — разработчик самолета-амфибии Бе-200, самолетов радиолокационного обнаружения А-50. Контрольный пакет принадлежит НПК "Иркут". По данным "СПАРК-Интерфакс", в 2006 г. выручка от продаж (за минусом НДС, акцизов) — 2,011 млрд руб., чистая прибыль — 182,777 млн руб.

В 2003 г. Индия подписала трехсторонний контракт с "Рособоронэкспортом" о покупке трех самолетов ДРЛО А-50ЭИ российского производства и с Израилем об установке на эти машины системы Phalcon. Головной исполнитель заказа — израильская сторона. Источник "Ведомостей", близкий к сделке, оценил стоимость всего контракта в \$ 1 млрд, доля России в контракте — около \$ 200 млн. Задержка при выполнении контракта составила около полутора лет, говорит руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. По

его словам, Ташкентское авиационно-производственное объединение им. В. П. Чкалова (ТАПОиЧ) — поставщик транспортных самолетов Ил-76ТД (их платформа используется при создании А-50ЭИ) — не успело в срок произвести базовые машины. Связаться с представителями ТАПОиЧ вчера не удалось. Источник, близкий к Объединенному авиастроительному консорциуму, объяснил, что ташкентский завод сорвал сроки контракта из-за нехватки квалифицированного персонала. Численность работающих снизилась с 50 000 до 10 000 человек (после распада СССР специалисты были вынуждены уехать из Ташкента). В практике российско-индийских отношений срыв сроков поставок происходит не первый раз, но индийская сторона не требует наложения штрафных санкций на российского партнера, добавляет Пантелеев.

Собеседник "Ведомостей", близкий к "Рособоронэкспорту", говорит, что успешное выполнение поставок повлечет за собой заключение контракта Россией с Индией еще на три машины. Сейчас, по его словам, на ТАПОиЧ есть заготовки Ил-76, которые можно использовать для очередного заказа.

Сейчас важно выполнять в срок все контракты с Индией, которая объявила пятилетний мегатендер на покупку 126 истребителей на общую сумму \$ 10 млрд, добавляет директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов.

*Полина ЕФИМОВА,
Алексей НИКОЛЬСКИЙ*

*источник: газета «Ведомости — Юг России»
22.01.08*

ОРГАНИЗОВАНА КОМПАНИЯ "ПРОГРЕССТЕХ-ДУБНА" В ОСОБОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЗОНЕ

Инженерно-сервисная компания "Прогрестех-Дубна", расположенная в особой экономической зоне, создана в 2007 году. Об этом на пресс-конференции сообщил президент и председатель управляющего совета группы компаний "Прогрестех" Владимир Кульчицкий.

"Цель создания "Прогрестех-Дубна" такая же, как и у основной компании — оказание инженерных услуг предприятиям авиационной промышленности. Площадка компании в Дубне будет работать по контрактам, которые ООО "Прогрестех" уже ведет и планирует к проведению совместно с ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", — отметил специалист.

По его словам, в качестве первого шага эта "дочка" ООО "Прогрестех" будет занята работами по переоборудованию пассажирских самолетов А320 в грузовые машины. Кроме того, как ожидается, "Прогрестех" будет работать совместно с фирмой Boeing, американской компанией Spirit AeroSystems, Inc и другими заказчиками. В Кульчицкий считает, что расположение "Прогрестех-Дубна" в особой экономической зоне создаст определенные возможности по набору персонала необходимого технического уровня, позволит установить достаточный уровень заработной платы, что, в свою очередь, позволит наращивать объемы работ всей компании.

"Сейчас нас очень сильно загружает Boeing своими работами. Когда упадет потребность в наших инженер-

ных услугах у Boeing, мы будем работать на ОАК, которой потребуются дополнительные специалисты для выполнения поставленных задач», — сказал глава "Прогрестеха". Он пояснил, что разработка авиационной техники сейчас сосредотачивается в ОАК. Инженерно-сервисная компания помогает компании-разработчику в разработке новой авиатехники. В процессе проектирования требуется разное количество инженеров и конструкторов. Поэтому предприятия должны иногда содержать избыточное количество занятых специалистов, а иногда объемы работ превосходят возможности коллектива конструкторов и инженеров, так как в проводимых НИОКР существуют определенные "пики" потребностей в специалистах.

Сейчас все конструкторские предприятия — разработчики авиационной техники содержат такое количество конструкторов и инженеров, которое они определяют среднестатистически. Когда появляются "пиковые" ситуации, когда требуется провести большой объем работ, например по расчетам прочности, то в таких слу-

чаях инженерно-сервисные компании предоставляют свои ресурсы. Когда потребность в таких ресурсах падает, то специалисты инженерно-сервисной компании, завершив работы, переходят на работу в интересах другого заказчика.

ООО "Прогрестех" — крупнейшая в Восточной Европе инженерно-сервисная компания по оказанию интеллектуальных услуг в авиакосмической и авиатранспортной отраслях, входящая в состав группы компаний "Прогрестех" и являющаяся одной из ее ведущих организаций.

В ООО "Прогрестех" работает 1300 человек, из которых свыше 1000 специалистов работают по линиям авиационной отрасли и воздушного транспорта. Их средний возраст — 32 года.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
22.01.08*

ЗАМГЕНДИРЕКТОРА КОРПОРАЦИИ "ОБОРОНПРОМ" В. ЛАПОТЬКО НАЗНАЧЕН ЗАМГЕНДИРЕКТОРА ОАО "МОТОРОСТРОИТЕЛЬ"

Заместитель генерального директора корпорации "Оборонпром" Василий Лапотько назначен заместителем генерального директора ОАО "Моторостроитель". Приказ о назначении подписал и. о. генерального директора ОАО "Моторостроитель" Анатолий Аненков. Об этом сообщил представитель ОПК "Оборонпром".

По словам представителя корпорации, после изменения структуры управления предприятием В. Лапотько будет назначен первым заместителем генерального директора завода. В его компетенцию входит координация мероприятий по финансовому оздоровлению завода и его интеграции в создаваемый корпорацией "Оборонпром" двигателестроительный холдинг. В настоящее время кредиторская задолженность ОАО "Моторостроитель" превышает 6 млрд рублей.

Ранее В. Лапотько был назначен исполнительным директором ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. академика Н. Д. Кузнецова" (ОПК "Оборонпром" является единоличным исполнительным органом управления СНТК), а также заместителем генерального директора ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения". Эти предприятия также войдут в двигателестроительный холдинг "Оборонпрома".

В конце декабря 2007 года на основании распоряжения Правительства РФ СНТК им. Кузнецова получило адресную субсидию в размере 676 млн 527 тыс. рублей. В рамках программы финансового оздоровления предприятия, разработанной ОПК "Оборонпром", были погашены долги по зарплате в размере 129 млн рублей (при общей задолженности по зарплате по Самарской области в 150 млн рублей), а также большая часть долгов по налогам, которые составляли около 770 млн рублей. Оставшиеся долги по налогам были реструктурированы сроком на пять лет. Кроме того, в

ноябре 2007 года корпорация "Оборонпром" выплатила долги энергетикам и часть текущих долгов по зарплате из собственных средств, выделив на эти цели порядка 100 млн рублей.

"По сути, "Оборонпром" выполняет функции антикризисного управляющего на предприятиях "самарского куста", создавая условия для их успешной интеграции в состав объединенной двигателестроительной корпорации", — отметил представитель ОПК "Оборонпром". В настоящее время начата реализация разработанной специалистами "Оборонпрома" программы развития СНТК на 2008–2011 гг., в рамках которой дан старт модернизации двигателей НК-32 для самолетов стратегической авиации. Кроме того, СНТК в конце 2007 года поставил два двигателя для газоперекачивающих станций по контракту с Газпромом. Еще один двигатель будет поставлен Газпрому в феврале. На плановый режим выведены работы по выполнению контракта на поставку оборудования для теплоэлектростанции в Белоруссии.

"Утраченные позиции в области создания двигателей для дальней авиации и ракет-носителей будут восстанавливаться совместно с другими участниками самарского двигателестроительного "куста" — ОАО "Моторостроитель" и ОАО "СКБМ", — сказал представитель ОПК "Оборонпром".

В соответствии с поручением Президента РФ корпорация "Оборонпром" формирует двигателестроительный холдинг, в который кроме СНТК им. Кузнецова, ОАО "Моторостроитель", ОАО "СКБМ" войдут ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение", ОАО "Пермский моторный завод", а также ряд других предприятий двигателестроительной отрасли.

*источник: компания «ОПК "Оборонпром"»
23.01.08*

ИГРА В ОДНИ ВОРОТА

...или Каким образом ЕС закрыл самолетам "восточного производства" путь в Европу.

Хотя холодная война между Востоком и Западом закончилась в 90-е годы прошлого века, некоторые ее приемы сохраняют актуальность и в наши дни. И находятся в арсенале самых демократических стран, в том числе Евросоюза. По мере развития этого многонационального и разностороннего союза государств и установления новых принципов организации общества такие методы все чаще используются в авиационной политике ЕС. В частности, это касается ограничений на эксплуатацию в Европе самолетов так называемого восточного производства, к которым, среди прочих, относятся и украинские "Аны".

В номере № 8 "ЗН" за 3 марта с. г. я уже писал о том, что на 1 мая 2004 года, когда ЕС пополнился рядом стран Восточной Европы, тамошние авиакомпании эксплуатировали несколько десятков самолетов "восточного производства". В конце апреля 2004-го Европейское агентство летной безопасности (EASA) объявило эти самолеты не имеющими типовых сертификатов ЕС и установило конечный срок их эксплуатации — 28 марта 2007 года.

Следует отметить, что пассажирские самолеты "Туполев", "Ильюшин", "Яковлев" и "Антонов" не могли достичь соответствия европейским требованиям. Как из-за массированного натиска со стороны крупных мировых производителей (Airbus, Boeing, Embraer), так и потому, что их разработчики оказались не в состоянии обеспечить адекватную проектно-техническую поддержку их интеграции в европейскую систему безопасности.

Зато транспортные самолеты, в первую очередь Ан-12, Ан-72-100, Ан-74 и Ан-26, имели большие шансы, прежде всего благодаря некоторым летно-техническим преимуществам перед западными самолетами при работе с необорудованных аэродромов. Был также накоплен значительный опыт их эксплуатации до расширения ЕС. Для защиты своих интересов эксплуатанты "антоновских" самолетов в мае 2004 года объединились в Восточноевропейскую ассоциацию воздушных перевозчиков (ЕЕАТА).

Тем не менее в ряде стран, например в Эстонии, авиационные власти всячески ограничивают эксплуатацию не сертифицированных в ЕС транспортных самолетов "восточного производства" по соображениям безопасности. Взамен авиакомпаниям настойчиво предлагают приобрести самолеты европейского производства, имеющие необходимые сертификаты. Эдакая поддержка "европейского товаропроизводителя", умноженная на идеологические мотивы избавления от "советской техники".

И все-таки, благодаря согласованным действиям ЕЕАТА и украинского авиапрома, в ЕС вынуждены были обратить внимание на проблему сертификации транспортных самолетов и начать искать пути ее решения. К сожалению, флот восточноевропейских "Анов" трудно назвать значительным с точки зрения представителей промышленности. Поэтому разработ-

чик — АНТК им. Антонова — согласился начинать процесс сертификации лишь при условии, что его финансирование обеспечивается самими эксплуатантами. Которые стоят перед выбором: либо продолжать свою деятельность и платить нужные суммы, либо полностью выйти из авиатранспортного бизнеса.

В декабре 2006 года была официально начата валидация типового сертификата самолета Ан-26. А с самолетами Ан-12 и Ан-72/74 не сложилось, поскольку авиационные власти Балтийских стран, где они эксплуатировались, запретили их полеты и таким образом разрушили систему финансирования сертификации.

По законодательным нормам ЕС срок эксплуатации "Анов" истек 28 марта 2007 года. Поскольку к этой дате завершить сертификацию было невозможно, 30 марта 2007-го был принят новый документ — директива № 375/2007, вносящая в порядок сертификации самолетов значительные изменения.

Согласно европейским правилам, за три месяца до принятия, то есть с декабря 2006 года, данные изменения подлежали общественному обсуждению. В его ходе было наработано 65 страниц предложений. Самую обоснованную и работоспособную систему, основанную на договорном соглашении с АНТК им. Антонова, предложила ЕЕАТА. Однако ее предложения, к сожалению, одобрены не были.

В предложениях EASA к Европейской комиссии обосновывалась необходимость продлить процесс интеграции до пяти лет. В него должны были быть вовлечены эксперты EASA, АНТК им. Антонова, Украинской госавиаслужбы и МАКА. Численность самолетного парка, подпадающего под этот процесс, ограничивалась датой их регистрации в ЕС — до 19 июля 2006 года.

Но когда дискуссия уже подходила к концу, некоторые государства Балтии заявили, что их подобное решение не устраивает. Наиболее активную позицию заняла Эстония, которая, как отмечалось выше, закрыла своего третьего по объемам транспортного авиаперевозчика, эксплуатировавшего Ан-72-100, а до этого — пассажирскую авиакомпанию, осуществлявшую перевозки между островами страны с использованием Ан-28. Мотивировалось это, как обычно, якобы повышенной опасностью, исходящей от советских самолетов.

В результате окончательное решение оказалось гораздо более жестким. На определение специфических оснований для валидации отводится только 12 месяцев (до 28 марта 2008 года). А если в EASA решат, что типовой сертификат в принципе может быть выдан, то, по ходатайству этой организации, этот срок может быть продлен еще на 18 месяцев (до 28 сентября 2009-го).

Любопытная деталь. При этом разрешено эксплуатировать только те самолеты, которые были в регистрах стран ЕС на момент их вступления в союз (24 машины). Иными словами, в 2007 году эксплуатанты этих самолетов узнали, что еще четыре машины, приобретенные после 1 мая 2004-го, они не имели права покупать. Это еще один удар по коммерческой

деятельности авиакомпаний, из доходов от которой, напомним, финансируется сертификация.

На состоявшейся 6 марта 2007 года в Брюсселе встрече делегации украинского авиапрома с Европейской комиссией было произнесено много красивых слов о перспективах сотрудничества между ЕС и Украиной в авиационной сфере. Однако принятые там решения не охватывали самое ядро сближения двух авиационных систем и оказались сугубо декларативными. За всем этим просматриваются признаки все той же игры в одни ворота, направленной на поддержку европейских авиапроизводителей и устранение "восточных конкурентов".

Следующий удар последовал 1 июня 2007 года, когда вступила в силу регуляция Европейской комиссии № 593/2007, определяющая новый уровень оплаты за услуги EASA в области сертификации и надзора. Раньше для категории самолетов, о которых идет речь, оплата составляла 168 тыс. евро за подачу заявления и 130 евро — за каждый час работы экспертов. Новая регуляция вернула схему, когда все процедуры должен оплачивать разработчик. При этом размер платы за подачу заявления возрос до 1,06 млн евро, а час работы эксперта подорожал до 225 евро. Кроме того, установлено, что эти тарифы ежегодно будут пересматриваться с учетом уровня инфляции.

Для крупных авиастроителей или промышленных структур эта сумма плюс дополнительная оплата сопутствующих процедур больших проблем не составляют. Но для эксплуатантов украинской продукции такие условия разрушительны. С одной стороны, установлен запрет на увеличение численности самолетного парка, а с другой — финансовые требования установлены на том же уровне, что и для тех компаний, которые не имеют никаких ограничений в своей коммерческой деятельности.

Итак, 16 июля 2007 года АНТК им. Антонова и ЕЕАТА получили счет-фактуру EASA с требованием уплатить 1,06 млн евро. Эксплуатантам нужно либо внести необходимую сумму, либо полностью отказаться от Ан-26. По их мнению, в этой ситуации должен быть сделан какой-то шаг со стороны украинского правительства. Потому что речь идет, в сущности, о сохранении позиций украинской авиации в Евросоюзе. Эксплуатанты не против платить деньги ради сохранения своего авиатранспортного бизнеса, который годами строился на стабильной и выгодной основе. Но процесс становится бессмысленным, если летать только для того, чтобы платить Евросоюзу и разработчику за получение права летать.

Это не говоря уж о более ранней директиве Европарламента и Совета Европы № 1899/2006 от 12 декабря 2006 года о технических требованиях и административных процедурах в области гражданской авиации. Она определяет, что 16 июля 2008 года вступят в силу нормы EU-OPS по эксплуатации воздушных судов в ЕС. Согласно им к коммерческой эксплуатации допускаются только самолеты, имеющие сертификат летной годности ЕС. Нужно понять, что к этой дате самолеты Ан-26, находящиеся в процессе валидации типового сертификата, должны иметь и этот европейский сертификат. А это новые затраты, годы переговоров и работы авиакомпаний "на разрешение". В общем, появление этих норм довершит процесс вытеснения "восточных самолетов".

Есть риск, что за воротами ЕС останутся и новые самолеты украинской разработки: Ан-140, Ан-70, Ан-

148. По идее, они должны получать все европейские сертификаты — и типа, и летной годности — еще до начала серийного производства. Что мы имеем? Читая журнал Flight International, любой европейский обозреватель видит следующую картину.

Российский SuperJet 100 вообще считается итальянским, а значит, европейским самолетом. Не говоря уж о том, что его усиленно проталкивает российское правительство. Разработка самолета сопровождается большим шумом и рекламой. И хотя он еще не совершил первого полета, авиационную общественность убеждают: "Мы уже здесь, мы уже на рынке, спешите, сотни покупателей стоят в очереди..."

