

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 2 (26), февраль 2007 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	31
ОБЗОР ПРЕССЫ	43
ИНТЕРВЬЮ	88
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **95**
стр.



ASME TURBO EXPO-2007 МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

МОНРЕАЛЬ, КАНАДА 14.05.2007—17.05.2007

подробности
на **93**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Итоги работы российского авиапрома в 2006 году	3	"Росдорлизинг" передал самарскому "Авиакору" партию производственного оборудования	11
Точность – вежливость ракет	3	НАЗ "Сокол" станет базовым заводом, производящим самолеты МиГ	11
Надежда умирает последней	4	ГСС займет на SuperJet 100	12
Утвержден список кандидатов для избрания в совет директоров ОАК	4	По проекту совместного с Индией создания самолета пятого поколения проведено три раунда переговоров	12
Франция может создать на основе самолетов Бериева целый флот для борьбы с пожарами	4	Испытания самолетов SuperJet-100 пройдут в апреле 2007 года	13
В ОАК начинается формирование подразделения транспортной авиации	5	Сроки реализации ключевых этапов по программе создания истребителя 5-го поколения будут сохранены	13
Госдума выступает за предоставление госгарантий на закупку воздушных судов	5	Объединенная авиастроительная корпорация внесена в перечень стратегических предприятий и акционерных обществ	13
Российский авиапром может отказаться от иностранных самолетов	5	Для Ту-334 нашли способ продвижения	14
"Оборонпром" возьмет контроль	5	Россия сорвала сделку израильского оборонного предприятия	15
Сергей Иванов констатировал опережающие темпы развития оборонных отраслей	6	Поставки истребителей СУ-30МКМ в Малайзию будут завершены в 2008 году	15
Принято решение о двух больших заказах гражданской авиатехники	6	Правительство Нижегородской области и компания Liebherr подписали соглашение о сотрудничестве	15
Первый индийский военный летчик совершил полет на российском истребителе МиГ-35	6	Казанский авиазавод построит первый Ту-334 в 2007 году	16
Предложение о продаже России самолетов А350 остается в силе, заявил глава МИД Франции	7	За 20 лет реализации программы серийного производства будет продано от 800 до 1200 региональных самолетов SuperJet	16
Итоги форума "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК"	7	Разработка и постройка среднего боевого самолета обойдется Индии в 2,27 млрд. долларов	16
Военно-промышленная комиссия считает необходимым развивать малую авиацию	7	Правительство РФ опасается финансировать Ту-334	17
ОАО "Туполев" отсудило долги у Министерства обороны, около 9 млн. руб.	7	ЗАО "Авиастар-СП" посетила делегация во главе с замминистра экономического развития и торговли РФ А.Белоусовым	17
Как строили, так и будут строить	8	КАПО ищет инвестора для производства Ту-334	17
Двигатель двигателей	8	Авиаремонтный завод заподозрили в несвежих приборах	18
А "СУ"шки лучше!	9	Аэрокосмические салоны и выставки оружия	18
Уральский завод заключил контракт с ВВС Индии на \$10 млн.	9	Украинский конкурент	19
Россия и Индия готовят программу долгосрочного сотрудничества в сфере ВТС на период после 2010 года	10	Многофункциональный российско-индийский транспортный самолет МТА выйдет на рынок в 2013 году – глава АК им. Ильюшина	19
Нижегородский авиазавод "Сокол" обеспечен заказами на 10 лет	10	Значительную долю авионики для МиГ-29К/КУБ разрабатывают и производят индийские компании	20
Портфель заказов корпорации "МиГ" к концу 2007 года составит более 4 млрд. дол	10		
ОАК, КАПО и АО "Туполев" могут создать СП для продвижения Ту-334	11		

и другие новости

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за февраль 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ИТОГИ РАБОТЫ РОССИЙСКОГО АВИАПРОМА В 2006 ГОДУ

Российская авиационная промышленность произвела в 2006 г. 26 гражданских самолетов. Об этом сообщили в Минпромэнерго РФ. В 2005 г. в России был произведен 31 гражданский самолет, напоминает агентство ПРАЙМ-ТАСС.

Одновременно, в прошлом году в России выросло производство вертолетов: с 80 машин в 2005 г. до 90 вертолетов в 2006 г. В министерстве пояснили, что увеличение выпуска вертолетов во многом обеспечено экспортными заказами и обусловлено качественными характеристиками машин российского производства и их более низкими ценами по сравнению с иностранными производителями.

Наибольший рост производства достигнут на предприятиях ММПП "Салют", НПК "Иркут", УУАЗ, КВЗ. Для стимулирования спроса на отечественную

авиатехнику предполагается дальнейшее расширение государственной поддержки за счет участия государства в увеличении капитализации российских авиационных лизинговых компаний; компенсации из средств федерального бюджета авиакомпаниям части лизинговых платежей и процентов по кредитам, получаемым в российских кредитных организациях на закупку новой авиатехники.

Кроме того, предусматривается предоставление госгарантий для поддержки экспорта самолетов российского производства, а также по внутренним займам, осуществляемым для реализации проекта создания российского регионального самолета.

*источник: АРМС-ТАСС
01.02.07*

ТОЧНОСТЬ – ВЕЖЛИВОСТЬ РАКЕТ

Первый вице-премьер Сергей Иванов провел вчера заседание Военно-промышленной комиссии (ВПК) в новом статусе - военно-гражданском. И хотя основная тема заявлений Иванова осталась без изменений (они касаются развития оборонно-промышленного комплекса), будущее ОПК обрело более явный гражданский оттенок.

Вчерашнее заседание ВПК даже решили провести не в Доме правительства, а поближе к промышленникам, в московском НИИ точных приборов. Вместе с Ивановым туда приехал и его сменщик на посту министра обороны Анатолий Сердюков. Место для заседания было выбрано не случайно. Как заявил Иванов, Минобороны планирует сосредоточиться на создании новейших образцов высокоточного оружия. "Эти системы уже неоднократно в реальных боевых действиях доказали свою эффективность и востребованность. Без них в настоящее время вообще невозможно представить планирование и проведение современных боевых действий", - заявил первый вице-премьер. Однако информационное обеспечение должно быть двойного назначения - в интересах не только Минобороны, но и гражданского сектора экономики, добавил Иванов. По его словам, в ОПК продолжается рост продукции гражданского назначения, а на отдельных предприятиях оборонки ее объем уже дошел до 50%.

Кроме того, ОПК как более динамично развивающийся сектор промышленности должен помочь своим гражданским коллегам. Накануне на заседании президиума Госсовета в Волгограде Сергей Иванов сообщил президенту, что рост производства в ОПК в прошлом году составил в среднем 10%, а в некоторых отраслях даже больше. Например, в ракетно-космической отрасли - 14%, а в производстве радиолокационной техники - более 15%. "Только судостроение подвело - 84% (по сравнению с предыдущим годом темпы роста упали на 16% - "Газета)", - с сожалением констатировал Иванов. Для сравнения: средний рост промышленности в прошлом году составил всего 4%.

Чтобы помочь гражданской промышленности, Сергей Иванов предложил распространить на ряд ее отраслей меры стимулирования, действующие в ОПК. Однако он не пояснил, какие именно меры и на какие отрасли предлагается распространить. Российской же промышленности сейчас известен только один стимулятор - "Рособоронэкспорт", на деньги от продажи вооружений занимающийся скупкой не только военных, но и гражданских активов.

*источник: газета "Газета"
21.02.07*

НАДЕЖДА УМИРАЕТ ПОСЛЕДНЕЙ

Россия не оставляет надежды стать полноправным акционером европейского аэрокосмического гиганта EADS. Сейчас такие права есть только у Франции и Германии, только их акции имеют право голоса, у них всегда должен сохраняться паритет долей, и потому у корпорации два председателя совета директоров - французский и немецкий. Но в прошлом году в их тандем ворвалась Россия. Весной EADS начало лихорадить. Корпорация объявила о задержках в поставках суперлайнера A380, о пересмотре и переносе программы A350, а потом и об ожидаемых убытках на ближайшие годы.

С марта по июнь 2006 г. капитализация EADS снизилась почти вдвое - с 28,8 млрд. до 15,4 млрд. евро. ВТБ воспользовался моментом и к августу скупил 5% EADS, потратив на это чуть меньше 1 млрд. евро. Чиновники тут же стали намекать Франции и Германии, что Россия не прочь тоже получить право голоса и место в совете директоров EADS. Основным аргументом было то, что Россия сейчас поднимает свой

авиапром и готова помочь EADS инвестициями и привлечь корпорацию к развитию гражданского авиапрома. Правда, EADS сотрудничать с Россией не торопится. Но президент Владимир Путин все еще верит в успех переговоров и при каждом удобном случае говорит об этом. "Мне кажется, что содержательное сотрудничество было бы гораздо полезнее и для российских производителей, и для европейских партнеров", - заявил он вчера на встрече с членами российско-французского совета по сотрудничеству в области безопасности. Правда, тут же оговорился, что если все-таки договориться не удастся, "наши финансовые учреждения будут работать с ценными бумагами [EADS] на рынке". Такое заявление тоже прозвучало не впервые. Правда, пока серьезно заработать на своем пакете ВТБ не сможет. Сейчас капитализация EADS составляет около 21 млрд. евро, а пакет ВТБ может стоить чуть более 1 млрд. евро.

*источник: газета "Ведомости"
22.02.07*

УТВЕРЖДЕН СПИСОК КАНДИДАТОВ ДЛЯ ИЗБРАНИЯ В СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ ОАК

Правительство России утвердило список из 14 кандидатов для избрания в совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК). Об этом сообщает "Интерфакс" со ссылкой на пресс-службу кабинета министров. В числе кандидатов:

- руководитель Роспрома Борис Алешин,
- заместитель министра экономического развития и торговли Андрей Белоусов,
- директор Федеральной службы по ВТС Михаил Дмитриев,
- вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов,
- министр транспорта Игорь Левитин,
- заместитель руководителя Росимущества Юрий Медведев,
- главнокомандующий Военно-воздушными силами Владимир Михайлов,

- руководитель Росимущества Валерий Назаров,
- первый заместитель председателя военно-промышленной комиссии при правительстве - министр РФ Владислав Путилин,
- заместитель министра промышленности и энергетики Андрей Реус,
- директор департамента Минпромэнерго Владимир Саламатов,
- президент ОАК Алексей Федоров,
- гендиректор ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов,
- помощник президента РФ Игорь Шувалов.

*источник: сайт "Вести.Ru"
07.02.07*

ФРАНЦИЯ МОЖЕТ СОЗДАТЬ НА ОСНОВЕ САМОЛЕТОВ БЕРИЕВА ЦЕЛЫЙ ФЛОТ ДЛЯ БОРЬБЫ С ПОЖАРАМИ

Владимир Путин вчера встретился с министрами иностранных дел и обороны Франции Филиппом Дуст-Блази и Мишель Алио-Мари. Обсуждались вопросы сотрудничества в сферах авиастроения и космонавтики, сообщает пресс-служба Кремля. Президент России вновь заверил присутствующих, что приобретение одним из российских банков пакета акций EADS ни в коем случае не является шагом к какому-то недружественному поглощению и Россия готова к конструктивному сотрудничеству.

При этом В.Путин пожелал, чтобы на уровне компаний были достигнуты договоренности о таком сотрудничестве. Если же договоренности достигнуты не будут, то российские финансовые учреждения будут работать просто с ценными бумагами на рынке акций, уточнил Путин. При этом он высказал уверенность, что содержательное сотрудничество было бы гораздо более интересным и полезным как для российских производителей, так и для европейских партнеров. Франция является одним из основных акцио-

неров европейского концерна EADS (Европейского аэрокосмического концерна).

В свою очередь Ф.Дуст-Блази отметил, что во Франции рассчитывают, что российские компании будут приобретать аэробусы A350. Кроме того, Франция заинтересована в российских самолетах Бериева и не исключено, что для борьбы с летними пожарами на их основе может быть создан целый флот. Заинтересованы французские партнеры и в тяжелых вертолетах Ми-26 для армии. Есть интерес к самолетам по рекогносцировке, а также к беспилотным самолетам и самолетам нового поколения.

В ходе встречи Владимир Путин выразил надежду, что во время визита президента Франции Жака Ширака в Россию, запланированного на март, состоятся конструктивные переговоры по многим областям сотрудничества, в том числе по энергетике.

*источник: ИА "Финмаркет"
22.02.07*

В ОАК НАЧИНАЕТСЯ ФОРМИРОВАНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ АВИАЦИИ

В Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) началось формирование бизнес-единицы "Транспортная авиация", сообщил "Интерфаксу-АВН" генеральный директор Авиакомплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов.

"Сейчас разрабатывается структура ОАК. В частности, на базе Межгосударственной авиационной компании (МАК) "Ильюшин" начинается формирование бизнес-единицы "Транспортная авиация", - сообщил В.Ливанов.

Он напомнил, что МАК вошла в ОАК, внося 86% своих акций, находящихся в государственной собственности. МАК "Ильюшин", в свою очередь, владеет 71% акций Авиакомплекса имени Ильюшина и около 56% акций Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО).

В.Ливанов сообщил, что все ранее заключенные Авиакомплексом имени Ильюшина контракты будут перезаключены на новую бизнес-единицу ОАК. В частности, уже перезаключен контракт на возобновление в Ульяновске серийного производства самолетов семейства Ил-76. "Думаю, с 2008 года переза-

ключим контракт на производство самолетов Ил-112В", - сообщил В.Ливанов.

Отвечая на вопрос "ИФ-АВН", В.Ливанов сказал, что в рамках ОАК "не пересекаются" интересы таких всемирно известных фирм, как "Ильюшин" и "Туполев".

"Мы ведем с фирмой "Туполев" согласованную политику в рамках рабочей группы, созданной в ОАК", - сказал В.Ливанов.

В частности, по его словам, в феврале руководители двух фирм в рамках реализации программы гражданской авиации ОАК достигли соглашения, в соответствии с которым будут на 100% унифицированы бортовое оборудование и кабины самолетов Ил-96-300 и Ту-204. Экипаж обоих самолетов будет составлять по два человека.

АК имени Ильюшина по программе гражданской авиации в ОАК планирует продвигать проект турбовинтового пассажирского самолета Ил-114, который сегодня серийно строится на Ташкентском авиазаводе, сообщил В.Ливанов.

*источник: Интерфакс-АВН
19.02.07*

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА ВЫСТУПАЕТ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ГОСГАРАНТИЙ НА ЗАКУПКУ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Государственная Дума добивается от правительства предоставления государственных гарантий для лизинговых компаний, которые занимаются закупкой современной отечественной авиационной техники и техническим перевооружением предприятий отрасли. Об этом на конференции "Авиационный комплекс России: современное состояние и перспективы развития" заявил депутат Государственной Думы (ГД), председатель экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса ГД Александр Белоусов.

"В условиях выдачи государственных гарантий возникает возможность полного контроля за их использованием. Предприятиям нужны деньги на создание материального задела на производстве, нужны новые кадры, техническое перевооружение. Первыми вопрос о техническом перевооружении

предприятий отрасли поставили именно лизинговые компании", - сказал он.

По данным депутата, на техническое перевооружение предприятий отрасли надо затратить в 2007 году 7 млрд. рублей, 3 млрд. рублей в 2008 г. и 1,2 млрд. рублей - в 2009 году, всего - примерно 11 млрд. рублей. Для того, чтобы полностью решить вопрос с техническим перевооружением и пополнением кадрового состава предприятий отрасли, необходимо около 16 млрд. рублей.

По его словам, необходимо также разработать механизм, чтобы финансировать обеспечение потребностей воздушного транспорта в современном авиапарке, которые определяются на период до 2015 года в объеме 811 самолетов.

*источник: AVIAPORT.RU
09.02.07*

РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ МОЖЕТ ОТКАЗАТЬСЯ ОТ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ

Как заявил спикер Госдумы Борис Грызлов, отечественному авиапрому следует оказать прямую государственную поддержку. По мнению Бориса Грызлова, следует незамедлительно восстановить конкурентоспособность российского авиастроения. В этой связи отмечается, что военная авиапромышлен-

ность занимает лидирующие позиции в мире, тогда как гражданское авиастроение находится в загоне. Именно поэтому приход в Россию зарубежных авиапроизводителей просто недопустим.

*источник: сайт "Медиаактивист"
20.02.07*

"ОБОРОНПРОМ" ВОЗЬМЕТ КОНТРОЛЬ

"Оборонпром" до конца 2007 г. будет владеть контрольным пакетом акций всех входящих в его состав вертолетостроительных предприятий, заявил гендиректор компании Денис Мантуров. По его словам, приобретен контрольный пакет акций Казанского вертолетного завода, до конца I квартала завершится процесс допэмиссии акций "Росвертола", в

результате которой "Оборонпром" вместе с государством станут владельцами блокпакета акций предприятия. Вопрос о покупке еще 25% акций "Росвертола" будет решен до конца года.

*источник: газета "Ведомости"
09.02.07*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ КОНСТАТИРОВАЛ ОПЕРЕЖАЮЩИЕ ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ ОБОРОННЫХ ОТРАСЛЕЙ

Опережающий рост оборонных отраслей по сравнению с остальными секторами промышленности констатировал на заседании президиума Госсовета первый вице-премьер Сергей Иванов.

По его словам, рост промышленного производства в прошлом году составил 104%, а в среднем по ОПК - 110%. "А по отдельным отраслям ОПК он был и того выше: по авиационной промышленности - 125%, в ракетно-космической - 114%, в производстве вооружений - 108,7%, боеприпасов, спецхимии - 110,7%, радиоэлектронный комплекс - 115,3%", - констатировал он.

При этом, заметил Иванов, "под ростом ОПК не обязательно понимать именно производство и экспорт вооружений, потому что на сегодняшний день на предприятиях российского ОПК доля конкурентной гражданской продукции в общем объеме производства составляет 30-35%". "Мы ожидаем дальнейшего роста именно в этом сегменте. Некото-

рые предприятия ОПК довели выпуск гражданской продукции уже до 50%", - сказал он.

У нас очередной рекорд: мы закрыли буквально позавчера последние контракты, у нас объем экспорта военно-технической продукции за прошлый год составил 6,4 млрд дол, а на этот год намечен объем в 7,5 млрд дол.

Первый вице-премьер обратил внимание на изменение качества экспорта. За четыре года доля объема поставляемых запасных частей и сервиса выросла в 10 раз.

Сергей Иванов отметил также снижение удельного веса Индии и Китая в общем экспорте российской оборонной продукции. "Это говорит о диверсификации в этом сегменте экспорта. Объем увеличивается, а доля двух ключевых стран снижается. Значит и экспорт стал более надежным", - отметил он.

*источник: АРМС-ТАСС
20.02.07*

ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ДВУХ БОЛЬШИХ ЗАКАЗАХ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ

Важные решения по дальнейшей работе авиационной промышленности приняты на состоявшемся 29 января 2007 г. заседании военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве РФ под председательством министра обороны, заместителя председателя правительства РФ Сергея Иванова. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области авиастроения.

"Принятые решения касаются увеличения производства современных отечественных воздушных судов для гражданской авиации", - отметил он.

ВПК рассмотрела предложения министерства промышленности и энергетики, министерства транспорта, доклад ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и приняла решение о формировании двух заказов на поставку новых отечественных воздушных судов для российских авиакомпаний, сообщил собеседник.

"Первый заказ на гражданскую авиационную технику должен быть реализован в период 2008-2010 гг., второй заказ - на период до 2015 года", - уточнил он.

По его словам, формировать заказ поручено ОАК, которая в течение ближайшего месяца должна сформировать заказ на 2008-2010 годы. Речь идет примерно о 200 воздушных судах (ВС) на первом

этапе с выпуском 60-70 ВС в год, что для авиапрома является весьма существенным увеличением объема, практически на порядок.

"Разработанные предложения по формированию заказов должны быть представлены в межведомственные рабочие группы, в состав которых входят министры промышленности и энергетики, транспорта, экономического развития, финансов. Эта Межведомственная комиссия создана поручением правительства в декабре 2006 года", - дополнил собеседник.

По его сведениям, планы ОАК должны быть рассмотрены в марте для представления в проект федерального бюджета. Результатом этой работы и станут объемы финансирования программы заказа новых отечественных воздушных судов. Для выполнения плана производства на период 2008-2010 годы предусмотрен ряд мероприятий, которые касаются перевооружения предприятий, создания системы послепродажного обслуживания, совершенствования нормативной базы и др.

*источник: AVIAPORT.RU
12.02.07*

ПЕРВЫЙ ИНДИЙСКИЙ ВОЕННЫЙ ЛЕТЧИК СОВЕРШИЛ ПОЛЕТ НА РОССИЙСКОМ ИСТРЕБИТЕЛЕ МИГ-35

Первый полет совершил сегодня на российском многоцелевом истребителе МиГ-35 индийский военный летчик, майор Адж Пури. Он командует эскадрильей индийских ВВС, которая состоит из модернизированных самолетов МиГ-21-93. Вместе с ним в воздухе находился шеф-пилот фирмы "МиГ" Павел Власов.

"Я восхищен, это - прекрасная машина!", - ответил индийский летчик на вопрос корр. АРМС-ТАСС после приземления на аэродроме авиабазы Елаханка под

Бангалором, где проходит 6-й Международный авиасалон Aero India 2007. По словам майора Пури, он "был бы счастлив летать на таких истребителях, если их закупят для индийских ВВС".

МиГ-35 впервые поднялся в воздух за пределами России именно в ходе нынешнего авиасалона.

*источник: АРМС-ТАСС
08.02.07*

ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ПРОДАЖЕ РОССИИ САМОЛЕТОВ А350 ОСТАЕТСЯ В СИЛЕ, ЗАЯВИЛ ГЛАВА МИД ФРАНЦИИ

Предложение европейской стороны о продаже России самолетов А350 остается в силе и Париж ждет на него ответ, сообщил ИТАР-ТАСС глава МИД Франции Филипп Дуст-Блази в преддверии открывающегося сегодня в Москве заседания Российско-французского совета сотрудничества по вопросам безопасности.

"Мы ждем ответа российской стороны на предложение EADS, касающееся закупки 22 А350 и включающее в себя целенаправленное промышленное партнерство", - информировал Дуст-Блази. Он выразил надежду на то, что "деятельность рабочей группы по промышленности завершится принятием решения по этому направлению". "В этой области проектов немало", - добавил он.

Кроме того, министр подчеркнул, что "компания EADS и Safran содействуют модернизации российской гражданской авиации". Дуст-Блази напомнил,

что в сентябре 2006 года в ходе государственного визита президента России Владимира Путина во Францию "была создана франко-российская рабочая группа, в которую вошли промышленники наших стран, и в задачу которой входит обеспечение благоприятных условий для развития сотрудничества и подготовки проектов". Первое заседание этой группы прошло в декабре 2006 года в Тулузе, к весне предполагается подготовка итогового документа.

Ранее гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов сообщил, что его компания не может быть уверенной в контракте с Airbus об А350: "там пока не подтверждена производственная программа. Пока решений по ним нет".

*источник: АРМС-ТАСС
21.02.07*

ИТОГИ ФОРУМА "БЕСПИЛОТНЫЕ МНОГОЦЕЛЕВЫЕ КОМПЛЕКСЫ В ИНТЕРЕСАХ ТЭК"

В ходе завершившейся на прошлой неделе выставки и форума "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК" ООО "ТеКнол" продемонстрировало результаты своей работы в области БЛА за истекшие два года. По общему мнению участников и организаторов, стенд компании был одним из наиболее интересных и информативных. Были представлены не только традиционные продукты в области навигации и систем управления, но и образцы систем автоматических БЛА быстрого развертывания. В дни работы выставки на стенде были проведены пере-

говоры с руководством группы компаний "Транзас", компании "Глобал Текник" (Турция), "Авиаснаб" (Казахстан), Минский радиозавод (Беларуссия), а также с представителями профильных подразделений ОАО "Газпром". Стенд компании посетил замминистра промышленности и энергетики РФ А.Г.Реус.

ООО "ТеКнол" выражает признательность организаторам выставки и форума.

*источник: компания "ООО "ТеКнол"
08.02.07*

ВОЕННО-ПРОМЫШЛЕННАЯ КОМИССИЯ СЧИТАЕТ НЕОБХОДИМЫМ РАЗВИВАТЬ МАЛУЮ АВИАЦИЮ

Необходимость разработки комплекса мер по развитию авиационных перевозок на местных воздушных линиях подчеркнута на состоявшемся 29 января 2007 года заседании военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве РФ под председательством министра обороны, заместителя председателя правительства РФ Сергея Иванова. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Как ожидается, в течение первого квартала текущего года должен быть подготовлен комплекс мер по развитию авиационных перевозок на местных воздушных линиях", - подчеркнул собеседник.

"После поручения президента РФ о разработке комплекса мер по созданию в стране малой авиации было много разговоров о необходимости ее создания, но реальных шагов до сих пор так сделано и не было. Поручение президента до сих пор находится в

"подвешенном" состоянии", - высказал собственное мнение источник.

По его словам, тот факт, что на ВПК был рассмотрен вопрос создания малой авиации и в решении ВПК отмечена необходимость создания в России малой авиации, является исключительно важным моментом в перспективном развитии отрасли.

Он полагает, что развитие малой авиации крайне необходимо для России и имеет стратегическое значение для дальнейшего развития России в связи с огромной территорией и огромными расстояниями между населенными пунктами. В настоящее время миллионы граждан страны лишены конституционного права на свободное передвижение внутри страны в связи с отсутствием авиаперевозок.

*источник: AVIAPORT.RU
14.02.07*

ОАО "ТУПОЛЕВ" ОТСУДИЛО ДОЛГИ У МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ, ОКОЛО 9 МЛН. РУБ.

ОАО "Туполев" отсудило долги у Министерства обороны, около 9 млн. руб. В прошлом году Минобороны заказало компании модернизировать несколько пассажирских самолетов Ту-154, чтобы они соответствовали европейским стандартам. Минобороны

уплатило "Туполеву" аванс, но окончательно не рассчиталось, и арбитражный суд Москвы постановил взыскать недостающую сумму.

*источник: газета "Коммерсантъ"
13.02.07*

КАК СТРОИЛИ, ТАК И БУДУТ СТРОИТЬ

Во многих СМИ прошла информация о том, что авиазавод «Авиакор» прекратит выпуск некоторых моделей самолетов, что генеральный директор самарского ОАО «Авиакор - авиационный завод» Сергей Лихарев расценил как слишком вольную интерпретацию слов министра транспорта РФ Игоря Левитина. Он сказал, что «самолеты Ту-154 и Ту-134 будут выведены из парка авиакомпаний, которые занимаются перевозками пассажиров. У них еще около пяти лет. В России этих самолетов около 270, и пока их нечем заменить».

Как сообщает ИА REGNUM-ВолгаИнформ, директор самарского «Авиакора» Сергей Лихарев пояснил, что «самолеты Ту-154Б, действительно, через пять лет летать уже, скорее всего, не будут, так как они сильно проигрывают современным аналогам по шумности и экономичности».

Что же касается гораздо более современных Ту-154М, то их назначенный ресурс составляет 30 лет, а поэтому большинство из них может эксплуатироваться еще 10-12 лет с соблюдением всех современных

норм безопасности. Кроме того, - и это отметил сам г-н Левитин, - заменить эти самолеты за пять лет практически невозможно, т.к. для этого потребовалось бы ежегодно вводить в эксплуатацию более 40 среднемагистральных самолетов. Ту-204 и Ту-214 у нас в таких количествах не производятся, «разом» купить новые самолеты за рубежом большинство эксплуатантов не сможет, а менять совсем еще не старые отечественные самолеты на зарубежное старье лишено экономического смысла.

Так что завод «Авиакор» в ближайшие годы, пока на эти машины есть спрос, продолжит заниматься производством и ремонтом самолетов Ту-154М. Вместе с этим мы также, причем опережающими темпами будем развивать производство новых самолетов Ан-140, у которых очень хорошие перспективы на российском рынке».

*источник: сайт "Ittimes.ru"
20.02.07*

ДВИГАТЕЛЬ ДВИГАТЕЛЕЙ

Министр промышленности и энергетики России Виктор Христенко и председатель совета директоров компании Rolls-Royce Саймон Робертсон обсудили возможности сотрудничества России и Великобритании в сфере двигателестроения

Саймон Робертсон сообщил, что компания давно работает в России и сейчас готовится «существенно расширить здесь свое присутствие».

В авиастроении Rolls-Royce реализует программы по поставке двигателей на машины «Туполев» и «Камов». Говоря о дальнейших планах по сотрудничеству с российскими компаниями, г-н Робертсон заявил: «Мы настроены на то, чтобы развивать эти и другие программы с российской авиационной промышленностью», причем это может быть как просто продажа двигателей, так и создание совместных предприятий, совместных программ.

«Что касается энергетики, - сказал Саймон Робертсон, - большая часть нашего бизнеса основана на производстве газотурбинных двигателей, в частности газотурбинных установок для распределенной генерации и для того, чтобы снимать пиковые нагрузки».

По просьбе гостя министр рассказал о некоторых аспектах российской стратегии развития авиастроения и электроэнергетики.

Глава Минпромэнерго напомнил, что в области самолетостроения приняты решения по консолидации активов - создана ОАК. «Это решение для нас принципиально важно, поскольку оно связано с достаточно амбициозной стратегией развития авиастроения» - подчеркнул министр. Россия, таким образом, намерена вернуться на рынок гражданских и транспортных самолетов, при этом сохранить и даже нарастить свое присутствие на традиционно успешном для нее рынке военной авиации.

«Что касается гражданского сегмента, - акцентировал внимание Христенко, - то сегодня идет работа

по переводу амбициозной стратегии в формат продуктовой линейки, твердых заказов, в реальный бизнес - с тем, чтобы обеспечить в течение нескольких лет выход на производство до 120 машин в год». При этом ставка, безусловно, делается не только на внутренний, но и на внешний рынок. Соответственно, по словам министра, это требует выхода на конкурентоспособный продукт, одним из ключевых элементов которого является двигатель.

Министр выразил уверенность, что выход на совместные проекты отвечал бы взаимным интересам и российского двигателестроения, и Rolls-Royce, тем более, что уже сегодня российские компании готовы к сотрудничеству.

Виктор Христенко отметил, что за последние годы российские производители двигателей активизировали работу на рынке энергомашиностроения. Он обратил внимание на то, что Россия вошла в новый этап реформирования электроэнергетического рынка, а спрос на электроэнергию растет очень высокими темпами.

При том, что государство активно способствует развитию угольной и гидрогенерации, а также атомной энергетики, газовая генерация останется главной в электроэнергетике на достаточно длительное время, сказал Христенко. Набор этих факторов будет способствовать модернизации и строительству новых газовых блоков на высокоэффективных технологиях.

Подводя итоги встречи, Виктор Христенко подчеркнул, что «мы в первую очередь заинтересованы в том, чтобы и новые производства, и новые технологии разворачивались на российской территории».

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
19.02.07*

А "СУ"ШКИ ЛУЧШЕ!

Прошедшая в Бангалоре (Индия) 6-я Международная авиационная выставка Aero India 2007 еще раз подтвердила лидерство России в создании боевых самолетов. Подводя ее итоги, отечественные и зарубежные специалисты особо отмечают высокий потенциал наших истребителей.

Одним из доказательств тому служит одобрение правительством Индии закупки еще 40 истребителей Су-30МКИ. Об этом заявил представитель ВВС Индии Махеш Упасани (Mahesh Upasani). Как пояснил журналистам первый заместитель генерального конструктора Авиационной холдинговой компании "Сухой" Александр Барковский, это будет 40 самолетов сверх 140, предусмотренных соглашением о лицензионном производстве.

Кроме того, по ранее заключенному контракту в мае этого года Малайзия получит первые два истребителя Су-30МКМ, а затем в июне-июле еще четыре машины.

Конечно же, столь успешное продвижение российских фирм на рынке вооружения не ускользнуло от внимания конкурентов. Только шаги они, мягко говоря, сделали не совсем адекватные, чем и вызвали удивление среди экспертов.

Например, на семинаре, прошедшем перед открытием выставки, перед собравшимися индийскими летчиками, журналистами и специалистами выступил шеф-пилот компании Boeing. Он призвал отказаться от демонстрации на авиасалоне сложнейших фигур высшего пилотажа, так как это очень опасно. "Не надо летать так, чтобы у зрителей сердце замирало", - считает американский летчик. Его предложение не нашло понимания и поддержки у индийских авиаторов, которые сами на сверхманевренных Су-30МКИ показывают такой пилотаж, который пока не по силам американским машинам.

Однако дальнейшие события подтвердили правоту представителя компании Boeing в его стремлении обратить внимание на безопасность полетов. Американцы на F-16 и F/A-18 старались летать так, чтобы ни в чем не уступать российским летчикам. Вот только впечатление от их программы демонстрационных полетов смазали два отказа авиационной техники. Сначала у одного из трех F-16 сгорели на посадке тормоза, которые оперативно заменили.

Затем еще один F-16 вынужден был прекратить полеты. Что с ним произошло, неизвестно, на летное поле журналистов не пускали, но в течение длительного времени группа технических специалистов обследовала переднюю стойку шасси. Специалисты фирмы Boeing от комментариев по данным инцидентам воздержались.

Впрочем, вернемся к нашим самолетам. Не меньший интерес публики вызвал сверхманевренный истребитель МиГ-29М ОВТ (с отклоняемым вектором тяги). За сутки до открытия авиасалона прошла презентация многофункционального истребителя МиГ-35 для индийских специалистов. В день открытия выставки Aero India-2007 его фотографии украшали первые полосы ведущих индийских изданий. В ходе салона индийские специалисты могли лично убедиться, что на МиГ-35 действительно установлены радар с активной фазированной антенно-решеткой, новая оптико-электронная система, позволяющая с высокой эффективностью применять высокоточное оружие класса "воздух-воздух" и "воздух-поверхность", более мощные двигатели. Нескольким индийским летчикам и одному журналисту посчастливилось участвовать в выполнении полетов на новом МиГе.

Все это, без сомнения, повышает шансы на победу МиГ-35 в ожидаемом тендере на лицензионное производство 126 самолетов. Новый российский самолет относится к унифицированному семейству истребителей поколения 4+++. По сравнению с МиГ-29 срок его службы увеличен до 40 лет, а межремонтный ресурс двигателей - до 1.000 летных часов. При этом стоимость часа полета на МиГ-35 почти в 2,5 раза ниже, чем у МиГ-29.

Другие потенциальные участники тендера, как говорится, отмолчались. Шведский истребитель "Гриппен" ничем особым на авиасалоне себя не проявил, а европейский "Еврофайтер-Тайфун" и французский "Рафаль" в Aero India-2007 вообще не участвовали. Представители компаний, производящих эти самолеты, заявили, что они дождутся официального объявления тендера, а затем покажут здесь свои машины.

*источник: газета "Красная звезда"
14.02.07*

УРАЛЬСКИЙ ЗАВОД ЗАКЛЮЧИЛ КОНТРАКТ С ВВС ИНДИИ НА \$10 МЛН.

Уральский оптико-механический завод (УОМЗ) на 6-м Международном авиасалоне Aero India 2007 заключил контракты на поставку в 2007 году запчастей для ВВС Индии на сумму более 10 млн. долл. Об этом АРМС-ТАСС сообщил заместитель генерального директора предприятия Вениамин Элинсон. По его словам, обеспечение поставок запчастей и организация ремонта оптико-электронных станций самолетов МиГ-29 и Су-30МКИ ВВС Индии являются главными направлениями деятельности предприятия на индийском рынке. "Индийские партнеры и, в первую очередь ВВС Индии и корпорация ХАЛ, удовлетворены прямыми контактами с нашим предприятием. Наши

отношения в области поставок запчастей и организации ремонта развиваются очень динамично. Объем полученных заказов возрастает год от года", - отметил Элинсон. Другим направлением деятельности УОМЗ на индийском рынке является продвижение кругло-суточных систем оптического наблюдения военного и гражданского назначения. Военные системы предлагаются совместно с "Рособоронэкспортом". В первую очередь это касается модернизации имеющегося в Индии вертолетного парка, прежде всего вертолетов Ми-17.

*источник: газета "Газета"
12.02.07*

РОССИЯ И ИНДИЯ ГОТОВЯТ ПРОГРАММУ ДОЛГОСРОЧНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ВТС НА ПЕРИОД ПОСЛЕ 2010 ГОДА

Россия и Индия готовят программу долгосрочно-го сотрудничества в сфере ВТС на период после 2010 года, когда истечет срок ныне действующей программы. Об этом на объединенной пресс-конференции российской делегации на салоне Aero India 2007 сообщил глава российской делегации, заместитель директора ФСВТС Вячеслав Дзиркалн, отвечая на вопрос корр. АРМС-ТАСС.

По его словам, "в ближайшее время будет подготовлен проект такой программы". Работа в этом направлении с индийской стороны ведется. Уже есть ряд перспективных проектов, которые войдут в новую

программу", - проинформировал глава российской делегации.

Характеризуя ныне действующую программу, рассчитанную на период до 2010 года, Дзиркалн отметил ее состоятельность и крайнюю необходимость для долгосрочного планирования сотрудничества в сфере ВТС, что позволяет обеспечить концентрацию усилий в конкретный период времени на тех или иных основных направлениях работ.

*источник: АРМС-ТАСС
08.02.07*

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ОБЕСПЕЧЕН ЗАКАЗАМИ НА 10 ЛЕТ

Программа выполнения заказов ОАО "Нижегородский авиазавод (НАЗ) "Сокол" (входит в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация") рассчитана на ближайшие 10 лет, заявил на заседании Законодательного собрания Нижегородской области (ОЗС) губернатор региона Валерий Шанцев.

По его словам, уже достигнута договоренность между руководством "Сокола" и ФГУП "РСК "МиГ" о том, что производство самолетов МиГ будет вестись на нижегородском авиазаводе, тогда как ранее "миговской" тематикой занимались также заводы в Подмоскowie и Комсомольске-на-Амуре.

"Сейчас "Сокол" практически каждый день заключает контракты на производство самолетов МиГ, в

основном, с зарубежными партнерами", - заявил губернатор.

Как уже сообщалось, НАЗ "Сокол" примет участие в выполнении зарубежных контрактов на поставку самолетов МиГ-29 и МиГ-35, заключенных ФГУП "РСК "МиГ". По словам председателя совета директоров ОАО "Сокол" Алексея Федорова, руководство РСК опирается на "Сокол", как на главный производящий завод самолетов МиГ.

*источник: ИА "ИФ-Регион"
22.02.07*

ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ КОРПОРАЦИИ "МИГ" К КОНЦУ 2007 ГОДА СОСТАВИТ БОЛЕЕ 4 МЛРД. ДОЛ

Портфель заказов корпорации "МиГ" к концу 2007 года составит более 4 млрд. дол. Это существенный рост, если учесть, что по состоянию на конец 2006 года портфель заказов РСК составлял чуть более 2,6 млрд. дол, заявил на пресс-конференции на авиасалоне Aero India 2007 первый заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" Сергей Цивилев.

По данным АРМС-ТАСС, наиболее крупный контракт, подписание которого ожидается в 2007 году, предусматривает модернизацию 64 самолетов МиГ-29 ВВС Индии стоимостью около 900 млн. дол и перевод опциона на закупку 30 самолетов МиГ-29К/КУБ в твердый заказ.

Среди наиболее значимых экспортных программ Цивилев отметил продвижение на мировой рынок самолетов МиГ-29М/М2 и МиГ-35, дальнейшую работу с Индией по программе МиГ-29К/КУБ, участие с самолетом МиГ-35 в тендере на поставку ВВС Индии 126 многофункциональных самолетов. Кроме того, замглавы корпорации особо выделил программу модернизации МиГ-29 как для Индии, так и для других стран, в том числе в ЮВА, Восточной и Центральной Европе. Для ряда стран, в том числе государств Ближнего Востока и Северной Африки, актуальной является программа МиГ-29СМТ и МиГ-31.

"В целях улучшения послепродажного обслуживания мы начали активно продвигать систему так называемого абонентского обслуживания. По этому направлению уже заключен первый контракт", - проинформировал Цивилев.

Для обеспечения своего динамичного развития РСК "МиГ" рассматривает как одно из основных направлений деятельности диверсификационные программы. Одна из них - программа с ЕАДС по конвертации пассажирских А320/А321 в транспортную версию. "Это серьезная задача, которая позволит решить такие проблемы, как сертификация производства и технологий по современным международным стандартам, 100-проц. задействование имеющейся структуры производства и интеграция в европейскую авиапромышленность", - заявил Цивилев.

Среди перспективных программ были названы также проект самолета пятого поколения и тематика беспилотных летательных аппаратов. Эти направления РСК "МиГ" считает для себя крайне важными.

По состоянию на текущий момент в 56 стран мира поставлено 6300 самолетов марки "МиГ" всех модификаций - МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25, МиГ-27 и МиГ-29.

*источник: ИТАР-ТАСС
09.02.07*

ОАК, КАПО И АО "ТУПОЛЕВ" МОГУТ СОЗДАТЬ СП ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ ТУ-334

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), Казанское авиационное производственное объединение и ОАО "Туполев" сообщили, что могут создать СП для продвижения ближнемагистрального пассажирского самолета Ту-334. Об этом заявил вчера в Казани глава Роспрома Борис Алешин. В беседе с *Ъ* чиновник уточнил, что соучредителями компании могут стать ОАК и "некий привлеченный инвестор". Координировать процесс создания СП поручено властям Татарии. По словам господина Алешина, у Ту-334 есть рыночные перспективы, несмотря на то, что сейчас "это скорее полупродукт". Отметим, что в 2003 году РСК МиГ и "Туполев" уже создавали марке-

тинговую компанию "Национальный проект 334", однако проект закончился ничем. В последнее время ни одна из авиакомпаний не заявляла о своем интересе к Ту-334 - авиаторы считают самолет, выполнивший первый полет в 1999 году, устаревшим и экономически неэффективным. Участники рынка полагают, что реанимация проекта инициирована татарскими властями и может использоваться госчиновниками в качестве подстраховки в случае срыва сроков программы Sukhoi Superjet 100 госкомпании "Сухой".

источник: газета "Коммерсантъ"
15.02.07

"РОСДОРЛИЗИНГ" ПЕРЕДАЛ САМАРСКОМУ "АВИАКОРУ" ПАРТИЮ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Частичная модернизация парка производственного оборудования с использованием механизма лизинга осуществлена на самарском авиационном заводе "Авиакор". Четыре современных высокоточных станка с программным управлением поставлены на участок производства самолетов Ан-140-100.

Вновь вводимое оборудование российского производства предназначено для высокоскоростного фрезерования, электроискровой обработки металлов,гиба труб, а германская установка Voley BE-42 - для токарной обработки деталей. Станки получены заводом по договорам финансовой аренды, заключенным дочерним обществом "Авиакор-сервис" с компанией "Росдорлизинг". Общая стоимость оборудования по лизингу с учетом 42-месячного периода выплат составит 37,6 млн. рублей.

Модернизация направлена на повышение готовности производственных мощностей авиастроительного предприятия к выполнению подписанного летом 2006 года соглашения о поставке предпри-

ятиям гражданской авиации 25 самолетов Ан-140 в течение ближайших 5 лет.

"Авиакор-сервис" - дочернее предприятие одного из крупнейших гражданских авиазаводов России ОАО "Авиакор - авиационный завод", цеха и мастерские которого осуществляют производство, ремонт и обслуживание самолетов семейств Ту-154 и Ан-140. В 2006 г. завод выпустил четыре самолета: три Ту-154 и один Ан-140, а также выполнил 6 капитальных ремонтов Ту-154.

Компания "Росдорлизинг" учреждена в 1999 году и по итогам 2006 года вошла в топ-25 российских лизинговых компаний. Филиалы компании действуют в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде и на Урале (Екатеринбург, Челябинск). Суммарный лизинговый портфель компании к концу 2006 года превысил 6 млрд. рублей.

источник: компания "ОАО "Росдорлизинг"
15.02.07

НАЗ "СОКОЛ" СТАНЕТ БАЗОВЫМ ЗАВОДОМ, ПРОИЗВОДЯЩИМ САМОЛЕТЫ МИГ

Нижегородский авиационный завод "Сокол" отметил свое 75-летие. Рассказывая о своих достижениях, предприятие отмечает, что сегодня ОАО "НАЗ" - "Сокол" - одно из динамично развивающихся предприятий отечественного авиастроения. В трудные перестроечные времена завод сумел сохранить свой производственный потенциал и в рекордно короткие сроки создал учебно-боевой самолет Як-130 разработки ОАО "ОКБ им. А.С. Яковлева". Это первый российский самолет данного класса, созданный в России в постсоветский период. В настоящее время организовано его серийное производство по контракту с ВВС российской армии. Освоено серийное производство легкого семиместного турбовинтового самолета М-101Т, разработанного ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод им. В.М. Мясищева" и сертифицированного в соответствии с АП-23.

Расширяя сотрудничество с РСК "МиГ", авиастроительный завод "Сокол" продолжает работы по модернизации самолетов МиГ-31, осуществляет поставки самолетов МиГ-29УБ, МиГ-29УБТ и модер-

низацию самолетов МиГ-21 в соответствии с международными контрактами России с зарубежными странами, производит детали, узлы и агрегаты планера для МиГ-29К (КУБ).

Причем, как отмечается в сообщении, опубликованном Роспромом, деятельность НАЗ "Сокол" в ближайшие 10 лет будет связана с производством истребителей "МиГ". Как заявил генеральный директор, главный конструктор Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" Алексей Федоров, НАЗ "Сокол" станет базовым заводом, производящим самолеты "МиГ". В частности, предприятие примет участие в выполнении зарубежных контрактов на поставку самолетов "МиГ-29", "МиГ-31" и "МиГ-35", заключенных ФГУП РСК "МиГ".

В соответствии с указом президента РФ авиастроительный завод "Сокол" включен в состав Объединенной авиастроительной корпорации.

источник: Финмаркет
15.02.07

ГСС ЗАЙМЕТ НА SUPERJET 100

Федеральная служба по финансовым рынкам зарегистрировала дебютный выпуск облигаций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на сумму 5 млрд. руб. со сроком обращения десять лет. Аналитики считают, что привлеченные средства будут направлены на запуск производства регионального самолета Sukhoi SuperJet 100, а сами бумаги будут пользоваться повышенным спросом.

Федеральная служба по финансовым рынкам зарегистрировала выпуск и проспект неконвертируемых процентных документарных облигаций первой серии ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (СС), размещаемых по открытой подписке, говорится в сообщении службы.

Решение о выпуске облигаций было принято 25 декабря 2006 года советом директоров компании. Поручителем по займу является ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой". ГСС размещает 5 млн. облигаций номинальной стоимостью 1 тыс. руб. каждая. Таким образом, объем выпуска составляет 5 млрд. руб. Выпуску присвоен государственный регистрационный номер 4-01-21927-Н. Срок обращения бумаг - десять лет.

ГСС - дочерняя компания ОАО АХК "Сухой". Компания занимается, в частности, разработкой проекта регионального самолета Sukhoi SuperJet 100. Серийное производство самолета запланировано на 2008 год. Однако уже сейчас ГСС имеет контракты на 61 SSJ: с Финансовой лизинговой компанией на десять самолетов, с "Аэрофлотом" на 30, с альянсом AiRUnion на 15 самолетов (с опционом еще на 15), а также с авиакомпанией "Дальавиа" на шесть SSJ. Генеральный директор "Аэрофлота" Валерий Окулов заявлял также, что в планах "Аэрофлота" закупка самолетов этого типа для дочерних компаний "Аэрофлот-Норд" и "Аэрофлот-Дон". По оценкам экспер-

тов, потребность авиакомпаний в самолетах этого типа в ближайшие годы составит около 800 машин. Из них 350 планируется поставить авиакомпаниям в России и странах СНГ, а остальные 450 - на рынки Азии, Западной Европы и Северной Америки.

"Долгое время компания "Сухой" вместе с дочерним предприятием была закрытой и финансировалась только государством. Сейчас начались преобразования, которые позволят гораздо выгоднее осуществлять привлечение средств", - отмечает аналитик по авиационному Банку Москвы Михаил Лямин. По мнению аналитика МДМ-банка Михаила Галкина, выбранный рыночный инструмент наиболее выгоден для компаний, которые ориентируются на поддержку государства. "Это стратегически важное предприятие, которому государство уделяет много внимания, поэтому дефолта не будет. Я полагаю, что размещение пройдет удачно", - прогнозирует Михаил Лямин.

Оценить доходность облигаций эксперты не берутся. Однако, по мнению аналитика Банка Москвы Егора Федорова, вероятно, она будет близка к доходности облигаций других эмитентов авиационного сектора, которые торгуются на уровне 8,1-9,5%. Стоит отметить, что уже в ближайшей перспективе ГСС планирует выйти на IPO. Ранее заместитель гендиректора ГСС Максим Гришанин заявлял, что это может произойти уже в 2010 году. Параметры размещения еще не известны, однако при сохранении контрольного пакета за ГСС может быть продано до 15% акций. Планируется, что 25% плюс одна акция ГСС после увеличения уставного капитала купит итальянская компания Alenia Aeronautica, а 10% - Внешэкономбанк.

*Источник: газета "Бизнес"
26.02.07*

ПО ПРОЕКТУ СОВМЕСТНОГО С ИНДИЕЙ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПРОВЕДЕНО ТРИ РАУНДА ПЕРЕГОВОРОВ

По проекту совместного с Индией создания самолета пятого поколения проведено три раунда переговоров, которые касались согласования основных характеристик самолета и организации сотрудничества. В настоящее время стороны согласовывают проект текста соответствующего межправительственного соглашения, сообщил на объединенной пресс-конференции российской делегации на салоне Aero India 2007 глава российской делегации, заместитель директора ФСВТС Вячеслав Дзиркалн.

Он не стал уточнять сроки подписания данного межправсоглашения. Однако, как стало известно АРМС-ТАСС из других источников, подписание соглашения ожидается в первой половине этого года.

Дзиркалн подчеркнул, что "отличительной особенностью сотрудничества России и Индии в сфере ВТС является его плановый и долгосрочный характер". Индия - единственная страна, которая реализует с Россией долгосрочную программу ВТС, рассчитанную до 2010 года. Значительное место в этой программе занимает авиационная составляющая. В качестве примера замдиректора ФСВТС назвал успешный ход

реализации программы лицензионного производства в Индии самолетов Су-30МКИ. По состоянию на конец марта 2006 года компания HAL передала ВВС Индии первые восемь самолетов Су-30МКИ, собранных по лицензии. В первом квартале этого года HAL передаст ВВС Индии еще 13 самолетов. Машинокомплекты для их сборки были поставлены российской стороной в 2006 году. Реализация проекта, как отмечается, идет в соответствии с обязательствами, которые взяли на себя стороны. Производство Су-30МКИ по лицензии в период 2010-2015 гг. планируется довести до 16 машин ежегодно.

Этот и ряд других проектов, подчеркнул Дзиркалн, наглядно показывают, что "в военной области мы перешли от отношений покупатель-продавец к осуществлению с Индией совместных исследований, научных разработок, совместному производству, освоению рынков и передаче лицензий".

*Источник: АРМС-ТАСС
08.02.07*

ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТОВ SUPERJET-100 ПРОЙДУТ В АПРЕЛЕ 2007 ГОДА

В конце января в Жуковский был доставлен первый из лайнеров SuperJet-100, которые создает ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Планируется, что в феврале и марте в самолете будут установлены необходимые приборы и настройки. Летные испытания самолета начнутся в апреле текущего года. Как отмечают представители компании "Сухого", данный шаг — это важный этап для компании, который связан с выполнением колоссального объема работ, связанных с подготовкой производства, техническим перевооружением и постройкой опытных образцов регионального самолета.

Отметим, что в декабре 2006 года в рамках "Сибирского авиационно-космического салона —

2006" между компаниями "Гражданские самолеты Сухого" и авиаальянсом AirUnion был подписан договор о поставке самолетов SuperJet-100 для альянса. По договору альянс приобретает 15 самолетов Sukhoi Superjet-100 и опцион еще на 15 самолетов. Общая сумма договора составила свыше 400 млн. долларов. Планируется, что поступление самолетов начнется в 2009 году и они будут поступать ежемесячно. Первые 15 судов планируется задействовать на внутрироссийских рынках альянса, другие 15 будут обслуживать европейские маршруты.

*источник: ИА "Независимое
Информационное Агентство"
05.02.07*

СРОКИ РЕАЛИЗАЦИИ КЛЮЧЕВЫХ ЭТАПОВ ПО ПРОГРАММЕ СОЗДАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ БУДУТ СОХРАНЕНЫ

Сроки реализации ключевых этапов по программе создания истребителя пятого поколения будут сохранены. В частности, летные испытания начнутся в 2009 году, как было запланировано ранее, сообщил на авиасалоне Aero India 2007 генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян, комментируя вопрос корр. АРМС-ТАСС о возможных временных корректировках проекта в связи с подключением к нему Индии.

"Мы считаем, что подключение индийских партнеров никак не затян timer сроки реализации программы. Более того, это обеспечит сокращение сроков за счет объединения мощностей и потенциалов", - сказал М.Погосян.

По его словам, "программа создания самолета пятого поколения будет развиваться в течение длительного периода - 30-40 лет. Это дает возможность по-разному распределить объемы работ между партнерами: на некоторых этапах будет обеспечено взаимодействие в пропорции 50 на 50, на других распределение долей может выглядеть иначе".

"Взаимодействие с Индией по истребителю 5-го поколения уже началась. Мы провели большой объем работ по обсуждению требований к таким самолетам. Проведены консультации и обсуждения проекта межправительственного соглашения. Началось предварительное обсуждение вопросов кооперации. Думаю, что на базе тех политических договоренностей, которые были достигнуты в ходе недавнего визита в Индию президента России Владимира Путина и вице-преьера - министра обороны Сергея Иванова, совместная работа по этой программе ускорится", - подчеркнул М.Погосян. Индийская сторона выразила намерение участвовать в проекте по всем

направлениям - планеру, авионике, вооружению, силовой установке, послепродажному обслуживанию и дальнейшим модификациям этого самолета, сообщил глава "Сухого".

По его словам, "на основе базовой одноместной машины в дальнейшем будет создаваться корабельный вариант, специализированные варианты и двухместная версия самолета. Здесь большое поле для сотрудничества, и тот положительный опыт, который у нас есть по программе Су-30МКИ, является залогом успешной работы и по самолету пятого поколения", - считает М.Погосян.

"На истребителе Су-30МКИ установлены вычислители комплекса бортового оборудования и программное обеспечение индийской разработки. В рамках лицензионного производства Су-30МКИ в Индии создан высокий технологический уровень, как в области проектирования планера, так и в области отдельных систем самолета. Поэтому сотрудничество с Индией даст возможность успешной реализации проекта самолета пятого поколения", - отметил М.Погосян.

Вместе с тем, по его словам, "мы не исключаем возможности привлечения к проекту и западноевропейских партнеров по отдельным направлениям. В области военных технологий компания "Сухой" является признанным мировым лидером. Поэтому у нас есть все возможности для развития партнерских отношений. Главное, что у нас есть фундамент, на основе которого мы можем продвигать этот проект и дать возможность партнерам войти в него постепенно", - заключил М.Погосян.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ ВНЕСЕНА В ПЕРЕЧЕНЬ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ И АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) внесено в перечень стратегических предприятий и акционерных обществ. Соответствующий указ подписал Владимир Путин. В соответствии с указом в уставный капитал ОАК будут также внесены 1,2491% акций ЗАО "Авиастар-СП", 51% ОАО "Таган-

рогская авиация", 8,36% ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и 19,52% ОАО "Финансовая лизинговая компания".

*источник: газета "Коммерсантъ"
06.02.07*

ДЛЯ ТУ-334 НАШЛИ СПОСОБ ПРОДВИЖЕНИЯ

Глава Роспрома Борис Алешин заявил в Казани, что создаваемая Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), ОАО "Туполев" и ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени С.П.Горбунова" (КАПО) учредят совместную компанию по продвижению Ту-334. Параллельно с ней власти Татарстана намерены разработать собственный бизнес-проект организации серийного производства на КАПО с привлечением средств инвестфонда при МЭРТ. Таким образом, даже спустя два года после перевода производства Ту-334 из Луховиц в Казань будущее российского самолета по-прежнему остается туманным.

Завершился рабочий визит главы Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина в Татарстан. По его окончании президент республики Минтимер Шаймиев и господин Алешин сообщили о подписании двухстороннего протокола, предусматривающего реформирование и размещение госоронзаказа на федеральных предприятиях ВПК, работающих в Татарстане (ФГУП "Завод имени Серго", ФГУП "Точмаш", ФГУП "Казанский пороховой завод", переведенный два года назад в казенное предприятие, ФГУП "КАПО имени Горбунова").

Обобщая содержание протокола, господин Алешин сказал, что "вопрос преобразования каждого из предприятий рассматривается как эксклюзивная конструкция", так как "при нынешнем состоянии промышленности нельзя применять какие-то стандартные схемы". В качестве примера существования различных уровней развития татарстанских ФГУПов господин Алешин привел Завод имени Серго и ФГУП "Точмаш". По мнению главы Роспрома, первый обладает настолько "большой программой производства бытовой холодильной техники", что ее совмещение с выпуском продукции военного назначения просто невозможно.

"Надо думать о каком-то радикальном подходе", - сообщил господин Алешин, из чего напрашивается вывод о предстоящем исключении завода из списка стратегических предприятий РФ с последующей приватизацией.

В то же время казанский "Точмаш", выпускающий взрыватели для боевых устройств, находится в состоянии банкротства и нуждается в кардинальном реформировании. Вчера господин Алешин сообщил, что завод будет преобразован в казенный (то есть будет находиться на бюджетном обеспечении), а его мощности будут сохранены.

По поводу будущего порохового завода господин Алешин объявил сенсационную новость: Роспром поддержал предложение правительства Татарстана о строительстве аналогичного завода в Менделеевске, после чего казанский завод, занимающий огромную площадь в Кировском районе города, будет снесен.

Однако президент Татарстана Минтимер Шаймиев тут же заметил, что "это случится не так быстро, как можно подумать", дав понять, что делать столь категоричные заявления о сносе порохового завода преждевременно. "Вот когда мы построим новый завод, тогда вы можете спросить: а что делать со старым?" - указал господин Шаймиев.

Впрочем, главной темой встречи господина Алешина с президентом Татарстана по-прежнему остается будущее ближнемагистрального самолета Ту-334, который был переведен два года назад по постановлению правительства РФ из РСК "МиГ" на ФГУП КАПО, но его серийное производство до сих пор откладывается.

В течение всего этого времени не утихали дискуссии о востребованности этого лайнера, разработанный ОАО "Туполев" в конце 80-х годов. В преддверии акционирования и последующего вхождения КАПО в ОАК было неясно, останется ли лайнер в модельном ряду авиакорпорации и какое место в ней займет КАПО. Положение усугублялось тем, что из новой редакции федерально-целевой программы "Развитие гражданской авиатехники до 2010 года", принятой Минпромэнерго и Роспромом в конце прошлого года, Ту-334 был исключен.

Господин Алешин сделал первое официальное заявление о востребованности казанского лайнера, которое может положить конец многолетним спорам. Борис Алешин сообщил, что для организации производства Ту-334 может быть создана совместная компания, в которую войдут ОАО ОАК, ФГУП КАПО и ОАО "Туполев".

Глава Роспрома отметил, что ближнемагистральный самолет Ту-334 является на сегодняшний день актуальным, "хоть разное количество мнений бытует на этот счет". "Я хотел бы поставить в некотором смысле точку: машина современная, она является детищем очень умелого конструкторского бюро и завода. Она является полупродуктом - это факт", - подчеркнул Борис Алешин.

Президент Татарстана Минтимер Шаймиев, в свою очередь, сказал: "Поставлена задача, специалисты будут заниматься, включая и конструкторские бюро, для того чтобы представить конкурентоспособный проект. Сам по себе самолет есть. Будем работать, чтобы он стал продуктом для продажи. Но изучать надо весь спрос, не на десяток машин, а на несколько сотен машин, чтобы быть уверенным. Потому что поставить самолет на производство - дело очень затратное".

Таким образом, вероятность организации его серийного производства на КАПО может получить объективную бизнес-оценку именно этой компании. Впрочем, одновременно с ней власти Татарстана намерены разработать собственный бизнес-проект организации серийного производства на КАПО с привлечением в том числе и средств инвестфонда при МЭРТ, сообщил источник в правительстве.

"Если Татарстан сможет самостоятельно найти инвесторов на Ту-334, то кому понадобится мнение маркетинговой группы ОАК", - недоумевают в правительстве РТ.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
15.02.07*

РОССИЯ СОРВАЛА СДЕЛКУ ИЗРАИЛЬСКОГО ОБОРОННОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Конкурирующие оборонные предприятия Израйля Elbit Systems и Israel Aircraft Industries ("Таасия Авирит") всегда ставили друг другу палки в колеса. Однако то, что происходит сегодня можно назвать не иначе как "боями без правил". Так, "донос" представителя Israel Aircraft Industries российским властям оставил конкурентов без контракта на сумму в 50 миллионов евро. Как сообщает "Маарив", все началось, когда "Эльбит" получил контракт на модернизацию 12 вертолетов российского производства, стоящих на вооружении у болгарской армии. Узнав об этом, некий сотрудник конкурирующего предприятия, как утверждается, по собственной инициативе обратился в министерство обороны России и сообщил о том, что "Эльбит" собирается выполнить свои обязательства перед Болгарией, не имея на то необходимых разрешений от российской стороны.

Он также уведомил Москву, что конкуренты планируют вывезти двигатели вертолетов Ми-24 и Ми-17 из Болгарии для ремонта и модернизации на одном

из своих комплексов в Израиле. Согласно международным законам, запрещено вывозить продукцию оборонной промышленности "страны А" в "страну Б" без разрешения производителя.

Получив уведомление от израильтянина, российское министерство обороны надавило на власти Болгарии и добились приостановки контракта. Проект "забуксовал", а после того, как на должность министра обороны Болгарии был назначен новый чиновник, и полностью заморожен.

В министерстве обороны Израйля выразили недоумение, узнав, что проект сорвался из-за действий Israel Aircraft Industries.

Сегодня "Эльбит" ведет переговоры с болгарями, пытаясь добиться компенсации за срыв контракта и за те работы, которые уже были проведены до того момента, как в дело вмешалась Россия.

*источник: ИА "MIGnews"
13.02.07*

ПОСТАВКИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МКМ В МАЛАЙЗИЮ БУДУТ ЗАВЕРШЕНЫ В 2008 ГОДУ

Поставки 18 истребителей Су-30МКМ (многоцелевой, коммерческий, малайзийский) в Малайзию будут завершены компанией "Сухой" в 2008 году. Об этом сообщили представители российской делегации на салоне Aero India 2007, который состоялся в Бангалоре с 7 по 11 февраля этого года.

Первые два самолета Су-30МКМ для ВВС Малайзии будут поставлены в мае этого года. До конца июля Малайзия получит еще четыре самолета, а в четвертом квартале текущего года - еще шесть машин. Оставшиеся шесть истребителей будут переданы малайзийским ВВС в 2008 году.

Контракт на поставку в Малайзию 18 самолетов Су-30МКМ был подписан в 2003 году. Стоимость кон-

тракта оценивается примерно в 900 млн. долларов, передает Укринформ.

Истребитель Су-30МКМ создан на базе истребителя Су-30МКИ (многоцелевой, коммерческий, индийский), разработанного для ВВС Индии. В то же время адаптированная под требования малайзийских ВВС машина имеет ряд отличий.

В рамках малайзийского контракта выполнена большая работа по организации международной кооперации и интеграции иностранного оборудования в бортовую систему Су-30МКМ.

*источник: сайт "Украина промышленная"
13.02.07*

ПРАВИТЕЛЬСТВО НИЖЕГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ И КОМПАНИЯ LIEBHERR ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ

Правительство Нижегородской области, компания Liebherr и ОАО "Гидромаш" подписали соглашение о сотрудничестве во вторник, 6 февраля.

Как журналистам сообщил губернатор Нижегородской области Валерий Шанцев, "это очень хороший и мощный инвестиционный проект, который предполагает освоение самых передовых образцов машиностроения". Также компания Liebherr совместно с ОАО "Гидромаш" будет производить шасси для самолета А380.

Капитальные вложения в первый этап производства составят порядка 130 млн. евро. Будет создано порядка 600 новых рабочих мест. Строительство начнется в 2009 году - в 2009 году предприятие уже начнет выпуск продукции.

В свою очередь совладелец компании Liebherr Вили Либхерр заметил, что Нижегородская область выбрана концерном как благоприятная с точки зрения географического расположения. Также, по словам В.Либхерра, большую роль сыграла поддержка губернатора региона и правительства. Он также

отметил, что компания начнет производство отдельных частей своей техники, а затем перейдет к сбору машин.

Компания "Liebherr" (Швейцария) была основана в 1949 году инженером Хансом Либхерром с целью создания семейного бизнеса. Первой продукцией фирмы стала разнообразная строительная техника, как мобильная, так и стационарная: портовые краны для разгрузки судов, широкий спектр землеройного оборудования и техники, бетоносмесительная техника (бетоносмесительные станции). Сегодня компания Liebherr организована по принципу децентрализации и разделена на оптимальные по величине самостоятельные предприятия. Их возглавляет фирма Liebherr International AG в г. Бюль (Швейцария), располагающая акционерным капиталом в 500 млн. швейцарских франков. Акционерами являются исключительно члены семьи Либхерр.

*источник: РИА "Кремль"
12.02.07*

КАЗАНСКИЙ АВИАЗАВОД ПОСТРОИТ ПЕРВЫЙ ТУ-334 В 2007 ГОДУ

ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение" (КАПО) построит в текущем году один пассажирский ближнемагистральный самолет Ту-334. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в области авиастроения.

В настоящее время на КАПО перевезены с Луховицкого машиностроительного завода, входящего в состав Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ"), фюзеляж и крыло самолета Ту-334. В ближайшее время планируется перевезти на КАПО и оперение самолета.

"На КАПО планируется достройка самолета №003, который должен был стать одним из опытных самолетов для сертификации, но недостроен до настоящего времени. Сертификация самолета была успешно проведена и завершена с использованием двух опытных машин - постройки опытного завода ОАО "Туполев" и Киевского государственного авиационного завода "Авиант", - напомнил собеседник.

По его мнению, государство отказывается финансировать подготовку серийного производства Ту-334 на КАПО, несмотря на то, что перевод серии самолета

та с РСК "МиГ" на КАПО осуществляется в соответствии с постановлением правительства РФ. Некоторые чиновники, осуществляющие руководство отраслью, опасаются, что более дешевый и оптимизированный на 100 пассажиров самолет Ту-334 составит серьезную конкуренцию региональному самолету, создаваемому ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". В связи с отсутствием государственной поддержки внедрения в серийное производство на КАПО самолета Ту-334, в текущем году можно ожидать достройки только одного самолета №003, осуществляемой на кредитные финансовые ресурсы и некоторую финансовую помощь правительства Республики Татарстан.

Как утверждает собеседник, в приобретении Ту-334 заинтересован ряд отечественных авиакомпаний. "Авиакомпания "Кавминводиавиа", скорее всего, станет первым покупателем самолета Ту-334, скорее всего, №005, как более готового к продаже. Но есть и другие авиакомпании, заинтересованные в покупке Ту-334", - уточнил источник.

источник: AVIAPORT.RU
12.02.07

ЗА 20 ЛЕТ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ СЕРИЙНОГО ПРОИЗВОДСТВА БУДЕТ ПРОДАНО ОТ 800 ДО 1200 РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ SUPERJET

За 20 лет реализации программы серийного производства будет продано от 800 до 1200 региональных самолетов SuperJet в категории вместимостью от 70 до 100 пассажиромест. Об этом было заявлено в рамках совместной презентации программы Sukhoi SuperJet-100 компаний ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (входит в холдинг "Сухой") и итальянской Alenia, проведенной в рамках авиасалона Aero India 2007 на стенде группы "Финмеканика" (в эту группу входит компания Alenia).