Ан-148 уже завершил испытания, получил сертификат типа и проходит процедуру его европейской валидации — то есть находится заметно впереди. Однако валидация по неизвестным (точнее, по вполне понятным из вышесказанного) причинам затягивается, серийное производство никак не стартует. Похоже, что украинский авиапром немного расслабился и считает, что с самолетом все хорошо. Хочется верить, что в этой ситуации Украине удастся более целенаправленно сконцентрировать свои теоретические, политические и экономические усилия с тем, чтобы сохранить преимущества, которыми она обладала на этапе выработки дизайнерско-технических позиций этого самолета.

Сейчас, когда авиапромышленный мир разделен между крупными игроками и каждый из этих игроков готов сражаться за свои интересы, не выбирая методов, недостаточно ориентироваться на продажу своей продукции только лишь в те страны, которые не выставляют евросоюзских требований. Анализ продаж самолетов во всех странах дает основания прогнозировать, что со временем евро-американская система сертификации, построенная на предпочтениях местным авиапроизводителям, может распространиться и на все остальные мировые авиарынки. Но к тому времени может оказаться, что позиции Украины безвозвратно утрачены.

*Ааду ЛЕЕ,
генеральный секретарь
Восточноевропейской ассоциации
воздушных перевозчиков*

*источник: газета «Зеркало недели»
03.01.08*



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

НОВАЯ ЖИЗНЬ ИЛ-96

ИФК предлагает оснащать лайнер двигателями НК-93.

"Оборонпром", собирающий под свое крыло производителей двигателей для военной авиатехники, может стать поставщиком и для производителей пассажирских лайнеров. Вчера стало известно о том, что компания "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) рассматривает проект модернизации самолета Ил-96, предусматривающий оснащение лайнера двигателем НК-93, который разрабатывается для перспективного военно-транспортного самолета.

Как рассказал гендиректор ИФК Александр Рубцов, сейчас ИФК и "Ильюшин" рассматривают вопрос об установке с 2011 года на самолеты Ил-96 двигателей НК-93 производства самарского СНТК им. Кузнецова. "Проект оснащения самолетов двигателями самарского производства станет возможен начиная с 2011 года. В ближайшее время будет проведено совещание с двигателестроителями", — сказал он. "Если в ходе летных испытаний, которые продлятся до конца лета этого года, подтвердятся исходные данные, в частности тяга двигателя 18 т с перспективой ее увеличения до 22 т, то получится хороший самолет. Предварительно расход топлива уменьшается на 10–20 % по сравнению с теми моторами, которые существуют сегодня", — отметил он. Установка нового двигателя позволит самолету увеличить дальность его полета и коммерческую нагрузку.

Напомним, на сегодняшний день самолеты Ил-96 комплектуются двигателями семейства ПС-90 пермского производства. "Есть предложение от Перми по ПС-90А2М с тягой 17,5 т. Но это развитие старого и его модернизация. Проблема в том, что замена этого двигателя дает прирост по тяге, но не снижение расхода топлива. Решение по установке двигателей НК-93 будет принято до конца 2008 года", — отметил Александр Рубцов РБК daily.

Как считают в ИФК, при подтверждении данных, заявленных самарскими двигателестроителями, может получиться самолет, по характеристикам не уступающий Boeing 777. Двигатели НК-93 изначально должны были устанавливаться на самолеты Ил-96, но еще во времена СССР было принято решение об унификации двигателей для гражданской авиации, поэтому на самолет был установлен двигатель ПС-90, напоминает РБК daily гендиректор АК им. Ильюшина Виктор Ливанов. "При нынешнем росте цен на топливо модернизация существующего двигателя почти не даст экономии топлива, нужен более экономичный двигатель", — говорит он.

В декабре 2007 года исполнительный директор СНТК им. Кузнецова Василий Лапотко на внеочередном собрании акционеров представил программу развития предприятия на 2008–2011 годы. В ней в том числе были предусмотрены мероприятия по испытанию нового двигателя для стратегической авиации НК-93, на которые выделено из бюджета 94 млн руб. "После прихода "Оборонпрома" на самарское предприятие появилась надежда, что этот двигатель уйдет в серию", — уверен Александр Рубцов. "Действительно, переговоры ведутся. Мы оцениваем сотрудничество с ИФК по использованию НК-93 в самолетах как весьма перспективное", — говорит РБК daily представитель "Оборонпрома" Илья Якушев.

"Сама схема этого двигателя перспективная, но его надо пересчитывать и использовать более новые материалы", — считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
17.01.08*

МТА УЛЕТИТ ИЗ ИРКУТСКА

Российско-индийский самолет будут собирать на "Авиастаре".

Производство перспективного российско-индийского транспортного самолета МТА может быть перенесено с Иркутского авиазавода на ульяновский "Авиастар". Такое решение планируется принять в ближайшее время на межправительственной комиссии. Оно связано с большой загрузкой завода предприятия корпорации "Иркут".

Переговоры с Индией о совместной разработке перспективного самолета МТА ведутся десять лет. Конкурс на его разработку был объявлен в 2001 году. За это время его концепция изменилась с пассажирской на военно-транспортную. Самолеты будут разрабатываться на базе проекта КБ им. Ильюшина Ил-214. Первые поставки серийно сделанного самолета дол-

жны произойти в 2014 году. МТА должен заменить транспортные самолеты типа советского Ан-12 и американского С-130. Расчетная грузоподъемность — до 20 т. На сегодняшний день (это зафиксировано в межправительственном соглашении) Индия может приобрести 45 лайнеров, Россия — 100. Планируется, что 65 % работ по производству самолета будет выполняться в России, 35 % — в Индии.

Как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиапроме, Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) рассматривает вопрос о переносе окончательной сборки самолета МТА с Иркутского авиазавода (входит в корпорацию "Иркут") на ульяновский "Авиастар", на котором сейчас собираются все российские транспортные самолеты. "Решение о переносе рассматривается в рамках ОАК из-за того, что на сегодняшний день "Авиастар" входит в структу-

ру бизнес-подразделения транспортных самолетов", — говорит один из источников РБК daily. По его словам, сейчас предприятие корпорации "Иркут" полностью загружено и объемы производства на нем будут расти и дальше. Сборка МТА будет перенесена даже несмотря на то, что этот самолет имеет большую степень унификации с перспективным лайнером МС-21, ставку на который будет делать иркутский завод. Как говорил РБК daily ранее президент корпорации "Иркут" Олег Демченко, у иркутского завода есть проблема перегрузки производства заказами. "В среднем по заводу она составляет 38 %, по отдельным цехам достигает 70 %", — отмечал он.

Завод будет наращивать выпуск Як-130, доля гражданской продукции начнет расти за счет расширения компонентного бизнеса и начала выпуска МС-21. По словам еще одного источника РБК daily, проблемой может стать то, что индийская сторона пока не поставлена в известность о возможной смене производственной площадки. В ближайшее время соответствующие поправки будут внесены в российско-индийское межправительственное соглашение. Тем не менее, "Иркут" уже формально вышел из проекта. Предполагалось, что учредителями СП (оператора проекта МТА) с российской стороны на первом этапе должны были стать "Рособоронэкспорт", корпорация "Иркут" и ОАО "Ильюшин". Индию будет представлять аэрокосмическая корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL). Однако, по словам источника РБК daily,

сейчас с российской стороны остался только один участник — "Рособоронэкспорт".

Российские разработчики самолета МТА от официальных комментариев отказываются. "Окончательное решение еще не принято", — говорит РБК daily гендиректор АК им. С. В. Ильюшина Виктор Ливанов. "Новые проекты делаются усилиями одной структуры — ОАК, а уже внутри нее распределяются исполнители", — говорит пресс-секретарь корпорации "Иркут" Елена Федорова. Она признает, что степень участия корпорации в проекте снизилась, но о полном выходе компании из МТА говорить рано. "Слишком большая унификация двух перспективных проектов ОАК, транспортного и МС-21", — поясняет она.

С точки зрения бизнеса "Иркута", это понятное решение, так компания сосредоточится на проекте МС-21, где есть внятное государственное финансирование, считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Для МТА это создает дополнительные организационные риски, ведь инновационные ресурсы отечественного авиапрома сосредоточены на проектах Sukhoi Superjet 100 и МС-21", — считает эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
28.01.08*

ПЕРВЫЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ СМОТР ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ

14–15 февраля 2008 г. в России будет проводиться Первый Всероссийский смотр инвестиционных проектов.

ОРГАНИЗАТОРЫ:

- Московская Ассоциация предпринимателей;
- Ассамблея народов России.

ПРИ УЧАСТИИ:

- Правительства Москвы;
- Министерства экономического развития и торговли РФ;
- Министерства финансов РФ;
- Ассоциации российских банков.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

На мероприятии будет проводиться презентация лучших региональных инвестиционных проектов, а также будут обсуждаться следующие темы:

- привлечение инвестиций для экономического развития регионов РФ;
- совершенствование правового регулирования инвестиционной деятельности;
- использование механизмов частно-государственного партнерства;

- разработка целевых региональных программ и программ развития отдельных территорий;
- вовлечение в оборот новых минерально-сырьевых ресурсов;
- распространение информации о регионе;
- создание институтов, способствующих росту инвестиций.

КОНТАКТЫ

Для получения более подробной информации можно направить на адрес mapinvest@mail.ru следующую информацию:

1. Название организации.
2. ФИО и должность контактного лица.
3. Координаты контактного лица (индекс, почтовый адрес, телефон, e-mail).

В ответ на запрос будут высланы все необходимые документы и условия участия в мероприятии.

КОНТАКТНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ

**ОРГКОМИТЕТА: (495) 916-79-09,
916-78-83, 916-78-85, 980-73-86**

ПОДЪЕМНАЯ СИЛА КАЗЕННЫХ МИЛЛИАРДОВ

Государство намерено вернуть себе авиаконструкторское бюро в Самаре.

Дочерняя структура "Рособоронэкспорта" — ОАО "ОПК "Оборонпром" — выкупит 21,6 % акций ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. академика Н. Д. Кузнецова" (СНТК) у крупнейшего частного акционера, президента группы компаний "Техобронпром" Алексея Леушкина. Таким образом, спустя почти 15 лет после приватизации СНТК государство снова практически национализировало авиационное предприятие.

ОАО "Самарский научно-технический комплекс им. академика Н. Д. Кузнецова" — разработчик двигателей марки НК для военных и гражданских самолетов, космических ракет, газоперекачивающих установок, электростанций и железнодорожных локомотивов. В советское время это засекреченное предприятие (НПО "Труд") разработало двигатели для всех трех типов отечественных стратегических ракетосцев и бомбардировщиков — Ту-160, Ту-95 и Ту-22МЗ, и сегодня стоящих на вооружении Дальней авиации России. Фактически СНТК — это конструкторское бюро с небольшим опытным заводом, в котором государству пока принадлежит 60 % акций.

Покупатель акций — "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, занимающаяся вертолетостроением, производством средств ПВО и сложных радиоэлектронных комплексов и электротехническим машиностроением. По словам пресс-секретаря ОПК Ильи Якушева, сейчас "Оборонпром" и Алексей Леушкин обсуждают условия сделки. В ОПК надеются приобрести пакет акций, принадлежащий частному акционеру, до конца января. Сам Леушкин заявил, что качественные и количественные параметры сделки обговорены — остается подписать соответствующие документы. Не оглашая параметры сделки, он добавил, что на нынешней неделе все завершится и пакет акций СНТК им. Н. Д. Кузнецова, которым он владеет, отойдет "Оборонпрому". По сообщениям в самарской прессе, независимые эксперты оценивают сумму сделки по выкупу государством акций у прези-

дента ГК "Техобронпром" примерно в 100 млн руб. Но этими многомиллионными расходами процесс фактической национализации и последующей санации лишь одного этого самарского предприятия не ограничится. Чтобы решить даже его первичные финансовые и производственные проблемы, государству нужно не менее миллиарда казенных рублей. В российское правительство еще осенью был отправлен план финансового оздоровления СНТК, который предусматривает реструктуризацию бюджетной задолженности и предоставление адресной субсидии в размере 670 млн руб. После издания правительства распоряжения о выделении такой субсидии администрация Самарской области выделяет на санацию СНТК пятилетний кредит в сумме 300 млн руб. Планируется также реструктурировать почти двухмиллиардные долги предприятия.

Главной причиной кризиса СНТК стал отрыв этого КБ и опытного предприятия от серийных моторостроительных заводов в Самаре и Казани (прежде всего от самарского "Моторостроителя"), которые занимались выпуском его разработок. Попытки к объединению были еще в 90-х. Так, в 1997 году при поддержке губернатора Константина Титова ставился вопрос создании финансово-промышленной группы "Двигатели НК". В том числе для того, чтобы освободить моторостроителей от налогов при движении денег между предприятиями. Имелось и разрешение от правительства, однако акционированные разработчики — производители стратегической продукции — так и не объединились. Теперь решением представителей государства не сумевших договориться генеральных директоров СНТК и "Моторостроителя" Сергея Тресвятского и Игоря Шитарева сняли с занимаемых должностей. В первом квартале 2008 года "Оборонпрому" будут переданы принадлежащие государству акции ОАО "СНТК им. Кузнецова" и "Моторостроитель". И начнет создаваться двигателестроительный холдинг.

Андрей БОНДАРЕНКО

источник: газета «Независимая газета»
21.01.08

ВОЕННО-АВИАЦИОННЫЕ РОКИРОВКИ

...Если ты и можешь что-нибудь, показывай противнику, будто не можешь; если ты и пользуешься чем-нибудь, показывай ему, будто ты этим не пользуешься... (Сунь-цзы. "Искусство войны")

Именно эти постулаты из трактата, который несколько веков изучают военные теоретики и практики, могут быть использованы в качестве лакмусовой бумаги при анализе событий в военной авиации, авиапроме США и России, произошедших в декабре прошлого года и январе нынешнего.

ДЕФЕКТЫ И РЖАВЧИНА

Прежде всего внимание авиационных экспертов привлекли сообщения об истребителях F-15 Eagle, которые, как говорится, поставили на прикол. В дальнейшем последовали объяснения, заставляющие обратить особое внимание на планы Пентагона.

Командующий боевым командованием ВВС США генерал Джон Корли посетовал: "100 процентов истребителей моего флота физически изношены, а у 40 процентов из них вдобавок имеются негодные детали. Долгосрочные перспективы F-15 под вопросом".

Было заявлено, что обнаружены производственные дефекты лонжеронов на самолетах этого типа в

модификациях от А до D. Они привели к разрушению самолетов на перегрузках 7g при выполнении пилотажа. Из 441 машины 259 признаны ограниченно годными, и их судьба будет решена в ближайшие четыре недели. На остальных выполнение ремонтных работ невозможно. Только к 182 ударным истребителям F-15E Strike Eagle не имелось претензий.

В результате в конце прошлого года командование американских ВВС для выполнения задач ПВО поставило на дежурство истребитель F-22 Raptor. В последних числах декабря американские малозаметные самолеты встретили и выполнили сопровождение российских Ту-95МС. Как говорят военные, встреча прошла в штатном режиме.

В ушедшем году разрекламированная новинка тоже преподнесла неприятные сюрпризы Пентагону. При перелете из США в Японию компьютерные программы F-22, образно говоря, сошли с ума и не смогли преодолеть меридиан смены дат.

Позже объявлялось об обнаружении ржавчины в обшивке самолетов, которую решено устранить при выполнении регламентных работ. Однако картина боеготовности американских ВВС не столь удручающая, как ее стараются представить пентагоновские генералы. При всех своих технических "шероховатостях" F-22 — машина пятого поколения. Около 100 этих истребителей в настоящее время уже стоит на вооружении ВВС США. Вышли на финишную прямую работы по созданию другого самолета пятого поколения — F-35. Военные других стран таких истребителей не имеют. К тому же в прошлом году решалась судьба авиационных военных программ. Конгресс США запланировал к снятию с вооружения к 2010 году основной части F-15 и оснащению военной авиации 183 истребителями F-22 Raptor. Именно тогда генерал Джон Корли продемонстрировал свою любовь к F-22 и делал заявления, что американским ВВС этих машин нужно желательнее побольше и как можно быстрее. Так может, американское командование намеренно демонстрирует слабость своих ВВС или, точнее, создают такую иллюзию? По всей видимости, оно решило в полной мере воспользоваться теорией Сунь-цзы: ввести в заблуждение своих вероятных противников, а заодно в очередной раз прилупить американского обывателя. Представители ВВС США заявили: "Для того чтобы противостоять быстрому наращиванию возможностей ПВО и появлению новых истребителей в России и Китае", необходимо закупить не менее 381 истребителя F-22 и ускорить их производство с 20 до 32 машин ежегодно. При реализации этого плана, по оценке экспертов, налицо увеличение мощи американских ВВС, ни о какой их слабости не может идти речи. К тому же устранить выявленные на F-15 дефекты фирма Boeing может при минимальных финансовых затратах. В результате истребители еще не один год послужат американским военным, находясь на вооружении национальной гвардии США.

ВВС ОТДАЮТ ПРИОРИТЕТ КАЧЕСТВУ

Российские военные решили прежде всего учесть опыт американских коллег, так неожиданно столкнувшихся с проблемами исправности авиатехники. Главком Военно-воздушных сил России генерал-полковник Александр Зелин определяющим считает качество авиационной техники и вооружения, а не форму соб-

ственности предприятий, на которых они были разработаны и произведены.

"Необходимо в самые кратчайшие сроки создать и довести до серийного производства столь необходимые ВВС новые современные двигатели и конкурентоспособные военные самолеты, а на каких заводах и в каких КБ это будет осуществлено — государственных или с участием бизнеса — для армии не имеет никакого значения, все они наши, российские. Важны результат и решение задач в обеспечении безопасности страны", — заявил главком.