Как заявили старшие вице-президенты компаний ГСС и Alenia Дмитрий Маценов и Карло Лальи, по прогнозу рынка у них "нет разногласий". Цифру в 800 машин они считают консервативной оценкой рынка, цифру в 1200 машин - оптимистической. Как было подчеркнуто, "к этим оценкам стороны пришли совместно в результате глубокого маркетингового анализа рынка".

В этом году ГСС и Alenia создадут совместное предприятие, которое займется маркетингом, продажей и послепродажным обслуживанием самолетов SuperJet на мировом рынке. В компетенции ГСС останется рынок России, стран СНГ, Индия и ряд неболь-

ших стран ЮВА, где Россия имеет сильные позиции. По взаимной договоренности сторон Китай отнесен к компетенции совместного предприятия.

Как отметил К.Лальи, "сотрудничество с компанией "Сухой" по проекту SuperJet развивается по нарастающей. Для выполнения Alenia своих обязательств по проекту, в Италии будет создано дополнительно более тысячи рабочих мест".

Как сообщил, в свою очередь, Д.Маценов, "в перспективе на платформе SuperJet будут разрабатываться новые типы самолетов".

В ближнесрочной перспективе в линейке SuperJet прорабатываются два новых варианта. Это 110-местный самолет, по которому уже начаты переговоры с авиакомпаниями на предмет их потребностей в такой машине. Кроме того, на основе 100-местной машины планируется разработать самолет бизнес-класса, рассчитанный на перевозку 38 пассажиров на дальность 10 тыс. км. Этот самолет будет оборудован дополнительными топливными баками.

источник: АРМС-ТАСС
09.02.07

РАЗРАБОТКА И ПОСТРОЙКА СРЕДНЕГО БОЕВОГО САМОЛЕТА ОБОЙДЕТСЯ ИНДИИ В 2,27 МЛРД. ДОЛЛАРОВ

Проектирование и разработка среднего боевого самолета (MCA - medium-combat aircraft) обойдется Индии в 2,27 млрд дол, сообщил на Aero India 2007 научный советник министра обороны Индии и Организации оборонных исследований и разработок (DRDO) М.Натараджан. В настоящее время DRDO находится в стадии переговоров с европейскими, американскими и российскими компаниями, заинтересованными сотрудничать в сфере проектного строительства. Агентство AFX news, цитируя М.Ната-

раджана, обращает внимание на то, что двухдвигательный MCA будет выполнен по технологии "стелс". Его разработка в сотрудничестве между ХАЛ и DRDO может занять 15 лет. Всего планируется построить 200-300 таких самолетов. В ближайшее время DRDO ожидает получить одобрение правительства Индии на начало реализации проекта.

источник: АРМС-ТАСС
15.02.07

ПРАВИТЕЛЬСТВО РФ ОПАСАЕТСЯ ФИНАНСИРОВАТЬ ТУ-334

Татарстан подтвердил свое намерение начать серийное производство Ту-334 на КАПО и привлечь для этих целей инвесторов. Об этом сообщил Премьер-министр РТ Рустам Минниханов. Однако для этого, по мнению премьер-министра, нужна определенная позиция федерального Правительства. Как известно, проект строительства ближнемагистрального самолета Ту-334 не вошел в федеральную целевую программу (ФЦП) "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы".

По словам главы Федерального агентства по промышленности Бориса Алешина, "продукт прежде всего должен быть востребован на рынке". Поэтому он предложил Правительству Татарстана и КБ "Туполев" разработать совместный бизнес-план и определить источники финансирования проекта, пишет Татар-информ.

Государство отказывается финансировать подготовку серийного производства Ту-334 на КАПО, несмотря на то, что перевод серии самолета с РСК "МиГ"

на КАПО осуществляется именно в соответствии с постановлением правительства РФ. Некоторые чиновники, осуществляющие руководство отраслью, опасаются, что более дешевый и оптимизированный на 100 пассажиров самолет Ту-334 составит серьезную конкуренцию региональному самолету, создаваемому ЗАО "Гражданские самолеты Сухого".

В связи с отсутствием государственной поддержки внедрения в серийное производство на КАПО самолета Ту-334, в текущем году можно ожидать достройки только одного самолета № 003, осуществляемой на кредитные финансовые ресурсы и некоторую финансовую помощь правительства Республики Татарстан, пишет АвиаПорт.ру

Интерес к Ту-334 проявляет ряд отечественных авиакомпаний. "Авиакомпания "Кавминводьявиа", скорее всего, станет первым покупателем самолета Ту-334.

*источник: сайт "Etatar"
15.02.07*

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОСЕТИЛА ДЕЛЕГАЦИЯ ВО ГЛАВЕ С ЗАММИНИСТРА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ И ТОРГОВЛИ РФ А. БЕЛОУСОВЫМ

Накануне выходных дней, 9 февраля, ЗАО "Авиастар-СП" с целью знакомства с потенциалом крупнейшего в России авиапредприятия посетила делегация во главе с заместителем министра экономического развития и торговли России Андреем Белоусовым.

В составе делегации и были представители Минэкономразвития, Минпромэнерго, Минфина, вице-президент Объединенной авиастроительной корпорации Василий Панкин, генеральный директор ОАО "Ильюшин Финанс Ко" Александр Рубцов. Гости побывали во многих цехах предприятия. Генеральный директор "Авиастара" Виктор Михайлов познакомил их с основными звеньями технологической цепи строительства самолетов в Ульяновске.

В производстве окончательной сборки разговор шел о ходе подготовки к передаче заказчикам лайне-

ров Ту-204-120СЕ и Ту-204СЕ по китайскому и кубинскому контрактам, а также о проходящих модернизацию "Русланах". Гостям была предоставлена возможность побывать на борту одного из Ан-124-100, где председатель Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексей Исайкин проинформировал их о проекте возобновления серийного производства этих уникальных машин на "Авиастаре".

На состоявшемся затем рабочем совещании с участием губернатора Ульяновской области Сергея Морозова обсуждены проблемы и перспективы развития как самого завода, так и авиационной отрасли региона в целом.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
13.02.07*

КАПО ИЩЕТ ИНВЕСТОРА ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА ТУ-334

По итогам состоявшегося 14 февраля в Казани совещания Министерства экономики и промышленности Татарстана, ОАО "Объединенная авиационная корпорация", ОАО "Туполев" совместно с Управлением авиационной промышленности Роспрома до 1 апреля 2007 года представят на рассмотрение в ФАП бизнес-проект по производству ближнемагистрального самолета Ту-334 на КАПО им. С.П.Горбунова. Совещание провел руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин. По сообщению пресс-службы Минэкономпрома РТ, в том числе будут подготовлены предложения по привлечению инвестиционных ресурсов на подготовку производства.

К настоящему времени общие затраты КАПО на подготовительные работы составили около 70 млн руб. Имеются подписанные договора с шестью авиакомпаниями на поставку 50 самолетов Ту-334. При условии финансовой поддержки со стороны феде-

рального центра уже в этом году два самолета Ту-334 могут быть переданы заказчикам, говорят на КАПО, имея в виду их частичную готовность.

Участники совещания пришли к мнению, что необходимо разработать бизнес-проект и найти инвестора, сообщила пресс-служба. Б.Алешин подчеркнул, что "производство самолета - это коммерческий процесс, и больше ни одна машина не будет строиться с помощью постановления Правительства".

Ту-334 в базовом варианте (эконом-класс) рассчитан на перевозку 102 пассажиров на расстояние до 3150 км, в варианте "VIP-салон" - до 6 тыс. км. Машина оснащена экономичным двигателем Д-436Т1 совместной разработки КБ "Салют" и Уфимского моторостроительного производственного объединения. Максимальная взлетная масса - 47,9 т, крейсерская скорость - 820 км/ч.

*источник: газета "Ведомости"
15.02.07*

АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД ЗАПОДОЗРИЛИ В НЕСВЕЖИХ ПРИБОРАХ

Северо-Кавказское управление внутренних дел на транспорте возбудило уголовное дело по фактам халатности и нарушения правил безопасности воздушного движения руководством ОАО "Завод №411 Гражданской авиации" (Минеральные Воды). По словам начальника управления, генерал-майора Игоря Жукова, у транспортной милиции есть основания полагать, что на заводе при ремонте на самолеты устанавливались аэронавигационные приборы с поддельными паспортами качества. Представители предприятия уверяют, что все оборудование прошло ОТК и не могло быть недоброкачественным.

Как сообщили "Ъ" в СКУВДТ, проверку на авиаремонтном заводе было решено провести после того, как в милицию поступили оперативные данные об использовании на предприятии списанного оборудования. Ее провели специалисты ОБЭПа Минераловодского ЛУВД, которые и нашли подтверждение информации. Транспортная милиция возбудила уголовное дело по факту использования контрафактных аэронавигационных приборов при ремонте пассажирских самолетов по статье 293 ("Халатность") и 263 ("Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта") УК РФ.

В материалах дела, в частности, указывается, что с 23 ноября 2004 по 17 августа 2006 года завод проводил капитальный ремонт воздушных судов для "Башкирских авиалиний" (главным образом Ту-154 и Ту-134). При этом на один из Ту-134 в июле прошлого года был установлен навигационный прибор 1-й категории типа ЭУП-53МП500, изготовленный, согласно приложенным документам, Саратовским электроприборным заводом имени Орджоникидзе 4 октября 2005 года. Срок годности такого прибора - два года. После того как башкирская компания передала само-

лет в лизинг "Пермским авиалиниям", прибор в процессе эксплуатации быстро вышел из строя. Когда его направили для ремонта на завод-изготовитель, из Саратова поступил ответ, согласно которому данный прибор был изготовлен еще в марте 1986 года, и срок его эксплуатации закончился уже в 1998 году. Паспорт качества, приложенный к прибору на 411-м заводе представители саратовского предприятия признали поддельным. Как сообщил "Ъ" Игорь Жуков, в ходе обыска в заводских цехах оперативники обнаружили несколько аналогичных контрафактных приборов на общую сумму в 183 тыс. рублей.

В настоящий момент по делу назначены различные экспертизы, которые будут идти не меньше месяца, после чего СКУВДТ будет решать вопрос о предъявлении обвинения. Следствие считает, что, если факт использования контрафактного оборудования на минераловодском заводе будет доказан, ответственность должно нести высшее руководство предприятия начиная с генерального директора и главного инженера. Если им будет предъявлено официальное обвинение и дело дойдет до суда, который докажет их вину, им может грозить наказание в виде лишения свободы на срок до 7 лет.

На самом заводе 411 комментировать ситуацию отказались. Официальный представитель авиаремонтного завода в Москве Сергей Шачнев заявил "Ъ": "Огульно обвинять завод в использовании контрафакта нельзя, так как все оборудование, устанавливаемое на самолеты, проходит строгую проверку отдела технического контроля, и установка на самолеты любого недоброкачественного товара исключена".

*источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
15.02.07*

АЭРОКОСМИЧЕСКИЕ САЛОНЫ И ВЫСТАВКИ ОРУЖИЯ

На международной выставке и конференции по обороне в Абу-Даби (Объединенные Арабские Эмираты) Россия продемонстрирует почти весь спектр отечественной вертолетной техники, сообщили в пресс-службе ФГУП "Рособоронэкспорт". Выставка откроется в воскресенье.

"Совместно с российскими вертолетостроительными предприятиями Рособоронэкспорт на выставке в Абу-Даби демонстрирует практически весь типоразмерный ряд отечественной вертолетной техники, а также необходимую информацию по составу ее бортового и наземного оборудования, техническому обслуживанию и средствам обучения", - сообщил представитель предприятия. По его словам, вертолеты марки "Ми" будут представлены боевым вертолетом Ми-28НЭ "Ночной охотник", военно-транспортными вертолетами Ми-171Ш и Ми-17В-5, транспортно-боевым вертолетом Ми-35М, а также тяжелым транспортным вертолетом Ми-26Т, который является самым грузоподъемным в мире. Информация по десантно-транспортному вертолету Ми-17-1В сопровождается пакетом предложений по тренажерам, а также оборудованию учебного компьютерного класса

для подготовки летного и технического состава. "Семейство вертолетов марки "Ка" на выставке представляет одноместный боевой вертолет Ка-50, его двухместная модификация с тандемным размещением экипажа - вертолет Ка-50-2, вертолет радиолокационного дозора Ка-31, а также поисково-спасательный вертолет корабельного базирования Ка-27ПС", - рассказал собеседник агентства.

Кроме того, военно-морской раздел российской экспозиции включает в себя практически весь спектр неатомных подводных лодок, боевых кораблей и катеров различного назначения. В экспозиции представлены несколько десятков проектов от скоростных патрульных катеров до многоцелевых фрегатов и эскадренных миноносцев водоизмещением 9 тысяч тонн. По мнению эксперта, определенный интерес у государств региона могут вызвать скоростные патрульные катера-перехватчики, патрульные и десантные катера, корабли на воздушной подушке, корветы проекта 20382 "Тигр", многоцелевые фрегаты "Гепард-3.9" и "Корсар". Об этом сообщает РИА "Новости".

*источник: сайт "Страна.Ру"
17.02.07*

УКРАИНСКИЙ КОНКУРЕНТ

Россия и Индия уже в ближайшее время собираются подписать соглашение о создании на паритетных началах СП по разработке многоцелевого транспортного самолета (МТА). Российскую сторону в этом проекте будут представлять "Рособоронэкспорт", АК им. Ильюшина и корпорация "Иркут", а индийскую - корпорация HAL. Впрочем, несмотря на договоренность о создании СП конкуренцию россиянам хотят составить украинские авиастроители. Они предлагают Индии сделать свой выбор в пользу транспортного самолета на базе Ан-148.

Переговоры о совместной разработке с индийской стороной 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. Грузоподъемность разрабатываемого самолета будет до 20 т. Первые поставки серийно сделанного самолета должны произойти в 2014 году, рынок модели оценивается в 390 машин. На сегодняшний день (это зафиксировано в межправительственном соглашении) Индия может приобрести 45 лайнеров, Россия - 100. Планируется 65% работ по производству самолета выполнять в России, 35% - в Индии.

Межправительственное соглашение о создании российско-индийского СП может быть подписано в течение трех месяцев. По МТА не решен вопрос заключения межправительственного соглашения, которое должно быть дополнено еще соглашением между министерствами финансов Индии и России об использовании "рупийного" долга, - рассказал РБК daily гендиректор АК им. Ильюшина Виктор Ливанов.

Сейчас существуют соглашения между министерствами финансов двух стран, где прописано, на какие цели может тратиться "рупийный" долг, который на сегодняшний день составляет 1 млрд долл. У финансовых ведомств двух стран разные подходы к решению проблемы его погашения.

"Даны поручения Минфинам обеих стран в ближайшее время согласовать позиции", - говорит Виктор Ливанов.

По словам г-на Ливанова, стоимость этого проекта в соответствии с бизнес-планом оценивается в

600 млн. долл., причем доли индийцев и россиян в СП будут распределяться 50 на 50. "В прошлом году был закончен аванпроект самолета, в котором участвовала корпорация "Иркут". Затраты двух сторон составили порядка 2 млн. долл.", - отмечает Виктор Ливанов. По словам источника в авиапроме, учредителями СП на первом этапе станут с российской стороны "Рособоронэкспорт", корпорация "Иркут", "Ильюшин". Индию будет представлять местная аэрокосмическая корпорация Hindustan Aeronautics Limited (HAL). В "Рособоронэкспорте" комментарий получить не удалось.

Впрочем, как отмечают источники в авиапроме, у этого проекта есть влиятельные противники, в частности, ему противится европейский аэрокосмический консорциум EADS. Его представители всячески пытаются убедить российскую сторону отказаться от проекта 20-тонного самолета и уйти в нишу 12-тонного рампового самолета. Дело в том, что сейчас эта ниша практически свободна, ведь американский транспортный самолет C-130J, стоимость которого составляет около 100 млн. долл., оказался невостребованным потребителями. А нишу 20-тонников EADS хочет занять самостоятельно со своим самолетом A400.

Впрочем, еще большую угрозу российско-индийскому проекту могут представлять амбиции украинских авиастроителей. Индии нужен самолет, который россияне пока предложить не могут, замечает президент украинской компании "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев.

В то же время разработанный украинским КБ Антонова самолет Ан-148 уже готов к эксплуатации. "Мы предложили его рассмотреть индийской стороне в качестве альтернативы российскому проекту", - говорит он РБК daily.

По словам г-на Богуслаева, украинская сторона предложила Индии провести тендер с участием российского и украинского проектов.

"Во время конкурса можно взять все самое лучшее из представленных проектов", - отмечает Вячеслав Богуслаев.

*источник: газета "RBC Daily"
15.02.07*

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ МТА ВЫЙДЕТ НА РЫНОК В 2013 ГОДУ - ГЛАВА АК ИМ. ИЛЬЮШИНА

Многофункциональный российско-индийский транспортный самолет МТА выйдет на рынок в 2013 году. Самолеты будут производиться по схеме взаимной кооперации в Индии и России.

Об этом на пресс-конференции в рамках авиасалона Aero India 2007 заявил генеральный директор - генеральный конструктор АК им. Ильюшина Виктор Ливанов.

По его словам, "рынок самолетов МТА в классе грузоподъемностью 20 т оценивается в 400 машин. Из этого количества примерно 200 машин будут поставлены России и Индии и столько же - в третьи страны".

Как отметил Ливанов, "потенциальными покупателями МТА могут быть те страны, которые сейчас имеют в эксплуатации самолеты C-130 и Ан-12. Причем на экспорт будет продвигаться как гражданская, так и военная версия этой машины".

Ливанов проинформировал, что в аванпроекте предусмотрена моторизация самолета МТА двигателями как российского, так и западного производства. "Окончательный выбор варианта моторизации будет зависеть от заказчика", - сказал он.

*источник: АМИ-ТАСС
09.02.07*

ЗНАЧИТЕЛЬНУЮ ДОЛЮ АВИОНИКИ ДЛЯ МИГ-29К/КУБ РАЗРАБАТЫВАЮТ И ПРОИЗВОДЯТ ИНДИЙСКИЕ КОМПАНИИ

Самолет МиГ-29К/КУБ создается в широкой кооперации российских и зарубежных компаний: значительная доля авионики разрабатывается и производится в Индии. Это, к примеру, системы навигации и связи, радиотехнической разведки, сообщил на пресс-конференции на авиасалоне Aero India 2007 заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ", директор инженерного центра "ОКБ им. Микояна" Владимир Барковский.

"У нас сложились деловые рабочие отношения с индийскими предприятиями по разработке и интеграции этого оборудования, - сказал он. - В дальнейшем мы планируем расширить это сотрудничество".

МиГ-29К/КУБ является сейчас основным производственным проектом для РСК "МиГ" с ВМС Индии. В

рамках контракта РСК "МиГ" создана боевая платформа, которая оснащена современной авионикой и вооружением. Она адаптирована к условиям Индии и модернизирована по требованиям индийских ВМС.

"МиГ-29К сегодня находится на стадии сборки серийных образцов самолетов, которые предназначены для передачи заказчику в этом году, - проинформировал Барковский. - Одновременно мы приступили к летным испытаниям первой опытной машины".

Он особо подчеркнул, что "по проекту МиГ-35 в рамках широкой кооперации также предполагается сформировать пул зарубежных компаний, в том числе предполагается участие индийских фирм".

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ОАО "ТУПОЛЕВ" В 2006 ГОДУ. ИТОГИ РАБОТЫ

Как обычно, в начале года ОАО "Туполев" - ведущая российская авиационная компания - подводит итоги своей деятельности за прошедший год.

2006 год показал, что сегодня "Туполев" готов предложить на рынке авиатехники различные по дальности и полезной нагрузке семейства самолетов, которые созданы для максимально рентабельной эксплуатации на любых возможных маршрутах, обеспечивая потребителям безопасность, надежность, комфорт.

Модельный ряд самолетов ОАО "Туполев", объединен единой концепцией управления самолетом и построения бортового оборудования, эргономикой пилотской кабины и интерьером салона, а также единой системой поддержания летной годности. В состав модельного ряда входят три семейства самолетов - Ту-204/214, Ту-334 разных модификаций, Ту-324/414.

В 2006 году активно велись работы по развитию всего модельного ряда "туполевских" машин. Наибольшие усилия КБ были сосредоточены на модернизации семейства магистральных самолетов Ту-204/214 и направлены на расширение ожидаемых

условий эксплуатации, повышение экономической эффективности грузопассажирских перевозок, повышение комфорта пассажиров и в целом повышение безопасности полетов. Результаты работ нашли отражение в многочисленных Дополнениях к сертификатам типа на самолеты Ту-204/214, выданных "Туполеву" по итогам сертификационных испытаний самолетов этого семейства.

Велись работы по модернизации самолетов Ту-134, Ту-154, являющихся сегодня основными перевозчиками в российских авиакомпаниях.

Выполняя государственных оборонный заказ, ОАО "Туполев" продолжало модернизацию самолетов, стоящих на вооружении Военно-воздушных сил Российской Федерации.

В прошедшем году ОАО "Туполев" приняло участие в крупнейших международных авиасалонах, проходивших в Германии, Китае и Иране, где представляло весь модельный ряд самолетов "Ту", который вызвал деловой интерес представителей целого ряда зарубежных авиакомпаний.

*источник: компания "ОАО "Туполев"
09.02.07*

МИНИСТР ОБОРОНЫ КАЗАХСТАНА ВСТРЕТИЛСЯ В МОСКВЕ С ГЛАВОЙ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА"

Сегодня, 16 февраля, Министр обороны Республики Казахстан Даниал Ахметов в рамках двухдневной рабочей поездки в Москву встретился с Генеральным директором ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергеем Чемезовым. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщили в пресс-службе Посольства Республики Казахстан в РФ.

В ходе встречи стороны обсудили ряд вопросов, касающихся сотрудничества между казахстанским оборонным ведомством и российским государственным предприятием. В том числе были затронуты темы поставок продукции военного назначения; создания интегрированной системы управления и контроля воздушного пространства Республики Казахстан; создания автоматизированной системы планирования действий сил и средств ПВО, авиации и сухопутных войск; сотрудничества в области информационных технологий.

Ахметов отметил стратегическую направленность казахстанско-российского сотрудничества, сказав также, что встреча с главой "Рособоронэкспорта" придаст импульс казахстанско-российскому военнотехническому сотрудничеству.

Накануне Министр обороны Казахстана провел встречу с руководителем Федерального космического агентства "Роскосмос" Анатолием Перминовым. На встрече обсуждались вопросы участия казахстанской стороны в использовании российской глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС. Кроме того, глава оборонного ведомства Казахстана и руководитель "Роскосмоса" обсудили перспективы создания Россией для Казахстана спутника дистанционного зондирования Земли и другие вопросы.

*источник: ИА "Regnum"
16.02.07*

НА ВЫСТАВКЕ AERO INDIA 2007 САМОЛЕТ-АМФИБИЯ Бе-200 ДЕМОНСТРИРУЕТСЯ ПО ПРОСЬБЕ КОМАНДОВАНИЯ ВМС ИНДИИ

На выставке Aero India 2007 самолет-амфибия Бе-200 демонстрируется по просьбе командования ВМС Индии, сообщил корр. АРМС-ТАСС генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев.

По его словам, "прибытие в Бангалор самолета Бе-200 связано с теми переговорами, которые были проведены на гидроавиасалоне "Геленджик-2006". Делегация ВМС Индии на гидроавиасалоне попросила нас представить Бе-200 на Aero India 2007, чтобы с ним могло ознакомиться большее количество специалистов". Кобзев проинформировал, что для ВМС Индии Бе-200 предлагаются в поисково-спасательном варианте и варианте берегового патрулирования. "Именно на эти две миссии Бе-200 мы здесь акцентируем внимание", - сказал он.

"В качестве противолодочного самолета на перспективу мы предлагаем ВМС Индии самолет А-42", - заявил Кобзев.

Что касается гражданского варианта самолета Бе-200, то им заинтересовался один из ведущих индийских авиаперевозчиков - авиакомпания "Кингфишер". На Aero India 2007 с руководством этой авиакомпании запланировано провести серию переговоров. "Мы можем легально осуществлять коммерческие перевозки пассажиров на этом самолете, так как 31 января этого года от Авиарегистра МАК было получено дополнение к сертификату типа на Бе-200", - пояснил гендиректор ТАНТК.

*источник: АРМС-ТАСС
08.02.07*

В СЛУЧАЕ ПОБЕДЫ В ТЕНДЕРЕ САМОЛЕТА МИГ-35 ИНДИЙСКОЙ СТОРОНЕ БУДЕТ ПЕРЕДАНА САМАЯ ГЛУБОКАЯ ЛИЦЕНЗИЯ НА ЕГО ПРОИЗВОДСТВО

В случае победы в тендере самолета МиГ-35 индийской стороне будет передана самая глубокая лицензия на его производство. Об этом на пресс-конференции на авиасалоне "Аэро Индия-2007" заявил первый заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" Сергей Цивилев.

По его словам, "если позиционировать нас с основными конкурентами, то российская лицензия будет самая глубокая. Это связано, в том числе с тем, что у нас есть огромный опыт работы с Индией по лицензионным контрактам. Речь о передаче лицензий на МиГ-21, МиГ-27 и, в том числе, на Су-30МКИ".

На МиГ-35 применены технологии пятого поколения, которые сегодня готовы к технической реализации. К примеру, создан радар с фазированной антенной решеткой, интегрированный в МиГ-35, целый комплекс оптических средств. Кроме того, глубоко модернизирован планер самолета, увеличена тяга двигателей. Реализован комплекс мероприятий по снижению заметности комплекса. На самолете организована комплексная система обороны в оптическом и радиолокационном диапазоне. Прове-

ден ряд других существенных усовершенствований.

"На стадии выполнения контракта по МиГ-35 мы планируем организовать международную кооперацию, - проинформировал Цивилев. - К проекту предполагается привлечь индийские и западноевропейские компании. Например, уже сейчас комплекс обороны в радиолокационной части мы создаем совместно с одним из мировых лидеров в этой области - итальянской компанией "Элетроника".

"В качестве опциона по программе МиГ-35 по желанию заказчика мы можем установить двигатель с управляемым вектором тяги, - обратил внимание замгендиректора РСК "МиГ". - Применение этой технологии повышает боевую эффективность самолета в ближнем воздушном бою в полтора-три раза". Презентация самолета МиГ-35 для ВВС Индии состоялась 6 февраля в Бангалоре накануне открытия авиасалона Aero India 2007. На выставке самолет принимает участие в программе демонстрационных полетов.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ВСЕГО ПРОДАНО СВЫШЕ 180 СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ САМОЛЕТОВ АВИАТИКА-МАИ-890СХ

Российская самолетостроительная корпорация (РСК) "МиГ" построила и продала в России и на экспорт свыше 180 сельскохозяйственных самолетов Авиатика-МАИ-890СХ, что составляет более половины всех проданных самолетов типа Авиатика-МАИ-890. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил начальник управления по малой авиации РСК "МиГ" Дмитрий Болотнов.

Он напомнил, что Авиатика-МАИ-890 строится в трех вариантах - учебном, сельскохозяйственном и базовом. На сегодня имеется еще достаточно существенный производственный задел. В прошлом году РСК "МиГ" реализовывала доработанные сбор-комплекты из имеющегося фонда (сбор-комплекты находятся на консервации и хранении), причем продавались самолеты всех основных модификаций.

Авиатика-МАИ-890СХ по ценовым параметрам полностью отвечает требованиям рынка, полагает

собеседник. "Сформированная относительно недавно новая структура РСК "МиГ" по малой авиации провела совместно с другими структурами корпорации большую работу по формированию новой ценовой политики по малой авиации с расширением продуктового ряда", - сказал Д. Болотнов. Сейчас РСК "МиГ" активно работает с рядом белорусских организаций. В Белоруссии весьма внимательно подходят к развитию сельского хозяйства и РСК "МиГ" намерена реализовать в этой стране партию самолетов Авиатика-890СХ. "В Белоруссии сейчас эксплуатируется примерно более 10 Авиатика-890", - отметил начальник управления. По его данным, в настоящее время самолет Авиатика-МАИ-890 является практически единственным легким отечественным самолетом, участвующим во вторичном авиарынке.

*источник: AVIAPORT.RU
15.02.07*

КОМПАНИИ "МИГ" И "СУХОЙ" ПРОДОЛЖАТ КОНКУРИРОВАТЬ МЕЖДУ СОБОЙ И В РАМКАХ ОАК, ПОЛАГАЕТ ВИЦЕ-ПРЕМЬЕР ИВАНОВ

Вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов считает, что определенная конкуренция между компаниями "МиГ" и "Сухой" останется даже в рамках Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Вместе с тем он отметил, что "весь мировой опыт развития авиастроения в целом, и боевой авиации в

частности, говорит о том, что сейчас в мире внутри стран как таковой конкуренции уже нет - это почти монополизм".

*источник: ИА "Интерфакс"
07.02.07*

РОССИЯ ПРИСТУПИЛА К ВЫПОЛНЕНИЮ КОНТРАКТА ПО ПЕРЕДАЧЕ ИНДИИ ЛИЦЕНЗИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА ДВИГАТЕЛЕЙ РД-33

Россия приступила к выполнению контракта по передаче Индии лицензионного производства двигателей РД-33 серии 3, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 6-м Международном салоне Aero India 2007 генеральный директор Московского машиностроительного предприятия (ММП) имени В.В. Чернышева Александр Новиков.

По его словам, с января этого года началась поставка индийской стороне первых полностью собранных в России двигателей.

Разработчиком двигателя РД-33 серии 3 является Санкт-петербургская компания "Климов", которая передает Индии конструкторскую документацию. Двигатели будут выпускаться индийской корпорацией HAL при техническом содействии ММП имени В.В. Чернышева.

Как отметил А.Новиков, программа организации в Индии лицензионного производства двигателей РД-33 серии 3 предусматривает несколько этапов. На первом этапе ММП имени Чернышева передает корпорации HAL готовые двигатели. На втором этапе осваиваются окончательные сборка и испытание двигателей индийскими специалистами. На третьем этапе в Индии начнется сборка, разборка и дефектация двигателей. На четвертом этапе заводы корпорации HAL приступят к производству узлов и деталей для сборки и изготовления РД-33 серии 3. На пятом этапе двигате-

ли начнут полностью изготавливаться и испытываться на заводах корпорации HAL. По словам А.Новикова, российское предприятие будет осуществлять техническое сопровождение лицензионного производства, а также обеспечит передачу Индии необходимых технологий и поставку производственной оснастки.

"Технология производства РД-33 3-й серии нами полностью отработана и мы готовы предоставить корпорации HAL всю необходимую помощь в организации производства этих двигателей на территории Индии", - заявил А.Новиков корр. АРМС-ТАСС.

Как считают в "Рособоронэкспорте", передача Россией индийской стороне технологии производства двигателя РД-33 серии 3, может повысить шансы российского многофункционального истребителя МиГ-35 с двигателями РД-33МК и РД-33 МКВ с управляемым вектором тяги в тендере на закупку индийскими ВВС 126 истребителей.

В ходе визита в Индию вице-преьера, министра обороны России Сергея Иванова 24 января был подписан контракт на лицензионное производство 120 двигателей РД-33 серии 3 с увеличенным рабочим ресурсом для индийского парка истребителей МиГ-29. Стоимость контракта по данным "Рособоронэкспорта" составляет около 300 млн. дол.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ПРОДАЖИ ДВИГАТЕЛЕЙ ПС-90А2 НАНУТСЯ В КОНЦЕ 2008 ГОДА

Продажи на авиарынке усовершенствованного авиационного двигателя ПС-90А2 начнутся в конце 2008 года, заявил генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

Он отметил, что авиадвигатель ПС-90А2 должен пройти перед началом продаж сертификацию с ее завершением во второй половине 2008 года.

"Практически все технические проблемы при создании усовершенствованного авиадвигателя ПС-90А2 решаемы, неразрешимых проблем при его создании нет", - сказал генконструктор.

Он подчеркнул, что важнейшим фактором продолжения работ по ПС-90А2 является финансирование работ из государственного бюджета. В прошлом году государство не выделило бюджетных финансовых ресурсов на продолжение НИОКР создания ПС-90А2.

"Финансирование из госбюджета работ на текущий год по ПС-90А2 на сегодня не открыто, но руководство Федерального агентства по промышленности обещает решить вопрос с финансированием", - отметил А. Иноземцев. Он напомнил, что ПС-90А2 создается ОАО "Авиадвигатель" совместно с рядом запад-

ных фирм и компаний, среди которых ведущую роль играет Pratt & Whitney (P&W). Применение в ПС-90А2 зарубежных агрегатов и комплектующих позволит повысить ресурс и надежность усовершенствованного двигателя.

Финансирование модификации ПС-90А2 должно осуществляться на паритетных началах российской стороной из госбюджета и компанией Pratt & Whitney. Однако Pratt & Whitney в прошлом году прекратила финансирование разработки авиадвигателя ПС-90А2 в ответ на прекращение российского госфинансирования. Госсредства на проект не выделялись, поскольку "не было принято соответствующее постановление правительства РФ".

На завершение разработки двигателя ПС-90А2, по данным источника в ОАО "Пермские моторы", необходимый объем инвестиций - \$25-27 млн. К началу 2006 года в проект, по разным данным, вложено от \$60 млн. до \$80 млн. при необходимых инвестициях в \$125 млн.

*источник: AVIAPORT.RU
20.02.07*

ИНФОРМАЦИЯ В СМИ О ДОСТИГНУТОЙ ДОГОВОРЕННОСТИ ПО ВОПРОСУ ПРОДАЖИ АКЦИЙ НПО "САТУРН" НЕ СООТВЕТСТВУЕТ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ

В минувшую пятницу, 9 февраля, в деловых газетах были опубликованы статьи со ссылкой на анонимные источники в Оборонпроме и авиапроме о принятии решения по вопросу продажи акций ОАО "НПО "Сатурн" структурам, позиционирующим себя в качестве госпредставителей по созданию авиадвигателестроительного холдинга, что абсолютно не соответствует действительности.

Ложная информация, распространяемая в деловых СМИ и наносящая ущерб имиджу ОАО "НПО "Сатурн", выполняющему ряд крупных международных проектов, вынуждает сделать так же через СМИ следующее заявление.

ОАО "НПО "Сатурн" опровергает опубликованную в газетах "Коммерсант" и "РБК daily" информацию и заверяет своих партнеров в неизменности стратегического курса компании и обязательности выполнения взятых на себя договорных обязательств как по авиационным программам, так и в области энергетического машиностроения.

Политику давления посреднических и сервисных бизнес-структур на крупнейшее двигателестроительное Объединение ОАО "НПО "Сатурн", как и проводимый ими тезис о собственной лояльности государству в противовес иным компаниям, считаем некорректным методом решения исключительно собственных бизнес-интересов, не имеющих ничего

общего с государственными задачами обеспечения обороноспособности России и конкурентоспособности ее авиационной продукции на глобальных международных рынках.

ОАО "НПО "Сатурн" в отношении с государством не нуждается в неких посредниках, а с полным основанием считает себя неизменным стратегическим партнером государства, которому руководство страны доверяет выполнение основных федеральных программ в области силовых установок, обеспечивающих обороноспособность страны.

Руководитель ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, как и ключевой топ-менеджмент объединения, не намерены покидать компанию и передавать выполнение важнейших для страны программ в непрофильные структуры в области машиностроения. НПО "Сатурн" продолжает курс на консолидацию отрасли в соответствии с планом, представленным в правительство РФ и администрацию президента РФ, и призывает крупнейшие авиадвигательные предприятия к логичному добровольному объединению с целью дальнейшего успешного решения задач, действительно отвечающих вызовам времени.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
12.02.07*

МОСКОВСКИЕ ДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛИ РЕМОНТИРУЮТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ИНДИЙСКИХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Московское машиностроительное предприятие (ММП) имени В.В. Чернышева ведет ремонт двигателей РД-33 1-й и 2-й серий для парка индийских истребителей МиГ-29, сообщил корр. АРМС-ТАСС на 6-м Международном салоне Aero India 2007 генеральный директор предприятия Александр Новиков.

По его словам, первая партия из 30 двигателей была отремонтированная и поставлена в Индию в конце прошлого года. В первом квартале текущего года ожидается прибытие в Москву для ремонта второй партии из 30 двигателей. Всего же планируется отремонтировать 125 двигателей РД-33 первых серий.

Для поддержания парка индийских истребителей МиГ-29 в постоянной боеготовности предприятие осуществляет также поставку запасных частей, в том числе и в рамках подписанной 5-летней программы.

По словам А.Новикова, объем поставок запасных частей довольно внушительный, поскольку 128 двигателей РД-33 находятся на 64 истребителях МиГ-29 и

еще около 70 двигателей индийские ВВС имеют в резерве для проведения плановых замен и ремонта.

Как отмечают эксперты, закрепиться на уже освоенных рынках и расширить географию своей экспортной деятельности предприятию позволила эффективная совместная работа с "Рособоронэкспортом" и корпорацией "МиГ". Как отметил А.Новиков, сегодня проводится большой объем работ по ремонту и модернизации двигателей РД-33 для истребителей МиГ-29, а также предлагаются глубокие модификации двигателей того типа, значительно повышающие боевые возможности истребителей. География этих работ очень широка, но наиболее крупные контракты предприятие реализует в таких странах, как Индия, Малайзия, Йемен.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

КРАСНОЯРСКИЙ АВИАЗАВОД ВЗЯЛИ В "ТЕХНОЛИЗИНГ"

Красноярское региональное отделение Российского фонда федерального имущества (РФФИ) продало на открытых торгах 100-процентный пакет акций ОАО "Красноярский завод гражданской авиации". Как сообщила пресс-служба регионального отделения РФФИ, новым владельцем авиазавода стала московская компания ЗАО "Технолизинг". При начальной цене в 65,6 млн. руб. пакет акций был продан за 67,1 млн. руб. Продать красноярский авиазавод, который занимается ремонтом легких бипланов Ан-2 и авиадвигателей, РФФИ удалось с третьего

раза. Первый аукцион в июле 2005 года провалился из-за отсутствия покупателей. Повторный аукцион назначили на ноябрь 2005 года, однако заявку на участие в торгах подал только один покупатель, поэтому аукцион опять признали несостоявшимся. Представитель "Технолизинга" заявил, что сохранит на авиазаводе направление бизнеса.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
09.02.07*

УМПО ПОСТАВИТ ДВИГАТЕЛИ В ИНДИЮ

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) рассчитывает заключить контракт на изготовление 80 авиационных двигателей для самолетов Су-30МКИ, которые изготавливаются в Индии по контракту о лицензионном производстве.

"Получение от Индии заявки на поставку 40 самолетов Су-30МКИ в течение 2008-2010 годов означает для УМПО контракт на поставку 80 авиационных двигателей", — сообщил генеральный директор УМПО Александр Артюхов. Как сообщалось, контракт на лицензионное производство в Индии 140 истребителей Су-30МКИ был подписан в декабре 2000 года. Индии передана так называемая "глубокая" лицензия, предполагающая, что постепенно все элементы конструкции планера, а также двигатели и бортовое оборудование будут выпускаться на индийских предприятиях. Стороны в настоящее время обсуждают возможность дополнительного производства в Индии 40 самолетов Су-30МКИ по лицензионному соглашению. Предварительно планируется, что в Индию будут поставлены 40 самолетоккомплектов из России. По словам г-на Артюхова, в случае получения заказа контракт на поставку двигателей УМПО заключит с НПК "Иркут". Кроме того, по

его словам, получена заявка на прямые поставки в Индию от 15 до 20 авиационных двигателей. Соответствующий контракт будет заключен с Рособоронэкспортом. В ходе переговоров с индийской стороной также были сняты разногласия по ремонту сопел к двигателям АЛ-55ФП. В связи с этим готовится к подписанию контракт стоимостью \$20 млн. на ремонт 86 сопел в течение 3 лет. Поступила также заявка от Китая на производство 15 авиационных двигателей. Контракт планируется заключить в течение первого полугодия текущего года.

"Мы будем делить его с ФГУП "Салют", поскольку у нас партнерские отношения", — отметил господин Артюхов. ОАО "УМПО" является одним из крупнейших в России производителей двигателей. Завод выпускает авиационные двигатели для военной и гражданской техники, запасные части к ним, изделия для вертолетной техники, а также газоперекачивающее и газоэнергетическое оборудование на базе авиадвигателей. Доля оборонной продукции в 2006 году составила 94,8%.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
16.02.07*

ДО 2015 ГОДА ПОТРЕБУЕТСЯ ИЗГОТОВИТЬ 617 АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ТИПА ПС-90А

Для реализации программы обновления самолетного парка российских авиакомпаний и планируемых поставок самолетов отечественного производства по линии экспорта, на период до 2015 года потребуются 538 двигателей типа ПС-90А и 79 резервных двигателей. Об этом на конференции "Авиационный комплекс России: современное состояние и перспективы развития" заявил начальник аналитического отдела "Ильюшин финанс Ко." (ИФК) Константин Дождигов.

По его словам, поставщиком авиадвигателей ПС-90А и его модификаций является ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ). Для создания производственных возможностей выпуска прогнозируемого количества авиадвигателей на техническое перево-

оружие ПМЗ потребуются инвестиции в объеме примерно 5 млрд. рублей.

Кроме того, в настоящее время в Перми ведется начальный этап проектирования перспективного авиадвигателя ПС-12 тягой до 10-11 т для ближне-среднемагистрального самолета по проекту МС-21. В настоящее время на стадии рассмотрения находится возможность создания ПС-12 с общими затратами 36,165 млрд. рублей, в том числе 28 млрд. 593 млн. руб. на НИОКР, 4 млрд. 670 млн. руб. на модернизацию производственных мощностей и 2 млрд. 902 млн. руб. - на подготовку производства нового двигателя.

*источник: AVIAPORT.RU
09.02.07*

НА КНААПО ПОСТУПАТ ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ СУ-35

Два двигателя 117С, разработанные НПО "Сатурн", до конца февраля будут отправлены Комсомольскому-на-Амуре авиационному производственному объединению (КНААПО; входит в авиахолдинг "Сухой") для проведения летных испытаний в составе первого многоцелевого истребителя Су-35. Об этом в среду сообщила пресс-служба НПО. Сейчас на КНААПО идет постройка опытных образцов Су-35. "В настоящее время подготовлен и передан "Сухому" полноразмерный макет двигателя для привязки к мотогондole самолета. Эти работы проводятся в Комсомольске-на-Амуре с участием специалистов "Сатурна". Проведенные испытания показали, что внедренные мероприятия позволили существенно улучшить параметры двигателя 117С по сравнению с прототипом

и превысить параметры технического задания по тяге и удельному расходу топлива", — говорится в сообщении НПО. Как ранее заявлял глава авиахолдинга Михаил Погосян, поднять новую машину в воздух и начать ее летные испытания авиастроители намерены в середине этого года, до начала московского авиасалона МАКС-2007. По планам "Сухого", Су-35 станет основой экспорта военной продукции компании на ближайшие годы. Переговоры о поставках этого истребителя ведутся с Китаем и Индонезией. Стоимость одной машины, по разным оценкам, колеблется в пределах \$30-38 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
16.02.07*

ММПП "САЛЮТ" – ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ УЧАСТНИКОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННО-КОСМИЧЕСКОЙ ВЫСТАВКИ "АЭРОШОУ ИНДИЯ – 2007"

ФГУП "ММПП "Салют" – один из основных участников международной авиационно-космической выставки "Аэрошоу Индия - 2007", которая пройдет с 7 февраля по 11 февраля 2007 г. в г. Бангалор, Индия.

На своем стенде ФГУП "ММПП "Салют" представляет разработки и продукцию военного назначения и, прежде всего, двигатель нового поколения АЛ-31-М1, предназначенный как для новых самолетов семейства Су, так и для модернизации существующего парка самолетов. Двигатель АЛ-31Ф-М1 поставлен на вооружение ВВС РФ в 2006 г. и имеет широкие экспортные перспективы. На стенде также представлен двигатель МД-120 для малоразмерного беспилотного самолета-мишени комплекса "ДАНЬ", приборы неразрушающего диагностического контроля, макеты деталей, демонстрирующих технологические процессы производства двигателей и газотурбинных установок и т.д.

ФГУП "ММПП "Салют" зарекомендовал себя на индийском рынке как стабильное государственное предприятие по авиационной тематике. Это позволяет расширять сотрудничество "Салюта" с индийскими компаниями и по другим направлениям, в частности, по газотурбинным установкам наземного применения. В рамках участия в выставке "Аэро Индия - 2007" ФГУП "ММПП "Салют" широко представит одно из важнейших направлений своей деятельности - газо-

турбинную технику наземного применения, которая востребована во многих странах Ближнего Востока, в частности, в Индии: ПГУ-60, созданную на базе авиадвигателя АЛ-21, опреснительные установки "Каскад", газификатор твердого топлива, а также перспективные разработки собственного конструкторского бюро по наземной тематике.

ФГУП "ММПП "Салют" совместно с представителями ФС ВТС РФ и ФГУП "РСК "МиГ" планирует провести переговоры по вопросам модернизации самолетов МиГ-27 ВВС Индии с установкой двигателя АЛ-31Ф серии 30-С, производства ФГУП "ММПП "Салют", а также по другим перспективным направлениям сотрудничества с представителями иностранных государств.

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства Су), ремонтирует АЛ-21 Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
02.02.07*

В РОССИЙСКОМ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИИ РАСТЕТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ТРУДА

Производительность труда в отечественной авиационной моторостроительной промышленности растет, сообщил президент ассоциации авиационного двигателестроения (АССАД) Виктор Чуйко.

Он отметил, что, по предварительным данным работы в 2006 году предприятий, входящих в состав АССАД, объемы производства выросли примерно на 30%.

"Одновременно в прошлом году наблюдалось сокращение количества работников в авиапроме на 2,5%, что говорит о росте стоимости произведенной продукции в расчете на одного занятого в производстве", - подчеркнул собеседник.

По его сведениям, объемы работ, например, увеличились: ВИАМ на 20%, Гипроавиапром - на 58%, ОАО "Авиадвигатель" - на 44%, АО "Красный

Октябрь" - на 47%, МПП им. Чернышева - на 63%, ММПП "Салют" - на 15%.

"В тоже время отмечено падение объема производства на ОАО "НПО "Сатурн" на 5% к уровню 2005 года", - отметил Глава АССАД.

По его словам, одновременно с ростом выработки на одного работника в отрасли возросла и средняя заработная плата. "К началу текущего года средняя заработная плата составляет по предприятиям, входящим в состав АССАД, порядка 11 тысяч рублей, что означает рост примерно на 20% за год", - сказал В.Чуйко.

Он уточнил, что в ВИАМ средняя зарплата выросла до 26 тысяч рублей, в ЦИАМ - 18750 рублей.

*источник: AVIAPORT.RU
19.02.07*

РОССИЯ И ФРАНЦИЯ БУДУТ СОЗДАВАТЬ САМОЛЕТЫ ВМЕСТЕ

Франция заинтересована в совместной с Россией разработке машин нового поколения и приобретении российских беспилотных летательных аппаратов, тяжелых транспортных вертолетов и самолетов-амфибий, сообщает Defencetalk.

В числе машин, которые могут быть приобретены Францией, находятся многоцелевые самолеты-амфибии Бе-200 и тяжелые вертолеты Ми-26. Машины этих типов могут использоваться для выполнения как военных, так и гражданских задач. В частности, они могут применяться для тушения

пожаров, переброски грузов, высадки десанта, поисково-спасательных миссий.

В настоящее время Франция является ведущей авиационной державой западной Европы, сохраняя собственную конструкторскую школу и промышленные мощности, позволяющие производить разнообразные летательные аппараты - от беспилотных разведчиков до широкофюзеляжных авиалайнеров.

*источник: LENTA.RU
22.02.07*

ЗВАНИЕ – ПО ЗАСЛУГАМ

За большой личный вклад в развитие промышленности и многолетний добросовестный труд приказом министра промышленности и энергетики Российской Федерации Виктора Христенко первым заместителю генерального директора - генерального конструктора, начальнику ОКБ ОАО "Авиадвигатель" Николаю Кокшарову присвоено звание "Почетный авиастроитель".

Трудовую деятельность Н.Л. Кокшаров начал в 1970 году в ОАО "Авиадвигатель" молодым инженером-конструктором. За 36 лет, отданных любимому делу, Николай Леонидович успешно прошел все ступени конструкторской работы, стал непосредственным участником разработки и внедрения в производство регулируемого сопла авиадвигателей для истребителя-перехватчика МиГ-31, самолета Су-47 "Беркут", целого ряда сложнейших узлов авиадвигателя ПС-90А газотурбинных установок для объектов ТЭК, внедрения полимерных композиционных материалов при модернизации системы шумоглушения и т.д. Под руководством Н.Л. Кокшарова были реализованы контракты с китайскими компаниями. В част-

ности, были разработаны, изготовлены и поставлены реактивные регулируемые сопла, разработаны компрессор низкого давления и турбина низкого давления для китайского авиационного двигателя, разработаны и изготовлены две силовые турбины мощностью 17,5 МВт.

Николаю Леонидовичу удалось создать коллектив единомышленников, способный решать сложнейшие технические задачи по созданию и внедрению в серийное производство на предприятиях Пермского моторостроительного комплекса перспективных разработок пермского КБ.

Заслуги в области научно-конструкторской деятельности Николая Леонидовича Кокшарова оценены по достоинству: он награжден знаком "Отличник качества Министерства авиационной промышленности", имеет 30 авторских свидетельств и патентов на различные изобретения, ему присвоено звание "Заслуженный конструктор Российской Федерации".

*источник: компания "Пермский
моторостроительный комплекс"
16.02.07*

"ПОЛЕТУ" СМЕНИЛИ ПРОПИСКУ

Вчера омское производственное объединение "Полет" официально вошло в состав московского ФГУП "Государственный космический научно-производственный центр имени Михаила Хруничева". Точку в объединении российских ракетно-космических предприятий своим указом поставил президент РФ Владимир Путин. По сведениям "Ъ", в новом альянсе омичам поручат производство комплектующих к ракетноносителям "Ангара", "Протон-М" и "Рокот". Пока же "Полет" продолжает запускать немецкие спутники на собственном ракетноносителе "Космос-3М".

О вхождении "Полета" в состав ФГУП "ГКНПЦ имени Михаила Хруничева" вчера объявил руководитель пресс-центра Роскосмоса Игорь Панарин. Кроме омского предприятия, в объединенную структуру ГКНПЦ вошли еще три ФГУП ракетно-космической промышленности: "Воронежский механический завод", "Конструкторское бюро химического машиностроения имени Алексея Исаева" (Королев, Московская область) и "Московское предприятие по комплектованию оборудования "Длина". Это происходит в соответствии с указом Владимира Путина, который был подписан 3 февраля. Четыре предприятия стали филиалами ГКНПЦ. Это позволит обеспечить выполнение государственных заказов, в первую очередь по созданию нового космического ракетного комплекса "Ангара", и продолжить обеспечение запусков космических аппаратов военного, двойного и социально-экономического назначения в интересах России", - сообщил Игорь Панарин. Кроме того, в рамках международных соглашений с Казахстаном объединение продолжит работу по созданию на космодроме Байконур космического ракетного комплекса "Байтерек".

ФГУП "ГКНПЦ имени Михаила Хруничева" было образовано в 1993 году на базе машиностроительного завода имени Михаила Хруничева и конструкторского бюро "Салют". Производит ракетноносители "Протон" ("Протон-М") и "Рокот", разрабатывает

модульный ракетноноситель "Ангара". ПО "Полет" специализируется на выпуске ракетноносителей "Космос-3М" и самолетов Ан-3. В 2006 году по заказу Московского государственного университета имени Ломоносова и Министерства обороны РФ "Полет" изготовил и вывел на орбиту спутники "Университетский" и "Можаяец".

По словам пресс-секретаря ГКНПЦ Александра Бобренева, роль "Полета" в новом альянсе уже определена. "На омичей возлагаются очень важные миссии: научно-исследовательские работы по разработке мини- и микроспутников, производство малых космических аппаратов на базе космической платформы "Яхта", изготовление конструкций и комплектующих для ракетноносителей "Протон-М", "Рокот" и модулей "Ангара". Ну и, разумеется, обеспечение запусков спутников с использованием запасов ракетноносителей "Космос-3М", - перечислил господин Бобренов. Впрочем, предполагаемые объемы заказов для "Полета" в ГКНПЦ не называют. "Мы сделаем это в ближайшее время. План стабилизации и улучшения финансового состояния предприятий, входящих в объединенную структуру, уже подготовлен и проходит согласование в министерствах. Он связан с устранением дублирующих управленческих функций и оптимизацией закупок сырья", - пояснил Александр Бобренов. То, что "Полет" перестал быть самостоятельным предприятием, на его работе пока никак не отразилось. "Сейчас мы готовимся к запуску второго из пяти спутников радиолокационной разведки SAR-Lupe по заказу немецкой компании OHB-Sistem AG. Из арсеналов Роскосмоса для этого уже выделен носитель "Космос-3М". Пуск состоится, как только наши партнеры будут готовы", - подчеркнул советник генерального директора "Полета" Виталий Щетинин.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Новосибирск"
13.02.07*

НОВАЯ ТЯГА ДЛЯ ВВС

Одной из основных составляющих в создании отечественного истребителя 5-го поколения считается разработка нового двигателя. Помимо этого, решением ВВС проводятся работы по поэтапному наращиванию характеристик "изделия 117" для нового семейства самолетов марки "Су". Их выполнение поручено Научно-производственному объединению (НПО) "Сатурн".

До конца февраля два двигателя - "изделие 117С" - будут поставлены для проведения летных испытаний в составе первого самолета Су-35 в Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение.

В настоящее время НПО "Сатурн" передало Авиационной холдинговой компании "Сухой" полноразмерный макет двигателя для привязки к мотогондоле самолета. Работы проводятся с участием специалистов двух фирм. Проведенные испытания показали, что существенно улучшены параметры двигателя 117С по сравнению с его прототипом и превышены параметры технического задания по тяге и удельному расходу топлива.

Двигатель 117С представляет собой глубокую модернизацию АЛ-31-Ф. Он имеет тягу 14,5 тонны, что на 2 тонны превышает показатели базового двигателя. Опытная партия новых двигателей в количестве 5 экземпляров уже прошла стендовые и летные испытания, полностью подтвердив все заявленные характеристики.

В ближайшее время в Московской области на Лыткаринском машиностроительном заводе (фили-

ал НПО "Сатурн") начнутся стендовые ресурсные испытания по обеспечению первого вылета Су-35. На стенде в Лыткарино также находится еще один двигатель 117С, предназначенный для проведения комплекса специспытаний.

По оценке специалистов, завершен важнейший этап испытаний, осуществляемых в рамках договора между ОКБ Сухого, НПО "Сатурн", УМПО на продолжение опытно-конструкторских работ по созданию двигателя 117С для нового экспортно-ориентированного самолета Су-35. Не менее важным считается, что часть результатов ОКР "изделия 117С" будет использована при разработке двигателя для истребителя 5-го поколения.

Согласно имеющемуся договору и в соответствии с техническим заданием предусмотрено дальнейшее продолжение работ, направленных на обеспечение высоких ресурсных показателей "изделия 117С".

По решению фирм-партнеров все работы и права по двигателю 117С будут разделены между НПО "Сатурн" и УМПО на паритетной основе - 50 на 50 процентов.

На сегодняшний день финансирование проекта осуществляется из внебюджетных источников за счет собственных средств трех фирм: ОКБ Сухого - 40 процентов от стоимости ОКР создания двигателя, НПО "Сатурн" и УМПО - по 30 процентов. Ранее все опытные работы были проведены за счет НПО "Сатурн" и УМПО.

*источник: газета "Красная звезда"
19.02.07*

РСК "МИГ" ВЕДЕТ РАБОТЫ С КОМПАНИЕЙ "ЭЛЕТТРОНИКА" ПО ИНТЕГРАЦИИ ИТАЛЬЯНСКОЙ СТАНЦИИ РЭБ В СОСТАВ АВИОНИКИ ИСТРЕБИТЕЛЯ МИГ-35

РСК "Миг" ведет работы с итальянской компанией "Элеттроника S.p.A" по интеграции станции РЭБ ELT/568(V)2 в состав авионики истребителя МиГ-35, сообщили АРМС-ТАСС в руководстве РСК "Миг" на авиасалоне Aero India 2007.

Твердотельная станция защитных помех ELT/568(V)2, при создании которой использованы самые современные технологии, обеспечивает самозащиту самолета от зенитной артиллерии и ракет классов "воздух - воздух" и "поверхность - воздух", а также позволяет ставить помехи радиолокационным станциям обнаружения и наведения.

В случае положительного решения заказчика, БРЭО МиГ-35, поставляемых на экспорт, будет включать станцию ELT/568(V)2.

Как заявил заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "Миг", директор

инженерного центра "ОКБ им. Микояна" Владимир Барковский, "корпорация "Миг" стремится к расширению сотрудничества с компанией "Элеттроника" в целях создания эффективных боевых авиационных комплексов для инозаказчиков".

В свою очередь, руководитель компании "Элеттроника" Энцо Бениньи заявил, что эта компания "удовлетворена сотрудничеством с РСК "Миг" в тендере индийских ВВС по программе закупки 126 легких многофункциональных истребителей". "Мы уже работаем вместе, чтобы интегрировать нашу систему РЭБ на борт истребителя МиГ-35. Мы также будем использовать "ноу-хау" индийской промышленности для того, чтобы предложить ВВС Индии самые передовые решения", - сказал Бениньи.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ПОСЛЕДНИЕ ТРИ ИЗ СЕМИ САМОЛЕТОВ БЕ-200 "ИРКУТ" ПОСТАВИТ МЧС РФ ДО КОНЦА 2007 ГОДА

Последние три из семи самолетов Бе-200 "Иркут" поставит МЧС РФ до конца 2007 года, сообщили корр. ИТАР-ТАСС на ИАПО. К настоящему моменту, согласно заключенному в 2000 году контракту, министерство получило четыре таких самолета-амфибии. МЧС предусмотрело три пункта базирования Бе-200: подмосковное Раменское, Красноярск и Хабаровск.

За годы эксплуатации эти самолеты участвовали в тушении крупных пожаров и других операциях не только на территории России, но и в Италии, Португалии, Индонезии.

*источник: АРМС-ТАСС
21.02.07*

ОАО "КЛИМОВ" РАССЧИТЫВАЕТ НА РАСШИРЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА С ИНДИЕЙ ПО ВЕРТОЛЕТНОЙ ТЕМАТИКЕ

ОАО "Климов" рассчитывает на расширение сотрудничества с Индией по вертолетной тематике. В частности, компания будет участвовать в тендере на разработку двигателя для перспективного индийского вертолета взлетной массой 10 т, сообщил на пресс-конференции на авиасалоне Aero India 2007 генеральный директор предприятия Александр Ватагин.

По его словам, индийская компания HAL, которая занимается разработкой этого вертолета, с интересом относится к модификации "климовского" вертолетного двигателя ВК-2500П (это более глубокая модификация двигателя ВК-2500), оснащенного противопожарной системой и способного работать в условиях жаркого климата и высокогорья. Ватагин пояснил, что предложение ОАО "Климов" предусматривает возможность лицензионного производства в Индии двигателя ВК-2500П в случае выбора в пользу российской компании и закупки Индией достаточно большой партии этих вертолетов.

ОАО "Климов" также предлагает индийским партнерам двигатель ВК-2500 для модернизации имеющегося вертолетного парка. Эта силовая установка является одной из недавних разработок ОАО "Климов". Благодаря улучшенным характеристикам двигателя ВК-2500 потолок вертолетов возрастает на 30 проц., скороподъемность вертолета - на 50%, грузоподъемность увеличивается на 1000-2000 кг, одновременно с этим увеличивается скорость и улучшает-

ся маневренность вертолетов. С этими качествами вертолеты приобретают принципиально новые возможности при эксплуатации в высокогорных районах и районах с жарким климатом. Полная совместимость с предыдущими модификациями обеспечивает возможность модернизации существующего вертолетного парка в кратчайшие сроки.

Сейчас в эксплуатации ВВС, армии и ВМС Индии находятся 102 вертолета, оснащенные "климовскими" двигателями ТВ2-117, и 92 вертолета с двигателями ТВ3-117. В настоящее время прорабатывается вопрос об организации в Индии сервисного центра по обслуживанию двигателей ТВ3-117. Эта работа будет вестись совместно с ОПК "Оборонпром". В дальнейшем сервисный центр будет иметь возможность обслуживать все "климовские" двигатели - ТВ2-117, ТВ3-117 и ВК-2500. Работы по обслуживанию будут проводиться по заявкам индийской стороны.

В последние годы ОАО "Климов" активно развивает сотрудничество в части поставок и сервисного обслуживания техники: в период с 1999 по 2006 гг. предприятие выполнило 70 ремонтов, и поставило в Индию 35 новых двигателей ТВ3-117. В настоящее время выполняется контракт по ремонту 23 двигателей ТВ3-117ВК для авиации ВМС Индии.

*источник: АРМС-ТАСС
08.02.07*

БЕСПИЛОТНАЯ ТЕХНИКА В ИНТЕРЕСАХ ТЭК

С 30 января по 01 февраля 2007 года в Центральном выставочном комплексе "Экспоцентр" прошли первый Московский международный форум и выставка "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК" - UVS-TECH 2007. В выставке приняли участие ведущие российские и зарубежные предприятия - разработчики и изготовители беспилотной техники, систем управления, навигации, связи и специализированного оборудования, руководители ведущих предприятий ТЭК России, представители министерств и ведомств Российской Федерации.

Опираясь на богатейший опыт в создании беспилотной техники, ОАО "Туполев" представило на выставке два доклада, посвященных возможности ее применения в интересах топливно-энергетического

комплекса. В первом докладе "Туполев" предлагает комплексное решение для наблюдения за состоянием магистралей ТЭК - одновременное использование как пилотируемых самолетов малой авиации, так и беспилотных средств в соответствующих регионах, с унифицированной аппаратурой обнаружения, передачи информации и технического обслуживания.

Во втором докладе, подготовленном совместно с МГТУ им. Н.Э.Баумана, предложена телескопическая пневматическая система, позволяющая существенно упростить конструкцию пусковых установок, используемых для запуска беспилотных летательных аппаратов самолетной схемы.

*источник: компания "ОАО "Туполев"
13.02.07*

РОССИЯ И ИОРДАНИЯ ЗАКЛЮЧИЛИ КОНТРАКТ О ПРОДАЖЕ ИОРДАНИИ ВЕРТОЛЕТОВ КА-226

Российская компания "Оборонпром" заключила контракт о продаже Иордании вертолетов Ка-226. Подписание контракта состоялось в ходе официального визита президента Российской Федерации Владимира Путина в Амман во вторник, 13 февраля. По условиям соглашения, Иордания приобретет шесть вертолетов Ка-226. Стоимость контракта составляет \$25 млн. Кроме того, совместное предприятие, в котором российской стороне принадлежит 51% акций, будет производить вертолетные модули.

В минувший вторник в ходе визита Путина в Иорданию президент российской автомобилестроитель-

ной компании "АвтоВАЗ" и король Иордании Абдалла II подписали также соглашение об организации сборки автомобилей "Лада" в Иордании. В рамках соглашения производительная мощность предприятия, которое планируется построить в этой арабской стране, составит 30 тыс. машин в год. До завершения строительства российский автопроизводитель планирует ежегодно поставлять в Иорданию около 3 тыс. машин, предназначенных для продаж в странах Ближнего Востока и Африки.

*источник: сайт "K2Kapital"
14.02.07*

ГЕНДИРЕКТОР "ВСМПО-АВИСМЫ" БУДЕТ ИЗБИРАТЬСЯ НА СОВЕТЕ ДИРЕКТОРОВ

На ближайшем внеочередном собрании акционеры титановой корпорации "ВСМПО-Ависма" должны будут утвердить изменения в документах АО. В частности, будет утверждаться новая редакция устава, положения об общем собрании акционеров, совете директоров и гендиректоре. Как пояснил "Ъ" директор по правовым вопросам и связям с общественностью корпорации "ВСМПО-Ависма" Артем Кисличенко, принципиальным изменением стал порядок выбора генерального директора корпорации. По новым документам, вопрос о его назначении будет решать только совет директоров, и на собрание акционеров выноситься не будет. Топ-менеджер будет избираться на совете директоров большинством голосов. По словам г-на Кисличенко, нынешнего топ-менеджера корпорации Владислава Тетюхина эти правила не коснутся, они начнут действовать

только после окончания контракта с ним. Как пояснил Артем Кисличенко, такая схема действовала и до 2003 года, но потенциально в этом случае совет директоров может сместить топ-менеджера, поэтому для защиты от недружественного поглощения, избирать гендиректора стали на общем собрании акционеров. "Сейчас эта опасность устранена, и мы можем вернуться к прежней схеме", - отметил г-н Кисличенко. Напомним, сейчас 66% акций "ВСМПО-Ависмы" принадлежит ФГУП "Рособоронэкспорт", 19% - находятся в свободном обращении, еще 7% - у физических лиц и около 4% - у генерального директора предприятия Владислава Тетюхина.

*источник: газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
09.02.07*

ПРИ ПОБЕДЕ РОССИИ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ 80 ВЕРТОЛЕТОВ СРЕДНЕГО КЛАССА ДЛЯ ВВС ИНДИИ ИСПОЛНИТЕЛЕМ КОНТРАКТА СТАНЕТ КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД

В случае выигрыша Россией тендера на поставку 80 вертолетов среднего класса для ВВС Индии, исполнителем контракта станет Казанский вертолетный завод (КВЗ), сообщил на пресс-конференции, прошедшей в рамках авиасалона Aero India 2007 руководитель департамента внешнеэкономической деятельности ОАО "ОПК "Оборонпром" Сергей Чумаченко.

"Существует запрос на информацию, который направлен индийской стороной ряду компаний", - пояснил он. "С нашей стороны подготовлены технико-коммерческие предложения по этому вопросу. Контракт ведется по линии "Рособоронэкспорта". "Оборонпром" участвует в подготовке технической и коммерческой документации. В случае выигрыша этого тендера, руководство вертолетостроительной отрасли отдаст этот заказ Казанскому вертолетному заводу. Контракт предполагается комплексный. Это поставка самих вертолетов, вспомогательного имущества, технических средств обучения, включая комплексные тренажеры для вертолетов Ми-17", - сообщил Чумаченко.

По мнению местных индийских источников, победителем тендера будет объявлена Россия, а процедура оформления контракта будет осуществлена в течение ближайших месяцев. Стоимость контракта составит от 600 до 800 млн. дол, а первые поставки вертолетов Ми-17-1В начнутся в конце 2007 года.

Парк вертолетов среднего класса ВВС Индии полностью состоит из вертолетов российского производства типа Ми-8 и Ми-17. Первые вертолеты Ми-8

поступили на вооружение ВВС Индии в 1971 году, Ми-17 - в 1985 году.

По состоянию на середину 2006 года в боевом составе ВВС Индии имелось 102 средних вертолета типа Ми-8 (девять эскадрилий) и 72 средних вертолета типа Ми-17 (шесть эскадрилий).

Российские вертолеты с самой лучшей стороны проявили себя во время индо-пакистанского военного конфликта в районе Каргил в 1999 году, а также в районе спорных территорий на высокогорном леднике Сиачен, считающемся военными экспертами самой высокогорной ареной вооруженного противоборства в мире. Основной задачей вертолетов в районе ледника Сиачен является обеспечение постов индийской армии, расположенных на высотах 3700-5300 м, вооружением, средствами МТО и продовольствием. В сложнейших условиях высокогорья, на близких к потолку высотах, при сильном ветре, мощных нисходящих и восходящих потоках и экстремально низких температурах вертолеты Ми-8 и Ми-17 успешно решали и решают боевые задачи.