По его мнению, все в конечном счете зависит от научного потенциала, технологических возможностей предприятия, а также от отношения людей к делу. "Можно привести десятки примеров, когда и государственные, и частные предприятия блестяще выполняют гособоронзаказ", — заявил главком ВВС.

При этом он отметил, что разработкой и производством боевых самолетов и вертолетов, авиационных двигателей и вооружения сегодня занимаются предприятия самой разной формы собственности. "Двигатель для истребителя пятого поколения, например, разрабатывают полностью государственное ММПП "Салют" и частно-государственное НПО "Сатурн". Каждое из них представит на конкурс свой вариант двигателя. Чей проект окажется лучшим, тот и будет определен головным разработчиком", — сказал генерал-полковник А. Зелин. С другой стороны, России необходима единая система воздушно-космической обороны с интеграцией в ней всех сил и средств ВВС, ПВО и Ракетно-космической обороны.

По его оценке, "в строительстве вооруженных сил ведущих государств мира сформировалась устойчивая тенденция на развитие средств воздушно-космического нападения". Выступая на научной конференции в Академии военных наук, главком ВВС выразил мнение, что в настоящее время воздушно-космическая система обороны России находится в критическом состоянии. Вот почему необходимо уделить особое внимание устранению имеющегося нашего авиационно-технического отставания от американских коллег. Отечественные компании в своей работе по выполнению контрактов стараются учесть все пожелания военных России и соответствовать мировым требованиям.

САМОЛЕТЫ НА ПОТОК

АХК "Сухой" для обеспечения успешного выполнения ГПВ реализует масштабную программу модернизации и технического перевооружения своих предприятий. На НАПО им. Чкалова в 2007 г. выполнена реконструкция цеха окончательной сборки. Впервые в России организована поточная сборка самолетов. В процессе проведения работ самолет перемещается по зонам, на которые разделена производственная площадь цеха. Установленное новейшее оборудование позволило максимально автоматизировать процесс сборки. Теперь здесь одновременно можно собирать до 20 машин, а ремонт самолетов будет проходить в два раза быстрее.

В 2008–2009 годах планируется закупка 43 высокопроизводительных обрабатывающих центров на общую сумму порядка 50 миллионов евро. Все это позволит предприятию выйти на качественно новый уровень создания современной авиатехники.

"СУ"ХИЕ ИТОГИ ГОДА

Российский авиапром в настоящее время активно участвует в реализации Государственной программы вооружения на 2007–2015 гг. (ГПВ). Одним из лидеров считается АХК "Сухой". Компания выполнила план по поставке запасных частей и агрегатов для производимой для Министерства обороны РФ авиационной техники. Для летных учебных центров были изготовлены новые учебные классы и тренажеры.

Компания начала наземные испытания многофункционального истребителя Су-35, в ходе которых будут отработаны самолетная система, двигатели, навигационный комплекс и система управления. К летным испытаниям планируется приступить в конце I квартала 2008 года.

Для глубокой модернизации самолета использованы технологии пятого поколения. Отличительными особенностями машины станут сниженная радиолокационная заметность, новый комплекс авионики. Основу "интеллекта" истребителя составят информационно-управляющая система, интегрирующая системы бортового оборудования, новая РЛС с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей при большой дальности их обнаружения, новые двигатели с повышенной тягой и поворотным вектором тяги. Все это, по замыслу конструкторов, позволит обеспечить характеристики, дающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Серийное производство Су-35 фирма планирует начать в конце 2010 года.

В начале декабря прошлого года два модернизированных Су-24М2 совершили перелет из Новосибирского авиационного промышленного объединения им. В. П. Чкалова (НАПО им. Чкалова) в Липецкий центр боевого применения, где проводится переобучение летного состава российских ВВС. В дальнейшем еще четыре фронтовых бомбардировщика Су-24М2 совершили перелет из НАПО на Дальний Восток к месту своего постоянного базирования в одном из дислоцированных здесь авиаполков. На этом предприятии

также ведется сборка новейших истребителей-бомбардировщиков Су-34.

План по оборонзаказу выполнило и Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина (КнААПО им. Гагарина). Здесь ведутся работы по производству, модернизации и ремонту истребителей Су-27СМ.

КнААПО им. Гагарина и НАПО им. Чкалова участвуют в реализации проекта ПАК ФА. Они приступили к изготовлению первых опытных образцов перспективного истребителя по технической документации, полученной из ОКБ Сухого. По оценке специалистов, к началу летных испытаний, которые могут начаться в 2009 г., машинам предстоит пройти все необходимые этапы, связанные с подготовкой. Серийное производство самолета планируется начать к 2015 г.

Высокую боевую эффективность истребителя пятого поколения будут обеспечивать его летно-технические характеристики и возможность применять высокоточное оружие. На нем будут установлены самые современные двигатели, самолетное и бортовое радиоэлектронное оборудование. Все это позволит эффективно решать боевые задачи в условиях активного противодействия противника.

Проект российского ПАК ФА заинтересовал Индию. В соответствии с межправительственным соглашением о совместной разработке и производстве истребителя пятого поколения проведены заседания российско-индийской рабочей группы. На них обсуждены вопросы, связанные с реализацией проекта, распределением обязанностей между сторонами, сроками выполнения работ и их финансированием по реализации совместного проекта, а также технические требования, которые индийские ВВС предъявляют к самолету. Непосредственными исполнителями определены АХК "Сухой" и крупнейшая индийская авиационная корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL).

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета «Красная звезда»
29.01.08*

ЗАДАНИЕ НА ВЫРОСТ

Объем поставок российского вооружения и военной техники по результатам 2007 г. вновь оказался рекордным.

Как заявил генеральный директор госкорпорации "Ростехнологии" Сергей Чемезов, только по линии "Рособоронэкспорта" в прошлом году было продано оружия на сумму 6,1 млрд долларов. Общий объем отечественного военного экспорта за прошлый год превысит 7 млрд долларов — точная сумма (а по данным некоторых СМИ, она составляет 7,5 млрд) должна быть обнародована в ходе ближайшего заседания Военно-промышленной комиссии. Напомним, что доходы России от экспортных поставок вооружения в 2006 г. составили 6,46 млрд долларов. В минувшем году основную прибыль принесли поставки авиационной техники, прежде всего многофункциональных истребителей семейства Су-30. В целом по результатам прошлого года более 80 % выручки ОАК получила за счет экспор-

та самолетов марки "Су". Партнерам России на ВТС в минувшем году были отправлены около 50 самолетов семейства Су-30. В частности, 18 истребителей Су-30МКИ — в Индию (поставлены по схеме trade-in взамен истребителей Су-30К, переданных Индии в 1997–1999 гг.), 4 Су-30МКА — в Алжир, 6 Су-30МКМ — в Малайзию и 12 Су-30МК2 — в Венесуэлу. Также некоторое количество самолетоккомплектов Су-30МКИ иркутский авиазавод отправил на предприятие HAL в Насике, где ведется лицензионная сборка этих машин. При выполнении этих заказов наибольшая нагрузка легла как раз на иркутский завод: он "обслуживает" Индию, Алжир и Малайзию. Контракт с Венесуэлой реализует Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Ю. А. Гагарина.

В 2008 г. должна начаться реализация контракта на лицензионную сборку дополнительной партии из 40 истребителей Су-30МКИ стоимостью более 1,5 млрд долларов. По словам президента НПК "Иркут" Олега

Демченко, 20 Су-30МКИ будут поставлены в Индию уже облетанными, 15 — полностью собранными, но не облетанными, а остальные 5 машин, как заявил Олег Демченко агентству "Интерфакс", будут поставлены "по второй фазе".

В Малайзию в 2008 г. иркутскому заводу предстоит отправить оставшиеся 12 самолетов, причем первая партия из четырех Су-30МКМ должна быть передана заказчику до конца января. Общая стоимость малайзийского контракта на 18 Су-30МКМ, подписанного в 2003 г., составляет 900 тысяч долларов. Продолжатся также поставки в Алжир — эта страна в текущем году должна получить 10 Су-30МКА. В целом, по словам президента НПК "Иркут", для выполнения всех контрактных обязательств, а в портфеле заказов корпорации летом прошлого года числились 242 самолета семейства Су-30, предприятие до 2012 г. должно выпустить по 30–35 истребителей в год. В советские времена иркутский завод изготавливал ежегодно по 26 истребителей-перехватчиков Су-27.

Важными для "Иркута" являются также заказы на учебно-боевой самолет Як-130. В 2008 г. Алжиру должны быть переданы 6 машин этого типа, а остальные 9 — в 2009 г. В целом по линии "Рособоронэкспорта" твердые заявки от ряда стран поступили на 82 самолета Як-130. Еще одно предприятие, входящее в НПК "Иркут", ТАНТК им. Бериева, планирует в 2008 г. передать заказчику — ВВС Индии — самолет дальнего радиолокационного обнаружения А-50ЭИ. 29 ноября 2007 г. А-50ЭИ совершил свой первый полет, а 20 декабря эта машина — первая из трех заказанных Индией — перелетела из Таганрога в Израиль для проведения дальнейших работ по установке и испытанию радиоэлектронного комплекса. Планируется, что в текущем году самолет будет передан индийской стороне, а работы по строительству двух остальных машин продолжатся.

КНААПО в 2008 г., помимо изготовления оставшихся восьми самолетов Су-30МК2 для Венесуэлы, должно начать выполнение контракта с Индонезией. Напомним, что в ходе салона МАКС-2007 был подписан протокол о вступлении в действие контракта на поставку Индонезии трех самолетов Су-27СКМ и трех Су-30МК2. Стоимость этого соглашения составляет 330 млн долларов. До конца 2008 года заказчику должны быть переданы 3 Су-30МК2, в 2009 г. — два Су-27СКМ, а "крайний" одноместный самолет — в 2010 г.

В отличие от Су-30МКА поставки истребителей марки "МиГ" в Алжир пока приостановлены. В соответствии с достигнутыми в 2006 г. договоренностями эта страна должна была получить 28 одноместных МиГ-29СМТ и 6 двухместных МиГ-29УБ. Предполагался также опцион еще на 20 самолетов. Однако после передачи заказчику первой партии этих машин в 2006 г. Алжир выдвинул ряд необоснованных технических претензий к полученным самолетам. В результате поставки "мигов" прекратились и не возобновлены до сих пор. По мнению наблюдателей, это может быть связано с возросшей активностью Франции на алжирском рынке вооружений. В частности, сообщалось, что Алжир рассматривает возможность закупки французских легких истребителей Rafale вместо российских "мигов". Представляется все-таки, что такое решение вряд ли возможно. Можно предположить, что Алжир откажется от опциона и в рамках диверсификации поставщиков вооружения закупит партию истребителей Rafale. Возможно также, что выдвинутые претензии к качеству поставленных МиГ-29СМТ/УБ, которые

российская сторона оценивает как надуманные, будут использованы как аргумент в пользу снижения стоимости самолетов. Во всяком случае, другой российский партнер по ВТС, Индия, в последнее время стал применять этот прием. Можно вспомнить, например, недавний скандал, связанный с отказом индийских военных принимать модернизированные в России противолодочные самолеты Ил-38SD. По мнению наблюдателей, это могло быть связано с тем, что в Дели решили добиться пересмотра контракта на модернизацию Ил-38SD с целью уменьшения его стоимости, составляющей 150 млн долларов.

Что касается представителей нового унифицированного семейства истребителей "МиГ" — МиГ-29К/КУБ, то программа их производства развивается вполне успешно. Напомним, что в рамках российско-индийского контракта стоимостью около 1,5 млрд долларов на строительство и передачу Индии авианосца, создаваемого на базе авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", индийским ВМС будет поставлено 16 палубных истребителей — 12 одноместных 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.

Торжественная церемония передачи первых машин этого типа заказчику ожидается в ближайшее время. Серийное производство "корабелок" ведется на базовом заводе РСК "МиГ" в Москве — здесь изготавливается фюзеляж, на Нижегородском авиастроительном заводе "Сокол", где производят носовую секцию самолета, и в Луховицком авиационном производственно-испытательном комплексе РСК "МиГ", где осуществляется финальная сборка машин.

В целом, учитывая работу по модернизации ранее выпущенных МиГ-29, портфель заказов РСК "МиГ" к концу 2007 г. составлял более 4 млрд долларов. Как заявил в ходе аэрокосмического салона Le Bourget-2007 заместитель генерального директора — генерального конструктора РСК "МиГ" Владимир Выпряхкин, всего до 2020 г. корпорация планирует поставить зарубежным партнерам до 350 истребителей МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2, МиГ-35 и заработать на этом 10–12 млрд долларов. Рынок работ по модернизации МиГ-29 он оценил в 7–8 млрд долларов. Переговоры по проведению модернизации истребителей МиГ-29 ведутся с Польшей, Болгарией, Венгрией, с рядом стран Ближнего Востока, Северной Африки, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии. В последнее время большой интерес к модернизации "мигов" проявляют также государства СНГ: Казахстан, Украина, Узбекистан, Туркменистан и Белоруссия. В ходе салона МАКС-2007 был подписан контракт на модернизацию десяти перехватчиков МиГ-31 ВВС Казахстана. В 2008 г. планируется отремонтировать и модернизировать еще 10 казахстанских МиГ-31.

По предварительной оценке, в 2008 г. заказчикам будет передано не менее полусотни отечественных боевых самолетов. А это значит, что общий объем доходов от экспорта российского оружия, по всей видимости, не опустится ниже той планки, которая была достигнута в минувшем 2007-м.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
30.01.08*

ДМИТРИЙ МЕДВЕДЕВ ЗАПУСТИЛ ИЛ-96-400Т В СЕРИЮ

**Первый заместитель председателя
Правительства РФ Дмитрий
Медведев в четверг посетил
Воронежское акционерное
самолетостроительное общество
(ВАСО).**

Если ранее высокопоставленные чиновники приезжали на предприятие, чтобы обсуждать пути вывода отрасли из кризисного состояния, то Дмитрий Анатольевич привез авиастроителям подарок: сертификат на производство дальнемагистрального транспортно-пассажирского самолета Ил-96-400Т, а беседу вел уже не о спасении, а о развитии авиационной промышленности. Программа визита была краткой, но насыщенной: первому вице-премьеру продемонстрировали новый самолет, находящийся в сборочном цехе, а неподалеку была развернута импровизированная экспозиция комплектующих, которые воронежские авиастроители делают по заказам компании "Гражданские самолеты Сухого", а также западноевропейского авиагиганта Airbus. И самолет, и детали, судя по всему, Д. Медведеву понравились, поэтому большая часть его вопросов была посвящена возможности расширения их производства.

Как рассказал генеральный директор ВАСО Михаил Шушпанов, планами на ближайшие несколько лет предусматривается утроение объема годового производства. В первую очередь — за счет наращивания темпов выпуска широкофюзеляжных Ил-96 и запуска линии сборки регионального лайнера Ан-148. Уже сегодня портфель заказов на ильюшинскую машину насчитывает 12 лайнеров (пять "грузовиков" — для авиакомпании "Атлант-Союз", еще шесть — для "Аэрофлот-Карго" и один в пассажирской версии — для Управления делами Президента). Еще больше спрос на Ан-148 — лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." профинансировала строительство на предприятии 34 самолетов.

Что касается производства компонентов, то ВАСО освоило выпуск изделий из композиционных материалов и уже начало серийное производство комплектующих для самолетов Sukhoi SuperJet и Ан-148. "Это опытные детали или вы уже приступили к серийному производству?" — поинтересовался Д. Медведев. "Детали в производстве освоены, идут поставки на серийные самолеты", — ответил президент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Алексей Федоров. "Мы уже изготовили и поставили "Сухому" шесть комплектов деталей", — дополнил М. Шушпанов. Причем детали Ан-148 и SuperJet 100, представленные в экспозиции, в основном изготовлены из композиционных материалов, со сравнительно небольшими "вкраплениями" металла (в частности, из металла изготавливаются узлы навески). "Здесь то же самое", — сказал М. Шушпанов на вопрос, отличаются ли принципиально детали для Ан-148 от деталей для SuperJet 100.

Также на экспозиции была представлена продукция, которую ВАСО по кооперации изготавливает

для других авиационных компаний: детали для самолетов семейства А320 и А380 европейского концерна Airbus, а также для Ан-148 разработки АНТК им. О. К. Антонова и для Sukhoi SuperJet 100, проект которого ведется под управлением ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Самым крупным экспонатом является пилон для навески двигателя CFM56 для авиалайнера семейства А320. Другие детали для А320 и А380 сравнительно небольшие, весом до нескольких килограммов.

Первый вице-премьер в тот же день покинул Воронеж, оставив смутное чувство недосказанности. С одной стороны, высокопоставленный чиновник дал старт серийному выпуску нового самолета. С другой стороны, министр промышленности и энергетики Виктор Христенко в интервью газете "Коммерсантъ", по сути, высказал сомнение, что производство широкофюзеляжных самолетов в России сохранится. Наши авиастроители смело ввязались в бой с мировыми лидерами в сегменте региональных самолетов, готовятся конкурировать в нише среднемагистральных машин.

А вот дальнемагистральные лайнеры готовы уступить без боя. Притом, что для обеспечения территориальной целостности страны лайнеры, способные пролететь от Москвы и Санкт-Петербурга до Хабаровска, нужны ничуть не меньше, чем рассчитанные в первую очередь на международную экспансию SuperJet. Конечно, заказ на всего лишь дюжину "Илов" не поражает воображение — ведь главная надежда нашего авиапрома уже располагает более чем 70 заказами. Также очевидно, что Ил-96-400 не сможет конкурировать по эффективности с новейшими Boeing 787. Но ведь без высокой мечты не бывает высокого результата!

И вот несколько доводов в пользу сохранения компетенций в этом сегменте. Во-первых, Россия до сих пор сохраняет производственную базу для выпуска широкофюзеляжных лайнеров. Более того, то же самое воронежское предприятие нуждается в "большой" машине, так как исключительно лишь выпуск самолетов регионального класса, а также комплектующих для других программ не позволяет эффективно использовать мощности. Утрата компетенций в этой области обернется не только тем, что через некоторое время российский президент должен будет пересечь на "иномарку", но и тем, что мы не сможем создать в интересах Вооруженных сил самолеты специализированного назначения (летающие командные пункты, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения, заправщики и т. д.)

Во-вторых, на фоне зарубежных самолетов нового поколения Boeing 787 и Airbus A350 стоимостью \$150–200 млн отчетливо виден пробел в машине, имеющей дальность полета не 12–18 тыс. км, а вдвое-втрое меньше. В-третьих, конкурентоспособность российских самолетов в любом сегменте будет определяться не числом существующих конкурентов с громкими именами, а теми ноу-хау и технологиями, которые мы сможем создать и освоить. И если нам будет чем

наполнить проект среднемагистрального лайнера, то следующий шаг станет возможен и логичен. Более того, уже сегодня оправдано начало работ по привязке к большому "Илу" самарского двигателя НК-93 — новый самолет может оказаться уникальным на мировом рынке продуктом по соотношению "цена — характеристики".

Наконец, если перейти от общих рассуждений к конкретике, то заявления о возможном сворачивании присутствия в сегменте дальнемагистральных лайнеров вредят переговорам с потенциальными заказчиками Ил-96-400. Авиакомпании рассчитывают эксплуатировать серийную технику, растражированную в достаточном количестве. Обладание же уникальными машинами, ставшими "лебединой песней российского (советского) авиапрома" и его тупиковой ветвью, вряд ли является отличной перспективой и для российского "Аэрофлота", и для далекой Air Zimbabwe.

Но ненадолго вернемся в Воронеж, к беседе Д. Медведева с авиастроителями. "Благодаря созданию ОАК стали возможными настолько большие планы по развитию авиационного производства, что существующих мощностей не хватает" — заявил А. Федоров. Его поддержал М. Шушпанов: "Есть программа развития авиационного производства, которая предполагает задействовать больше предприятий в российских городах". На это гость ответил, что удовлетворен такой постановкой вопроса, основанной на долгосрочном планировании. "Значит, все у вас должно получиться", — завершил разговор первый вице-премьер.

*Владимир КАРНОЗОВ,
Александр ПРОХОПОВ*

*источник: AVIAPORT.RU
24.01.08*

МИРОВОЙ АВИАПРОМ ПОПАЛ В ТУРБУЛЕНТНОСТЬ

Из-за проблем, возникших у Boeing и Airbus с подрядчиками, западные авиагиганты вынуждены корректировать свои производственные программы, откладывая вывод на рынок новых моделей. Это на руку небольшим производителям реактивных самолетов, которые могут попытаться нарушить европейско-американскую дуополию.

За три недели января сразу две крупнейшие западные авиастроительные корпорации — Boeing и Airbus — объявили о существенной корректировке планов поставок новых моделей авиалайнеров своим заказчикам. Так, президент Boeing Commercial Airplanes Group Скотт Карсон официально предупредил руководителей авиакомпаний о том, что первый полет нового самолета Boeing 787 Dreamliner откладывается до конца второго квартала нынешнего года. Это означает, что стартовый покупатель модели, All Nippon Airways, заказавший более 70 этих лайнеров, начнет получать их не ранее января 2009 года. Это уже третий сдвиг сроков поставок нового самолета авиакомпаниям. "Мы разочарованы изменением графика и глубоко сожалеем о том влиянии, которое задержки окажут на наших клиентов, — заявил журналистам глава Boeing Джим Макнирни. — Наша компания сделает все возможное для минимизации последствий". А главный конкурент американского авиагиганта, концерн Airbus, передав в эксплуатацию Singapore Airlines второй авиалайнер-супергигант A380 почти с годовой отсрочкой, сократил план выпуска этих самолетов в нынешнем году вдвое — с 25 до 13 машин. Поставки транспортных самолетов A400M европейские авиастроители и вовсе перенесли с 2008-го на 2010 год. При этом до сих пор неясной остается судьба еще одного нового проекта Airbus — самолета A350. Этот прямой конкурент американского Boeing 787 по первоначальным планам должен был появиться как раз в нынешнем году, но пока

точно не известен даже его технический облик. На встрече с персоналом компании глава Airbus Томас Эндерс сказал лишь, что "пришло время формировать долгосрочные партнерские отношения с поставщиками первого уровня для программы A350 XWB, которые смогут разделить с концерном объем работ, инвестиции и риски". Так что появления на свет A350 можно ожидать не ранее 2013 года.

Но вот что удивительно: несмотря на непрекращающиеся корректировки сроков испытаний и поставок новых самолетов, Boeing и Airbus в прошлом году продемонстрировали поистине фантастические результаты своей операционной деятельности. Так, американский авиагигант отraportовал о получении 1413 твердых заказов на общую сумму более 150 млрд долларов. "Это самый урожайный год за всю историю нашей корпорации. Мы очень благодарны нашим заказчикам", — заявил г-н Карсон. Наибольшим спросом у клиентов Boeing пользовались самолеты Boeing 737 и Boeing 787 Dreamliner. "Лайнер мечты" даже установил своеобразный рекорд, став самым быстро продаваемым самолетом за всю историю авиации: с момента запуска программы в 2004 году на него получено уже 817 твердых заказов. А портфель заказов Airbus пополнился на 1341 твердый контракт — рекордную величину за всю 38-летнюю историю европейского авиаконцерна. Всего же европейским авиастроителям теперь необходимо построить почти 3,5 тыс. самолетов, на производство которых потребуются около шести лет. "Это огромные цифры, год был просто умопомрачительным. Теперь возникает вопрос, как нам управиться со всеми этими заказами", — говорит Томас Эндерс. Впрочем, уже сейчас можно сказать, что сделать это будет непросто. В условиях высококонкурентного глобального рынка и Boeing, и Airbus, равно как и все остальные мировые авиапроизводители, вынуждены искать для своих самолетов наиболее выгодные технологические решения по всему миру, что увеличивает зависимость производства от качества и равномерности поставок.

БЕЗ БОЛТОВ

Трехсотместный "Лайнер мечты", призванный обеспечить Boeing безоговорочное лидерство на рынке дальнемагистральных пассажирских перевозок, испытал первые трудности еще на этапе проектирования. Во-первых, самолет оказался заметно тяжелее, чем планировалось (более 250 тонн против 244), а во-вторых, существенно дороже. Первоначально Boeing намеревался потратить на всю программу создания Dreamliner немногим более 7 млрд долларов, но в итоге потратил почти 10 млрд. И все-таки игра стоила свеч. Американская корпорация, показавшая общественности уже готовый Boeing 787 Dreamliner в июле прошлого года, перешла на качественно иной технологический уровень. Новый широкофюзеляжный самолет, состоящий ровно наполовину из композитных материалов (сверхпрочных углепластиков), произвел настоящую революцию в мировом авиастроении. "По своей значимости это событие можно сравнить лишь с переходом от дерева и железа к использованию алюминия в авиационной отрасли сорок лет назад", — заявил глава ВСМПО-Ависма Владислав Тетюхин. Но именно широкое применение композитов в конструкции самолета стало одной из причин, заставивших Boeing отложить первый полет и поставки новых авиалайнеров. Бывший старший инженер исследовательского подразделения компании Phantom Works, входящей в корпорацию Boeing, Винс Велдон заявил через местные СМИ, что Dreamliner небезопасен для пассажиров. По его словам, при аварийной посадке пассажиры обычного самолета с традиционным фюзеляжем с большей долей вероятности выживут, в то время как пластик Boeing 787 не выдержит экстремальных условий: фюзеляж развалится и легко загорится, а выделившиеся токсичные вещества создадут дополнительную угрозу. В результате руководству Boeing ничего не оставалось делать, как отправить самолет проходить дополнительные тесты на живучесть.

Не успели сотрудники Boeing решить эту проблему, как обнаружилась новая. По словам Джима Макнирни, неожиданно выяснилось, что корпорация испытывает острый дефицит алюминиевых и титановых болтов, так как поставщики недооценили растущий спрос. Более того, оказалось, что на недостаток деталей для Boeing 787 рабочие жаловались несколько месяцев подряд, но проблема так и не была решена полностью. В то же время руководство концерна Alcoa, который является главным поставщиком болтов для самолетов Boeing, заявило, что давно прилагает все усилия для нормализации работ. По словам представителя Alcoa Кевина Лоури, его компания вместе с Boeing ищет выход из ситуации, чтобы обеспечить авиастроителей тем количеством деталей, которое необходимо для выпуска Dreamliner, увеличивая при этом поставки каждый день. Сейчас для завершения комплектации первого экземпляра самолета не хватает всего нескольких десятков деталей (из нескольких десятков тысяч, составляющих эту машину). Скотт Карсон уже пообещал, что в ближайшую неделю все детали будут доставлены на завод в Сизтле, где организована окончательная сборка самолета. "Базовый дизайн и технологии Dreamliner остаются неизменными", — сказал г-н Карсон. — Тем не менее мы сталкиваемся с проблемами начального этапа как

на нашем заводе, так и в нашей глобальной сети поставщиков".

Управляющий директор Arran Aerospace Дуг Маквити уверен, что если бы Boeing лучше контролировал своих смежников, то производственных проблем можно было бы избежать. "При работе над Dreamliner Boeing применил новую схему сборки самолета", — говорит г-н Маквити. Основные компоненты производят подрядчики по всему миру, после чего их, как конструктор, собирают на заводе компании в Сизтле. По мнению Маквити, это позволяет разделить риски от проекта с поставщиками, но в то же время снижает степень контроля над ними.

Но самым неприятным сюрпризом для руководства Boeing стало заявление Федеральной авиационной администрации США (FAA), в котором чиновники выразили обеспокоенность слабой защитой компьютерной системы Dreamliner от хакеров. Впрочем, авиастроители надеются, что дополнительных трудностей удастся избежать. "Мы достигли соглашения с FAA по анализу документации и демонстрационному испытанию компьютерной системы авиалайнера", — говорится в заявлении Boeing. Но если эти испытания американские авиационные власти не удовлетворят, потери концерна в нынешнем году, по расчетам Маквити, могут составить около 3 млрд долларов. "Досада — вот первое слово, которое приходит на ум, — говорит аналитик Jefferies & Co Говард Рубел. — Инженеры Boeing внедрили много эффективных решений, но программа оказалась сложнее, чем они ожидали". На самом деле главная проблема Boeing отнюдь не в широкомасштабном внедрении революционных инноваций, а в неспособности топ-менеджмента компании адекватно быстро реагировать на стремительное изменение спроса со стороны авиакомпаний. В середине 90-х, после слияния с McDonnell Douglas, Boeing, объединив производственные мощности, получил возможность выпускать более 60 самолетов в месяц. И мог бы расширяться и дальше — благо портфель заказов корпорации рос как на дрожжах. Но вместо того, чтобы строить новые заводы, руководители компании начали вводить сверхурочные часы для рабочих, что вызвало недовольство профсоюзов и забастовки. Тем не менее компания все равно не успевала в срок производить свои самолеты. Более того, в момент спада в аэрокосмической индустрии руководители Boeing, не колеблясь, пошли на увольнение почти 40 тыс. своих сотрудников, закрыв при этом несколько авиазаводов, чтобы сохранить рентабельность на прежнем уровне. В результате сейчас производственные мощности Boeing примерно в полтора раза меньше, чем были еще десять лет назад. И наращивать их в корпорации не собираются. Руководителей Boeing такая ситуация вполне устраивает. И понятно, почему: очередь за самолетами постоянно увеличивается, цены растут, рентабельность повышается. В условиях жесткой конкурентной борьбы такая модель бизнеса не просуществовала бы и года, но на дуопольном рынке она не только доказала свою эффективность, но и стала примером для других корпораций, в частности двигателестроительных. Тем более что второй глобальный игрок мировой аэрокосмической индустрии — Airbus — основы своей производственной политики практически полностью позаимствовал у американцев. За что, впрочем, и расплачивается до сих пор.

ТРОЙНАЯ ОШИБКА

Принято считать, что все сложности Airbus начались с реализации проекта A380, который должен стать основной моделью в производственной линейке широкофюзеляжных самолетов концерна и обеспечить европейцам монополию в сегменте авиалайнеров сверхбольшой вместимости (от 500 пассажиром). Действительно, этот самолет — едва ли не самый выстраданный продукт европейских авиастроителей. Из-за проблем с его производством своих постов лишились два руководителя Airbus и три президента EADS (материнской компании концерна). А задержки поставок лайнера составили почти два года, так как на этапе технических испытаний самолета была выявлена проблема электромагнитной несовместимости некоторых систем и подсистем A380. Сейчас, по словам Томаса Эндерса, система проводов на первых двадцати лайнерах этой модели будет монтироваться вручную. И только ближе к концу нынешнего года будут разработаны технологические и сборочные программы, которые позволят осуществлять сборку всех последующих лайнеров этой модели в нормальном промышленном режиме. Эта задержка обошлась авиаконцерну потерями как минимум 2 млрд долларов. Но, несмотря на резонанс, вызванный трудностями лайнера-супергиганта, на стабильность работы Airbus в целом эта проблема при других обстоятельствах не повлияла бы. Но именно в обстоятельствах и кроется корень системного кризиса, поразившего европейских авиастроителей. Дело в том, что параллельно с созданием A380 Airbus решил начать разработку еще двух новых самолетов — военно-транспортного A400M и пассажирского широкофюзеляжного A350. Boeing со своим Dreamliner фактически вынудил европейцев запустить конкурирующий проект A350, — говорит аналитик консалтинговой компании Airclaims Питер Моррис. — Но когда это произошло, рыночные условия уже не соответствовали тем планам, на которые Airbus опирался при разработке программ A350 и A380. Вместо ожидаемых 500 заявок, необходимых для безубыточного производства A350, европейский концерн получил лишь около 300 твердых контрактов на этот самолет, но тем не менее начал проект. При этом стоимость программы создания лайнера выросла в два раза — с 4 млрд до 8 млрд евро. Примерно то же самое произошло и с A380. Количество заказов не дотянуло и до двух сотен, а стоимость программы увеличилась с 7,5 млрд евро до 10,5 млрд. Иными словами, Airbus просто надорвался. Но и в этой ситуации концерн мог быстро поправить свои дела и даже получить операционную прибыль. Для этого необходимо было резко нарастить мощности по производству других ходовых лайнеров — A320 и A330/340. Однако вместо этого глава EADS Луи Галлуа и Томас Эндерс начали внедрять план реструктуризации компании Power8, который уже обошелся почти в миллиард долларов. В соответствии с этим планом концерн уволит 10,5 тыс. рабочих и продаст 6 из 16 своих заводов. Таким образом, производственные мощности компании сократятся почти на треть. "Это вынужденная мера, так как Airbus находится в смертельной опасности и медлить нельзя", — заявил г-н Эндерс. Ожидается, что проводимая реструктуризация позволит европейским авиастроителям до 2010 года сократить на 2–3 млрд евро расходы,

вызванные задержкой в поставках A380. О продаже своих германских заводов в Аугсбурге, Нодернхаме и Фареле Airbus уже договорился. Покупателем этих предприятий станет немецкая компания OHV, согласившаяся заплатить за них 600 млн евро. А французские заводы авиаконцерна в Меольте и Сен-Назере, скорее всего, приобретет компания Latécoere, выложив за них примерно 300 млн евро. По словам Луи Галлуа, продажа предприятий и организация сети партнеров позволит компании оптимизировать производственную составляющую Airbus и сфокусировать ресурсы на сборке самолетов. Однако некоторые наблюдатели этого оптимизма не разделяют. "Менеджмент должен заниматься не производством броских заголовков для СМИ, а решать текущие проблемы с расширением производства A380 и других самолетов", — заявил журналистам председатель производственного совета компании Лютьен Рюдигер. По словам г-на Рюдигера, план Power8 в любом случае необходимо корректировать, так как он принимался из расчета 1,35 доллара за евро, а сейчас это соотношение движется к отметке 1,45. Учитывая, что каждый цент падения доллара приносит Airbus убыток в размере 100 млн долларов, руководству концерна впору начинать разработку нового плана реструктуризации. Примерные контуры такого плана начали вырисовываться на прошлой неделе. Так, Томас Эндерс, находясь в США, заявил о намерении своей компании в самое ближайшее время организовать производство лайнеров A330 в Алабаме, а также вывести в долларовую зону большую часть производства основных компонентов европейских самолетов.

ШАНС ДЛЯ НОВИЧКОВ

Производственные трудности, навалившиеся на грандов мировой авиаиндустрии, выпускающих преимущественно магистральные пассажирские самолеты, дали шанс вырваться вперед небольшим авиастроительным компаниям, сделавшим ставку на выпуск среднемагистральных и региональных реактивных авиалайнеров. В этом сегменте помимо продукции двух очевидных лидеров — Embraer и Bombardier — существует огромное предложение реактивных самолетов предыдущего поколения, а также турбовинтовых ATR. Таким образом, на этом рынке нет дуополии и связанных с ней особенностей. Значит Embraer, Bombardier, а также новые игроки — "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и китайская корпорация AVIC I — заинтересованы прежде всего не в создании очередей за своей продукцией, а в выпуске новых моделей и быстром захвате рынка. При этом технологические возможности всех этих авиастроительных компаний позволяют им вторгнуться в нишу самолетов вместимостью до 100 пассажиров.