Вертолет Ми-17-1В представляет собой дальнейшее развитие Ми-17. Главная его особенность - еще большая высотность. В этой связи закупка партии вертолетов Ми-17-1В значительно повысит эффективность действия ВС Индии в условиях высокогорья.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

ГКНПЦ ИМ. ХРУНИЧЕВА ЗАЙМЕТСЯ РАЗРАБОТКОЙ И ПРОИЗВОДСТВОМ РАКЕТ-НОСИТЕЛЕЙ "АНГАРА"

ФГУП "ГКНПЦ им. Хруничева" стало базой для создания интегрированной структуры, которая займется разработкой и производством перспективных ракет-носителей "Ангара". Указ об этом подписал президент Владимир Путин. Как сообщил гендиректор ФГУП Владимир Нестеров, холдинг будет создан путем присоединения к ГКНПЦ на правах филиалов четырех ФГУПов ракетно-

космической промышленности - КБ "Химмаш имени Исаева" (Королев Московской области), ПО "Полет" (Омск), Воронежского механического завода и московского предприятия по комплектованию оборудования "Длина".

*источник: газета "Коммерсантъ"
13.02.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

DaimlerChrysler выйдет из EADS	31
Затраты по сокращению убытков Airbus нужно поделить поровну – Германия	32
Airbus на высшем уровне	32
Airbus оставит схему производства A380 без изменений	32
Лидеры Германии и Франции пообещали политическую поддержку авиаконцерну Airbus	33
Boeing и Lockheed Martin готовятся к крупнейшей сделке	33
Двигатель Rolls-Royce Trent 1000 выбран для корпоративного самолета Boeing 787	33
На рынке вооружений Венесуэлы практически полностью воцарилась Россия	33
Бранденбургский дуэт	34
Bombardier получила контракт на \$1 млрд на поставку 30 самолетов CRJ900	34
Совет директоров EADS одобрил план реструктуризации Airbus	35
Airbus избавится от 4 филиалов и 7700 сотрудников	35
Lockheed Martin получил контракт на модернизацию F-16	35
Boeing 787 с удлиненным фюзеляжем	36
Украина сертифицировала самолет Ан-148	37
Янукович предрекает украинско-российский авиастроительный союз	37
США приступают к разработке ударного самолета 6 поколения	37
Под "Антонова" подвели базу	38
Н.Рудьковский обсудил возможность сотрудничества с EADS	38
Украина и Венесуэла обсуждают возможность поставок самолетов Ан-140 и Ан-74	38
Украине советуют заняться вертолетами	39
Корпорация Boeing нашла блеск в Ан-148	39
"Мотор Сич" сдвинет с места российско-индийский самолет	39
Авиашоу в Индии стало парадом конкурентов	40
Cessna подвела итоги 2006 года	40
Военно-транспортный A400M оснастят генератором карт	40
В финал американского конкурса вышли итальянский и испанский самолеты	41
Двигатели для сверхзвукового бизнес-джета	41
Самолет без хвоста	41
Настоящий автопилот	41

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

DAIMLERCHRYSLER ВЫЙДЕТ ИЗ EADS

Немецкому автопроизводителю DaimlerChrysler удалось выручить 1,5 млрд евро (\$1,95 млрд.) за треть пакета в авиакорпорации EADS. Продав 7,5% акций EADS консорциуму из 15 банков, DaimlerChrysler сохранила право голоса в EADS и получила деньги, которые могут быть использованы для реструктуризации американского автоподразделения Chrysler, переживающего тяжелые времена.

European Aeronautic Defence and Space Company (EADS) - крупнейшая в Европе аэрокосмическая корпорация. Производит авиалайнеры Airbus, вертолеты, военные самолеты и ракеты, космическую технику. За первые девять месяцев 2006 г. выручка составила 27,5 млрд евро (\$34,9 млрд.), чистая прибыль - 848 млн евро (\$1,06 млрд.).

В пятницу DaimlerChrysler сообщила, что продала 7,5% акций EADS за 1,5 млрд. евро консорциуму из 15 банков, а через 3,5 года весь принадлежащий ей пакет может сменить владельца. DaimlerChrysler передала принадлежавшие ей 22,5% акций в новое предприятие, контролируемое семью частными компаниями (в их числе Allianz, Commerzbank, Credit Suisse, Deutsche Bank и Goldman Sachs) и восемь госбанками (включая федеральный KfW и несколько земельных банков). Из этого пакета банки купили 7,5% акций (60% отошли частным банкам, 40% - государственным).

С 1 июля 2010 г. DaimlerChrysler может расторгнуть соглашение, говорится в ее заявлении. В этом случае "DaimlerChrysler имеет право предоставить инвесторам акции EADS либо выплатить за них денежную компенсацию". В первом случае "первоочередное право на покупку имеют правительство Германии, правительство Франции и [французская компания - акционер EADS] Lagardere, что необходимо для сохранения баланса сил между германской и французской сторонами" в руководстве EADS, говорится в заявлении.

Пока же DaimlerChrysler сохранит право голоса по 22,5% акций EADS. Поэтому сделка не окажет влияния ни на франко-германские отношения внутри компании, ни на ее деятельность, заявил Михаэль Хаугер, представитель EADS в Мюнхене. В правительстве Германии сделку DaimlerChrysler считают "разумной". Стабильная структура акционеров улучшит позиции правительства на предстоящих переговорах о реструктуризации бизнеса Airbus, заявил его представитель Ульрих Вильгельм. По словам премьер-министра Франции Доминика де Вильпена, он обсуждал ситуацию вокруг Airbus с канцлером Германии Ангелой Меркель. Сторо-

ны договорились, что планируемое компанией сокращение расходов будет распределено в равной степени между производствами в обеих странах.

Еще год назад DaimlerChrysler и французской стороне принадлежало по 30% акций EADS (еще 5,47% принадлежит испанской SEPI, участвовавшей в создании EADS в 2000 г.). Но в апреле 2006 г. DaimlerChrysler и Lagardere (у нее и правительства Франции было по 15%) заявили, что сократят свои доли на 7,5%. Та сделка принесла DaimlerChrysler 2 млрд. евро, сообщила компания в пятницу. За вторые 7,5% акций DaimlerChrysler выручила на четверть меньше. Прошедший год обернулся кризисом в Airbus, основном подразделении EADS. Перерасход средств и задержки с разработкой авиалайнера A380 привели к падению котировок акций (весной - летом они снизились более чем на 40%) и смене руководства. Именно тогда Внешторгбанк приобрел на рынке более 5% акций EADS. Недавно EADS сообщила, что понесет операционный убыток по итогам 2006 г.

Банки, купившие 7,5% акций EADS, не останутся внакладе. DaimlerChrysler обязалась выплачивать им дивиденды по акциям из этого пакета в размере 175%. Если EADS продолжит выплачивать дивиденды в прежнем объеме, банки в течение ближайших четырех лет получат дополнительно 120 млн. евро. "Мы считаем эту инвестицию привлекательной, учитывая нынешнюю цену акций [EADS] и дополнительные дивиденды", - заявил Клаус-Петер Мюллер, гендиректор Commerzbank.

DaimlerChrysler не сообщила, на что направит вырученные 1,5 млрд евро. На этой неделе, однако, компания намерена обнародовать план реструктуризации Chrysler. Он, в частности, предусматривает закрытие заводов в Северной Америке, увольнение, а также использование компонентов и систем Mercedes-Benz при производстве автомобилей в подразделении Chrysler.

В пятницу акции EADS упали на 1,6%, а акции DaimlerChrysler выросли на 3,2%. Аналитики Citigroup повысили рекомендацию по акциям DaimlerChrysler с "держат" до "покупать", оптимистично оценив перспективы реорганизации Chrysler. (Использованы материалы DJ, AP, FT.)

источник: газета "Ведомости"
12.02.07

ЗАТРАТЫ ПО СОКРАЩЕНИЮ УБЫТКОВ AIRBUS НУЖНО ПОДЕЛИТЬ ПОРОВНУ

Министр экономики Германии Михаэль Глос считает, что бремя сокращения убытков авиаконцерна Airbus должно быть поделено поровну между Францией и Германией.

Глос сказал, что надеется гарантировать рабочие места для немцев в проблемном подразделении европейского авиакосмического концерна EADS. Немецкое правительство выразило озабоченность тем, что на Германию ляжет основной груз затрат по реализации программы спасения Airbus, пострадавшего от задержек поставок аэробуса A380. Берлин заявил, что хотел бы сохранить равенство долей

Франции и Германии в контроле над EADS.

Немецкий автомобильный концерн DaimlerChrysler продаст треть от своего пакета, составляющего 22,5 процента акций EADS.

Покупателями 7,5 процента акций должны стать консорциум немецких банков и некоторые из федеральных земель Германии, которые приобретут их на временной основе.

Около пяти процентов акций EADS принадлежит российскому банку ВТБ.

*источник: REUTERS
12.02.07*

AIRBUS НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ

Проблемы, связанные с реструктуризацией совместной европейской авиастроительной компании Airbus, переходят в ранг межгосударственных политических отношений Германии и Франции. Как стало известно, в ближайшую пятницу федеральный канцлер Германии Ангела Меркель намерена обсудить возможные пути выхода из кризисной ситуации во время плановой двусторонней германо-французской встречи во дворце Мезеберг под Берлином с президентом Франции Жаком Шираком. Хотя во время подобных "рутинных", как их здесь называют, переговоров стороны обычно обмениваются взглядами по самому широкому кругу вопросов взаимного интереса, теперь все больше становится ясно, что на этот раз все сведется главным образом к обсуждению вопросов, связанных с будущим Airbus.

Как известно, в понедельник совет директоров EADS прервал обсуждение программы Power 8, которая должна определить принципы реструктуризации Airbus. Эта программа, предложенная главой Airbus французом Луи Галуа, предусматривала среди прочего сокращение годовых расходов на 2,1 млрд. евро к 2010 году и масштабные увольнения.

Очевидно, что совету директоров EADS для принятия решения требуется "директива" с высшего политического уровня. А такой директивы пока нет, поскольку нет согласия в Париже и Берлине.

Французский премьер-министр Доминик де Вильпен в интервью немецкому телевидению вчера заявил, что проблемы Airbus станут предметом беседы Ангелы Меркель и Жака Ширака, неофициально это подтвердили и в Берлине. Однако в своем интервью француз преподнес пренебрежительный сюрприз Берлину. Среди прочего он объявил о решении мате-

ринского концерна EADS сократить 10 тыс. рабочих мест в компании Airbus как об уже решенном деле. В то же самое время федеральное правительство Германии всячески дает понять, что над окончательной выработкой принципов структурных изменений на авиастроительном предприятии еще предстоит поработать политикам обеих стран.

Со своей стороны федеральное правительство Германии официально опровергло сообщения о предстоящем сокращении многих тысяч рабочих мест. Насколько известно, говорилось в официальном сообщении, руководство EADS еще не пришло к окончательному решению по данному вопросу. Сообщения о масштабах сокращений и распределении их по отдельным производственным площадкам основываются на спекуляциях, значилось далее. "При всем желании я не могу сказать, откуда у господина де Вильпена такая информация, - заявил вчера представитель федерального правительства Германии Томас Штег. - До сих пор речь шла лишь о предположениях, но не о надежных цифрах". Г-н Штег с одобрением отозвался о высказываниях немецкого сопредседателя правления EADS Томаса Эндерса, сделанных им вчера в Гамбурге, и даже назвал их "примечательными". Г-н Эндерс, в частности, заявил, что решения о сокращении рабочих мест еще не приняты и что по этому поводу он намерен "дискутировать" со своим коллегой и шефом Airbus Луи Галуа. По всей видимости, именно этот аспект плана структурных реформ на Airbus станет также центральным во время предстоящей встречи Меркель и Ширака на высшем уровне.

*источник: газета "Время новостей"
21.02.07*

AIRBUS ОСТАВИТ СХЕМУ ПРОИЗВОДСТВА А380 БЕЗ ИЗМЕНЕНИЙ

Европейская авиастроительная компания Airbus будет производить свой новый авиалайнер A380, используя мощности своих заводов в Тулузе и Гамбурге. Об этом сообщило в понедельник немецкое издание Die Welt. Ранее широко муссировались слухи о том, что компания сосредоточит все производство на французском заводе в Тулузе.

Решение о сохранении первоначальных планов организации производства было принято на заседа-

нии совета директоров европейской аэрокосмической корпорации EADS, которой принадлежит Airbus. Ожидается, что во вторник нынешний глава Airbus Луи Галлуа (Louis Gallois) анонсирует подробности своего плана реструктуризации проблемного авиапроизводителя.

*источник: сайт "K2Kapital"
19.02.07*

ЛИДЕРЫ ГЕРМАНИИ И ФРАНЦИИ ПООБЕЩАЛИ ПОЛИТИЧЕСКУЮ ПОДДЕРЖКУ АВИАКОНЦЕРНУ AIRBUS

Лидеры Германии и Франции Ангела Меркель и Жак Ширак пообещали справедливо разделить ответственность за реструктуризацию авиаконцерна Airbus, сообщает BBC. Они пообещали политическую поддержку этой европейской компании.

EADS, головная компания концерна Airbus, вынуждена идти на меры строгой экономии, чтобы компенсировать убытки, понесенные из-за задержки с поставками лайнера A-380. Под угрозой оказалось несколько тысяч рабочих мест.

На встрече в Германии Ангела Меркель и Жак Ширак подтвердили, что продолжат поддерживать Airbus. "Мы решительно настроены разделить поров-

ну ответственность за последствия реформы. Это касается как рабочей силы, так и технологий. Принудительных сокращений не будет, не будет и закрытий объектов без соответствующих компенсаций сотрудникам", - заявил президент Франции.

"Мы знаем об ошибках, сделавших насущно необходимой реструктуризацию компании. Она будет иметь серьезные последствия для сотрудников Airbus. И мы хотим справедливо разделить ответственность", - подчеркнула Ангела Меркель.

источник: ИА "Финмаркет"
16.02.07

BOEING И LOCKHEED MARTIN ГОТОВЯТСЯ К КРУПНЕЙШЕЙ СДЕЛКЕ

Американские концерны Boeing и Lockheed Martin намерены приобрести ряд британских оборонных предприятий.

Общая стоимость Ultra Electronics, Cobham, Meggitt и Chemring достигает 10 миллиардов долларов. Покупка предприятий, надеются американцы, позволит концернам побороться за военные заказы оборонного ведомства Великобритании.

Планы Boeing и Lockheed Martin уже были восприняты деловыми кругами Великобритании в штыки. В частности, главы Rolls-Royce и Cobham опасаются, что контроль над оборонной промышленностью страны перейдет к США.

Между тем, представители военных заявляют, что факт принадлежности предприятия не релеван-

тен. Значение имеет лишь то, где производство находится. До тех пор, пока ученые, инженеры и специалисты, поддерживающие военную отрасль, трудятся в стране, волноваться о владельце предприятия не стоит, передает "Лента".

В случае заключения сделки Boeing и Lockheed Martin станут не первыми игроками на рынке вооружения Великобритании. Месяцем ранее американский гигант GE приобрел аэрокосмическое подразделение Smiths Industries.

источник: сайт "Деловая неделя"
16.02.07

ДВИГАТЕЛЬ ROLLS-ROYCE TRENT 1000 ВЫБРАН ДЛЯ КОРПОРАТИВНОГО САМОЛЕТА BOEING 787

Компания Rolls-Royce объявила, что двигатель Trent 1000 впервые выбран для оснащения самолета Boeing 787-8 в VIP-конфигурации. Кроме того, заказчик самолета, пожелавший остаться неназванным, заключил с Rolls-Royce соглашение о послепродажном обслуживании по программе TotalCare.

Trent 1000 - первый двигатель, которым оснащаются все три коммерческие модификации самолета Boeing 787. Теперь он стал первым официально выбранным двигателем для Boeing 787 в VIP-конфигурации компании Boeing Business Jets.

«Надежный в эксплуатации и экологичный двигатель Trent плюс программа обслуживания TotalCare - несомненно, привлекательная комбинация для корпоративных клиентов на столь престижном рынке. У

Rolls-Royce отличный послужной список в сегменте деловой авиации, и мы намерены использовать наш успешный опыт и в сегменте широкофюзеляжных деловых самолетов», - отметил директор Rolls-Royce по программам для компании Boeing Доминик Хорвуд (Dominic Horwood).

Программа Trent 1000 успешно развивается, все испытания демонстрируют отличные результаты. Двигатель будет сертифицирован в этом году, в соответствии с графиком, после чего будет установлен на Boeing 787 для осуществления первого полета.

источник: компания "Rolls-Royce"
20.02.07

НА РЫНКЕ ОРУЖИЙ ВЕНЕСУЭЛЫ ПРАКТИЧЕСКИ ПОЛНОСТЬЮ ВОЦАРИЛАСЬ РОССИЯ

Согласно ежегодному обзору латиноамериканского оборонного рынка компании "Форкаст Интернэшнл", приводимому "Военно-промышленным курьером", вслед за первой и успешной продажей вертолетов Мексике, Россия практически полностью покрывает потребности в вооружении Венесуэлы. Пакет венесуэльских заказов менее чем за два года уже превысил \$3 млрд. Как ожидается, Венесуэла разместит заказ на приобретение дополнительной партии российских вертолетов, тактических транспортных

самолетов, неатомных подводных лодок и систем ПВО. По мнению американских аналитиков, Россия успешно экспортировала вооружения и в других латиноамериканские страны, включая Колумбию и Уругвай. Потенциальными клиентами могут также стать Бразилия, Чили, Эквадор, Аргентина.

источник: сайт "CNews"
06.02.07

БРАНДЕНБУРГСКИЙ ДУЭТ

Федеральный канцлер Германии Ангела Меркель и президент Франции Жак Ширак продемонстрировали, что проблемы компании Airbus - и их проблемы.

Руководители обеих стран, участвующих в капитале концерна, лично подключились к решению насущных проблем предприятия как раз в тот момент, когда противостояние обеих сторон грозило выйти из-под контроля. Напряженность возникла в связи с тем, что немецкие и французские управляющие не смогли окончательно договориться о содержании программы структурных преобразований Airbus под названием Power 8.

Речь, в частности, шла о перспективе сокращения 10 тыс. рабочих мест и ликвидации ряда производственных площадок в Германии. В то время как немецкая сторона утверждала, что окончательного решения на данный счет не существует, французский премьер Доминик де Вильпен говорил об этом как о решенном деле. В Германии, да и в других европейских странах - участницах проекта тысячи работников вышли на демонстрации протеста. Впрочем, "демонстрацию" провел и глава Airbus француз Луи Галуа, раскритиковавший свое нерешительное руководство.

В пятницу Меркель и Ширак встретились в бранденбургском дворце в Мезеберге, и им в существенной мере удалось сгладить эти волны социального недовольства. Прежде всего оба лидера декларировали "единство взглядов" по важнейшим вопросам, касающимся реформирования Airbus. При этом германский канцлер достаточно элегантно ушла от конкретики. "Конкретные предпринимательские решения в Мезеберге, - заявила она накануне встречи "со всей определенностью", - принимать не будут".

Результатом неформального саммита стал "позитивный сигнал", который был адресован менеджерам компании. Меркель и Ширак в совместном коммюнике по окончании встречи отметили, что они "поддерживают предстоящие решения по повышению конкурентоспособности" Airbus. В деталях суть "предстоящих решений" не сообщалась. Одна-

ко, как следует из заявлений Ширака и Меркель, речь идет главным образом о двух составляющих плана реорганизации Airbus - человеческом факторе и обращении с инновационными технологиями. Французский президент дал понять, что ни одна производственная площадка не будет закрыта без "достойной компенсации".

Центральным пунктом разногласий до встречи Меркель - Ширак оставался вопрос о разделении производства между странами, прежде всего в использовании инновационных технологий. В этом вопросе Луи Галуа выступает ярким сторонником французского производителя.

Речь идет, в частности, о новых конструкционных материалах для авиастроения, разработанных на основе углеродных волокон и призванных сделать более тяжелые металлы. Ведущим в разработке этих технологий является предприятие Airbus в нижнесаксонском Штаде. Его и хотели закрыть французские реформаторы, переместив производство на родину.

Именно в производственных вопросах найти взаимоприемлемые решения оказалось существенно сложнее, чем в социальной сфере. Насколько Меркель и Шираку удалось мотивировать топ-менеджеров Airbus к компромиссу, покажет самое ближайшее будущее. Главным теперь является вопрос: окажется ли в состоянии Галуа выложить на стол реформаторскую концепцию, которая удовлетворит обе стороны?

До сих пор он был готов "пожертвовать" несколько большим сокращением рабочих мест во Франции в обмен на преимущественное право размещения во Франции инновационных производств. Этот план не прошел из-за сопротивления немецкой стороны. Теперь, как было решено канцлером и президентом, руководителям Airbus предстоит еще раз подумать о распределении всех тягот и невзгод реструктуризации компании "по справедливости".

*источник: газета "Время новостей"
26.02.07*

BOOMBARDIER ПОЛУЧИЛА КОНТРАКТ НА \$1 МЛРД НА ПОСТАВКУ 30 САМОЛЕТОВ CRJ900

Канадская компания Bombardier Inc. получила контракт на поставку 30 реактивных самолетов CRJ900 для авиакомпании Delta Air Lines Inc. на сумму 1,1 млрд. долл. При этом компания сообщила, что сделка уже получила одобрение федерального суда по делам о несостоятельности США, передает Reuters.

Напомним, что Delta Air Lines находится в состоянии банкротства с сентября 2005г. Чистые убытки компании в 2005г. составили 3,84 млрд. долл.

Bombardier Inc. является ведущим мировым производителем железнодорожных локомотивов и третьей по величине авиастроительной компанией.

Чистая прибыль компании в III квартале 2006-2007 финансового года, завершившемся 31 октября

с.г., составила 74 млн. долл. по сравнению с чистыми убытками в размере 9 млн. долл. за аналогичный период прошлого финансового года. Выручка за отчетный период выросла на 3% - с 3,3 млрд. долл. до 3,4 млрд. долл.

В начале месяца компания заключила контракт на поставку 321 нового поезда немецкому железнодорожному оператору пассажирских перевозок Deutsche Bahn. Сумма контракта составляет 1,2 млрд. евро.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
09.02.07*

СОВЕТ ДИРЕКТОРОВ EADS ОДОБРИЛ ПЛАН РЕСТРУКТУРИЗАЦИИ AIRBUS

Совет директоров европейского аэрокосмического концерна EADS одобрил план реструктуризации дочерней компании Airbus, в рамках которого предполагается сокращение штата и продажа ряда заводов, сообщил EADS в понедельник.

Теперь противоречивый план Power8, реализация которого, как ожидается, может привести к потерям рабочих мест во Франции, Германии, Испании и Великобритании, должен получить одобрение представителей работников компании.

Премьер-министр Франции Доминик де Вильпен сказал, что реструктуризация может привести к сокращению 10 000 рабочих мест, однако исключил возможность насильственных увольнений.

Ранее профсоюзы Германии и Франции выступали против реструктуризации и сокращения штата Airbus. Их комментарии по поводу одобрения плана руководством EADS получить пока не удалось. В EADS два генеральных директора и два председателя правления - по одному от Франции и Германии.

В пятницу французские и немецкие политики договорились о том, что и сокращение рабочих мест и будущие инвестиции должны быть поровну распределены между двумя странами.

Французская газета Les Echos сообщила со ссылкой на представителей профсоюзов, что для сокра-

щения издержек планируется продать два завода Airbus во Франции и Германии - меньше, чем ожидалось первоначально.

Airbus отказался комментировать эту информацию. В прошлом году переносы сроков поставки аэробуса A380 вызвали кризис в компании, приведя к убыткам и усилив беспокойство по поводу роста издержек в связи с ослаблением доллара. Цены на самолеты Airbus устанавливаются в американской валюте.

"Power8 позволит Airbus успешнее справляться с трудностями, связанными с ослаблением доллара, финансовым бременем из-за задержек A380, а также будущими потребностями в инвестициях", - говорится в сообщении EADS.

EADS повторил, что план Power8 должен внести вклад в показатель EBIT (прибыль до вычета процентов и налогов) в размере 2,1 миллиарда евро (\$2,77 миллиарда) в 2010 году.

К 11.54 МСК акции EADS выросли на 0,93 процента. В 2006 году российский ВТБ приобрел около пяти процентов акций EADS.

источник: REUTERS
27.02.07

AIRBUS ИЗБАВИТСЯ ОТ 4 ФИЛИАЛОВ И 7700 СОТРУДНИКОВ

Детали программы реструктуризации Airbus руководства EADS обещало обнародовать вечером, 27 февраля. Однако в немецкие СМИ уже просочилась информация о запланированных мерах.

27 февраля в Брюсселе начались консультации руководства концерна EADS с представителями трудового коллектива дочерней компании Airbus. Предметом переговоров станет реализация программы оздоровления Airbus, которая была одобрена менеджментом EADS поздно вечером 26 февраля. По данным немецких СМИ, филиалы Airbus в Германии отдаются меньшими потерями, чем ожидалось.

Как сообщает газета Handelsblatt, руководство EADS несколько смягчило первоначальные планы по экономии, которые будут применены к Airbus. Окончательная версия программы "Power8" предусматривает продажу лишь четырех производственных подразделений Airbus: двух во Франции и двух в Германии. Первоначально речь шла об отчуждении восьми филиалов.

Однако после продажи эти подразделения не будут иметь преимущественного права на получение контрактов, сообщает Handelsblatt. Они будут конкурировать с другими производителями комплектующих, в первую очередь - из Индии, Китая и России.

Несколько сокращены и масштабы увольнений персонала остальных производственных подразделений. По данным газеты Die Welt, вместо изначально запланированных 10000 программа "Power8" предусматривает увольнение 7700 сотрудников. Во Франции работу потеряют 4200 человек, в Германии - лишь 3500.

Распределение работ по производству пассажирского авиалайнера A-380 - виновника финансового кризиса - останется без изменений, сообщает Die Welt. Монтаж дальнемагистрального самолета A-350 будет по-прежнему осуществляться преимущественно во Франции. Однако немецкой стороне удалось добиться полного переноса в Германию производства фюзеляжа самолета. Наконец, сборка всех модификаций самой успешной модели пассажирских самолетов A-320 будет также осуществляться в Германии, сообщает издание.

По окончании переговоров в Брюсселе должна состояться пресс-конференция. Накануне консультаций представители трудового коллектива и профсоюзов пригрозили руководству концерна забастовками в знак протеста против массовых увольнений.

источник: сайт "Немецкая волна"
27.02.07

LOCKHEED MARTIN ПОЛУЧИЛ КОНТРАКТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ F-16

Американский аэрокосмический концерн Lockheed Martin Corp. получил контракт на модернизацию самолетов F-16 стоимостью \$748 млн., гласит заявление Пентагона.

Срок действия контракта - до февраля 2016 года.

источник: сайт "Утро.Ру"
06.02.07

BOEING 787 С УДЛИНЕННЫМ ФЮЗЕЛЯЖЕМ

Компания Boeing планирует создать новую модификацию самолета Boeing 787 Dreamliner с удлиненным фюзеляжем, что поможет американской компании более эффективно конкурировать с компанией Airbus, разрабатывающей в настоящее время новый широкофюзеляжный лайнер.

Генеральный директор компании Boeing Джеймс Макнирни (James McNerney), выступая в минувший четверг на аэрокосмической конференции, организованной компанией Cowen and Co. в Нью-Йорке, сообщил, что в настоящее время его компания ведет переговоры с рядом потенциальных заказчиков о создании новой модификации самолета - 787-10, проектирование которого может быть завершено в течение года. Он отметил: "Вероятность создания этого самолета очень высока".

Новый проект станет очередным ходом в стратегической партии, разыгрываемой двумя крупнейшими в мире производителями гражданских самолетов. Причем ставки в этой игре чрезвычайно высоки. Принимая во внимание, что практически все самолеты, которые будут произведены компаниями Boeing и Airbus до конца 2010 г., уже имеют своих заказчиков, можно с уверенностью сказать, что борьба за господство на мировом авиационном рынке продолжится и в течение следующего десятилетия.

Ричард Абулафия (Richard Aboulafia), аналитик, специализирующийся на исследованиях авиационной отрасли, из компании Teal Group Corp., со штаб-квартирой в г. Фэрфакс, шт. Вирджиния, сказал: "Этот год должен стать поворотным".

Р. Абулафия также отметил, что для того, чтобы компания Airbus могла продолжать успешно конкурировать с Boeing, она должна активнее продавать свои широкофюзеляжные самолеты нового поколения A350 XWB.

Руководители компании Airbus также увидели новую возможность увеличить объем продаж и долю рынка за счет компании Boeing, несмотря на то, что первый самолет Boeing 787 будет собран уже летом текущего года, а регулирующие органы разных стран мира должны в скором времени завершить сертификацию этой модели.

Барри Экклестон (Barry Eccleston), президент и генеральный директор североамериканского отделения компании Airbus, сказал: "Продажи A380 в преддверии сертификации резко снизились". По его мнению, это вызвано желанием авиакомпаний убедиться в том, что новый лайнер успешно пройдет все испытания, прежде чем размещать заказы. Б. Экклестон также отметил: "Я считаю, что аналогичная ситуация будет и с Boeing 787".

Для обеих компаний ключевым будет рынок широкофюзеляжных самолетов, обладающих большой дальностью полета. Этот сегмент является наиболее прибыльным. В то же время наибольшие объемы продаж приходятся на сегмент узкофюзеляжных лайнеров.

Руководство компании Airbus признало, что недооценило спрос на самолеты средней пассажироместности с низким потреблением топлива, такие как Boeing 787, и сосредоточило усилия на программе создания A380, в ходе реализации которой

компания столкнулась с множеством производственных проблем. Однако Б. Экклестон уверен в том, что компания Airbus сможет и в дальнейшем успешно конкурировать с компанией Boeing.

По мнению специалистов компании Airbus, общий объем рынка самолетов, относящихся к классу Boeing 787, на период до 2025 г. составит 5700 лайнеров. Б. Экклестон сказал: "Тот факт, что компания Boeing продала всего 400 самолетов Boeing 787, свидетельствует о том, что рынок еще очень далек от насыщения".

Однако при проектировании своей модели, призванной конкурировать с популярным лайнером Boeing 787 Dreamliner, компания Airbus также стремится отобрать часть рынка у другого, пользующегося устойчивым спросом на рынке, самолета компании Boeing - лайнера большей пассажироместности Boeing 777. Airbus планирует выпускать три модификации A350: первая из них будет рассчитана на 250 мест, а увеличенные модификации смогут перевозить 300 и 350 пассажиров.

Р. Абулафия отмечает, что, если компания Boeing создаст модификацию самолета Boeing 787 с увеличенной длиной фюзеляжа, который сможет перевозить больше пассажиров и грузов, существует вероятность того, что он отнимет часть рынка у новой модификации Boeing 777 с увеличенной дальностью полета. Он сказал: "Они вынуждены создавать новую модификацию Boeing 787 с тем, чтобы эффективнее противостоять компании Airbus".

Boeing 777 по своим габаритным размерам больше, чем Boeing 787, и может перевозить большее количество пассажиров. Эта модель по-прежнему популярна у заказчиков. Однако новая модификация Boeing 787 сможет брать на борт около 300 человек, то есть примерно столько же, сколько и Boeing 777. Кроме того, этот лайнер будет технологически более современным по сравнению с Boeing 777, который был создан 12 лет назад и впоследствии модернизирован.

Представители компании Boeing не сообщают сроки вывода на рынок новой модификации Boeing 787, однако время поставки новых самолетов, даже создаваемых на основе существующих моделей, может исчисляться годами.

Дж. Макнирни сказал, что поскольку новый самолет Airbus появится не ранее середины следующего десятилетия, компания Boeing будет по-прежнему стремиться продать максимальное количество самолетов за оставшийся период.

На долю компании Boeing приходится более 70% продаж широкофюзеляжных самолетов в 2005-2006 гг. Дж. Макнирни считает, что такая ситуация в этом высокоприбыльном сегменте сохранится и в текущем году. Он сказал: "Я полагаю, что на долю нашей компании придется более 50% рынка широкофюзеляжных самолетов".

Дж. Макнирни отметил, что реализация программы создания модели Boeing 787 осуществляется в точном соответствии с графиком, и первый самолет будет поставлен заказчику в мае 2008 г.

*источник: газета "Chicago Tribune"
15.02.07*

УКРАИНА СЕРТИФИЦИРОВАЛА САМОЛЕТ АН-148

Украинский пассажирский региональный самолет Ан-148 получил летный сертификат. Об этом сообщил премьер-министр Виктор Янукович на официальном вручении указанного сертификата разработчикам на Авиационном научно-техническом комплексе имени Антонова в Киеве.

Сертификат получен от Межгосударственного авиационного комитета (МАК, Россия). Самолет прошел более 600 сертификационных испытательных полетов, в частности, при сверхнизких температурах. Прежде всего, Ан-148 призван обновить отечественный парк ближнемагистральных самолетов. Украина уверена в экспортной привлекательности Ан-148 и рассматривает, что самолет заменит на постсоветском пространстве ряд таких самолетов, как Як-40, Як-42, Ан-24 и Ту-134. Помимо этого самолет будет реализовываться и на других внешних рынках, вне СНГ.

В 2007 году Киевский государственный авиационный завод "Авиант" намерен выпустить два самолета Ан-148: один для Казахстана, второй для Украины. Так, в госбюджете на 2007 год предусмотрены 155 млн. гривен на приобретение указанного самолета в лизинг. Кроме этого в разной стадии готовности на заводе находятся еще 10 Ан-148.

Как сообщалось, до 2010 года "Авиант" планирует произвести 34 Ан-148, при этом 7 из них Украина намерена поставить Казахстану.

Цена самолета составляет около 20 млн. долларов. АНТК им. Антонова и МАК планируют провести в 2008 году валидацию сертификата Ан-148 согласно европейским авиационным нормам для эксплуатации его в странах Европейского Союза.

*источник: газета "Дело"
26.02.07*

ЯНУКОВИЧ ПРЕДРЕКАЕТ УКРАИНСКО-РОССИЙСКИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНЫЙ СОЮЗ

Премьер-министр Украины Виктор Янукович не исключает объединения украинских и российских авиастроительных предприятий в будущем. Об этом он заявил, выступая на торжественной церемонии вручения сертификатов самолету Ан-148.

Как передает корреспондент ЛІГАБізнесІнформ, Премьер-министр подчеркнул, что Украина и Россия имеют широкие планы по сотрудничеству в отрасли самолетостроения. При этом В.Янукович сообщил, что первый заказ на самолет Ан-148 будет выполнен для Казахстана. По его словам, этот заказ является чрезвычайно важным, в связи с чем Премьер-министр обратился к коллективу АНТК им. Антонова с просьбой выполнить этот заказ вовремя и на высоком уровне.