Старожилы отрасли — канадцы и бразильцы — в последнее время не баловали покупателей новинками (за последние два года они на двоих набрали 762 заказа), оставив новым игрокам — ГСС и AVIC I, которые в прошлом году провели выкатку новых моделей своих авиалайнеров, — определенную фору на отдельных рынках. Первой — в сентябре прошлого года — это сделала ГСС, показав свой новый Sukhoi SuperJet 100 (SSJ). Это первый продукт нашего гражданского авиапрома, отвечающий всем мировым

стандартам. Новый самолет был создан всего за шесть лет — рекордно короткий срок даже по меркам мирового авиастроения. По словам гендиректора ГСС Виктора Субботина, это стало возможным благодаря использованию уже обкатанных технологий управления большими авиационными программами, которые давно и успешно работают во всем мире. Благодаря тому что программа SSJ была реализована с нуля, удалось сформировать единое информационное пространство, в котором действуют все участники проекта: конструкторский центр, поставщики и заводы. Эта среда позволяет в режиме реального времени отслеживать в электронном макете все нестыковки и быстро их устранять.

Производство лайнера ведется в рамках уникальной для России международной кооперации. Так, авионику для SSJ делает французская Thales, вспомогательную силовую установку — Honeywell, шасси — Messier-Dowty, а внутренней отделкой, являющейся традиционно слабым местом отечественных лайнеров, занимается американская B/A Aerospacе. Для SuperJet 100 усилиями французских и российских предприятий впервые был создан новый двигатель — SaM146. Эта силовая установка не является модификацией силовой установки магистрального самолета, а представляет собой совершенно новый продукт, специально разработанный для регионального лайнера.

Инвестиции в реализацию всей программы составили около 1,5 млрд долларов. Значительная часть этих средств ушла на закупку нового оборудования на заводах в Комсомольске-на-Амуре и Новосибирске. На первом этапе "Сухой" будет производить по 10–12 самолетов в год, а к 2010 году оба предприятия должны выйти на проектную мощность и выпускать по 60–70 лайнеров ежегодно. Сейчас построено два первых лайнера SSJ 100, один из которых в январе 2007 года доставлен в ЦАГИ и сейчас проходит статические испытания.

В ноябре были завершены испытания планера, необходимые для первого вылета, сейчас самолет испытывается для достижения максимально возможного уровня безопасности. Тем не менее сроки первого полета нового лайнера, первоначально запланированного на конец прошлого года, ГСС пришлось немного скорректировать. Дело в том, что параллельно со статическими испытаниями должен был начаться и первый этап летных тестов двигателя SaM146 на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ, принадлежащей ФГУП "ЛИИ имени Громова". Но из-за кадровой чехарды на этом предприятии программу летных тестов двигателя пришлось увеличить примерно на два месяца.

Напомним, бывший директор ЛИИ Вадим Шальгин, уволенный руководством Роспрома "за однократное грубое нарушение трудовой дисциплины", через суд восстановился на работе. Но к этому времени Летно-исследовательским институтом руководил уже другой гендиректор — Евгений Горбунов. Так что сейчас в ЛИИ по сути действуют два гендиректора, в результате чего работа института фактически парализована. По словам гендиректора НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, "основная проблема проведения летных испытаний двигателя заключается в неспособности ЛИИ их обеспечить, инфраструктура института пока в полной мере к этому не готова".

И все же летные испытания в декабре прошлого года начались, причем ЛИИ осуществляет их первый этап, по окончании которого летающая лаборатория отправится в испытательный центр Snesta во Франции. Таким образом, сомнений в том, что SuperJet 100 в течение ближайших месяцев поднимется в воздух, сейчас уже ни у кого не осталось.

Несмотря на корректировку сроков, "Сухой" по-прежнему остается в пределах так называемой индустриальной нормы, когда между выкаткой лайнера и его первым полетом проходит примерно полгода. Тем более что декларируемые сроки — это всегда в первую очередь средство "мотивации" участников проекта, взаимоотношения с которыми составляют основную угрозу на этом этапе и осложняют жизнь даже грандам отрасли. Так что не исключено, что у ГСС и в дальнейшем возникнут аналогичные проблемы. Но никакой трагедии в этом нет.

Профессиональное сообщество спокойно относится к сложившейся ситуации — например, в рабочем режиме продолжается оформление сделки по покупке блокирующего пакета акций ГСС итальянской компанией Alenia. Причем Alenia не просто входит в капитал ГСС, но и уже создала с материнской компанией СП по продажам самолетов семейства SSJ 100 на развитых рынках и сервисному обслуживанию новых лайнеров по всему миру. Стоимость SuperJet 100 составляет около 30 млн долларов, что обеспечит ему хороший спрос на мировом рынке.

По словам гендиректора "Сухого" Михаила Погосяна, в ближайшие 20 лет будет продано около 800 новых SSJ на сумму не менее 22 млрд долларов. Сейчас у ГСС есть 73 твердых заказа на новый самолет, причем десять из них сделала итальянская компания ItAlj, но после первого полета, очевидно, их количество значительно возрастет. В России SSJ заменит сразу устаревший самолет Ту-134 и на некоторых маршрутах — Ту-154. Стартовый заказчик лайнера "Аэрофлот", готовясь к поступлению в парк новых самолетов, уже вывел из эксплуатации с января нынешнего года все Ту-134. Но если захват российского рынка SSJ фактически обеспечен, то на мировом рынке наш новый самолет неизбежно вступит в конкуренцию не только с Embraer и Bombardier, но и с китайским лайнером ARJ-21, который в декабре прошлого года показала корпорация AVIC I.

Впрочем, ARJ-21, в отличие от SSJ 100, нельзя назвать революционной разработкой. Этот самолет — практически точная копия узкофюзеляжного Boeing 717, снятого с производства несколько лет назад. Сейчас на ARJ-21 есть 71 заказ, причем только от китайских авиакомпаний. Первый полет ARJ-21 состоится в лучшем случае во второй половине нынешнего года, а значит, у SuperJet 100 есть серьезная фора. И если "Сухой" ее использует, то уже в скором времени сможет перейти к выпуску более вместительных самолетов и разрушить европейско-американскую дуополию.

Андрей ВИНЬКОВ

источник: журнал «Эксперт»
28.01.08

ИНТЕРВЬЮ

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

В 32 года Юрий Ласточкин встал во главе предприятия, которому многие эксперты пророчили скорую гибель. За 10 лет "Сатурн" превратился в одну из крупнейших компаний России, которая имеет все шансы вместе со страной уверенно занять свою нишу на мировом рынке газотурбинной техники XXI века.

Только за первые шесть месяцев 2007 года капитализация НПО "Сатурн" выросла на 120 млн долларов и почти достигла отметки в полмиллиарда долларов. А уже в будущем году в небо поднимется первый региональный самолет Sukhoi SuperJet 100, на котором будет установлен двигатель нового поколения, созданный совместно с французскими партнерами компанией НПО "Сатурн".

- Юрий Васильевич, можно ли сказать, что Вы планомерно занимались выстраиванием своей карьеры или вы "карьерист поневоле", если можно так выразиться?

- Можно было бы сказать, что я карьерист, но последние 10 лет я проработал на одном месте и в одной должности. Я каждый раз встречаюсь с молодыми сотрудниками и призываю их делать карьеру. Это нормальное желание каждого человека. Не обязательно для этого становиться директором или начальником: можно стать квалифицированным конструктором, квалифицированным технологом, получить совершенно уникальную компетенцию, зарплату, признание... У нас сегодня огромный дефицит квалифицированных компетентных людей в любой сфере деятельности. А в целом это нормально, если человек делает карьеру.

- Что Вам пришлось поменять в себе, когда Вы встали во главе одного из крупнейших российских предприятий?

- Практически все. Нужно было переработать огромное количество информации, выработать привычку ежедневно принимать большое количество решений. Естественно, были и ошибки, их не надо стесняться. За мое обучение компания заплатила про-

сто гигантскую цену. Нужно было менять способы общения с людьми. Чтобы управлять такой компанией, необходимо быть собранным, жестким человеком, потому что иначе масштабы компании, масштабы проблем компании просто раздавят любого, кто начнет сомневаться, заниматься самокопанием. Нужно много общаться с людьми, потратить усилия на выбор и формирование команды со сверхкомпетентностью в конкретных областях знаний. Нужно научиться по-другому относиться ко времени, потому что его практически не остается. Естественно, это было непросто. Сейчас, спустя много лет, рассуждать об этом уже легко, а тогда все давалось непросто. Я обыкновенный человек, и мне пришлось поменять большую часть себя.

- Последние 10 лет "Сатурн" демонстрирует пример грамотной стратегии, правильного выбора приоритетов и партнеров. Как можно обозначить задачи, которые Вы поставили перед предприятием, заняв пост генерального директора?

- Когда я встал во главе компании, а это было 10 лет назад, первое, что потребовалось, — выработать стратегию развития предприятия. На это ушло несколько лет. Ведь новый двигатель разрабатывается 5–10 лет, выпускается 30–50 лет, и от принятых решений зависит судьба работы компании на десятилетия. Мы провели исследование рынков авиационных двигателей и газовых турбин. И, в конечном итоге, приняли очень важное решение: отказались от непрофильных задач, которые ставились ранее, и начали развивать основную специализацию: разработку и производство авиационных двигателей, производство газовых турбин.

- Сегодня НПО "Сатурн" успешно реализует совместный с французской корпорацией Snecma проект создания двигателя SaM146 для установки на региональном самолете Sukhoi SuperJet 100. Это первый для России пример международного сотрудничества в этой отрасли?

- Да, это первый и пока единственный проект такого рода. Затраты составят больше, чем полмиллиарда долларов. Но это даст гарантированно очень высокий объем рынка, это продажа нескольких тысяч

двигателей, это проект, рассчитанный на 25–30 лет.

Мы объединили усилия с французскими партнерами, чтобы проект получился удачным с технической точки зрения, при этом он должен быть конкурентоспособен по цене. Наша задача — создать двигатель с очень высокими характеристиками, соответствующими международным нормам по шуму, по эмиссии, по расходу топлива. При этом необходимо сделать так, чтобы двигатель был дешевле в изготовлении, дешевле в эксплуатации, чтобы снизить эксплуатационные затраты той компании, которая покупает его в составе самолета. Только тогда наш двигатель может быть техническим бестселлером на рынке. Таковы наши сверхзадачи. Естественно, проекты такого рода в России еще никогда не реализовывались, это будет первый двигатель, который получит сертификаты американского и европейского образца, то есть он сможет без ограничений эксплуатироваться по всему миру, а вы знаете, что российские двигатели и российские самолеты имеют очень серьезные ограничения при эксплуатации за рубежом. Для реализации данной задачи тысячи людей с утра пересекают проходные нашего предприятия. На реализацию проекта уже истрачены сотни миллионов долларов. И мы обязаны это сделать. Это наша миссия.

- Под Рыбинском в местечке Полуево был открыт испытательный стенд авиационных двигателей, не имеющий аналогов в Европе. Чем уникален этот стенд, и как стало возможным его создание?

- Все двигатели должны соответствовать нормам по допустимому уровню шума. Но нам необходимо не просто получить низкие шумовые характеристики, нужно создать запас, который бы позволил нашим двигателям при ужесточении требований быть конкурентоспособным. Мы создаем двигатель с минимальным расходом топлива, маленькими выбросами азота, малозумный, с гигантскими запасами по эксплуатации, и самое главное, чтобы авиакомпания, которая купит самолет с этим двигателем, имела очень маленький расход топлива. Для этого был создан испытательный стенд. Это очень сложная конструкция, где снимаются тысячи параметров — это такой овегшественный живой интеллект. Этот стенд позволяет снимать с двигателя огромное количество характеристик по шуму, может искусственно имитировать дождь, снег, лед, боковой ветер. Двигатель там будет опробован во всех сложнейших ситуациях, в которых он может оказаться в воздухе: в мороз, в жару, в сверхтяжелых условиях. Мы должны дать гарантию тем пассажирам, которые будут летать, что ничего с ними в воздухе не произойдет. Наш двигатель — основной конкурент американскому двигателю CF-34. Вот мы и должны создать такой же хороший двигатель, как General Electric, но дешевле.

- Есть ли возможность у нашей страны сохранить собственное авиационное двигателестроение? Какое условие необходимо выполнить, чтобы выстоять в конкурентной борьбе?

- Нам нужно много квалифицированных инженеров, которые бы не только умели делать двигатели, но и любили свою Родину. Нужно, чтобы правительство поддерживало подобные проекты. Нужно очень много денег. Нужно, чтобы люди, которые руководят подобными проектами, были по-настоящему мудры и терпеливы. Невозможно завтра удариться оземь и проснуться в какой-то другой стране, на другом заво-

де, в другой лаборатории, в другом цехе. Нужно каждый день понимать, зачем ты приходишь на работу, тогда и будет результат. Необходимо меняться самому и менять людей, которые работают вокруг тебя, и результат будет, но придется подождать. Это как в выращивании деревьев: купил яблоню, посадил ее и завтра хочешь, чтобы были наливные яблоки. Так не бывает. Нужно подождать, пока расцветет сад, — нужно белить деревья, бороться с вредителями, пахать, удобрять и ждать яблок. В нашей отрасли все то же самое.

- Вы уже сказали, что компания не может работать без высококвалифицированных специалистов. Расскажите, как Вы собирали команду топ-менеджеров? Какие деловые и просто человеческие качества Вы цените в своих сотрудниках?

- В первую очередь, подбор шел по принципу компетентности. К тому же я искал порядочных, волевых людей, которые хотя бы изменили и в себе, и вокруг себя. А если при наличии вышеперечисленных качеств у человека есть еще и чувство юмора, вообще отлично.

- А за что можете уволить?

- За все, что мешает делу. За то, что человек пообещал и не сделал. За то, что человек врет, обманывает, выдает желаемое за действительное. За то, что он хочет подставить другого человека, за то, что он допускает принципиальную некомпетентность.

- Есть мнение, что правильно выстроенный бизнес-процесс может работать даже при отсутствии руководителя. Ваша компания может работать без Вас?

- Здесь, как в ансамбле: каждый играет свою роль, свою партию. Функций очень много, они поделены между всеми участниками процесса, и если кто-то уйдет, то его функции трудно будет перехватить. Это с одной стороны. А с другой, большая компания — это очень инертная система, и по закону больших систем она может выдержать очень много. Но не бесконечно много. В масштабах компании цена ошибки очень велика, это десятки, даже миллионы долларов... Поэтому лучше не проводить какие-то эксперименты и не отсутствовать на рабочем месте очень долго, за исключением отпуска, болезней, депутатских обязанностей.

- Говорят, что ни один большой успех невозможен без такого же большого провала. То есть, чтобы добиться высот, нужно однажды пережить падение. В вашей жизни был такой период?

- Я думаю, что большие успехи и большие сложности у меня еще впереди. А микроуспехи и микропровалы случаются практически еженедельно, ежедневно. Ведь двигатели — это самое сложное, что может быть создано человеческой мыслью. Это сложнее, чем, например, атомный реактор. Представьте себе: в воздухе на высоте 10 тысяч метров летит турбина, которая вращается десятки тысяч оборотов в минуту вокруг своей оси, а внутри нее температура полторы тысячи градусов, и в ней находится 8 тысяч разных деталей... Поэтому все еще впереди.

- Априори у руководителя должна быть голова бизнесмена, а есть ли место творчеству? Что в управлении и в бизнесе можно назвать творческим процессом?

- Вообще, бизнес — это чистое творчество. Разве не творчество — потратить миллион, где планирова-

лось потратить пять миллионов? Или разве не творчество — сделать что-то в два раза быстрее, чем запланировано по срокам? Разве не творчество — построить то, что, казалось бы, никогда не будет построено? Давать своему бизнесу новые возможности — это и есть творчество.

- Говорят, что главное в бизнесе — уметь рисковать. Как предугадать, какой риск оправдан, а какой неизбежно приведет к краху?

- Вот если вы подойдете к двери, а она резко откроется и даст вам по лбу, — это не риск, это глупость. Риск в том, чтобы браться за сверхзадачу и решать ее. Двигателестроение — это бизнес с большими рисками: он очень политизирован, и достичь результата довольно сложно, ведь окупаемость вложений здесь длительная плюс огромная капиталоемкость каждого рабочего места. У нас адреналина хватает, как на автогонках. Те задачи, которые еще вчера казались невыполнимыми, сегодня становятся материальными. Главное — чтобы идея материализовалась. Риск есть, и несмотря на то, что ты имеешь все цифры в своем распоряжении, они могут быть неточными. Естественно, много решений принимается на уровне интуиции. Иначе можно было бы поручить это машине. Интуиция значит очень многое в любом бизнесе — независимо от того, маленький он или большой. Я знаком с бизнесменами разного уровня, очень многие принимают решения, рассчитывая на собственную интуицию. Но базис для интуитивного принятия решения — это, в первую очередь, знание рынка, людей и своей компании.

- Вам приходится общаться с совершенно разными людьми и по статусу, и по уровню образования. Как Вы научились находить общий язык со всеми? Вы хороший переговорщик?