Премьер-министр Украины также отметил, что вклад России и Украины в создание самолета Ан-148 является равноценным, хотя главная идея создания этого самолета принадлежит Конструкторскому бюро АНТК им. Антонова. Глава правительства подчеркнул, что Украина не в состоянии построить такой самолет самостоятельно, поскольку традиции самолетостроения были заложены еще в советские времена. В.Янукович считает, что с целью развития отрасли самолетостроения необходимо объединить украинские предприятия, а следующим шагом может стать объединение с российскими партнерами. В свою очередь, Председатель Верховной Рады Александр Мороз,

выступая в ходе церемонии вручения сертификатов, подчеркнул, что это событие является знаковым для Украины. Спикер парламента считает, что самолет Ан-148 имеет все основания конкурировать на мировом рынке авиастроения. А.Мороз также отметил, что совместная работа Украины и России над самолетом Ан-148 открывает новые перспективы для сотрудничества между странами в этой отрасли, а также позволит укрепить экономику двух стран и создать новые рабочие места.

Министр транспорта и связи Украины Николай Рудьковский отметил, что самолет Ан-148 является высококонкурентным, и Украина может с ним выйти на мировой рынок.

Напомним, серия реактивных региональных самолетов с двумя двигателями Ан-148 создается на АНТК им. Антонова совместно с предприятиями Украины, России и других стран. Ан-148 предназначены для осуществления пассажирских, грузопассажирских и грузовых перевозок на региональных и магистральных линиях на расстояние до 3 600 км при крейсерской скорости полета 820-870 км/ч.

Сертификация Ан-148 проводится в соответствии с базисом СБ-148, разработанным на основе авиатребований стран СНГ АП-25, и европейскими CS-25.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
26.02.07*

США ПРИСТУПАЮТ К РАЗРАБОТКЕ УДАРНОГО САМОЛЕТА 6 ПОКОЛЕНИЯ

ВВС США приступают к проработке концепции ударного самолета большого радиуса действия следующего поколения ("Next Generation Long Range Strike Aircraft"). Предполагается, что самолеты этого, уже 6, поколения начнут поступать на вооружение в 2018-2020 гг. Новые самолеты должны обладать скоростными и маневренными характеристиками F-22 Raptor, большой дальностью полета и бомбовой нагрузкой (как у B-2), а также малозаметностью. Как сообщает Defense Tech, ключом к достижению заданного объема параметров рассматривается технология дви-

гателей, получившая название "Активное управление сгоранием топлива" (active combustion control).

Новый режим впрыска топлива в камеры сгорания двигателей позволит снизить его расход, увеличив дальность полета самолета. С большой долей условности новую технологию можно сравнить с технологией управляемого компьютером распределенного впрыска топлива в двигателях современных автомобилей.

*источник: сайт "CNews"
26.02.07*

ПОД "АНТОНОВА" ПОДВЕЛИ БАЗУ

Кабинет министров принял решение о создании на базе корпорации "Антонов" государственного авиастроительного концерна "Авиация Украины". Помимо компаний, ранее входивших в корпорацию, в концерн войдет ряд двигателестроительных предприятий, среди которых и конструкторское бюро "Прогресс". В результате планы компании "Мотор Сич" по созданию совместно с "Прогрессом" двигателестроительного объединения могут быть сорваны.

На вчерашнем заседании правительства было принято постановление о создании на базе авиастроительной корпорации "Антонов" государственного концерна "Авиация Украины". В него также вошли ряд государственных производителей двигателей и авиационного оборудования. Главой нового предприятия назначен Олег Шевченко, ранее занимавший должность гендиректора Киевского государственного авиационного завода "Авиант". Этим же постановлением правительство ликвидировало Государственную корпорацию "Антонов". По словам господина Шевченко, всего в концерн вошли десять предприятий. "Все они сохранят на первых порах статус отдельных юридических лиц", - отметил он. Впрочем, по словам Олега Шевченко, со временем будет создана более монолитная структура.

Впервые о намерении создать объединенную авиастроительную компанию в ноябре 2006 года заявил министр промышленной политики Анатолий Головок. Тогда планировалось, что она будет создана как государственная акционерная компания. Однако, как рассказал в первый заместитель министра промышленной политики Владимир Рыжов, правительство пока отложило реализацию идеи создания акционерной авиастроительной компании, так как для этого необходимо решение Верховной рады. По словам господина Рыжова, в отличие от корпорации

"Антонов", концерн "Авиация Украины" будет жесткой вертикальной структурой. "Мы уверены, что он будет намного эффективнее корпорации и сможет проводить единую финансовую, бюджетную и техническую политику в отрасли", - отметил он. А по мнению директора Института приватизации, собственности и инвестиций Александра Рябенко, создание корпорации в 2005 году и назначение ее руководителем Анатолия Мялицы было компромиссным решением, поскольку вошедшие в корпорацию предприятия находились в разных финансовых состояниях. "Нынешнее правительство менее склонно к компромиссам. Они хотят установить в отрасли четкую управленческую вертикаль", - говорит господин Рябенко.

Примечательно, что в новосозданный концерн правительство решило включить государственное конструкторское бюро "Прогресс" (Запорожье). Таким образом, идея основания конструкторского объединения "Прогресс" и двигателестроительного гиганта "Мотор Сич" может потерпеть крах. Напомним, что в январе подконтрольному народному депутату Вячеславу Богуслаеву "Мотор Сич" договорилась с "Прогрессом" о создании двигателестроительной корпорации "Александр Ивченко". Вчера господин Богуслаев заявил, что выступает против этого. "Это будет не авиастроительная компания, а какая-то солянка", - уверен он. В "Прогрессе" вчера сообщили, что решение правительства вызывает недоумение руководства конструкторского бюро. Впрочем, принятое вчера постановление пока не подписано премьер-министром, и производители авиадвигателей надеются, что решение о включении "Прогресса" в концерн будет пересмотрено.

источник: газета "Коммерсантъ"
15.02.07

Н.РУДЬКОВСКИЙ ОБСУДИЛ ВОЗМОЖНОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА С EADS

Министерство транспорта и связи Украины и Европейский аэрокосмический оборонный концерн (EADS) договорились сотрудничать в сфере авиации. Решение об этом было принято во время переговоров министра транспорта и связи Украины Николая Рудьковского с руководством EADS во вторник.

Как сообщает пресс-служба Минтрансвязи, во время встречи украинская и французская стороны обсудили перспективные направления сотрудничества. Представители концерна поделились своим опытом в сфере авиации и пообещали активно сотрудничать с Украиной. В частности, речь шла о

сертификации Ан-148 для европейского рынка.

"Мы готовы поделиться с Украиной опытом", - отметил во время переговоров первый вице-президент EADS Ян Зезевитц.

Николай Рудьковский, в свою очередь пообещал, что обязательно рассмотрит все предложения, которые будут ему предоставлены концерном.

"Подход к двустороннему сотрудничеству у нас всегда будет конструктивным", - подчеркнул министр.

источник: сайт "ugmk.info"
14.02.07

УКРАИНА И ВЕНЕСУЭЛА ОБСУЖДАЮТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСТАВОК САМОЛЕТОВ АН-140 И АН-74

Вероятные поставки самолетов украинского производства обсуждают Украина и Венесуэла. Как сообщил представитель украинской авиапромышленности, с 10 февраля в Венесуэле находится гендиректор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия с целью проведения предконтрактной работы по поставкам региональных пассажирских самолетов Ан-140 и модификаций

самолетов Ан-74. По словам собеседника агентства, Венесуэла заинтересована в приобретении около 30 самолетов, соотношение количества Ан-140 и Ан-74 не называется. В ходе презентации самолетов в Венесуэле запланировано проведение демонстрационных полетов украинской техники, передает Укринформ.

источник: сайт "Украина промышленная"
14.02.07

УКРАИНЕ СОВЕТУЮТ ЗАНЯТЬСЯ ВЕРТОЛЕТАМИ

Украине необходимо принять государственную программу развития вертолетостроения. Об этом в интервью журналистам сообщил народный депутат, член парламентской фракции Партии регионов, почетный председатель правления ОАО "Мотор-Сич" (г. Запорожье) Вячеслав Богуслаев. Он подчеркнул, что уже сегодня завод "Мотор-Сич" готов к выпуску двигателей для вертолетов марки "Ка" и "Ми". "Я вынесу сегодня это предложение на рассмотрение Премьера", - отметил председатель правления "Мотор-Сич", которого цитирует пресс-служба Партии регионов. По мнению В.Богуслаева, Украина могла бы ежегодно производить 60-70 вертолетов как для внутреннего рынка, так и на экспорт. Объем производства вертолетов в России руководитель "

Мотор-Сич" оценивает примерно в 400 машин в год.

Напомним, ОАО "Мотор-Сич" - это единственный в бывшем СССР производитель вертолетных двигателей, а также производитель турбовинтовых, турбореактивных и турбовинтовентиляторных двигателей для самолетов. Является одним из крупнейших украинских машиностроительных предприятий. В 2006 году предприятие, по сравнению с 2005 годом, увеличило производство на 14% - до 1,2 млрд. грн. Двигателями производства предприятия оснащаются самолеты Ан-140, Ан-32, Ан-24/26/30, Ан-72/74, Ан-74ТК-300, Ан-70, Ан-148, Ан-124 "Руслан", Ан-225 "Мрия", Як-40, Як-42, Ту-334, Бе-200.

источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
17.02.07

КОРПОРАЦИЯ BOEING НАШЛА БЛЕСК В АН-148

Американская корпорация Boeing расширяет сотрудничество с украинским авиационным комплексом. Объектом интереса мирового производителя стал самолет Ан-148, который уже находится на завершающей стадии сертификационных испытаний на Украине, а в 2008 г., как обещают производители, пройдет сертификацию на соответствие нормам летной годности Европейского союза.

Итогом встречи правительства Украины в лице первого вице-премьера Николая Азарова с представителями корпорации Boeing стала договоренность о сотрудничестве. Как объяснил "i" советник господина Азарова Виталий Лукьяненко, речь идет о предложении со стороны корпорации заняться продвижением самолета Ан-148 на международных рынках. "Американцами наш самолет был охарактеризован как блестящий среднемагистральный лайнер. Он не составляет конкуренции той линейке самолетов, которые производит Boeing. Поэтому корпорация готова оказать нам содействие в реализации маркетинговой стратегии этого проекта", - рассказал совет-

ник первого вице-премьера. Коммерческое предложение с подробными условиями сотрудничества американцы в скором времени направят разработчикам самолета. Начальник отдела маркетинга АНТК им. Антонова Андрей Совенко сообщил, что 69% затрат на производство Ан-148 лежит на плечах российских производителей (Воронежского акционерного авиастроительного общества), поэтому приоритетным для маркетинговой стратегии является российский рынок, а также те, на которых работает Россия. "Сегодня мы имеем твердые соглашения с российскими авиакомпаниями "Пулково" и "Красноярские авиалинии" на покупку десяти и предварительные - 23 самолетов", - рассказал господин Совенко. Эксперты считают, что сотрудничество с Boeing поможет организовать для украинского самолета эффективную рекламную кампанию, а также повысит его авторитет на мировом рынке.

источник: газета "Экономические известия"
13.02.07

"МОТОР СИЧ" СДВИНЕТ С МЕСТА РОССИЙСКО-ИНДИЙСКИЙ САМОЛЕТ

Крупнейшая двигателестроительная корпорация "Мотор Сич" намерена участвовать в российско-индийском проекте создания легкого транспортного самолета МТА. Информация об этом стала известна после переговоров президента "Мотор Сич" Вячеслава Богуслаева и топ-менеджмента индийской компании Hindustan Aeronautics Limited (HAL). "Раньше мы ремонтировали двигатели для Индии. Но программы по производству самолетов с нашими двигателями не было", - уточнил директор по связям с общественностью компании "Мотор Сич" Анатолий Малыш.

Проект создания индийско-российского самолета реализуют компании "Иркут", АК им. Ильюшина, "Рособоронэкспорт", Hindustan Aeronautics Ltd. и Defence Research and Development Organization. В январе президент России Владимир Путин согласовал участие российской компании в этом проекте. Теперь же учредители привлекают к проекту украинские компании. В частности, кроме "Мотор Сич", как

стало известно "ДЕЛУ", сейчас ведутся переговоры с АНТК им. Антонова.

По словам руководителя пресс-службы АНТК Андрея Совенко, на сегодняшний день договор о сотрудничестве не был подписан, однако переговоры продолжаются. "На сегодняшний день руководство АНТК находится в Индии, чтобы обсудить основные направления сотрудничества украинско-индийского проекта", - отметил Совенко.

ОАО "Мотор Сич" - крупнейший производитель авиадвигателей на рынке СНГ, поставляет продукцию в 106 стран мира. Основная часть продукции идет на экспорт, в том числе значительная доля - в Россию. На конец октября 2006 года крупнейшим акционером ОАО "Мотор Сич" является запорожская компания "Гарант-инвест" (46,2%).

источник: газета "Дело"
12.02.07

АВИАШОУ В ИНДИИ СТАЛО ПАРАДОМ КОНКУРЕНТОВ

Авиашоу в индийском Бангалоре стало своеобразным парадом конкурентов - будущих участников тендера на закупку более ста истребителей для военно-воздушных сил Индии.

В воскресенье более десяти тысяч человек собрались на военно-воздушной базе Елаханка в 20 километрах от Бангалора, чтобы посмотреть на завершение крупнейшей в Азии авиационной выставки "Аэро Индия-2007". В последний день шоу базу открыли для широкой публики, и все подъездные дороги были забиты автомобилями и автобусами, передает корреспондент РИА Новости.

В выставке приняли участие более 500 компаний, включая 275 зарубежных. Самыми представительными оказались стенды России, США, Израиля и Индии.

Главной интригой стала демонстрация моделей самолетов, которые предполагается выставить для участия в тендере на закупку 126 истребителей для ВВС Индии. Среди главных претендентов обозначены российский МиГ-35, американские F-16 и F-18, шведский JAS-39 Gripen, французский Rafale, а также совместная европейская разработка Eurofighter Typhoon.

Многофункциональный фронтовой истребитель МиГ-35 называют гордостью российской экспозиции. По желанию заказчика он может быть оснащен всеракурсным соплом с отклоняемым вектором тяги, как у МиГ-29ОВТ. "Эта конструкция обеспечивает сверхманевренность истребителя и значительное повышение его боевой эффективности в сравнении с другими образцами боевых машин этого класса", - сообщил представитель Рособоронэкспорта.

CESSNA ПОДВЕЛА ИТОГИ 2006 ГОДА

1239 самолетов поставлено покупателям в прошедшем 2006 году, из них 865 - поршневая техника.

"Благодаря постоянно растущему спросу на деловые самолеты во всем мире, нам удалось поставить 307 самолетов семейства Citation jet, что на 50 машин больше, чем в прошлом году", - сказал президент и председатель совета директоров компании Cessna Джек Пелтон (Jack J. Pelton). "У нас также хорошие итоги по одномоторной технике: поставлено 865 поршневых и 67 турбовинтовых самолетов". В 2007 году Cessna планирует поставить 375 реактивных самолетов, включая 40 недавно сертифицированных VJ-самолетов Citation Mustang.

"Мировой рынок бизнес-джетов также продолжал расти в прошлом году, - сказал Пелтон, - количе-

Пилоты российских истребителей продемонстрировали на авиашоу такие фигуры высшего пилотажа, у которых даже не было названий - придумать их предложили на конкурсной основе гостям выставки. Как утверждают эксперты, в ближайшие 20-25 лет Индия намерена потратить на развитие военной авиации около \$35 миллиардов. В качестве статей расходов предусматриваются замена авиапарка, создание сервисных центров и модернизация военной техники, находящейся в распоряжении ВВС. Большая часть индийской авиатехники, за исключением российских Су-30МКИ и бразильских транспортных самолетов, нуждается в модернизации или замене.

"Наша авиация нуждается не просто в увеличении авиапарка, но в новых технологических разработках, поскольку большая часть техники была закуплена 20-25 лет назад", - заявил главный редактор журнала India Strategic Гульшан Лютра.

"В частности, речь идет об увеличении количества МиГ-29К, а также расширении вертолетного парка. Министерство обороны Индии уже заказало в России около 40 истребителей Су-30МКИ и 80 вертолетов Ми-17 ИВ. Существуют подобные договоренности и с другими странами. Однако это не решает проблему в целом", - добавил он.

источник: РИА "Новости"
12.02.07

ство заказов составило 48 процентов от общего числа заказов".

В подтверждение этих данных в начале недели Cessna Aircraft и Аэроклуб Индии в начале этой недели подписали контракт на поставку 11 новых самолетов Cessna Skyhawk, оборудованных многофункциональными панелями.

Журнал ПОЛЕТ также рад присоединиться к поздравлениям юбиляра. 6 февраля компания Cessna Aircraft отпраздновала свое 80-летие.

источник: журнал "Полет"
12.02.07

ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ А400М ОСНАСТЯТ ГЕНЕРАТОРОМ КАРТ

Подразделение Defense&Security Systems компании EADS поставило первый генератор цифровых карт (Digital Map Generator System, DMGS) для военно-транспортного А400М, разработка которого ведется концерном Airbus. Планируется поставка в общей сложности 192 систем.

В настоящее время генераторы карт DMGS устанавливаются, в частности, на истребителях Eurofighter, а также на вертолетах NH90 Люфтваффе. Они позволя-

ют генерировать цветные векторные карты местности для отображения на дисплее пилота, а также накладывать поверх них слой с топографической, оперативно-тактической или иной информацией, необходимой для выполнения боевой задачи.

источник: сайт "CNews"
14.02.07

В ФИНАЛ АМЕРИКАНСКОГО КОНКУРСА ВЫШЛИ ИТАЛЬЯНСКИЙ И ИСПАНСКИЙ САМОЛЕТЫ

В финальной стадии конкурса на единый транспортный самолет для ВВС и армии США будут участвовать машины итальянской и испанской разработки, сообщает Defense-Aerospace.

Конкурс JCA (Joint Cargo Aircraft) начался в 2006 году. В первой стадии тендера участвовали четыре проекта компаний Lockheed Martin, европейского концерна EADS и итальянского Finmeccanica. В финал вышли самолеты C-295 компании CASA (подразделение EADS) и C-27J компании Finmeccanica.

В транспортных авиачастях армии США легкий военно-транспортный самолет нового поколения должен заменить устаревший легкий ВТС "Шерпа", снизить нагрузку на парк тяжелых транспортных вер-

толетов типа "Чинук" и сократить объем перевозок, выполняемых наземным транспортом.

ВВС с помощью легкого транспортника надеются освободить более тяжелые самолеты C-130 от перевозок внутри ТВД, высвободив их для решения оперативно-стратегических задач.

Новый транспортный самолет должен быть простым по конструкции, легким в пилотировании и обслуживании. Он должен иметь взлетно-посадочные характеристики, позволяющие садиться и взлетать с коротких площадок, в том числе грунтовых.

источник: LENTA.RU
06.02.07

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ СВЕРХЗВУКОВОГО БИЗНЕС-ДЖЕТА

В 2007 году компании Supersonic Aerospace International LLC и Lockheed Martin должны принять решение о выборе двигателей для своего революционного проекта "малолучного сверхзвукового транспорта" (Quiet Supersonic Transport QSST). Изначально планировалось, что поставщиком двигателей на новый самолет будет одна из крупных моторостроительных компаний: General Electric, Pratt & Whitney или Rolls-Royce.

Фирма Supersonic Aerospace International основана в 2000 году Майклом Полсоном по завещанию его отца Аллена Полсона - основателя компании Gulfstream.

QSST - первый сверхзвуковой бизнес-джет. Планируемые характеристики самолета: число пассажирских мест - 12, крейсерская скорость - 1,6 Mach, дальность полета - 6500 км.

В настоящее время международный консорциум работает над воплощением машины в металл, которое планируется завершить в 2011 году, когда должен состояться первый полет QSST. Завершение сертификации и начало поставок самолета покупателям запланированы на 2013 год. Заявленная стоимость QSST - около \$80 000 000.

источник: журнал "Полет"
21.02.07

САМОЛЕТ БЕЗ ХВОСТА

Британские и американские ученые разработали самолет, который гораздо тише и экономичнее ныне существующих, а также отличается оригинальной формой. Как сообщает BBC News, у лайнеров проекта SAX-40, придуманных специалистами Кембриджского университета и Массачусетского технологического института, отсутствует хвост, что придает им сходство с летучей мышью.

Правда, сами ученые предлагают называть свою технологию иначе: летающее (смешанное) крыло.

Новый самолет тратит топлива на 35% меньше, чем самый экономичный из современных лайнеров. При этом издаваемый в полете звук будет не громче, чем у стиральной машины.

Самолет сможет перевозить не больше 215 пассажиров и поднимется в воздух не раньше 2030 г.

источник: сайт "Деловая пресса"
21.02.07

НАСТОЯЩИЙ АВТОПИЛОТ

Компания Proxu Aviation Systems, Inc., полностью завершила испытания автоматической системы взлета/посадки самолета (automatic take-off and landing - ATOL) SkyWatcher, подразумевающей необязательное присутствие пилота на борту. Система прошла испытания на беспилотном летательном аппарате.

Система SkyForce разработана компанией Geneva Aerospace, позволила успешно выполнить серию полностью автоматических взлетов-посадок без участия пилота или дистанционных систем управления полетом. Система подтвердила первоначальные расчеты и прошла серию испытаний в которые входили задачи по определению центра ВПП, построению коробочки,

приземление в заданную точку и работа тормозной системы.

SkyWatcher - компонент системы SkyForce, который развивает компания Proxu Aviation на деньги ВВС США. SkyForce будет способна полностью независимо выполнять различные задачи и является уникальным продуктом на рынке БПЛА.

Успешные демонстрационные полеты состоялись в начале февраля на авиабазе Эглин Эйр (Eglin Air Force Base).

источник: журнал "Полет"
14.02.07

ОБЗОР ПРЕССЫ

Даешь 100 лайнеров в год!	43
Деньги на вылет	46
Ан-148 ушел в тираж	46
Визит Владимира Путина в страны ближневосточного региона придал мощный импульс развитию с ними ВТС	47
Через 10 лет военно-техническое сотрудничество России с зарубежными странами закончится	48
"Рособоронэкспорту" мало двигателей	49
SuperJet манит иностранцев	50
Самолет SuperJet является флагманским продуктом компании "Сухой" в гражданском бизнесе	51
Авиастоп. Импорту иностранных самолетов в России готовится заслон	52
Новейшие российские истребители полетят в Индию	52
"Руслан" подставляет крыло ЕЭП	54
Индия манит россиян	55
Это "Су"персамолеты	55
Миноритарии "Пермских моторов" занялись выдвигенчеством	57
"Газпром" остался без крыльев	58
Из кредиторов – в акционеры	59
Главком ВВС считает оправданным отказ принять на вооружение Ан-70	59
Воронежский мехзавод вывели на стыковку	61
Возрождение авиапрома может стать национальным проектом	62
Вещь недели: самолет и человек	62
В Бангалоре говорят на русском	63
Идем на рекорд. Россия вновь обогнала себя в деле торговли оружием	64
Загадка-2009	66
"Пермские моторы": курс на Индию!	67
Российский суперсамолет ажиотажа не вызвал	68
На Ближнем Востоке – битва конкурентов	69
Поединок континентов	70
Участие АМНТК "Союз" в разработке перспективного двигателя будет определено в первом полугодии 2007 года	72
Ил-114 улетит из Ташкента	73
"Ренессанс Капитал" – "ВСМПО-Ависма"	74

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за февраль 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ДАЕШЬ 100 ЛАЙНЕРОВ В ГОД!

Прошедшее совещание Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ (ВПК) стало знаковым в выработке стратегии дальнейшего развития российского авиапрома. О возможностях скорейшего вывода отечественного самолетостроения из кризиса свидетельствуют мировые тенденции и прогнозы зарубежных специалистов.

ЗАПАДНЫЕ ПРОГНОЗЫ

Компания Boeing опубликовала документ: "Перспективы развития рынка гражданских самолетов на ближайшие 20 лет". В нем дан прогноз, что объем рынка новых гражданских самолетов в ближайшие 20 лет составит 2,6 трлн. долл. США. Рост мировой экономики и международной торговли, усиление конкуренции на рынке приведут к росту объема авиаперевозок. По оценкам аналитиков компании, темп экономического роста в ближайшие 20 лет будет на уровне 3,1%. Среднегодовой рост объемов пассажиро-перевозок в этот период составит 4,9%, грузо-перевозок - 6,1%.

По прогнозу, в период до 2025 г. авиакомпаниям потребуется приблизительно 27 210 новых пассажирских и грузовых самолетов. Менее экономичные лайнеры, выводимые из состава авиапарков компаний, заменят 9 580 новых лайнеров. Большая часть устаревших воздушных судов будет списана, однако 2 220 пассажирских лайнеров будут переоборудованы в грузовые самолеты. Кроме того, авиакомпании получат 770 новых грузовых самолетов. Мировой парк гражданских самолетов увеличится более чем в два раза - с 17 330 самолетов (2005 г.) до 35 970 (2025 г.). С учетом остающихся в эксплуатации самолетов к 2025 г. мировой парк гражданской авиации составит около 36 000 лайнеров.

По оценке отдела маркетинга "Boeing - Гражданские самолеты", в ближайшие 20 лет сохранится высокий спрос на новые самолеты. Они позволят авиакомпаниям радикально усовершенствовать свою маршрутную сеть пассажирских и грузоперевозок. Пониженный расход топлива и увеличенная дальность полета создадут возможность связать

беспосадочными маршрутами аэропорты по всему миру. Новые лайнеры со сниженным уровнем шума и выбросов полностью изменят облик мирового авиапарка.

По прогнозам экспертов компании, на трансокеанских направлениях и маршрутах, связывающих страны Европы и Азии, будут преобладать широкофюзеляжные самолеты, способные повысить частоту и увеличить количество беспосадочных рейсов. С точки зрения количества поставляемых самолетов, большую часть составят узкофюзеляжные лайнеры, которые позволят авиакомпаниям выполнять больше беспосадочных рейсов на внутренних направлениях и международных маршрутах малой протяженности.

Тенденции роста объема авиаперевозок, потребности рынка в ближайшие два десятилетия будут практически полностью обеспечиваться за счет узко- и широкофюзеляжных самолетов вместимостью от 100 до 400 пассажиров. Поэтому компания Boeing планирует сосредоточить усилия именно на этом сегменте рынка. Она предлагает заказчикам семейство самолетов, которые позволят авиакомпаниям максимально увеличить экономичность авиаперевозок, их прибыльность и выполнять беспосадочные рейсы с высокой частотой.

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

РОССИЙСКИЕ ОЦЕНКИ

Казалось бы, при столь оптимистических прогнозах западных специалистов и российский авиапром может рассчитывать на увеличение объемов производства. Именно решению этой задачи было посвящено заседание ВПК, на котором дана объективная оценка состояния дел в отечественном самолетостроении и рассмотрены планы по дальнейшему развитию отрасли.

Заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов оценил состояние дел в отечественном авиапроме как критическое. По его мнению, штучный выпуск магистральных и региональных самолетов в России ведет к деградации авиационной промышленности, потере наших позиций в области мирового гражданского самолетостроения. Необходимо предотвратить дальнейшее развитие негативных тенденций. Тем более что для обновления парка российских авиаперевозчиков требуется выпуск около 100 самолетов в год. "Мы должны добиться того, чтобы наш авиапарк обновлялся главным образом за счет отечественных самолетов", - заявил С. Иванов. Необходимо восстановить производственный и кадровый потенциалы отрасли, обеспечить потребности российских авиакомпаний в современной авиатехнике до 2015 года. При этом до 2012 года увеличить долю отечественных судов на мировом рынке до 5-7%, а к 2015 году - до 10-12%.

Здесь необходимо упомянуть о возрастании значения развития отечественного двигателестроения. О нем также шел разговор на ВПК. Забегая вперед, надо отметить, что невозможным было бы успешное продвижение проекта Sukhoi SuperJet-100 без разработки двигателя SaM146. Разработка модернизации ПС-92А2 выходит на финишную черту. Остается большой объем работ по доводке и подготовке мощностей к производству. Уже сегодня конструкторы авиалайнеров заявляют о необходимости разработки семейства новых двигателей тягой от 8-9 до 16 тонн.

Государство заинтересовано в развитии авиастроения как важнейшей системообразующей структуры экономики, которая обеспечивает развитие смежных отраслей промышленности, транспортные потребности и гарантирует обороноспособность страны. Для решения задач, имеющих стратегическое значение, ведущие самолетостроительные фирмы страны по указу Президента России Владимира Путина в прошлом году вошли в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК).

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

Председатель правления ОАК Алексей Федоров на заседании ВПК выступил с докладом о разработанной программе самолетостроения до 2015 года. Ее основой стали исследования и расчеты, выполненные специалистами ОАК, ГосНИИАС и многих других организаций.

Предложен вывод авиапрома из кризиса путем крупносерийной постройки модернизируемых и новых авиалайнеров Ил-96, Ту-204, Ту-214, Ту-334, модельного ряда RRJ (первым здесь станет Sukhoi SuperJet-100), а в перспективе МС-21. Есть планы по запуску в производство самолетов Ан-148 и Ан-140. Строительство Ил-114 предусмотрено на авиазаводе в Ташкенте, но при необходимости может быть начат дополнительный выпуск этих лайнеров в России.

Были рассмотрены и другие варианты дополнительного увеличения объемов выпуска авиалайнеров. Например, выпуск Ан-38 на авиазаводе "Прогресс". Глава Минэкономразвития РФ Герман Греф сообщил о том, что на экономическом форуме в швейцарском Давосе была достигнута договоренность с одной иностранной компанией о возможности покупки 53-местной модели самолета вместе с

заводом, технологией и документацией. Это свидетельствует о том, что планируется развитие местных воздушных авиалиний. В настоящее время отсутствие самолетов для данной рыночной ниши стало сдерживающим фактором развития России. Как видим, у нас свои приоритеты, и они имеют не меньшую финансовую отдачу, чем зарубежные планы.

И все же А. Федорова на ВПК ориентировали не на максимально возможный выпуск воздушных судов, а на реалистичные планы, учитывающие потребности и возможности авиаперевозчиков. На первые три года объем ежегодного выпуска авиалайнеров в России составит 60-80 самолетов. В дальнейшем планируется собирать около 100 машин в год.

По оценке председателя правления ОАК, благодаря помощи правительства программа развивается весьма динамично. Товарный ряд запланированных к выпуску лайнеров прорабатывался авиапромом и конструкторскими бюро с авиаперевозчиками. Он представляет всю номенклатуру необходимых самолетов. Часть запланированного выпуска уже подтверждена контрактами на 100 самолетов, еще 130 машин находятся в опционе. На ВПК дано указание до марта этого года окончательно согласовать с отечественными перевозчиками все планы серийного выпуска. Планируется подписание жестких договоров, в которых помимо цен, сроков постройки лайнеров будут прописаны обязанности производителей и заказчиков.

На совещании прозвучало предложение ввести персональную ответственность со стороны руководителей фирм. Очевидно, время взаимных обещаний с последующим их невыполнением уйдет в прошлое, если государство станет арбитром в этом вопросе и не допустит проволочек в реализации планов. Названы и другие запланированные шаги по выводу авиапрома из кризиса.

Сегодня на каждой авиастроительной фирме в среднем работают около 10 000 человек. Рост производственных возможностей предприятий будет обеспечен увеличением числа рабочих производственных специальностей в 2 раза, но при сокращении так называемых клерков и избыточного числа управленческого аппарата. Одновременно с этим намечено тотальное перевооружение станочного парка авиазаводов, на которое до 2010 года запланированы инвестиции в объеме 25 млрд. рублей. Без снижения трудоемкости и налаживания серийного производства авиалайнеров, отвечающих международным нормам и требованиям авиакомпаний по экономичности, надежности и безопасности авиатехники, вывод отрасли из кризиса невозможен.

Другими, не менее важными задачами считаются создание послепродажной базы по обслуживанию выпускаемой авиатехники и оснащение училищ, авиаперевозчиков современными тренажерами для подготовки летного состава.

ФИНАНСОВЫЙ ВОПРОС

На начальном этапе создания ОАК планировалась основная доля акций, а значит, и финансовых вливаний, отдать частному бизнесу. Решением Президента России основной пакет акций - около 90% - остался в руках государства, но предусмотрено его снижение до 75%. В настоящее время выполненные

исследования дали весьма интересный результат.

Специалисты заявляют о постоянном дефиците финансирования при планировании. Реинвестирование из военного производства в гражданское ограничено. Это связано с тем, что высокая конкуренция на мировом рынке военной авиации не позволяет взвинчивать цены по отношению к зарубежному заказчику. При этом российские фирмы работают на мировом рынке со странами, не все из которых имеют возможность сразу оплатить стоимость закупаемой авиатехники. К тому же мы имеем самую высокую ставку по лизингу - 1,1-1,2%, которую надо снижать до 0,6-0,8%. Как сообщил А. Федоров, негосударственные активы авиастроительных фирм для подготовки производства очень ограничены, а у некоторых они нулевые.

Вкладывание капитала в авиастроение также оказалось не всегда выгодно для частного бизнеса, и нужно его стимулирование. Негосударственные структуры сегодня имеют возможность вкладывать свои средства в другие, более доходные проекты с более быстрым оборотом капитала. В России существует всего три банка, которые активно работают в отрасли, а вот другим это уже не по силам.

Для успешного запуска механизма самолетостроения и решения этой проблемы предлагается получить 85% так называемых длинных кредитов под государственные гарантии. На начальном этапе, до 2012 года, это позволит привлечь в авиапром изыскиваемые 146 млрд. рублей.

Правительство России готово к поддержке программы развития авиапрома, но глава Минэкономразвития РФ Герман Греф, узнав о неспособности частного бизнеса дать аналогичные гарантии на соответствующую часть привлекаемых кредитных средств, предложил иное решение. По его мнению, государству проще выделить средства из бюджета под личную ответственность руководителей самолетостроительной отрасли.