- Очень просто. Чтобы юноша девушке понравился, нужно сколько? 30 секунд. Так же и здесь, нужно быстро оценить собеседника и потом выслушать его. Только выслушав человека, можно найти с ним общий язык. И, конечно, нужно понимать собеседника и правильно его оценивать. Встань на его место, и ты очень многое узнаешь. А чтобы собеседник услышал тебя, нужно говорить максимально просто. Во-вторых, нужно уметь отстаивать свое мнение, не шарахаться из стороны в сторону. И еще: нужно быть настойчивым. Мой рецепт прост: слушать людей независимо от их статуса. Слушать — и пытаться их понимать.

- Каким Вы себя видите, скажем, через 10–15 лет?

- Молодым, естественно, ведь будут изобретены таблетки... (смеется). А если серьезно, я совершенно удовлетворен этим местом, хотя 10 лет — большой срок. Чем бы я ни занимался в будущем, я должен досконально в этом разбираться. Я бы хотел еще заниматься строительством. Это очень интересный, результативный, быстроразвивающийся бизнес.

- Вы собираетесь работать до последнего или в определенный момент скажете: "Хватит, пора пожить для себя"?

- Ну, жить для себя тоже надоест. Я абсолютно уверен, что со мной это произошло бы уже через полгода. Многие мои коллеги — президенты крупных американских и европейских компаний — работают не до 60, а до 65 лет. Они небедные люди и могут себе позволить не работать, но никто из них так уж сильно не рвется сидеть в загородном доме или бесконечно

путешествовать. Например, один мой знакомый, вице-президент компании "Дженерал Электрик — Авиационные двигатели", закончил свою деятельность в авиационных двигателях и пошел работать в фирму, которая строит дома для малоимущих. Для него, конечно, такая работа как отдых, но это новая сфера деятельности, это интересно. Я думаю, что в определенный момент нужно просто сменить сферу деятельности. Но в любом случае, это должна быть активная жизнь. Пока человеку позволяет здоровье, он должен заниматься созиданием. Вряд ли я, выйдя на пенсию, буду празднично отдыхать или путешествовать. Знаете, как раньше смеялись, когда на сцену выходил Жванецкий и говорил: "Мне в Париж, по делу, срочно!?" И раздавался хохот. А я по десять раз в год летаю в Париж, и это уже не смешно, а грустно.

- Профессор американской бизнес-школы Kellogg Филипп Котлер заметил, что общественное и личное благополучие важнее зарабатывания денег. Что такое благополучие и как его достичь?

- Невозможно спать сразу на трех кроватях, или каждый день есть по 20 порций и выпивать по пять бутылок виски, или иметь 500 галстуков и 1000 пар ботинок — это все не нужно. Количество денег, которое нужно человеку, — оно конечно. А вот благополучие — намного сложнее. Это, я бы сказал, синоним счастья. Можно иметь огромное количество денег и при этом постоянно разводиться со своими многочисленными женами. Это же не благополучие — иметь проблемы в семье или проблемы с детьми. А в общественном смысле — у нас страна такая, что разрыв между теми, у которых есть деньги, и теми, у кого их нет, очень велик. Нужно сделать так, чтобы максимальное количество людей жило хорошо. Я лично должен сделать максимально хорошего в масштабах своей компании. Чтобы у людей была возможность зарабатывать деньги. Естественно, что абсолютной справедливости не бывает, но стремиться к этому нужно. Я не кудесник и не Копперфилд, но я должен постоянно прикладывать усилия, чтобы люди, работающие на моем предприятии, жили лучше. Для меня и свое, и общественное благополучие намного важнее, чем количество денег, которое я могу заработать.

- В чем выражается Ваше личное благополучие?

- Естественно, это моя семья, мои дети. Это отношения с коллегами. То состояние, в котором находится моя компания. Это мои друзья, у меня достаточно большое количество близких мне людей. Состояние здоровья, их и свое. Это, не ранжируя, все важно и первоначально. Это очень сложный вопрос: что такое благополучие. Вариант "дайте мне тысячу долларов в минуту, и я буду благополучен" — полная чушь. Есть много людей, которые не зарабатывают больших денег, но при этом очень счастливы.

- Скажите, а чем Вам пришлось пожертвовать, став руководителем огромной компании? И что Вы цените больше всего в обыденной жизни?

- Естественно, личной жизнью. Дети вырастают очень быстро, а ты их видишь не так часто, как хотелось бы. У тебя нет времени на их воспитание, оно падает на жену. Еще хотелось бы побольше заниматься физкультурой, спортом. Но жизнь — это всегда выбор. Можно устроиться на работу в библиотеку на полставки, читать на работе книжки и в три часа быть уже дома. Но заработок другой! Соответственно, другая жизнь, возможности самореализации тоже дру-

гие. Невозможно одновременно посещать все оперные премьеры или все джазовые фестивали и при этом быть ответственным за судьбу десятков тысяч людей.

- Вы умеете забывать о рабочих делах?

- Естественно, я не робот, у меня есть выходные, есть какое-то неформальное общение с людьми. Мне удается отдыхать, как и всем людям. Можно покататься на лыжах, можно отдохнуть на Рыбинском море, можно съездить на охоту — все так же, как и у всех. Я вам ничего нового не скажу. Говорить, что я там по пять раз в день прыгаю с парашютом — это вряд ли. Но на лыжах катаюсь — и на горных, и на беговых.

- Кстати, о лыжах. Недавно завершился этап Кубка мира по лыжным гонкам в "Демино". Что было самым сложным в его организации?

- Самым сложным было провести этап на более высоком уровне, чем в декабре, учитывая то, что в один год нужно было организовать сразу два этапа Кубка мира. Я думаю, что те люди, которые отвечали за организацию и проведение ЭКМ, могут гордиться сделанной работой, мы сообща справились с этой задачей. Нам важно было сделать этот этап лучше, чем предыдущий. Этап в Демино получил высшую оценку технического совета FIS, мы получили прекрасные отзывы спортсменов, это не может не радовать людей, которые трудились для достижения этой цели. Второе — важно было сделать праздник для людей, настоящий праздник. Вторая цель тоже была достигнута.

- Лыжные гонки — это всегда азарт борьбы, выброс адреналина в кровь. Что Вас заставило испытать самые сильные эмоции на этих соревнованиях?

- Как и для всякого нормального болельщика это, естественно, возможность видеть живую здесь, в Демино, то, что обычно видишь по телевизору. Самые же сильные эмоции вызывает возможность болеть вместе с тысячами людей — возникает ощущение большого настоящего праздника.

- Ярославская область является примером для многих регионов, уделяя внимание развитию детского спорта. Когда выпускники ДЮСШ № 4 выйдут на родную для себя трассу в составе сборной России?

- Это уже произошло. Светлана Овчинникова, Антон Смирнов, Ольга Лазарева — молодые лыжники, которые родились и выросли в Рыбинске. За Рыбинск выступает Юлия Иванова. Все они — члены молодежной сборной страны. Это беспрецедентно для Рыбинска, и мы можем этим гордиться. Вскоре

рыбинские лыжники едут на молодежный чемпионат мира. Достигнутые результаты — итог большой работы тренеров детской спортивной школы, директора школы Светланы Емелиной.

- Можно ли сказать, что Вы знаете секрет счастья?

- Формула известна и очень проста: нужно жить так, чтобы после работы всегда хотелось идти домой, а утром хотелось идти на работу. Я думаю, что это формула моей жизни. Я стараюсь, чтобы так получалось всегда. Хотя бывают моменты, когда я не хочу идти на работу и когда не хочу идти с работы домой, потому что не хочу приносить в семью отрицательную энергетику, ауру. Когда у президента Рузвельта спросили, что значит работать президентом, он ответил: "Вы представляете шок, который испытывает человек, когда ему ломают ногу? Я чувствую, что мне раз пять в день ломают ногу — примерно те же нагрузки". Вот мы сейчас сидим с вами, беседуем, а тысячи наших двигателей в этот момент находятся в воздухе. Тысячи! Это сотни бортов. Это огромная ответственность.

- Вы можете поделиться правилами ведения успешного бизнеса?

- Во-первых, нужно собирать лучших людей в своей отрасли. Второе — нужно взвешенно рисковать, браться за то, что кажется неосуществимым. И третье — нужно очень много работать. Люди очень тонко чувствуют, как работает руководитель, с каким напряжением, и что он лично делает.

- Вы занимались частным бизнесом и имеете опыт работы в огромной компании с участием государственного капитала. В чем принципиальное отличие такой работы от ведения собственного бизнеса?

- Совершенно понятно, что масштабы компании разные, цена ошибок разная. В частном бизнесе можно одному или с группой единомышленников принимать решения. Здесь, для того чтобы выработать верное решение, нужно привлечь десятки, а то и сотни людей. А после принятия решений еще и убедить в верности этого решения большую коллектив. Как ни странно, формула успеха одинаковая, но масштабы разные.

Ирина ДЕРЯБИНА

источник: журнал «Элитный квартал»
21.01.08

"НАШИ БЛАГИЕ НАМЕРЕНИЯ ЧАСТО РАЗБИВАЮТСЯ О ХАРАКТЕР АДМИНИСТРИРОВАНИЯ"

Виктор Христенко о промышленной и энергетической политике.

В прошлом году государство начало реализацию целого ряда масштабных проектов в промышленности и энергетике, непосредственно касающихся бизнеса. О принципах и проблемах реформ в авиастроении и судостроении, роли политики в экспорте энергоносителей, темпах роста добычи нефти и разделе шельфа "Ъ" рассказал министр промышленности и энергетики Виктор Христенко.

- Год назад одной из основных тем был перевод российской энергетики на уголь для высвобождения экспортных объемов газа. Удалось ли решить эту проблему, определив в рамках генсхемы размещения объектов электроэнергетики тип топлива для новых станций, или она потеряла актуальность?

- Прошлый год действительно прошел под знаком энергетики. Причем моменты, связанные с глобальной энергетической безопасностью, были не менее, если не более остры и актуальны, нежели вну-

тренние. Последние заключаются даже не в высвобождении газа или нефти на экспорт. Российская экономика подошла к той фазе, когда фактор эффективного использования энергоресурсов стал ключевым для ее конкурентоспособности. Один из основных моментов, который всегда рассматривался как наше преимущество, — это избыток якобы дешевых энергетических ресурсов. Расставание с этим мифом и лежало в основе гаммы решений, которые принимались. Первое и важнейшее из них появилось 30 ноября 2006 года после мучительных дискуссий — изменение параметров рынков газа и электроэнергии. По сути, это программа либерализации, хотя и с определенного рода кавычками. Я начал с этого, поскольку генсхема развития электроэнергетики до 2020 года в определенной степени без этих решений вообще не могла бы обсуждаться.

- Какова судьба генсхемы?

- Мы направили документ в правительство. Для Калининградской области понятна схема, по которой РАО "ЕЭС России" и Газпром найдут совместные формы участия в развитии электроэнергетики. То же по Северо-Западной ТЭЦ. Северо-западный регион является самым проблемным по одной простой причине: это терминальная точка газовой инфраструктуры. Чтобы туда доставить необходимый объем газа, надо расширять не финальную часть трубы, а идти по всей системе. Это большие проблемы не столько по деньгам, сколько в связи с учетом факторов развития добычных мощностей. Чтобы не получилось, что вывод одного из месторождений и запуск другого приведет к тому, что требуемые дополнительные транспортные мощности завтра окажутся пустыми. Политики там никакой нет, поэтому в ближайшее время генсхему примем.

- Какова сегодня политическая составляющая в вопросе экспорта энергоресурсов?

- Вокруг поставок газа вообще достаточно много политики, которая весь год сопровождала эту тему. И много ярких ярлыков России было навешано. Когда говорили, что для нас это самый главный политический фактор, что энергетика — это та дубина, которой Россия... ну и так далее. Я имею в виду, например, проблемы по Nord Stream. Нас часто подталкивают к тому, чтобы находиться в роли оправдывающихся. Но все эти диалоги после первых же десяти минут показывают, что нам оправдываться не за что, и удаётся снимать этот политический налет. Хотя в ряде стран формируется не всегда благожелательное общественное мнение по поводу России, и среди первых факторов, как правило, звучит энергетика. Связано это с простой вещью: 25 % рынка газа в Европе — это российский газ. Это воспринимается как зависимость сродни наркотической, с которой надо бороться. При этом, как только у нас усиливаются контакты с Китаем, тут же возникает ревность: что же вы туда? А мы тут как? А хватит ли на тех и на нас газа? Это подчас внутривнутриполитические проблемы либо в отдельных странах, которые в поиске аргументов для спекуляций находят вот такие "изюминки", либо неких сообществ, когда выясняют отношения, в том числе в Евросоюзе, насколько энергетика или энергополитика является сферой наднационального регулирования или национального регулирования стран. У них эта дискуссия идет достаточно долго. Это внутреннее дело ЕС, но пока энергетика является в существенной части

национальной прерогативой отдельных стран. Они сами определяют свою стратегию, сами оценивают свою безопасность. Там дифференциация колоссальная: кто-то двумя руками за атомную энергетику, у кого-то фобия, кто-то на 100 % завязан на газ, кто-то диверсифицировал поставки за счет сжиженного природного газа, у кого-то такой возможности нет. Я уже не говорю о чисто политических проблемах, которые бывают. А в любой внутривнутриполитической борьбе самое лучшее — это найти внешнего врага, поскольку это очень хорошо отвлекает, это очень известный прием. Но как бы ни шел этот общеполитический разговор, подписываются новые контракты, продлеваются сроки — до 2035 года с Францией, Италией, Германией, основными нашими партнерами. Подписываются соглашения о взаимном участии в активах.

- Тема Китая уже несколько лет используется как угроза дефицита газа Европе, однако до сих пор Газпром не смог достичь никаких конкретных договоренностей по этому направлению. Вы видите реальные перспективы?

- Эти переговоры идут не первый день и не просто. Причины достаточно понятные. Газ для Китая — абсолютно новый сектор, который страна только только начинает осваивать. В Китае нет еще развитой инфраструктуры для рынка газа, нет и самого рынка. При этом совершенно очевидно, что газовая составляющая на перспективу будет весьма существенна для энергобаланса Китая. Но не сегодня, а завтра — это временной лаг, который позволяет китайским партнерам выдерживать в переговорах тот темп, который им кажется правильным.

- Когда ситуация может стать критической?

- Мы ставили задачу завершить переговоры по ценам на газ до конца 2007 года. Но реально, наверное, важным или критическим будет 2008 год.

- Как Вы расцениваете действия Туркмении по повышению закупочной стоимости газа для Газпрома?

- Всем понятно и известно, что ситуация на рынке газа существенно меняется. И не только потому, что цена на рынках Европы и США растет, но и потому, что Россия для себя принимает внутренние решения по поводу равнодоходности внутренних поставок и экспорта с 1 января 2011 года. Мне кажется естественным, что со всеми нашими партнерами, в том числе центральноазиатскими, мы перейдем на ту же самую формулу цены, которая существует на рынке, в первую очередь европейском.

- То есть установленную цену Вы считаете адекватной?

- Да, считаю адекватной и понимаю, что в 2008 году мы должны выработать формулу цены и с Туркменией, и с Узбекистаном, и с Казахстаном. Мы также заинтересованы в том, чтобы эти поставочные контракты заключались на срок не менее 15 лет. Тогда мы уйдем от абсолютной стоимости газа, от этих новгородных страшилок со всеми нашими партнерами.

- Ряд аналитиков прогнозирует скорое начало падения добычи нефти в России. Когда, по-Вашему, это может случиться?

- Мне этот вопрос задают не только журналисты, но и мои коллеги из других стран. Я на него всегда отвечаю одинаково: в 2003 году, 28 августа, в день моего рождения, мы утвердили энергетическую стратегию России до 2020 года. В ней предусмотрено, что добыча нефти в России выйдет "на полку" с ежегод-

ным незначительным приростом 1–2 %. Планировалось, что это случится ближе к 2010 году. Это произошло раньше, поскольку пиковый прирост сместился чуть влево по графику, но мы вышли именно на ту "полку", которую прогнозировали. И в 2007, и в 2008 году мы будем добавлять к добыче по 10 млн тонн. В той же стратегии написано, что произойдет изменение регионов добычи: в Западной Сибири она падает, стабилизируется в Поволжье, но начнется прирост на Дальнем Востоке, в Тимано-Печорском регионе, потом в Восточной Сибири. Конечно, темп прироста будет не тот, что в 2003 и 2004 годах, не десятки процентов. Но такого никто и не обещал.

- Как государство может повлиять на ситуацию?

- Мы не только делали прогноз, но и говорили, что без создания преференциальных условий в Восточной Сибири вряд ли сможем поддержать необходимый темп освоения месторождений. Поэтому были приняты налоговые преференции – каникулярный период для Восточной Сибири, который, с моей точки зрения, послужил вместе с ростом цены на нефть очень хорошим стимулом. Рост цены – даже меньший стимул, поскольку в значительной степени снимается экспортной пошлиной. По выработанным месторождениям тоже сделали преференциальный режим, хотя есть сложности по его администрированию. У нас часто возникают ситуации, когда благие намерения разбиваются о характер администрирования. Мы собирались с нефтяными компаниями, обсуждали эту тему. Будем еще обсуждать, чтобы сформулировать предложения, как этот режим упростить, поскольку пока технические инструменты, которые предлагают налоговые администраторы, могут оказаться дороже, чем размер самих преференций.

- Когда будет сформирована госполитика, касающаяся условий работы компаний на шельфе?

- Пока реальная отработка шельфа шла только в режиме СПГ, и те два реально действующих проекта, которые есть ("Сахалин-1" и "Сахалин-2". – "Ъ"), составляют основу того, что мы называем работой на шельфе. Впереди у нас разработка Приразломного и Штокмановского месторождений. СПГ может и должно сохраняться как инструмент, но вместе с тем преференциальный режим, который сейчас апробируется в Восточной Сибири, может быть распространен и на шельф. Если этого окажется мало, будем рассматривать эксклюзивные режимы работы, но это всегда сложнее.