ТАМОЖНЯ НЕ ДАСТ "ДОБРО"

На ВПК были рассмотрены определенные шаги по защите российского рынка авиаперевозчиков от зарубежной интервенции. Заместитель председателя Правительства РФ - министр обороны России Сергей Иванов предложил ввести запретительные таможенные пошлины на иностранные самолеты старше десяти лет. "Таможенные пошлины на иностранные самолеты свыше десяти лет изготовления должны быть, на мой взгляд, я прямо говорю, запретительными, а не разрешительными или поощрительными, как это существует сейчас", - заявил он. По его мнению, западные самолетостроители используют любую возможность, чтобы избавиться от своих поддержанных авиалайнеров путем продажи их нашим авиаперевозчикам. Россия обязана защитить интересы отечественного производителя.

Здесь необходимо сделать отступление и отметить, что было высказано мнение об отсутствии в авиации критерия пригодности летательного аппарата и эксплуатации по году его выпуска. Якобы в авиации существует только такой критерий: исправен летательный аппарат или нет. Это не соответствует действительности. Любой летательный аппарат и его двигатели имеют ресурс эксплуатации. Причем у силовых

установок этот параметр в несколько раз ниже. Например, после 20 тысяч часов налета любой Boeing или Airbus нуждается в капитальном ремонте. Срок проведения таких работ, в том числе фюзеляжных и по переборке двигателей, - от 20 дней до двух месяцев. Понятно, что уменьшение ресурса увеличивает угрозу безопасности полета. Поэтому установка ограничений для лизинговой поставки зарубежной авиатехники по критерию ресурса вполне обоснованна. Можно также вспомнить, что у нас более жесткие требования по эксплуатации авиалайнеров. К зарубежным "собратям" мы подходим с мерками ИКАО, которые допускают полет самолета с некоторыми отказавшими системами. Именно поэтому стала возможной авиакатастрофа с A320 в Иркутске. Вот почему вполне обоснованным может стать введение требований: если кто-то хочет нам продать "хлам", то пусть приведет его в соответствие с нашими требованиями. Думается, отечественные специалисты в состоянии более четко сформулировать требования к поддержанным иномаркам по обеспечению безопасности полетов. Другое дело, что выполнение таких работ сделает продажу многих зарубежных самолетов на наш рынок невыгодной.

Если кто-то считает предлагаемые меры антизападными, он заблуждается. Вопрос прежде всего в обеспечении безопасности авиаперевозок. Например, в Западной Европе Международная ассоциация воздушного транспорта (IOSA IATA) составила список авиакомпаний мира, которые прошли у нее аудиторскую проверку безопасности полетов. Из российских авиаперевозчиков в ее списке только "Аэрофлот - Российские авиалинии". Ввод новых требований может вообще закрыть дорогу на Запад другим авиакомпаниям России - членам IOSA IATA.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета "Красная звезда"
08.02.07



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

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

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

ДЕНЬГИ НА ВЫЛЕТ

Объединенная авиационная корпорация подготовила первый годовой финплан.

Под председательством первого вице-преьера Сергея Иванова вчера прошло второе заседание совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Участники решали, как лучше организовать работу огромного холдинга по модернизации авиационной отрасли. Имеется в виду и структурная модернизация, и радикальное обновление порядком устаревшей производственной базы. Операционный бюджет ОАК на 2007 год составит 600 млн рублей.

На вчерашнем заседании был рассмотрен план работы совета директоров на 2007 год и финансово-хозяйственный план. Члены совета директоров ОАК обсудили организацию финансирования корпорации с привлечением кредитных и заемных средств, согласовали условия сделок и займов между корпорацией и ее дочерними предприятиями. Совет директоров обсудил принципы формирования советов директоров дочерних компаний. Также был рассмотрен договор со Сбербанком, который кредитует корпорацию.

Сергей Иванов, похоже, определил возрождение авиапрома одним из приоритетов своей работы. Буквально только что, в конце января, на заседании Военно-промышленной комиссии под его председательством были выработаны основные критерии развития гражданской авиации: определено количество самолетов на внутренний и внешний рынок, объем инвестиций и сроки, за которые будет создано несколько сотен самолетов. По словам г-на Иванова, получено "трехмерное изображение - количество самолетов, объем инвестиций, время". Оно и должно стать ориентиром для ОАК.

Вчера г-н Иванов пообещал, что в течение двух-трех недель Объединенная авиастроительная корпорация представит план по созданию пассажирских и транспортных самолетов отечественного производства на ближайшие три года. Опять же через две-три недели совет директоров ОАК подготовит запрос в бюджет

на 2008-2010 годы. При этом будут учтены "не только значительные объемы государственных инвестиций, но и возможности частного капитала". Без этого, уверен Сергей Иванов, дело в корпорации не пойдет.

Кроме того, Объединенная авиастроительная корпорация планирует выйти на первичное публичное размещение акций (IPO) в 2008 году. Об этом сообщил в понедельник генеральный директор ОАК Алексей Федоров. "Мы планируем в течение двух лет выйти на IPO, а до конца текущего года планируем пройти листинг на российской бирже", - сказал г-н Федоров. Он также не исключил, что до выхода на IPO ОАК будет активно работать на финансовом рынке, привлекая займы и выпуская векселя. По его словам, это необходимо корпорации, чтобы "повысить узнаваемость эмитента".

Как известно, решение о создании ОАК было принято в ноябре прошлого года на заседании правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса России. В состав холдинга вошли авиационная холдинговая компания "Сухой", внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт", лизинговая компания "Ильюшин Финанс", НПК "Иркут", Комсомольское-на-Амуре авиационное объединение им. Гагарина, межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", нижегородский авиастроительный завод "Сокол", Новосибирское авиационное ПО им. Чкалова, ОАО "Туполев", Финансовая лизинговая компания. Для того чтобы указ президента о создании ОАК был выполнен полностью, надо еще завершить идущее сейчас акционирование двух корпораций - российской авиастроительной компании "МиГ" и Казанского авиапромышленного объединения. Сегодня уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд руб., 90% принадлежит государству.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
27.02.07*

АН-148 УШЕЛ В ТИРАЖ

Самолет соберут в Воронеже.

Пока российский перспективный самолет SuperJet только готовится к началу испытаний, его конкурент российско-украинский самолет Ан-148 уже прошел сертификацию. Теперь ничто не мешает приступить к серийному производству этих машин на Воронежском авиазаводе, который подписал вчера лицензионное соглашение по Ан-148. Ожидается, что уже в 2010 году в России будут ежегодно собирать до 24 таких самолетов.

Ан-148 - двухдвигательный реактивный региональный самолет, предназначен для пассажирских, грузо-пассажирских и грузовых перевозок на региональных и магистральных линиях. Он призван заменить семейство самолетов Ан-24, Ту-134, Як-40 и Як-

42. Ан-148 может перевозить 75 человек на расстояние до 4400 км. Каталожная цена самолета составляет 21 млн. долл.

Российско-украинский самолет Ан-148 будет предлагаться как российским, так и иностранным авиакомпаниям. Вчера Ан-148 получил от Международного авиационного комитета сертификаты на самолет, двигатель и вспомогательную силовую установку, благодаря этому может эксплуатироваться авиакомпаниями при пассажирских перевозках и передан в серийное производство. "Получение сертификата позволит эксплуатировать самолет уже во всем мире", - пояснил РБК daily генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива.

По его словам, все готово к началу серийного производства Ан-148. В частности, вчера было подписано

лицензионное соглашение с Воронежским акционерным самолетостроительным обществом (ВАСО) о сборке на его мощностях самолета. Были подписаны контракты и с крупнейшими поставщиками, в частности киевским "Авиантом", запорожским "Мотор Сич", ОАО "Авиаприбор-холдинг", ОАО "Теплообменник", Liebherr и другими.

На двух производственных площадках на Украине и в Воронеже уже ведется строительство трех Ан-148. "На сегодняшний день структура их производства распределяется следующим образом: 65% комплектующих выпускается в России, 20-25% на Украине и еще 5% в Европе", - рассказывает РБК daily гендиректор "Ильюшин Финанс Ко" (основной заказчик производимых на ВАСО Ан-148) Александр Рубцов. По его словам, по предварительным расчетам, к концу 2009 - началу 2010 года на Украине будут ежегодно собирать 12 подобных самолетов, в России - 24.

Несмотря на то что самолеты будут собирать в двух странах, эксплуатировать их, судя по всему, будут в основном в России. Как отметил гендиректор АНТК им. Антонова Владимир Король, украинские компании пока сделали заказ только на два самолета. Александр Рубцов в свою очередь отмечает, что российские авиакомпании заказали 56 самолетов, причем на 37 машин уже оформлены твердые контракты. По его словам, 18 самолетов будут поставлены альянсу AirUnion для

эксплуатации авиакомпанией "Сибавиатранс" (окончательные детали этого контракта пока не согласованы), 15 - ГК "Россия". "Сейчас парафируется соглашение на поставку десяти самолетов авиакомпании "Полет", твердый контракт будет подписан до 1 апреля. Первый самолет в авиакомпанию поступит уже в 2008 году", - говорит г-н Рубцов.

Несмотря на то что Ан-148 давно называют возможным конкурентом российского перспективного самолета SuperJet (его испытания начнутся только в конце года), сами участники российского-украинского проекта Ан-148 всячески пытались опровергнуть это утверждение. "Самолеты близкие, но не настолько. Вместимость украинского самолета - 75 пассажиров, а российского - 95", - поясняет г-н Кива. По его словам, уже ведется работа над версией Ан-148 с грузовым задним люком, "в этом году начато его проектирование, в 2008-м начнется его производство". Данной версией уже заинтересовалась авиакомпания "Волга-Днепр". "Сегодня авиакомпания рассматривает для развития своего красноярского и московского хабов приобретение до десяти самолетов данного класса", - сообщил РБК daily президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
27.02.07*

ВИЗИТ ВЛАДИМИРА ПУТИНА В СТРАНЫ БЛИЖНЕВОСТОЧНОГО РЕГИОНА ПРИДАЛ МОЩНЫЙ ИМПУЛЬС РАЗВИТИЮ С НИМИ ВТС

Визит Владимира Путина в страны ближневосточного региона придал мощный импульс развитию двусторонних связей с ними, в том числе и в области военно-технического сотрудничества (ВТС).

Такое мнение на 8-й Международной выставке вооружений и военной техники IDEX 2007 корп. АРМС-ТАСС высказал руководитель российской делегации, директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев.

"Мы только в начале пути в развитии ВТС с рядом стран ближневосточного региона и, прежде всего, с Саудовской Аравией. У нас есть много перспективных проектов, в том числе в сфере противовоздушной обороны, бронетанковой техники и по ряду других направлений", - отметил глава ФСВТС. Из других стран М.Дмитриев отметил отношения с Иорданией, с которой подписано многотраншевое соглашение о кредите по закупке российских вооружений.

"Первый транш этого кредита в сумме 350 млн. дол уже выделен на проведение модернизации находящейся в этой стране устаревшей советской военной техники и для поставок новых систем вооружений. Среди них противотанковые ракетные комплексы, военно-транспортные самолеты Ил-76МФ, стрелковое вооружение", - сообщил он.

"Мы также организуем в этой стране совместное производство реактивных гранатометов РПГ-32", - добавил М.Дмитриев

Относительно Катара, с которым у России развитие ВТС ранее не имело поступательной динамики, директор ФСВТС отметил имеющийся потенциал и подчеркнул, что с этой страной отношения в военно-технической сфере "могут пойти по нарастающей".

Из стран Персидского Залива глава ФСВТС особенно отметил развитие ВТС с Объединенными Арабскими Эмиратами, что, по его мнению, связано с хорошими двусторонними политическими контактами на высшем уровне.

"У нас много общих позиций, тесные торгово-экономические отношения и большое количество интересных проектов. Россия видит реальные перспективы сотрудничества с ОАЭ и готова к развитию этого сотрудничества", - подчеркнул М.Дмитриев.

"Удельный вес ВТС со странами ближневосточного региона и Северной Африки будет возрастать. Если раньше Россия не уделяла достаточного внимания этому региону, то теперь ситуация меняется и наша страна возвращается сюда", - отметил он в заключении.

"Мы не собираемся нарушать сложившийся в регионе баланс сил, строго придерживаемся всех международных соглашений и делаем акцент только на оборонительные вооружения", - уточнил М.Дмитриев.

По его оценке, в суммарном экспорте российских вооружений по итогам 2006 года, который составил 6 млрд 460 млн. дол, на Ближний Восток и Северную Африку приходится 17-20 проц.

*источник: АРМС-ТАСС
19.02.07*

ЧЕРЕЗ 10 ЛЕТ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО РОССИИ С ЗАРУБЕЖНЫМИ СТРАНАМИ ЗАКОНЧИТСЯ

Через 7-10 ВПК Российской Федерации уже не сможет сохранять конкурентоспособность на внешних рынках, даже в слаборазвитых странах.

Когда в середине января я заявила, что прекращаю заниматься научно-исследовательской аналитической работой в сфере оценки региональных балансов сил (- в том числе, с учетом фактора военно-технического сотрудничества), читателями мне было задано много недоуменных вопросов, почему я вдруг приняла такое решение, действительно ли столкнулась с непониманием этой моей деятельности.

Непонимание и неадекватная реакция на самом деле имели место. Но не это сыграло решающую роль. Главное в том, что я не вижу именно научной перспективы у такой темы, как ВТС Российской Федерации с зарубежными странами.

С коммерческой точки зрения в течение еще 7-10 лет здесь, наверное, может быть весьма интересно. В том плане, что можно много заработать или украсть. Но я, как и мои коллеги, этим не занимаюсь и не интересуюсь. Согласно недавнему указу В.В.Путина в сфере ВТС установлена полная монополия "Рособоронэкспорта".

С научной же точки зрения все предельно ясно: никакого ВТС через упомянутые 7-10 лет не будет. Кто-то с этим, наверное, не согласится, кивая на внешне оптимистические цифры по 2006 году. Эти цифры, действительно, неплохие. Согласно информации, которую я почерпнула из сугубо открытых источников, в прошлом году, не считая государств СНГ, Российская Федерация поставила крупные партии вооружений и военной техники в 19 стран мира. Выглядело это так:

1. Алжир: Тульское "КБ Приборостроения" начало модернизацию БМП-2 в вариант БМП-2М "Бережок" и приступило к поставкам противотанковых комплексов "Метис-М" и "Корнет-Э". В декабре тремя рейсами самолетов Ан-124 и Ан-22 также были доставлены два первых МиГ-29СМТ и два МиГ-29УБТ.

2. Бангладеш: был завершён контракт на поставку 60 БТР-80.

3. Буркина-Фасо: были поставлены вертолеты.

4. Чад: было поставлено 6 вертолетов Ми-17.

5. Китай: состоялась передача последней из заказанных в 2002 году восьми подводных лодок проекта 636 и второго эсминца проекта 956ЭМ. Были поставлены первые 12 вертолетов Ми-171 в гражданской версии в рамках контракта 2006 года на поставку 24 вертолетов, а также арендовал на три года один Ми-26Т в противопожарном варианте. Кроме того были поставлены двигатели РД-93, а также авиационные двигатели АЛ-31Ф/ФН по контрактам 2005 года, в соответствии с которыми были закуплены 100 АЛ-31ФН и 180 АЛ-31Ф.

6. Южная Корея: были поставлены последние два из трех десантных катеров на воздушной подушке проекта 12601Э "Мурена-Э".

7. Чехия: был завершён контракт на 3 вертолета Ми-35.

8. Индия: Состоялась передача трех бомбардировщиков Ту-22М3, 15 технологических комплектов Су-30МКИ по контракту семилетней давности на лицен-

зионное производство 140 таких самолетов. Были переданы два модернизированных противолодочных самолета Ил-38SD, поставлены три вертикальные пусковые установки ЗС14Э для противокорабельных комплексов "Club-N" для установки на фрегаты проекта 17, поставлен зенитный комплекс "Штиль-1" для фрегатов проекта 17, началось выполнение контракта на поставку зенитных ракетно-пушечных комплексов ПВО "Тунгуска".

9. Индонезия: был завершён контракт на поставку 36 БТР-80А.

10. Иран: в конце декабря 2006 года был выполнен контракт (заключен годом раньше) по поставкам с Ижевского Электромеханического завода "Кулол" 29 ЗРС "Тор-М1, включая передачу 17 гусеничных комплексов, оставшихся еще от греческого контракта, и 12 буксируемых ЗРС "Тор-МПТ".

11. Ирак: при участии польских партнеров завершён контракт на 10 вертолетов Ми-17.

12. Марокко: началось выполнение контракта на поставку зенитных ракетно-пушечных комплексов ПВО "Тунгуска".

13. Мексика: было поставлено несколько вертолетов.

14. Судан: было поставлено несколько БТР-80А и вертолетов.

15. Сирия: был выполнен контракт на поставку ЗРК "Стрелец" (ПЗРК "Игла"), началось выполнение контракта на поставку зенитных ракетно-пушечных комплексов ПВО "Тунгуска".

16. Уганда: были поставлены несколько БТР-80А.

17. Уругвай: были поставлены 48 бронемашин ГАЗ-3971 "Водник" и другой автотранспорт.

18. Венесуэла: был исполнен контракт на поставку 100 тысяч автоматов АК-103 производства "Ижмаша", переданы шесть вертолетов Ми-17В-5, три Ми-172, восемь Ми-35 и один Ми-26Т, в конце года переданы первые четыре истребителя Су-30МК2В.

19. Вьетнам: был передан первый ракетный катер проекта 12418 "Молния" по контракту трехлетней давности на поставку двух и лицензионную постройку еще десяти катеров.

Принес 2006 год и новые контракты, предназначенные к будущей реализации. Среди них следует выделить:

1. Алжир: закупил оружия (в обмен на погашение советского долга) на сумму более 7.5 миллиарда долларов. Это 28 истребителей Су-30МКА, 34 МиГ-29СМТ и МиГ-29УБТ, 16 учебно-тренировочных самолетов Як-130, 8 дивизионов системы ПВО С-300ПМУ-2, 180 танков Т-90С и две подводные лодки проекта 636.

2. Китай: закупил новую партию из 8 систем ПВО С-300ПМУ-2 на один миллиард долларов в дополнение к уже законченным в 2004 году 8 системам этого типа.

3. Индия: подписала контракт стоимостью 1.6 миллиардов долларов на три новых фрегата проекта 11356.

4. Сирия: в конце декабря 2006 года во время визита президента Асада в Москву у него состоялся закрытый разговор с Владимиром Путиным, в ходе которого обсуждался вопрос поставок вооружений и военной

техники. Заключение соответствующих контрактов общим объемом 2-3 миллиарда долларов можно ожидать уже в течение 2007 года.

В их рамках Сирия может получить противотанковые ракетные комплексы "Корнет", зенитные ракетно-пушечные комплексы "Панцирь-С1", дизельные подводные лодки проекта 1650 "Амур", самолеты МиГ-29 и Як-130, а также оперативно-тактический ракетный комплекс "Искандер-Э".

5. Венесуэла: закупила на 3 миллиарда долларов 24 истребителя Су-30МК2В, 38 вертолетов различных типов, 100 тыс. автоматов АК-103 и два завода по производству автоматов и патронов к ним. Возможны также контракты на продажу двух десятков ЗРК "Тор-М1" и 9 дизельных подводных лодок "Амур-950", аналогичных тем, которые закупает Индонезия.

6. Вьетнам: приобрел два малых сторожевых корабля проекта 11161 "Гепард-3.9" и один стационарный береговой ракетный комплекс "Бастион".

Непосредственно в наступившем году следует особо выделить поставки истребителей Су-30МКА и МиГ-29СМТ в Алжир, Су-30МК2В в Венесуэлу, Су-30МКМ в Малайзию, МиГ-29К в Индию, поставки систем ПВО благодаря контрактам с Китаем (комплексы С-300ПМУ-2), ОАЭ и Сирией (комплексы "Панцирь-С1"). Помимо этого, как ожидается, завершится ремонт и модернизация очередной подлодки проекта 877ЭКМ для Индии, двух аналогичных подлодок для Алжира, а во Вьетнам будет передан второй ракетный катер проекта 12418 "Молния".

Приведенные цифры, однако, не должны вводить в заблуждение. На деле все обстоит сложнее. Я с коллегами подробно занималась научными исследованиями, анализировала такие перечисленные выше страны, как Алжир, Китай, Индонезия, Иран, Ирак, Малайзия, Мексика, Судан, Сирия, Венесуэла, Йемен. Некоторая

информация имеется и об Индии. Итоговый вывод получился такой.

Наши основные покупатели - Индия и Китай - все больше ориентируются не на закупки, а на лицензионное производство техники, на совместные разработки, предпочитают, чтобы на российское "железо" ставилась западная или израильская электронная начинка. Помимо этого Индия, видимо, намерена серьезно диверсифицировать свое ВТС, начав закупать вооружение в США.

Другие крупные покупатели - Алжир, Иран, Венесуэла, отчасти Индонезия, возможно, также Ливия - это страны, приобретающие оружие на нефtedоллары. Сейчас мировые цены на нефть это позволяют, а что будет завтра, не знает никто. Кроме того, Венесуэла, Иран и Сирия - это страны, против поставок оружия которым активно выступают США. В связи с этим всегда есть риск, что американское давление на каком-то этапе сработает. Например, если в 2008 году, после ухода Путина, в Кремле обоснуется более либеральный преемник.

Наконец, самое существенное - это продолжающаяся деградация отечественного ВПК, старение кадров, износ оборудования, отсутствие новых технологий. Российская "оборонка" продолжает существовать на том заделе, который возник во времена СССР. За последние 15 лет ничего нового, современного создано не было и не планируется. А паразитировать на советском наследии бесконечно долго не получится.

Таким образом, лет через 7-10 ВПК Российской Федерации уже не сможет сохранять конкурентоспособность на внешних рынках, даже в слаборазвитых странах. А раз так, то и анализировать особенно нечего.

Наталья РОЕВА

источник: сайт "Forum.msk"
07.02.07

"РОСОБОРОНЭКСПОРТУ" МАЛО ДВИГАТЕЛЕЙ

"Климова" не пускают в Объединенную авиакорпорацию.

Государство столкнулось с очередной проблемой при формировании Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). По сведениям Ъ, глава "Рособоронэкспорта" Сергей Чemezov добился отсрочки подписания указа президента о передаче 100% акций двигателестроительной компании "Климов" Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" (РСК "МиГ"). Без этого невозможно акционирование и включение в ОАК РСК "МиГ", являющейся одним из основных активов новой компании. "Рособоронэкспорт" предложил включить компанию "Климов" и Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева в формируемый им двигателестроительный холдинг.

Как стало известно Ъ, глава ФГУП "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov добился отсрочки подписания указа президента РФ о передаче 100% акций ОАО "Климов" (до декабря ФГУП "Завод имени Климова", Санкт-Петербург) госпредприятию РСК "МиГ". Этот документ предшествует распоряжению премьера Михаила Фрадкова о сроках акционирования РСК "МиГ", которую планируется включить в ОАК. Указ планировалось подписать 3 февраля.

Как пояснил Ъ источник в администрации президента, это понадобилось "Рособоронэкспорту", чтобы принципиально договориться о включении в формируемый им сейчас двигателестроительный госхолдинг (см. Ъ от 18 декабря) компании "Климов" и Московского машиностроительного предприятия имени Чернышева (ММП Чернышева). В Роспроме Ъ подтвердили, что "рассматривается вариант, когда ММП Чернышева и компания "Климов" войдут в холдинг, одним из учредителей которого будет дочерняя структура "Рособоронэкспорта" "Оборонпром". В "Рособоронэкспорте" от комментариев отказались.

ММП Чернышева и ОАО "Климов" являются производителями двигателей для истребителей семейства МиГ-29, участвуют в качестве поставщиков в исполнении в том числе экспортных контрактов РСК МиГ (общий портфель заказов корпорации - около \$4,5 млрд) и рассматриваются в качестве площадки по производству двигателей для вертолетов семейств "Ми" и "Ка". В частности, предприятия исполняют заказы на поставку 40 двигателей РД-33 "Оса" в Индию стоимостью \$160 млн. (в рамках поставки МиГ-29К/КУБ), 72 двигателей РД-33 на \$140 млн. для Алжира (контракт на поставку МиГ-29СМТ), а также 100 двигателей РД-93 на \$267 млн. для китайских FC-1. "На подходе у РСК

"МиГ" еще два-три контракта, в том числе с Йеменом, продолжается индийский тендер на 126 истребителей", - поясняет интерес к этим активам "Рособоронэкспорта" директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов. Однако без АО "Климов" РСК "МиГ" не сможет акционироваться, так как ее баланс будет отрицательным, пояснили в компании. Как следует из заключения Минэкономразвития (копия имеется в распоряжении Ъ), при разработке указа президента РФ о создании ОАК не была учтена необходимость интеграции в ОАК дочерних предприятий ФГУП РСК "МиГ" - компании "МиГ-Ресурс", Завода имени Климова, "Электроавтоматики", Рязанского приборостроительного завода и ТНКБ "Союз". В РСК "МиГ" Ъ сообщили, что теперь все эти предприятия должны войти в ОАК в составе "МиГа" в качестве его дочерних и зависимых компаний. Источники Ъ, знакомый с ситуацией, говорит, что сейчас РСК "МиГ", ОАК и "Рособоронэкспорт" обсуждают следующий вариант: РСК "МиГ" акциониру-

ется, входит в ОАК вместе с ММП Чернышева и АО "Климов", а затем 50% плюс одна акция ММП и 100% акций АО "Климов" передаются "Рособоронэкспорту". В свою очередь, "Рособоронэкспорт" отдаст ОАК пакет акций будущего двигателестроительного холдинга. О каком размере пакета может идти речь, в ОАК и "Оборонпроме" пояснить не смогли.

После акционирования, для того чтобы войти в ОАК, РСК "МиГ" со всеми дочерними компаниями должна пройти оценку Ernst & Young. "Если подписание указа о передаче 100% акций компании "Климов" затянется, вхождение МиГа в ОАК может сдвинуться с 1 апреля на более поздний срок", - резюмирует эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Константин ЛАНТРАТОВ
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета "Коммерсантъ"
14.02.07

SUPERJET МАНИТ ИНОСТРАНЦЕВ

Акциями ГСС интересуется компания Turkish Aerospace.

Хотя "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) пока не начали серийное производство самолетов, интерес к этой компании проявляет сразу несколько зарубежных инвесторов. Уже есть договоренность о продаже 25% плюс одна акция компании итальянской Alenia Aeronautica. Кроме того, долю в компании могут получить индийские авиастроители. Впрочем, не исключено, что у ГСС появятся и другие зарубежные акционеры. В частности, такой возможностью всерьез заинтересовалась турецкая авиастроительная корпорация Turkish Aerospace Ind.

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" - дочерняя компания авиационного холдинга "Сухой". Компания является разработчиком регионального самолета SuperJet. На данный момент вся линейка самолетов SuperJet представлена в шести вариантах. Первый полет намечен на сентябрь 2007 года, начало поставок "Аэрофлоту" - на ноябрь 2008 года. Общий объем рынка региональных самолетов до 2023 года оценивается в 5,4-5,6 тыс. единиц стоимостью около 100 млрд долл., объем рынка семейства самолетов RRJ - в 800 единиц, стоимость проекта - 750-770 млн. долл. Цена одного 95-местного самолета RRJ по каталогу составляет порядка 26 млн. долл. В настоящее время ГСС заключила контракты с российскими авиакомпаниями на поставку 65 самолетов, среди которых "Аэрофлот", "Дальавиа", AiRUnion.

"Существует определенный интерес к проекту ГСС компании Turkish Aerospace Ind. (TAI)", - рассказал РБК daily заместитель генерального директора по стратегическому планированию ГСС Дмитрий Маценов. По его словам, турецкая авиастроительная корпорация сейчас работает в кооперации с другими производителями. "В основном компания производит комплектующие для европейских самолетов", - говорит он. Впрочем, отмечает Дмитрий Маценов, пока что говорить о результатах переговоров рано. "Переговоры находятся на начальной стадии, но турецкая сторона заинтересована в акциях; правда, пока рано говорить о конкретике", - отмечает топ-менеджер ГСС. Помимо акций

турок заинтересовали и сами самолеты SuperJet. Речь может идти о приобретении 100 машин, которые обеспечат потребности Турции в самолетах такого класса на ближайшие десять лет.

То, что у ГСС уже есть договоренность с итальянцами, не препятствует появлению у компании новых акционеров. Дмитрий Маценов поясняет, что соглашение с Alenia Aeronautica предусматривает, что в проекте может быть и другой партнер. Если не получится с индийской HAL, то это будет турецкая сторона. По словам источника РБК daily в авиационных кругах, индийская сторона временно приостановила переговоры.

Помимо профильных инвесторов до 10% акций ГСС может быть продано Внешэкономбанку. "Часто банки выступают как стратегические партнеры, внося деньги в капитал компании, что в свою очередь повышает доверие к проекту", - говорит г-н Маценов. С ним согласен руководитель материнской компании. "В прошлом году мы подписали с тремя государственными банками (Сбербанк, ВТБ, ВЭБ) соглашение о финансировании проекта SuperJet. Они готовы не только участвовать в проекте, кредитовать его, но и вкладывать в него деньги, что для нас очень важно. Что касается ВЭБ, то это одна из структур, с которыми ведутся переговоры", - пояснил РБК daily гендиректор АХК "Сухой" Михаил Погосян.

По словам г-на Погосяна, вхождение в состав акционеров итальянской Alenia Aeronautica завершится в течение года. "Это многоступенчатая и тяжелая сделка", - отмечает Михаил Погосян. После этого итальянской стороне будет принадлежать 25% плюс одна акция; доля акций, принадлежащая корпорации "Сухой", останется 50% плюс одна акция.

Привлекая зарубежных партнеров, ГСС и сама не отказывается от планов зарубежной экспансии. Как стало известно РБК daily, компания собирается на базе офиса маркетинга авиастроительной компании ATR открыть свое представительство в Тулузе (Франция).

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета "RBC Daily"
08.02.07

САМОЛЕТ SUPERJET ЯВЛЯЕТСЯ ФЛАГМАНСКИМ ПРОДУКТОМ КОМПАНИИ "СУХОЙ" В ГРАЖДАНСКОМ БИЗНЕСЕ

Самолет SuperJet является флагманским продуктом компании "Сухой" в гражданском бизнесе. "С помощью него мы намерены укрепить бренд "Сухого" и развивать линейку гражданской авиационной техники", - заявил корр. АРМС-ТАСС на авиасалоне Aero India 2007 старший вице-президент ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого" (ГСС) Дмитрий Маценов.

Он обратил внимание, что в перспективе гражданская тематика будет развиваться опережающими темпами, несмотря на большой объем продаж военных самолетов.

Отвечая на вопрос корр. АРМС-ТАСС о критических с точки зрения значимости этапах программы, Д.Маценов отметил, что "самый критический этап впереди - это первый полет".

"Одна из ключевых вех к этому этапу находится в стадии прохождения: сейчас идет подготовка к статическим испытаниям (недавно самолет был доставлен в ЦАГИ). Это очень важный этап, тем более что все идет по графику", - сказал старший вице-президент ГСС. Еще одна критическая фаза, по его словам, - обеспечение стратегической и финансовой поддержки проекта со стороны партнеров. Это, прежде всего, итальянская компания "Алениа", с которой в прошлом году был подписан ряд важных документов.

"Здесь мы тоже прошли критическую точку, когда достигли практически всех коммерческих договоренностей. Сейчас идет проработка окончательного варианта нашего генерального соглашения и всех кооперационных соглашений. Полагаю, что в марте этого года мы парафируем эти документы и до конца года после согласований и корпоративных одобрений подпишем окончательный документ, - продолжил Д.Маценов. - Это будет пакет документов с "Аленией" и "Финмеканикой", который предусматривает договор купли-продажи акций, соглашение акционеров, соглашение о создании СП и кооперационное соглашение по производству композиционных материалов".

В числе приоритетных финансовых партнеров ГСС вице-президент этой компании назвал "Внешэкономбанк". Сейчас завершаются переговоры о вхождении этого банка в капитал ГСС как одного из финансовых партнеров.

Отвечая на вопрос о перспективах рынка самолета SuperJet, Д.Маценов пояснил: "Для нас стартовым приоритетным рынком является Россия и страны СНГ. Мы рассчитываем здесь быть практически монополистами в своем сегменте рынка. У нас неплохие перспективы на индийском рынке. Что касается стран ЮВА, то в этом году мы рассчитываем выйти на рынок Малайзии.

Есть планы по Индонезии. На китайском рынке ситуация несколько сложнее из-за наличия там собственного продукта. Здесь потребуются очень активные политические и лоббистские усилия с тем, чтобы "заставить" два продукта существовать на одном рынке".

Кроме того, по его словам, большой интерес проявлен со стороны стран Ближнего Востока, в частности Саудовской Аравии. ГСС рассчитывает в этом году "сделать очень серьезное продвижение на западноевропейском рынке". Сейчас ведутся переговоры с "Эр Франс" и SAS. "По Восточной Европе могут быть интересные проработки по Венгрии", - проинформировал Д.Маценов.

Он добавил, что существует "большой интерес со стороны Турции". К ГСС обратилась турецкая авиастроительная корпорация TAI с предложением стать одним из промышленных партнеров по проекту SuperJet. ГСС совместно с Alenia сейчас изучает этот вопрос.

"Турецкая сторона утверждает, - пояснил вице-президент, - что она готова обеспечить заказ до 100 самолетов для на своего рынка, что составляет почти 100% спроса на региональные самолеты в Турции на ближайшие 10-15 лет".

Касаясь организации производства композиционных материалов, Д.Маценов проинформировал, что "предполагается создание производства по композиционным материалам в России с участием итальянских партнеров. Они передадут технологии производства и проектирования композиционных материалов изначально для SuperJet, а в дальнейшем, возможно, и для других проектов".

"При этом основная база по их производству у нас будет на ВАСО, где у ГСС создан филиал", - сказал вице-президент.

Касаясь работ на перспективу, он уточнил, что сейчас прорабатывается продуктовая линейка гражданских самолетов "Сухого".