Новый режим нужен только тогда, когда есть внятная программа, точно состыкованная по срокам освоения месторождений. Конечно, сейчас можно инициировать разработку новых газовых месторождений в том же Баренцевом море. Но Штокман – это уже более чем достаточно. Без решения возникших там инфраструктурных вопросов, без понимания, как проект будет развиваться, дальше достаточно просто принимать решения о передаче других участков. И для чего? Чтобы компании поставили их себе на баланс? Тем не менее в рамках подготовки новой редакции энергетической стратегии до 2030 года, в рамках разработки программы по шельфу, концепция которой пока рассматривается, схемы работы будут найдены. И время принятия таких решений не станет критическим для обеспечения соответствующих уровней добычи нефти и газа.

- То есть пока не начнется разработка Приразломного и Штокмана, говорить о начале освоения других шельфовых месторождений не приходится?

- Я думаю, что да. Пока Штокман не войдет в реальную инвестиционную фазу. Хотя мы достаточно активно обсуждаем ямальскую группу газовых месторождений. А по нефтяным месторождениям работа в значительной степени будет идти все-таки на Дальневосточном шельфе, хотя и газа там достаточно. Это новая газовая провинция, и в следующем году, когда завод СПГ "Сахалин-2" войдет в строй, для нас это будет реальный прорыв. Мы и раньше работали на рынке СПГ, но в виде спотовых операций, а своя технологическая провинция – это сильный фактор. В перспективе Сахалин будет развиваться не только с точки зрения мощностей по сжижению газа, но и по газохимии.

- То есть вопросы по шельфу сейчас заморожены?

- Нет, я так не говорил. Мы обсуждаем Ямал. Но речи о том, что немедленно, завтра всем нужно выйти и начать бурить, нет. Даже с технологической точки зрения, если вы сейчас захотите где-то бурить на шельфе, надо еще найти платформу. Потому что сейчас нет ничего свободно плавающего.

- Но говорят, что Газпром и "Роснефть" фактически уже договорились о разделе шельфовых месторождений Арктики и Сахалина между собой.

- В общем, да. Совершенно понятно, что в этих проектах доминанта будет у российских компаний. И понятно, что компаний, которые способны на такую работу, две. У одной больше газовый интерес, у другой – нефтяной. Вот и все, чего там еще делить?

- То есть ЛУКОЙЛ на такую работу не способен?

- Не хочу так говорить. Я имею в виду, что, отдавая в пользование свои недра на шельфе, государство будет заинтересовано в том, чтобы сохранить в том или ином виде контроль над их разработкой. В этом смысле присутствие компаний с госучастием лично у меня не вызывает вопросов.

- Но понимание того, что нефтяными проектами будет заниматься "Роснефть", а газовыми – Газпром, уже есть?

- Это было бы как минимум логично.

- А для "Зарубежнефти" место будет?

- С точки зрения опыта, задач и возможностей, которые есть у "Зарубежнефти", наиболее важными и актуальными для нее будут скорее территории третьих стран. У нее есть хорошая перспектива на рынках африканских, ближневосточных, латиноамериканских стран, где значим фактор именно государственного присутствия России.

- И если туда захотят прийти другие российские госкомпании, столкновения интересов не возникнет?

- Здесь нет никаких противоречий. Уже существуют проекты, в которых "Зарубежнефть" активно работает в третьих странах со своими партнерами – как российскими, так и другими компаниями.

- Министерство по-прежнему рассматривает возможность строительства БТС-2?

- Мы провели с "Транснефтью" совещание на эту тему и приняли решение дополнительно подготовить своего рода предварительный технико-экономический расчет для маршрута, заканчивающегося в Усть-Луге. Оценить с нефтяными компаниями перспективы по созданию там новых перерабатывающих мощностей, увязать перспективы расширения поставок

нефти на российские заводы и возможности увеличения поставок казахской нефти. Эта работа должна быть завершена в апреле. Надо отдавать себе отчет, что наша задача — не создавать избыточные резервные мощности.

- То есть нефть, которая сейчас идет по "Дружбе" в БТС-2, перенаправлена не будет?

- Сегодня "Дружба" загружена в полном объеме, поскольку обеспечивает нефтью целую группу восточноевропейских и западноевропейских НПЗ, многие из которых не имеют альтернативных источников поставки. И создавать угрозу остановки этих заводов у нас намерений нет, это точно.

- Поэтому нужно найти дополнительные 50 млн тонн нефти для загрузки БТС-2?

- Нам нужно сформировать совершенно внятную и понятную схему грузопотока.

- На нефтяников и газовиков во многом рассчитывает российское судостроение — они уже представляли свои потребности?

- Определяются, всем такая задача сформулирована: и Газпрому, и нефтекомпаниям. Они должны сформировать свой прогнозный портфель заказов либо в транспортировке, либо в обустройстве шельфовых месторождений. Работа идет плановая, небанальная, она рассчитана на весь этот год.

- В то же время ряд ключевых для себя сегодня военных заказов судостроители срывают, как, например, в случае "Адмирала Горшкова" для Индии. ФГУП "Севмашпредприятие" просит на реализацию проекта госкредит на \$ 1 млрд, Вы собираетесь помогать?

- Переговоры с заказчиком по этому проекту идут, но я не хочу прогнозировать их итоги. Там есть объективные вещи, которые не были учтены на момент подготовки и заключения контракта, даже если не говорить, что за это время произошло с долларом и рублем. На самом деле это один из тяжелых моментов для очень многих контрактов, которые заключались на длинные сроки без валютного хеджирования. На тот момент у нас тихонько девальвировался рубль, а доллар, по сути, стоял спокойно. Сейчас мы имеем обратную ситуацию. Это колоссальная проблема для такого рода контрактов. У нас есть предприятия, которые умеют хеджироваться от таких рисков, например парокходства "Совкомфлот" и "Новошип" (госкомпания, сейчас они объединяются. — "Ъ"), но для многих это откровение.

- Сейчас создается государственная Объединенная судостроительная корпорация (ОСК), но наиболее успешные предприятия отрасли — частные. Планируется слить их с ОСК?

- ОСК может искать те или иные формы кооперации с частными структурами, например в форме проектов по поводу новых верфей или инжинирингового центра, через частно-государственное партнерство. Но не будут прилагаться усилия, чтобы собрать все, на мой взгляд, это просто не требуется. Нет в мире такой консолидации в судостроении.

- Будут ли в таком случае преференции у ОСК при распределении госзаказа?

- Сейчас со стороны государства поступают в основном оборонные заказы, в том числе в рамках внешнего военно-технического сотрудничества. А у нас стоит другая задача: увеличить в судостроении гражданскую составляющую, которая находится в зачаточном состоянии, как минимум до половины. Но

битва за госбюджет должна оставаться такой же, как и была, на тендерной и аукционной основе.

- А в отношении программы развития гражданского авиастроения приоритеты уже понятны? Совет директоров государственной Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), куда Вы входите, до сих пор не рассмотрел ее. В ходе создания ОАК планировалось, что будет определено несколько ключевых направлений, но до сих пор формально развиваются все линейки воздушных судов.

- В исходной стратегии говорилось, что мы будем сохранять модельный ряд, который является ограниченным по объему и возможностям, но нишевым, до того, как не заменим его новым. В частности, мы оставляем линейку самолетов Ту-204/Ту-214, пока ей на смену не придет МС-21. Он должен выйти на рынок к 2015 году, потому что иначе мы просто опоздаем с этой машиной. По Sukhoi SuperJet ситуация понятна. Это приоритетный проект с точки зрения того, что эти самолеты могут быть эффективны на международном рынке. Внутреннего рынка в России, достаточного по объемам для производства эффективного самолета, нет.

- Почему же тогда снова заговорили о выпуске Ту-334?

- Его перспективы на внешнем рынке по сравнению с SSJ весьма ограничены. Но Ту-334 делается в значительной степени из отечественных комплектующих, то есть может служить для целей, где встают вопросы спецдопусков. Но это, к сожалению, означает, что мы не можем рассчитывать на масштабную линейку и самолеты будут ниже по эффективности производства, чем SSJ.

- От чего государство откажется в авиастроении?

- Мы честно и заранее сказали, что пока не видим для себя широкофюзеляжную машину класса Ил-96, которую можем вывести на рынок и которая будет на 15 % лучше, чем самолеты, которые сегодня есть. Семейство Ил-96 постепенно сойдет на нет, и заменить его нечем. Поэтому будем в этой нише искать кооперацию с нашими партнерами, возможность разделения рисков.

Есть вариант создания самолета, привязанного к таким рынкам, как Индия или Китай, где огромный пассажиропоток, но не очень большие расстояния, то есть требуется машина типа нашего Ил-86. То есть мы готовы вписаться в то, что китайские коллеги называют идеей большого самолета, как в новый проект, своей собственной ниши у нас нет.

Но существует еще ниша грузовых самолетов — линейка на базе Ил-76, грузового Ил-96, Ан-124. К транспортным машинам требования другие, топливная эффективность не так важна. Поэтому грузовая линейка достаточно стабильна. Плюс новый проект многоцелевого транспортного самолета, который мы делаем вместе с индийскими коллегами.

источник: газета «Коммерсантъ»
24.01.08

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

GE ENERGY: САМЫЙ КРУПНЫЙ ЗАКАЗ НА МОТОРЫ JENBACHER

GE Energy получила свой самый большой заказ на газовые моторы типа Jenbacher – они будут использованы в рамках программы по электрификации аграрных районов Бангладеш.

Соединенные вместе моторы будут производить примерно 81 МВ электричества на четырех новых электростанциях, которые будут построены в развивающихся районах этой южноазиатской страны.

GE осуществит поставку 28 моторов типа Jenbacher J620 GS, работающих на природном газе, для компаний Doreen Power Generation & Systems и Doreen Power House & Technologies, являющихся дочерними предприятиями компаний Asian Entech Power Corp. и Saiham Power Plant соответственно. Штаб-

квартиры обеих компаний находятся в столице Бангладеш - городе Дака.

Всего будет построено четыре электростанции. Три самых крупных станции будут построены в населенных пунктах Нарсингди, Тангайл и Фени и оснащены восемью генераторными установками JGS 620 GS-N.L Jenbacher. Четвертая станция, которую планируется построить в городе Махипал, будет оснащена четырьмя установками Jenbacher.

Генераторные установки будут поддерживать национальную электросеть, используя в качестве сырья для производства электричества природный газ из региона и помогая таким образом удовлетворять растущий спрос на энергию в Бангладеш.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
26.12.07*

SIEMENS ПОСТРОИТ ТЭЦ В РОССИИ

Компания Siemens заключила контракт на строительство теплоэлектростанции в Перми. Заказчиком реконструкции одной из пермских ТЭЦ в рамках инвестиционного проекта по развитию региона выступила местная энергетическая компания ТКГ-9. Общая стоимость заказа составит примерно 100 миллионов евро.

Объем поставки для ТКГ-9 включает в себя две газовые турбины типа SGT-800 мощностью 47 МВ каждая, паровую турбину SST-600 мощностью 28,3 МВ и два теплоутилизационных котла. Комбинированная тепловая и электрическая установка будет расположена в специально построенном новом здании станции. В дополнение к поставке силового оборудования, в том числе генератора, Siemens будет отвечать за строительство и запуск в эксплуатацию нового блока электростанции.

В результате нового инвестиционного проекта термальность мощности пермской теплоэлектростанции ТЭЦ-6, которая эксплуатируется с 1942 года, возрастет с 57 до 180 МВ. Новая теплоэлектростанция, оборудование для которой будет произведено на промышленных мощностях в шведском городе Финспонг, будет запущена в эксплуатацию летом 2010 года.

"Новая теплоэлектростанция Siemens позволит городу Пермь производить электричество и тепло, необходимые для его промышленного развития, - заявил Ян-Эрик Рюден (Jan-Erik Ryden), глава подразделения по промышленным газовым турбинам Siemens. - В России наблюдается высокий спрос на новую энергетическую инфраструктуру и Siemens может предоставить подходящую технологию для достижения гарантированных результатов".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
17.01.08*

4-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГАЗОВЫМ ТУРБИНАМ

4-я Международная конференция по газовым турбинам "Будущее газотурбинных технологий" пройдет с 15 по 16 октября 2008 года в бельгийской столице Брюсселе.

Организатором конференции является Европейское общество турбинного машиностроения (European Turbine Network) - некоммерческая организация, занимающаяся научными исследованиями и разработками и включающая в себя 69 членов из 16 стран Европы. В конференции примут участие инженеры, ученые и представители государственных организаций Европы, Азии и США.

Конференция является уникальной возможностью собрать влиятельных игроков рынка газовых

турбин на протяжении всей производственно-сбытовой сети, осуществить обмен последними технологическими достижениями и установить новые связи между различными организациями.

Темы конференции: опыт эксплуатации газовых турбин; экологические аспекты; аэро- и термодинамика; улучшение и разработка новых циклов; средства мониторинга и контроля; аспекты механики; охлаждение, теплоутилизация и конденсация; материалы и технологии производства; газотурбинные технологии будущего.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
22.01.08*

DRESSER-RAND: ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ БУРОВОЙ СТАНЦИИ "ПРИРАЗЛОМНАЯ"

Компания Dresser-Rand Group объявила о поставке генераторной установки Vectra 40G компаниям Siemens Oil and Gas Offshore и "Севморнефтегаз" для совместного проекта по оснащению буровой станции "Приразломная".

Данная установка станет третьей генераторной установкой Vectra, установленной на этой российской морской платформе с осени 2005 года. После ввода в эксплуатацию все три установки будут снабжать платформу электричеством.

Силовая турбина типа Vectra 40 компании Dresser-Rand разработана с учетом совместимости с газо-

вым генератором GE LM2500+. Совмещенные установки являются силовой машиной для высокоскоростной эксплуатации. В качестве составной части установки, включающей в себя GE LM2500+, турбина Vectra обеспечивает мощность 30 МВ. Показатель тепловой эффективности при полной загрузке составляет 39,9 %. Максимальная эксплуатационная скорость турбины Vectra 40 составляет 6500 оборотов в минуту - наивысший показатель для силовых турбин, используемых с генератором GE LM2500+.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dresser-rand.com
22.01.08*

ПЕРВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ ALSTOM НА БАЗЕ ТУРБИНЫ GT26 В НИДЕРЛАНДАХ

Компания Alstom объявила о заказе стоимостью 586 миллионов долларов, полученном от нидерландской компании Electrabel Nederland, на постройку электростанции комбинированного цикла мощностью 870 МВ в Лелистаде в центре страны.

Станция Flevocentrale будет первой построенной в Нидерландах электростанцией комбинированного

цикла на базе GT26. Alstom осуществит разработку и дизайн полностью интегрированной электростанции включая два основных силовых компонента - газовые турбины GT26, а также дополнительное оборудование в виде паровых турбин, турбогенераторов и теплоутилизационных парогенераторов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.power.alstom.com
18.01.08*

PCB PIEZOTRONICS ОТКРЫВАЕТ АВИАКОСМИЧЕСКОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ

PCB Piezotronics (PCB) объявила о формировании подразделения PCB Aerospace & Defense.

Подразделение будет заниматься продажами и маркетингом, а также менеджментом продуктов для авиакосмической и оборонной промышленности на мировом рынке.

Штаб-квартира компании находится в штате Нью-Йорк, США.

PCB Aerospace and Defense специализируется на измерительных, сенсорных, гидравлических продуктах и различных программах, разрабатываемых специально для авиакосмической промышленности, гражданской и военной авиации, военной промышленности, а также для рынка, связанного с атомным оружием и измерительными приборами.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.01.08*

НОВЫЕ ЗАКАЗЫ MITSUBISHI POWER SYSTEMS

Компания Mitsubishi Power Systems Americas объявила о заключении договора с Georgia Power на поставку четырех газовых турбин типа Mitsubishi M501G с возможностью заказа еще двух дополнительных установок.

Газовые турбины будут установлены на электростанции в городе Смирна (Джорджия, США) и станут основой для трех новых энергетических цехов совокупной мощностью 2520 МВ.

По условиям отдельного соглашения Mitsubishi PSA обеспечит эксплуатацию, техническое и аварийное обслуживание газотурбинного оборудования, а также поставку запасных частей для трех силовых установок мощностью 840 МВ каждая.

Новые газотурбинные установки являются основным элементом запланированного переоборудования и расширения электростанции "МакДонох", призванного существенно повысить ее мощность. Замена старых силовых установок, работающих на угле, на

газотурбинные установки комбинированного цикла позволит существенно повысить эффективность и экологичность станции. Каждая из установок будет состоять из двух газовых турбин типа M501G, двух теплоутилизационных парогенераторов и одного паротурбинного генератора, объединенных в конфигурацию комбинированного цикла. Основным видом топлива станет природный газ, альтернативным - нефть.

При работах по установке и запуску газовых турбин Mitsubishi PSA будет сотрудничать со специалистами электростанции "МакДонох". Старт коммерческой эксплуатации трех силовых установок пройдет в несколько этапов. Первая установка будет запущена в феврале 2011 г. Согласно текущим планам оставшиеся установки будут запущены в июне 2012 г.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.01.08*

DRESSER-RAND ПОСТАВИТ ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЛАВУЧЕГО НЕФТЕКОМПЛЕКСА

Компания Dresser-Rand Group объявила о поставке высокотехнологичных турбин для плавучей установки для добычи, хранения и отгрузки нефти, расположенной у берегов Анголы и принадлежащей компании Total.

Стоимость заказа оценивается примерно в 44 миллиона долларов. Dresser-Rand осуществит поставку газокomppressorных установок - четырех центробежных компрессорных линий типа DATUM(R). Две компрессорные линии будут приводиться в движение газовыми турбинами, две других - электромоторами. Заказ поступил в декабре 2007 года.

"Мы многого ожидаем от рынка технологий для плавучих средств, поскольку он является стратегически важным для нашей компании, - заявил Хесус Пачеко (Jesus Pacheco), исполнительный вице-президент компании Dresser-Rand. - Этот заказ дает наглядное представление о той ценности, которую наша тех-

нология создает для клиентов. Технология DATUM(R) увеличивает стоимость продукции Total, уменьшая вес и количество выбросов компрессорной. С другой стороны, эта технология максимизирует объем пропускаемого газа в сравнении с предложениями конкурентов за счет возросшей эффективности компрессоров. Мы считаем, что в будущем активность на рынке технологий для плавучих средств останется высокой, а наша компания сохранит значительную его долю".

Плавучий нефтекомплекс "Пазфлор", на котором будет использована данная технология, разработан для переработки 200 000 баррелей нефти ежедневно и рассчитан на хранение 1,9 миллиона баррелей необработанного сырья. Первая продукция будет получена в 2011 году.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dresser-rand.com
22.01.08*

ROLLS-ROYCE И UCT ПРОВОДЯТ ИССЛЕДОВАНИЯ ДЛЯ ВМС США

Стратегический альянс компаний Rolls-Royce и UCT Coatings собирает начать работы по освоению исследовательского контракта с Военно-морскими силами США.

Стратегический альянс компаний Rolls-Royce и UCT Coatings, недавно представивший на морском рынке новую технологию, собирает начать работы по освоению 7-миллионного исследовательского

контракта с Военно-морскими силами США. Заказ, размещенный в компании Rolls-Royce, посвящен исследованию эффективности патентованной технологии компании UCT - никелево-бористых покрытий UltraCem для применения на морских силовых установках.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
15.01.08*

ТУРБИННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ GE ДЛЯ КАТАРА

Компания Qatar Fertilizer Company, расположенная в Катаре, подписала меморандум о намерениях с компанией GE Oil & Gas на поставку газотурбинного и компрессорного оборудования для завода по производству минеральных удобрений.

В результате планируемого расширения завод должен стать одним из самых больших в мире. После завершения проекта в 2010 году объем производства компании Qatar Fertilizer Company возрастет до 4 миллионов тонн мочевины в год с текущего уровня 2,8 миллиона тонн. Производство аммиака достигнет 3,1 миллиона тонн в год по сравнению с 2 миллионами тонн сегодня.

Меморандум включает в себя обязательство поставки четырех газотурбинных генераторов типа Frame 6B, пяти компрессоров, пяти паровых турбин, теплоутилизационного парогенератора и сопут-

ствующих услуг. Электростанция комбинированного цикла будет поставлять 140 МВ электричества и 600 тонн пара в час для использования в производстве аммиака и мочевины.

Газовые турбины и компрессоры для нового проекта будут произведены на заводе компании GE Oil & Gas во Флоренции, Италия, а паровые турбины - во французском городе Ле-Крезе. Поставка газовых турбин в Катар запланирована на первую половину 2009 года, компрессоры и паровые турбины будут доставлены на место строительства во второй половине 2009 года. Газовые турбины будут оснащены технологией сухого подавления окислов азота, которая позволит уменьшить выбросы до 15 частей на миллион. Технология будет дополнительно адаптирована к спецификациям Qatar Fertilizer Company и стандартам нефтехимической отрасли.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/oilandgas
08.01.08*

WARTSILA ПОСТРОИТ ТРИ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В БАНГЛАДЕШ

Компания Wartsila выиграла контракт с бангладешской Summit Group на поставку трех газовых электростанций, которые будут построены в населенных пунктах Рупгандж, Маона и Джангалиа.

На каждую из площадок Wartsila поставит по четыре генераторных установки 20V34SG совокупной мощностью 35 МВ и сопутствующее оборудование. Wartsila также будет осуществлять управление процессом их установки. В соответствии с условиями заключенного между Wartsila и Bangladeshi Rural Electrification Board соглашения на продажу электроэнергии 12 установок будут введены в эксплуатацию в январе 2009 года. Все три электростанции будут соединены с национальной электросетью и будут работать на природном газе с местных месторождений.

Компания Summit Group владеет независимым производителем электроэнергии Summit Power Limited, который осуществляет эксплуатацию нескольких электростанций, поставляющих электричество в

национальную энергосеть. Группа уже владеет тремя электростанциями, оснащенными в общей сложности девятью генераторными установками на природном газе типа Wartsila 34SG. Summit также является владельцем части электростанции Khulna Barge Mounted, эксплуатируемой Wartsila с 1998 года. Эта электростанция состоит из двух цехов, оснащенных в общей сложности 19-ю дизельными генераторными установками Wartsila общей мощностью 114 МВ.

Три новых электростанции являются частью основной долговременной программы правительства Бангладеш по увеличению количества поставщиков электроэнергии в удаленные регионы страны для стимулирования экономического развития аграрных регионов. В то время как крупные электростанции подключены к национальной сети Бангладеш и принадлежат государству, в стране также строятся небольшие станции, такие, как последние три, принадлежащие независимым поставщикам энергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
26.12.08*

WARTSILA: ГАЗОВАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ МОЩНОСТЬЮ 203 МВ

Корпорация Wartsila заключила контракт на поставку оборудования для американского некоммерческого кооператива по производству и распределению электроэнергии South Texas Electric Cooperative, расположенного в Нёрсери, Техас.

Стоимость контракта на постройку газовой электростанции мощностью 202,5 МВ составит примерно 100 миллионов долларов. В настоящее время STEC обслуживает восемь распределительных кооперати-

вов, оказывающих услуги примерно 170 000 своих членов в 6 округах южного Техаса.

Электростанция под названием "Электростанция Пирсолл" будет расположена к юго-востоку от Сан-Антонио в населенном пункте Пирсолл, штат Техас, на ранее использованной промышленной территории. Станция будет оснащена 24 моторами Wartsila 20-V34SG.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
14.01.08*

ВНИМАНИЕ!

Внимание!

С 1 января 2008 года вступает в силу новый порядок рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей.

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей (включая НДС) за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу + 7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

посвящается 160-летию со дня рождения Отто Лилиентала

ПЯТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет



**ПЯТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ
ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ**

**ПОБЕДИТЕЛИ ПЕРВОГО ТУРА
ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ
ОЛИМПИАДЫ
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ БУДУТ
ОБЪЯВЛЕНЫ**

15 февраля 2008 г.

следите за новостями на сайте
Олимпиады:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

Клуб авиастроителей
+7 (495) 685-19-30,
Александрова Светлана
Валентиновна
olymp@as-club.ru

ЦЕЛИ ОЛИМПИАДЫ:

- популяризация достижений человеческой технической мысли в области авиации и воздухоплавания;
- профессиональная ориентация подрастающего поколения на специальности и профессии, связанные с наукой и техникой в области конструирования и строительства летательных аппаратов;
- поиск молодежи, мотивированной на трудовую деятельность на предприятиях авиационного машиностроения и организация помощи им в профессиональной подготовке и профессиональном росте;
- обращение внимания руководителей предприятий авиационного машиностроения на необходимость создания на новом уровне системы работы по профессиональной подготовке и переподготовке кадров через развитие сотрудничества с учреждениями общего среднего, начального, среднего и высшего профессионального образования.

ОРГАНИЗАТОРЫ ОЛИМПИАДЫ:

Клуб авиастроителей
Некоммерческая организация «Авиакосмофонд»
Департамент образования города Москвы
Департамент науки и промышленной политики
города Москвы

БАЗОВЫЕ УЧЕБНЫЕ ЗАВЕДЕНИЯ:

Московский государственный технический университет им. Н. Э. Баумана
Московский авиационный институт (Университет)
Московский авиационно-технологический институт (Университет) им. К. Э. Циолковского
Российский государственный гуманитарный университет
Московский институт открытого образования
Лицей № 1550, город Москва

ОРГКОМИТЕТ ОЛИМПИАДЫ:

- Крымов Валентин Владимирович, заместитель директора по науке ФГУП "ММПП "Салют", д. т. н., профессор, действительный член Клуба авиастроителей (председатель Оргкомитета)
- Зазулов Виктор Иванович, первый вице-президент Клуба авиастроителей, д. т. н., профессор
- Гвоздев Сергей Валентинович, управляющий НО "Авиакосмофонд"
- Колесников Александр Григорьевич, руководитель НУК "Машиностроительные технологии" МГТУ им. Н. Э. Баумана
- Афиногенов Андрей Михайлович, главный специалист Департамента образования г. Москвы
- Кезин Николай Петрович, начальник отдела оперативно-производственной деятельности Департамента науки и промышленной политики города Москвы
- Тихонов Алексей Иванович, заместитель первого проректора МАИ (Университет)
- Герцев Павел Степанович, руководитель Управления по работе со студентами МАТИ (Университет) им. К. Э. Циолковского
- Кувшинов Сергей Викторович, проректор по информационным и новым технологиям образования РГГУ, к. т. н., доцент
- Утусиков Андрей Викторович, ведущий специалист Департамента по спорту и молодежной политике Тюменской области
- Жилияков Виктор Михайлович, директор Лицея № 1550 г. Москвы
- Задворнова Маргарита Викторовна, начальник отдела внешкольного дополнительного образования Департамента образования администрации Ярославской области
- Греченко Галина Ивановна, заместитель министра образования Калининградской области
- Пак Тамара Владимировна, заведующая методическим отделом ГОУ ДПО детей "Республиканский центр детского творчества", Министерство образования, науки и молодежной политики Республики Алтай
- Киселев Сергей Михайлович, заместитель директора ГОУ дополнительного образования детей Тульской области "Областной центр развития творчества детей и юношества", Департамент образования Тульской области, Комитет Тульской области по молодежной политике.

МЕТОДИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ ОЛИМПИАДЫ:

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ КОМИССИИ

Кувшинов Сергей Викторович, кандидат технических наук, проректор РГГУ по информатизации и новым технологиям образования, доцент кафедры «История техники»

ЧЛЕНЫ КОМИССИИ:

- Багдасарьян Надежда Гегамовна, доктор философских наук, профессор, заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Баумана
- Бельковец Лидия Петровна, кандидат психологических наук, доцент, заведующая учебно-научной лабораторией развивающихся технологий ИНОТ РГГУ
- Жилияков Виктор Михайлович, отличник народного образования, заслуженный учитель Российской Федерации, директор Лицея № 1550 города Москвы
- Жилиякова Анна Викторовна, учитель, лауреат конкурса «Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образования, автор курса «История авиации и воздухоплавания»
- Питерская Вера Анатольевна, учитель, лауреат конкурса «Грант Москвы» в области наук и технологий в сфере образования, автор курса «Люди и судьбы российской авиации»

ЖЮРИ ОЛИМПИАДЫ:

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЖЮРИ

Багдасарьян Н. Г., заведующая кафедрой социологии и культурологии МГТУ им. Н. Э. Баумана, доктор философских наук, профессор

ЧЛЕНЫ ЖЮРИ:

- специалисты, направленные от всех учебных заведений, участвующих в Олимпиаде;
- ведущие специалисты в области истории авиации и воздухоплавания



**СТАНОВИТЕСЬ СПОНСОРОМ
ОЛИМПИАДЫ,
ОБРАЩАЙТЕСЬ В КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!**

Телефон/факс: +7 (495) 685-19-30; 685-26-30

**САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU**

СПОНСОРЫ ПЯТОЙ ЕЖЕГОДНОЙ ОЛИМПИАДЫ ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



WWW.SALUT.RU

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ФГУП «ММПП «САЛЮТ»**

Крупнейшее специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей Ал-31Ф (для самолетов семейства "Су"), ремонту двигателей АЛ-21Ф (для Су-24), Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей двигателей Д-436Т1/ТП (для ТУ-334-100, ТУ-134М, Бе-200), Д27 (для Ан-70) и энергетических установок ГТЭ-20-С. ФГУП «ММПП «САЛЮТ» занимается также изготовлением и сборкой различных товаров народного потребления.



**МОСКОВСКИЙ
СТАНКОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД "МСЗ - САЛЮТ"**

WWW.MSZ-SALUT.RU

**МОСКОВСКИЙ СТАНКОСТРОИТЕЛЬНЫЙ
ЗАВОД "МСЗ-САЛЮТ"**

Изготавливает высокоточные зубошлифовальные, шлищешлифовальные, рейкошлифовальные, торцешлифовальные, круглошлифовальные, внутришлифовальные, торцекруглошлифовальные станки и специальные станки на их базе.



WWW.GMZAGAT.RU

**ОАО "ГАВРИЛОВ-ЯМСКИЙ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД "АГАТ"**

Основная специализация завода – выпуск топливорегулирующей аппаратуры авиационных двигателей. В рамках конверсионной программы завод освоил выпуск изделий гидроаппаратуры для мобильной грузоподъемной, дорожно-строительной и коммунальной техники. Это секционные гидрораспределители с различными типами рабочих секций и механизмов управления, разнообразные гидроклапаны и регуляторы.



ОАО «Мичуринский завод Прогресс»

WWW.MZPROGRESS.NAROD.RU

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"МИЧУРИНСКИЙ ЗАВОД ПРОГРЕСС"**

Конверсионное предприятие, имеющее высокий производственно-технический потенциал. Специализация завода – производство приборов и элементов авиационной техники, электродвигателей малой мощности для бытовой техники и автомобилей, электробытовых товаров, нефтегазового оборудования.

ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА – 2008

15 марта 2008 г.

22 марта 2008 г.

Адрес: Лицей № 1550, г. Москва, ул. Беговая, 19
(станция метро «Динамо»)

Начало: 10:00

Департамент образования города Москвы в рамках
Московской региональной олимпиады школьников
проводит

МОСКОВСКУЮ РЕГИОНАЛЬНУЮ ПОЛИТЕХНИЧЕСКУЮ ОЛИМПИАДУ ШКОЛЬНИКОВ

Организационное обеспечение Олимпиады поручено
Некоммерческому партнерству «КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ»

Олимпиада проводится при участии Совета ректоров вузов
Москвы и Московской области, промышленных
предприятий, образовательных учреждений, научных
организаций и обществ.

Городской этап – открытый, участвуют не только
победители окружного этапа политехнической олимпиады
(который проходит по округам 16 февраля 2008 года), но и
все желающие 10–11-х классов.

Олимпиада проводится в 2 тура:

1 тур – 15 марта 2008 года в 10:00 (решение синтетических
заданий, соединяющих предметные знания по физике и
математике с инженерно-техническими приложениями);

2 тур – 22 марта 2008 года в 10:00 (рассматриваются
научно-исследовательские работы и технические проекты.
Реферативные работы не принимаются).

Окончательные результаты подводятся по итогам двух
туров. Из числа победителей и призеров городского этапа
Олимпиады формируется команда города Москвы для
участия в заключительном этапе Всероссийской
политехнической олимпиады школьников.

Положение об Олимпиаде опубликовано в Интернете по
адресу: www.as-club.ru

Приглашаем команду учащихся 10–11 классов вашего
образовательного учреждения (по 5 человек от
параллели) принять участие в Олимпиаде.

СРОК ПРИЕМА ЗАЯВОК – до 12.03.2008 г.

Заявки на участие просим направлять по электронной
почте: info@liceum1550.ru и по факсу: +7 (495) 945-86-00

Контактная информация:
тел.: +7 (495) 945-86-00, Лицей № 1550, г. Москва
тел.: +7 (495) 685-19-30, Клуб авиастроителей

*Председатель
городского оргкомитета Олимпиады,
первый вице-президент Клуба авиастроителей
д. т. н., профессор
В. И. Зазулов*



Клуб авиастроителей
создан по инициативе
руководителей
предприятий
авиастроительной
отрасли и ведущих
технических вузов,
объединивших свои
усилия с целью
развития
авиастроительной
отрасли России.

Деятельность Клуба
включает в себя:

- повышение
привлекательности
авиастроительных
профессий в
общественном сознании,
популяризацию
достижений отрасли;
- профессиональное
ориентирование
молодежи с целью
обеспечения притока
квалифицированных
кадров в отечественное
авиастроение;
- поддержку и развитие
системы
профессионального
образования в отрасли с
учетом мирового опыта и
задач развития отрасли.

КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Москва, ул. Бутырская,
дом 46, стр. 1
тел.: +7 (495) 685-19-30,
(495) 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru

WWW.AS-CLUB.RU

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2008

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ

г. Москва

25 ноября 2007 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН: 7709521084, Россия, г. Москва, Сибирский проезд, д. 2, корп. 8, тел.: + 7 (495) 685-19-30. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим и дееспособным физическим лицам, являющимся резидентами Российской Федерации в соответствии с действующим законодательством.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2008 года.

Предмет Оферты – платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей в 2008 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей и подлежит платному распространению. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 1 до 199 экземпляров) – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 200 до 499 экземпляров) – 500 рублей (пятьсот рублей 00 копеек).
Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня (при покупке от 500 экземпляров) – 250 рублей (двести пятьдесят рублей 00 копеек).
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным вам способом: факсом: +7 (495) 685-19-30, электронной почтой: info@as-club.ru, bull@as-club.ru или обычным письмом: 127015, Россия, г. Москва, улица Бутырская, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей.
2. В ответ на ваш заказ вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.





Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"