"В планах по развитию линейки SuperJet это, прежде всего, проработка 110-местной версии. Мы встречаемся с авиакомпаниями и изучаем их возможный интерес к этому продукту. Параллельно совместно с Alenia прорабатываем вариант создания такого самолета. Дальше по линейке SuperJet - бизнес-версия и, возможно, транспортная версия", - сообщил Д.Маценов.

Среди других продуктов он назвал сверхзвуковой самолет делового класса. По его словам, эта проработка находится на стадии исследований.

*источник: АРМС-ТАСС
09.02.07*

АВИАСТОП. ИМПОРТУ ИНОСТРАННЫХ САМОЛЕТОВ В РОССИИ ГОТОВИТСЯ ЗАСЛОН

Лидер "Единой России" Борис Грызлов продолжил партийную пиар-кампанию, которая явно предшествует парламентским выборам. На этот раз спикер Госдумы искал поддержки российского авиапрома. Он обратил внимание на то, что все больше отечественные перевозчики закупают самолеты иностранного производства. "Это недопустимо", - убежден г-н Грызлов. Специалисты считают, что, если такая позиция возобладает во власти, летать будет не на чем. К тому же они подозревают, что заявление спикера может свидетельствовать о грядущем увеличении таможенных пошлин на импортные гражданские авиалайнеры.

В России на сегодняшний день действует 20-процентная пошлина на ввоз самолетов иностранного производства, которая в совокупности с 20-процентным НДС фактически носит запретительный характер. Минтранс обещал, что пошлины на новые самолеты будут снижаться в течение семи лет. Минэкономразвития говорило о планах отмены НДС и постепенного уменьшения пошлин до 7% или даже до 0, в зависимости от типа самолетов. Если так и будет, г-н Грызлов попросту сотрясает воздух. Однако, отмечают специалисты, главный "единоросс" редко говорит что-то без санкции сверху.

Ограничивать иностранное влияние в стратегической отрасли - дело, может быть, и полезное, но только не в тех обстоятельствах, что сложились у нас сейчас. Закупка самолетов "за бугром", по сути, единственный способ пополнять парк для российских авиакомпаний. Поскольку отечественный авиапром их нужды удовлетворять явно не способен.

По словам аналитика отрасли Дениса Горева, в прошлом году Россия выпустила 26 гражданских самолетов, а годом ранее - 18. В то время как ежегодную потребность индустрии авиаперевозок можно оценить в 50-80 судов. Для сравнения: один только Boeing произвел их за год более 1 тыс.

В итоге получается, что новые российские самолеты обеспечивают лишь 7% авиапарка страны. Пы-

тая пошлины на "бэушные" летающие иномарки, правительство ставит отечественные авиакомпании перед выбором: новый зарубежный или новый отечественный лайнер. При этом расчет делается на то, что перевозчики станут приобретать более дешевые российские. Однако дешевизна эта весьма относительна - авиакомпаниям, в особенности мелким и средним, зачастую и они не по карману. И если государство поведет дальнейшее наступление на импорт, то расширяющийся год от года рынок перевозок может "войти в штопор".

Нехватка летательных мощностей, скорее всего, приведет к очередному скачку цен на билеты, которые и сейчас располагаются на высотах совершенно заоблачных. Причина, по которой перевозчики выбирают импорт, очевидна: так гораздо выгоднее. Опыт общения с российскими производителями в последнее время оказался не очень удачным. Достаточно вспомнить длительную тяжбу "Аэрофлота", отказавшегося от контракта с "Ильюшиным". До сих пор непонятно - то ли производители сорвали сроки поставок, то ли авиакомпания, посчитав возможные доходы и расходы, сама решила отказаться от сотрудничества - но факт налицо. "Изначально отечественные самолеты обходились компаниям гораздо дешевле, - отмечает г-н Горев. - Но в последнее время иностранцы существенно увеличили свой объем технического взаимодействия с российскими перевозчиками, так что это преимущество исчезло".

По словам аналитика, решительно непонятно, в чем смысл усиления запретительного элемента в контроле за импортом. "Если бы у авиапрома существовала четкая концепция развития - как, когда и для чего мы делаем, такие меры могли бы быть разумными. Но как таковой пассажирской индустрии в России сейчас просто нет, и она технически не способна в краткие сроки выйти на уровень хотя бы количественного обеспечения авиакомпаний техникой. В этой ситуации более понятна позиция закупающих подержанные самолеты перевозчиков - они хотя бы заботятся о безопасности и комфорте пассажиров".

Дмитрий МИГУНОВ

*источник: газета "Новые Известия"
21.02.07*

НОВЕЙШИЕ РОССИЙСКИЕ ИСТРЕБИТЕЛИ ПОЛЕТЯТ В ИНДИЮ

О перспективах поставок и лицензионного производства новейшего российского истребителя МиГ-35.

В ходе недавнего визита в Индию первых лиц России - президента Владимира Путина и в то время министра обороны России, а сегодня уже первого заместителя председателя правительства Сергея Ива-

нова - обсуждались перспективы поставок и лицензионного производства новейшего российского истребителя МиГ-35.

Эта машина впервые была представлена за рубежом на авиасалоне Aero India 2007, а в январе этого года состоялась ее первая публичная демонстрация в подмосковных Луховицах, где расположен ключевой производственный комплекс создателя истребителя РСК "МиГ".

Одна из изюминок МиГ-35 - двигатель РД-33 ОВТ, ранее испытанный на МиГ-29 ОВТ, обеспечивающий истребителю основное качество - сверхманевренность. То есть, возможность управления вектором тяги по всем осям в любом направлении и, самое главное, на всех скоростях, как на предельной, так и на сверхмалой - до 200 км/час и, фактически, - на нулевой. Он позволяет двигаться хвостом вперед, выходить на другие режимы, обычным самолетам недоступные, что дает ему возможность уходить в воздушном бою от ракетной атаки противника и одновременно занимать позицию, позволяющую поразить его своими ракетами.

МиГ-35 стал и первым российским истребителем, на котором установлен новейший радиолокатор, ассоциирующийся с авиационной техникой пятого поколения. Это БРЛС "Жук-АЭ", оснащенная активной фазированной решеткой (АФАР). Надо заметить, что создание АФАР стало одной из важнейших составных частей программы разработки российского истребителя пятого поколения. Лишь активные фазированные решетки обеспечивают БРЛС максимальную степень многофункциональности.

Работая одновременно на облучение и прием, параллельно с выполнением основных (традиционных для радиолокаторов) функций, они способны решать задачи связи, государственного опознавания, ведения радиоэлектронной разведки, постановки активных помех и т.п.

МиГ-35 отличается от своих предшественников по новому унифицированному семейству истребителей (МиГ-29К, МиГ-29М2) не только радаром, но и новейшей оптико-электронной аппаратурой. На его борту установлена и самая современная цифровая система управления. Он может взять в полет шесть тонн разнообразной боевой нагрузки как для эффективного противоборства с воздушным противником, так и для нанесения ударов по наземным и морским целям.

МиГ-35 предлагается российской стороной в правительственном тендере Республики Индия на 126 многоцелевых истребителей типа MMRCA (Medium Multi-Role Combat Aircraft - средний многоцелевой боевой самолет).

Как считают в "Рособоронэкспорте", повышению шансов МиГ-35 на победу в тендере несомненно будет способствовать подписание в ходе работы межправительственной комиссии по военно-техническому сотрудничеству контракта на лицензионное производство в Индии двигателей РД-33 серии 3.

Общая сумма сделки, по словам гендиректора "Рособоронэкспорта" Сергея Чемезова, составляет около 300 млн долл. Двигатели будут выпускаться индийской корпорацией ХАЛ (Хиндустан аэроноутикс лимитед) при техническом содействии Московского машиностроительного предприятия им. В.Чернышева. На начальном этапе сборку планируется вести из крупных узлов, поставляемых из России. Затем начнется производство узлов и агрегатов на индийских предприятиях.

У корпорации "МиГ" есть все шансы и на расширение поставок в Индию палубного истребителя МиГ-29КУБ. Как и МиГ-35 он предназначен для завоевания господства в воздухе, обеспечения противовоздушной обороны, поражения надводных и подводных

целей обычным и высокоточным оружием днем и ночью в любых погодных условиях.

Официальная презентация экспортного варианта истребителя, на которой присутствовали военно-воздушный и военно-морской атташе и другие сотрудники индийского посольства в Москве, состоялась 22 января с.г. на аэродроме ЛИИ им. М.Громова в подмосковном Жуковском, буквально накануне визита Владимира Путина и Сергея Иванова в Индию.

Начало испытаний МиГ-29КУБ совпало с решением индийского правительства проектировать новые авианосцы типа Air Defence Ship (ADS), водоизмещением - 40 тыс.т. именно под российские истребители. Первый корабль планируется ввести в строй в 2012 г.

По словам главного конструктора МиГ-29КУБ Николая Бунтина, новая машина отличается от предыдущих улучшенными характеристиками, повышенной надежностью агрегатов, в два с лишним раза сниженной стоимостью летного часа, увеличенным более чем в два раза летным ресурсом, возросшим запасом топлива, большей боевой нагрузкой. И, конечно, использованием передовых технологий при производстве планера (доля композитных материалов в нем достигает 15 %), силовой установки и бортового оборудования.

На самолете стоят новые двигатели РД-33МК - "Морская оса". По сравнению с предыдущей моделью у них на 7 % увеличена тяга и до 4 тыс. часов ресурс. На двигателе установлена цифровая система управления. Планируется, что новые модификации двигателя будут разрабатываться совместно с индийской стороной.

В том виде, как он был представлен на презентации 22 января, МиГ-29КУБ в ближайшие 15-20 лет уверенно сохранит передовые позиции в части интеллектуальной начинки борта, построенной на принципах открытой архитектуры и магистрально-модульной системы. Это позволит достаточно легко дополнять базовую машину в части бортового оборудования, модифицировать его без необходимости пересмотра всего комплекса.

В настоящее время завершается сборка второго опытного истребителя корабельного базирования МиГ-29КУБ. Обе машины предназначены для сертификационных испытаний, которые продлятся полгода. Эти самолеты не входят в число шестнадцати палубных истребителей, которые должны быть поставлены для индийских ВМС по контракту от января 2004. Далее Индия готова закупить еще 30 "палубников" для комплектации намеченных к постройке авианосцев собственной разработки.

Несомненно, что Индия еще очень долго будет оставаться важнейшим партнером России в сфере военно-технического сотрудничества. При этом, по словам Сергея Иванова, Россия и Индия переходят на качественно новый уровень военно-технического сотрудничества - "от отношений продавец - покупатель к научно-производственной кооперации".

Юрий ЗАЙЦЕВ

источник: РИА "Новости"
21.02.07

"РУСЛАН" ПОДСТАВЛЯЕТ КРЫЛО ЕЭП

Российской группой компаний "Волга-Днепр" и украинским ОАО "Мотор Сич" под управлением компании ОАО "Грузовые летательные аппараты" решено восстановить серийное производство Ан-124. Работы будут производиться на ульяновском заводе "Авиастар-СП". Именно "Волга-Днепр" имела опыт организации достройки двух "крайних" Ан-124 в Ульяновске: в 2001 г. завод закончил машину № 08-01, в 2004 г. - № 08-03.

Работы по восстановлению производства "Русланов" потребуют больших усилий, что может затруднить компаниям-участникам выполнение своих основных функций. В этом смысле роль ОАО "Грузовые летательные аппараты" и станет решающей. Учредители уже подписали комплект документов о создании компании, подали его для регистрации и получения соответствующего свидетельства. Как сообщил президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин, 59% акций ОАО "Грузовые летательные аппараты" принадлежат группе компаний "Волга-Днепр", а 41% - ОАО "Мотор Сич". В дальнейшем планируется включение в состав акционеров ОАО "Грузовые летательные аппараты" остальных партнеров проекта: ЗАО "Авиастар-СП", ГП АНТК им. О.К. Антонова, запорожского МКБ "Прогресс". Алексей Исайкин заявил, что около половины участников кооперации по производству Ан-124 - почти 10 предприятий подтвердили свое участие в партнерстве.

Программа по возобновлению производства и модификации самолета Ан-124 обещает стать самым успешным российско-украинским проектом в области авиации.

По словам Алексея Исайкина, эта программа, с учетом создания систем послепродажного обслуживания, а также обучения летного состава и летающего персонала, потребует инвестиций в размере 500 млн. долл. Как считает гендиректор ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев, из этих денег около 135 млн долл. потребуются для освоения серийного производства двигателей Д-18Т 4 серии. "Частично эти деньги уже есть, но я уверен, что программа привлечет внимание инвесторов и всех заинтересованных эксплуатирующих организаций", - заметил Богуслаев. Гендиректор "Мотор Сич" заверил, что его предприятие уже готово приступить к выпуску двигателей Д-18Т серии 4. Однако для того чтобы изготовить двигатели для 52 самолетов Ан-124 в течение 15 лет, как это предусмотрено технико-экономическим обоснованием по модернизации Ан-124, предприятию необходимо провести техническое перевооружение и закупить дополнительное оборудование на сумму около 57 млн. долларов. Производство новых двигателей предусматривает покупку комплектующих изделий (заготовок, жаропрочных сплавов, агрегатов и т.д.) на сумму, составляющую около 50% цены двигателя. 85% материалов и комплектующих изделий - из России, т.е. практически все материально-технические

ресурсы для изготовления двигателя будут закупаться именно там. Вячеслав Богуслаев отметил, что в 2006 г. "Мотор Сич" уже направил на перевооружение и освоение новых модификаций двигателей около 23 млн. долларов. Собственным перевооружением запорожский завод и намерен заняться в 2007 г., посвятив почти все время подготовке возобновления выпуска "Русланов".

Новый двигатель Д-18Т 4 серии должен заметно отличаться от родоначальника этой линейки, производство которого началось в 1984 г. Прежде всего необходимо решить вопрос об увеличении ресурса двигателей. Планируется увеличить его тягу до 25-29 т при сохранении удельного расхода топлива на прежнем уровне.

Подлежит модернизации и сам "Руслан". Новая версия машины, получившая обозначение Ан-124-100М-150, должна стать воздушным судном с грузоподъемностью до 150 т, с ресурсом до 60 тыс., а в перспективе - и до 80 тыс. летных часов. В настоящее время ресурс планера Ан-124-100 составляет 24 тыс. часов. Дальность полета с грузом 120 т будет увеличена до 5 тыс. км. Также планируется кардинальное обновление навигационно-пилотажного комплекса с применением оборудования российского и украинского производства, что позволит сократить численность экипажа до четырех человек.

ДО 2015 Г. ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ПОСТРОИТЬ 12 САМОЛЕТОВ АН-124-100М-150

Это обусловлено постоянно растущим спросом на услуги в сфере перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов. Чтобы оценить возможности "Руслана", стоит напомнить, что в 2000 г. рынок перевозок Ан-124 составлял около 200 млн. долл., а к 2005 г. возрос до 500 млн. К 2020 г. рынок должен составить 4,5 млрд. долл., а к 2030 г. - уже более 7 млрд. Как заметил гендиректор авиакомпании "Волга-Днепр" Пивоваров, "сейчас мы имеем 10 "Русланов", 9 из которых исправны. Все они расписаны, и мы вынуждены отказывать заказчикам".

Первый самолет новой серии должен быть закончен к середине 2008 г., второй - в конце 2008-го - начале 2009 г. Далее планируется выпускать по 2-3 самолета в год.

Важно добавить, что для успешного решения всех проблем необходима дальнейшая интеграция Украины и России в рамках ЕЭП. И вывод лежит на поверхности: государствам-партнерам следует не заикливаться на искусственных противоречиях, а общими усилиями искать пути решения задач, стоящих перед каждой страной.

*источник: газета "Рабочая газета"
15.02.07*

ИНДИЯ МАНИТ РОССИЯН

Авиастроители поборются за заказ на поставку 126 истребителей.

Хотя Индия уже является одним из крупнейших покупателей российской авиатехники, отечественным авиастроителям еще только предстоит борьба за лидерство на этом рынке. В ближайшие месяцы индийские ВВС объявят контракт на закупку 126 истребителей, за который намерены побороться все ведущие мировые производители. Эксперты уверены, что основная борьба развернется между американцами и россиянами, а поражение в тендере приведет не только к экономическим, но и к политическим потерям.

Международный аэрокосмический салон Aero India 2007 в Бангалоре стал крупнейшим в Азии. Здесь свою продукцию представило более 470 компаний. Главным событием авиасалона стало заявление индийских властей о скором старте тендера на поставку 126 истребителей для местных ВВС. Как заявил министр обороны Индии Араккапарамбила Куриана Антони, на кону стоит сделка почти на 10 млрд долл. За них намерены побороться ведущие авиастроительные компании мира. При том что тендер де-юре пока не объявлен, фактически он стартовал. Индия уже запросила у ведущих производителей информационные материалы по производимой продукции. Так, ожидается, что американцы представят на тендер истребители F-16 и F/A-18, французская сторона выступит с Rafal, шведская - с Grippen, EADS - с Eurofighter. Россия готова предложить индийским ВВС новый многофункциональный истребитель МиГ-35.

По оптимистичному прогнозу главы ОАК Алексея Федорова, которым он поделился с РБК daily, официально тендер будет объявлен не ранее чем через шесть месяцев, еще два года потребуются на подведение его итогов. "Для нас это будет серьезная проверка того, насколько мы готовы на равных конкурировать с мировыми авиапроизводителями. Тендер будет трудным, тем не менее мы надеемся на успех и победу", - сказал Алексей Федоров. Как полагают участники авиасалона в Бангалоре, основная борьба за победу в тендере развернется между американцами и россиянами. Оба производителя заявили, что готовы предоставить Индии право лицензионной сборки самолетов. "Это первый индийский тендер с таким большим

числом участников. Прежде здесь закупки вооружений производились либо бестендерно, либо участвовали всего две стороны", - поясняет РБК daily руководитель делегации ФГУП "Рособоронэкспорт", заместитель генерального директора предприятия Виктор Комардин. При этом ставка очень велика, ведь проигравший получит очень сильный удар по своей репутации - это будет не только экономический, но и политический проигрыш.

Впрочем, и до подведения итогов тендера россиянам уже есть что записать в свой актив. На авиасалоне в Бангалоре было объявлено, что Индия закупит у России 40 Су-30МКИ в дополнение к ранее подписанному контракту о лицензионной сборке 140 таких машин. "Индийское правительство уже одобрило выделение на это средств", - сообщил главнокомандующий индийскими ВВС, главный маршал авиации Шашиндра Пал Тьяги. Контракт с российским производителем будет подписан в феврале-марте 2007 года. Он оценивается в 1,6 млрд долл. "Кроме того, предусмотрена замена ранее поставленных самолетов Су-30К на новые Су-30МКИ. Индийская сторона выступила с инициативой и приняла предложения по дальнейшей модернизации поставленных самолетов Су-30МКИ", - говорит первый заместитель генерального конструктора АХК "Сухой" Александр Барковский.

Помимо этого Индия и Россия ведут переговоры о создании истребителя пятого поколения. Участие в производственной программе предусматривается на паритетных началах. Вторым совместным проектом должна стать программа создания МТА (многофункциональный транспортный самолет). Этот проект в соответствии с бизнес-планом оценивается в 600 млн долл. Спрос на этот тип самолетов оценивается в 390 единиц. Не отстает и вертолетная тематика. На вертолетный тендер по закупке 80 единиц техники (стоимостью, по разным оценкам, около 660 млн долл.), который, как ожидается, будет в ближайшее время проведен Индией, ОПК "Оборонпром" представит многоцелевой вертолет Ми-17-1В.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
12.02.07*

ЭТО "СУ"ПЕРСАМОЛЕТЫ

Эксперты отмечают успех в продвижении истребителей марки "Су" на рынке вооружений.

По оценке авиационных экспертов, 6-я Международная авиационная выставка Aero India 2007, прошедшая в Бангалоре (Индия), стала своего рода схваткой крупнейших экспортеров в военно-технической сфере. Около 500 компаний из 40 стран мира демонстрировали в Бангалоре свою продукцию. Вот почему отмеченный по итогам выставки отечествен-

ными и зарубежными специалистами высокий потенциал наших авиастроителей дорогого стоит. Одним из признанных лидеров индийского салона стала Авиационная холдинговая компания (АХК) "Сухой".

Эксперты особо отмечают успех в продвижении истребителей марки "Су" на рынке вооружений. Конечно же, он возник не на пустом месте. За ним поистине титанический труд всего коллектива фирмы.

Наиболее знаковым считается выполнение обязательств по поставке ВВС Индии самолетов Су-30МКИ. Контракт, подписанный 30 ноября 1996 г., стал нача-

лом реализации в ОКБ Сухого программы по созданию практически нового самолета. На первом этапе, пока готовилось лицензионное производство на мощностях индийской компании Hindustan Aeronautics LTD (HAL), он выпускался в России.

К апрелю 2006 года компания HAL передала ВВС Индии первые восемь истребителей, собранных по лицензии. Новые истребители по праву стали предметом национальной гордости индийских военных и всего населения страны. Еще 13 самолетов HAL передаст ВВС Индии в первом квартале этого года. Реализация проекта идет в соответствии с обязательствами. В период 2010-2015 гг. планируется довести лицензионное производство до 16 машин ежегодно.

На авиасалоне Aero India 2007 главнокомандующий ВВС Индии маршал Шашиндра Тьяги сообщил, что контракт на поставку в Индию дополнительной партии 40 истребителей Су-30МКИ будет подписан в марте с.г. Как рассчитывает главноком, "ВВС получают эти машины в течение трех лет". Стоимость одного Су-30МКИ, по оценке экспертов, составляет 40 млн. долларов, и контракт в целом будет стоить около 1,6 млрд. долларов.

Необходимо отметить, что индийская сторона высоко оценивает эти истребители. Их рейтинг значительно вырос после американо-индийских учений. Успехи Су-30МК в схватках с F-15 вызвали шок у американских летчиков. Теперь Дели планирует в конце июля текущего года направить 6-8 истребителей Су-30МКИ для участия в учениях ВВС Великобритании.

Успешный индийский опыт эксплуатации самолетов АХК "Сухой" в значительной мере повлиял на выбор руководства Малайзии и Алжира, когда они принимали решение о закупке многоцелевых самолетов для национальных ВВС. Предпочтение было отдано модификациям Су-30. Его, а не американский F-18F в 2003 г. выбрала Малайзия.

В прошедшем году партнером фирмы стала и Венесуэла. В конце ноября 2006 г. входящее в холдинг "Сухой" Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО), отправило в Венесуэлу первые два самолета Су-30МК2. По оценке экспертов, выход холдинга на американский рынок - знаковое событие.

Как сообщил генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян, в 2007 году фирма реализует на рынке вооружения продукцию на сумму свыше 1,5 млрд. долларов, в том числе более 30 боевых самолетов. Истребители Су-30 будут поставлены в Малайзию, Алжир и Венесуэлу, самолетокомплекты для лицензионного производства Су-30МКИ - в Индию.

Специалисты заявляют, что с учетом алжирского контракта и возможных новых поставок в другие страны общее количество изготовленных машин типа Су-30МКИ может достичь "планки" в 300 истребителей.

Не менее успешна деятельность АХК "Сухой" в реализации проектов и для отечественных ВВС. Среди них выполнение поставок в Российскую армию Су-34 и Су-27СМ. Конструкторы ОКБ "Сухого" занимаются созданием многофункционального боевого самолета пятого поколения. Проект считается одним из ключевых в деле обеспечения обороноспособности России. Он привлек внимание и зарубежных партнеров в Дели.

Индийская сторона выразила намерение участвовать в проекте по всем направлениям - планеру, авио-

нике, вооружению, силовой установке, послепродажному обслуживанию и дальнейшим модификациям этого самолета, сообщил глава "Сухого".

"Взаимодействие с Индией по истребителю 5-го поколения уже началась. Мы провели большой объем работ по обсуждению требований к таким самолетам. Проведены консультации и обсуждения проекта межправительственного соглашения. Началось предварительное обсуждение вопросов кооперации. Думаю, что на базе тех политических договоренностей, которые были достигнуты в ходе недавнего визита в Индию Президента России Владимира Путина и заместителя председателя Правительства РФ - министра обороны России Сергея Иванова, совместная работа по этой программе ускорится", - подчеркнул Михаил Погосян.

На основе базовой одноместной машины в дальнейшем будет создаваться корабельный вариант, специализированные варианты и двухместная версия самолета. Здесь большое поле для сотрудничества, и тот положительный опыт, который есть по программе Су-30МКИ, послужит залогом успешной работы и по самолету пятого поколения, считает М. Погосян.

Фирма "Сухой" имеет успехи не только в военной тематике. Активно продвигается холдинг и в реализации нескольких гражданских проектов.

В прошлом году получил сертификат летной годности в Китае новый самолет-амфибия Бе-103, выпускаемый КнААПО, входящим в холдинг "Сухой". В январе этого года в Пекине подписан контракт на поставку в Китай 6 Бе-130. Они будут поставлены в ближайшее время.

Подписанными соглашениями предусматривается организация окончательной сборки этих самолетов в г. Хучжоу провинции Чжэцзян. Российская сторона будет участвовать в организации их продажи в Китае и послепродажном сервисе.

На базе легкого многоцелевого гидросамолета Бе-103 в КнААПО создается самолет "Оса". На нем устанавливается один отечественный двигатель М-14 и бортовое оборудование российского производства. На выставке в Бангалоре заявлено о начале в ближайшее время сертификационных испытаний однодвигательного гидросамолета "Оса".

Первый полет этот самолет совершил в прошлом году. Он продемонстрировал более высокие аэродинамические характеристики, чем двухдвигательный Бе-103. Его сертификация займет приблизительно 10-12 месяцев.

Успешно реализуется программа создания Superjet 100. В конце января 2007 года в подмосковный Жуковский из Комсомольска-на-Амуре был доставлен первый планер этого самолета. В феврале - марте пройдет подготовка планера к статическим испытаниям. Сами испытания начнутся в апреле. Этот проект считается одним из основных в планах развития Объединенной авиастроительной корпорации.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
21.02.07*

МИНОРИТАРИИ "ПЕРМСКИХ МОТОРОВ" ЗАНЯЛИСЬ ВЫДВИЖЕНЧЕСТВОМ

Они предложили в совет директоров бывшего гендиректора.

Миноритарии "Пермских моторов" (ПМ), владеющие более 2% акций, направили в общество предложение о выдвижении в качестве кандидата в члены совета директоров Виктора Кобелева. Господин Кобелев, до 2001 года возглавлявший ПМ, считается одним из критиков нынешнего руководства АО. По мнению акционеров, Виктор Кобелев, войдя в совет директоров, сможет защитить права миноритариев ПМ. В топ-менеджменте ПМ уверены, что основные акционеры АО не поддержат кандидатуру оппонента.

На этой неделе завершается выдвижение кандидатов в члены совета директоров ОАО "Пермские моторы". Совет директоров будет сформирован этим летом на годовом собрании акционеров ПМ. Свои списки до 15 февраля должны представить крупнейшие акционеры АО, в том числе - Росимущество и Пермский моторный завод, представители которых в последние годы формировали основу совета директоров ПМ. Однако неожиданно в борьбу за представительство в корпоративном органе управления включились миноритарии ПМ. Как рассказал "Ъ" миноритарий ПМ Владимир Дитяев, акционеры АО, преимущественно - физические лица, решили объединить усилия и выдвинуть собственного кандидата - бывшего гендиректора Виктора Кобелева.

По уставу ПМ право выдвигать кандидата в совет директоров имеют акционеры, владеющие более 2%. По информации господина Дитяева, за выдвижение экс-гендиректора подписались свыше 160 миноритарных акционеров, совокупно владеющих 2,289%. "Он пользуется авторитетом среди миноритарных акционеров и занимается проблемами ПМ достаточно давно", - пояснил выдвижение Владимир Дитяев. Также миноритарии предложили включить в повестку годового собрания акционеров доклад бывшего гендиректора управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (УК ПМК) Александра Иноземцева об итогах управления ПМ за последние три года (УК ПМК управляла "Пермскими моторами" с февраля 2004 года по февраль 2007 года. - "Ъ").

ОАО "Пермские моторы" занимается обслуживанием кредиторской задолженности прошлых лет, оказывает услуги охраны, управляет заводской недвижимостью. По данным АО за III квартал 2006 года, выручка составила 84,9 млн. рублей, чистая прибыль - 23,05 млн. рублей. До февраля 2006 года управлялось ЗАО "УК ПМК". Основные акционеры: ОАО "Пермский моторный завод" - 37,3%, Росимущество - 14,25%, ЗАО "ДКК" (номинальное держание) - 10,8%, ФГУП "ГКНПЦ имени М.В. Хруничева" - 5,2%, ОАО "Газпром" - 2,88%. Остальные доли (около 26%) расплывлены среди 37 тыс. физических и юридических лиц.

Господин Кобелев возглавлял "Пермские моторы" до осени 2001 года, однако был вынужден уйти в отставку из-за разногласий с тогдашним собственником ПМ - ХК "Интеррос". Он избирался депутатом областного ЗС и до 2006 года в текущую деятельность ПМ не вмешивался. Затем Виктор Кобелев стал одним

из критиков действий топ-менеджмента ПМ и управлявшего в то время "Моторами" ЗАО "УК ПМК". Так, недовольство депутата и поддержавших его миноритариев вызвал ряд сделок начала 2004 года, когда совет директоров ПМ принял решение передать ряд основных активов компании в уставный капитал ЗАО "Реформа-ПМ". В числе переданных оказались пакеты ряда вспомогательных и сервисных компаний ПМ, а также основной актив - 21,15%-ый пакет акций Пермского моторного завода (ПМЗ). Сейчас активы находятся в ЗАО "Салес", которое контролируют Внешторгбанк (ВТБ) и АФК "Система". Утверждая, что тогда имел место быть "вывод активов", миноритарии во главе с Виктором Кобелевым обращались в районную и областную прокуратуры, а также в Росимущество и Роспротом.

Теперь миноритарии ПМ выдвинули господина Кобелева кандидатом в члены совета директоров. Сам бывший гендиректор заявил "Ъ", что не в курсе своего выдвижения. "Если меня выберут, значит, у меня будет доступ к информации об АО, которая не была доступна миноритарным акционерам", - полагает депутат ЗС. В то же время Виктор Кобелев считает, что было бы правильнее включить в совет директоров представителя ветеранской организации ПМ: "Но если же избиратели хотят меня - что ж, вперед!".

Источник в топ-менеджменте ПМ заявил "Ъ", что проблем с включением в список господина Кобелева, скорее всего, не будет: "Вопрос в другом - пройдет ли он по итогам голосования. Все зависит от явки". Виктор Кобелев согласен, что его могут включить в список, но поддержки акционеров, владеющих 2% голосов, по его мнению, окажется недостаточно. По сведениям источника "Ъ" в топ-менеджменте ПМ, Пермский моторный завод, контролируемый ВТБ и "Системой", не окажет оппозиционеру поддержки.

Однако Владимир Дитяев уверен, что шансы у Виктора Кобелева есть. "Сейчас все зависит от того, как он будет заниматься проблемами 37 тыс. миноритарных акционеров", - считает господин Дитяев. В первую очередь, по мнению Владимира Дитяева, "миноритарии сейчас хотят добиться того, чтобы при создании холдинга (сейчас акционеры пермских моторных компаний обсуждают возможность создания центра двигателестроения. - "Ъ") их акции ПМ были выкуплены по справедливой цене или же были обменены на акции вновь создаваемого холдинга, в проекте которого не учтены интересы ни ПМ, ни его акционеров".

Другие миноритарии ПМ оптимизма подписантов не разделяют. Владелец акций ПМ, глава ФГ "ПМ-Инвест" Олег Стародубцев считает, что вхождение господина Кобелева в совет директоров ничего не изменит: "Общество действует согласно уставу. Будет особое мнение у Кобелева на совете директоров - ну запишут его в протокол. Но решать-то судьбу предприятия будет все равно большинство в совете".

Вячеслав СУХАНОВ

источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
13.02.07

"ГАЗПРОМ" ОСТАЛСЯ БЕЗ КРЫЛЬЕВ

Суд отложил введение внешнего управления на саратовском авиазаводе.

Временный управляющий ЗАО "Саратовский авиационный завод" (САЗ) Феликс Шепскис считает необоснованной отсрочку введения на авиапредприятии процедуры внешнего управления. Его поддерживает основной кредитор предприятия - "Газпром", который не получил от завода заранее оплаченный самолет Як-42Д. Гендиректор саратовского авиазавода Александр Ермишин заявляет, что введение внешнего управления приведет к полной распродаже активов и развалу САЗ.

Временный управляющий ЗАО "Саратовский авиационный завод" Феликс Шепскис заявил о необоснованности решения арбитражного суда от 30 января, отказавшего "Газпрому" - основному кредитору предприятия - во введении внешнего управления на заводе. Господин Шепскис предположил, что в действиях гендиректора САЗ Александра Ермишина есть признаки сознательного нанесения ущерба экономике предприятия, и отсрочка перехода на новый этап процедуры создает риск вывода ликвидных активов.

В 2004 году дочка "Газпрома" - ООО "Газкомплектимпекс" - заказала на САЗе пять самолетов Як-42, выплатив в качестве аванса 335 млн. рублей. В предусмотренный договором срок полностью оплаченный самолет собран не был, а руководство завода объяснило "недострой" отсутствием необходимых для этого средств. Дочка "Газпрома" обратилась с иском о банкротстве в арбитражный суд и в июле 2006 года на заводе была введена процедура наблюдения.

Сумма всех активов ЗАО "САЗ" на этот момент составляла 1,028 млрд рублей. При этом стоимость основных средств оценивалась в 160,175 млн. рублей (около 16% балансовой стоимости всех активов). По оценке экспертов, она в 7-15 раз ниже рыночной стоимости.

"На балансе САЗа находится 281 объект недвижимости и 14 земельных участков, и продажа любого из них не требует согласования с временным управляющим, поскольку при продаже имущества должник ограничен лишь 5%-ым барьером от общей стоимости активов", - заявил господин Шепскис. По его данным, с августа 2005-го по июль 2006 года САЗ продал 15 объектов недвижимости. В их числе имущественный комплекс в совхозе "Комбайн" в Волжском районе города - за 1,5 млн. рублей (цена однокомнатной квартиры в центре Саратова) были проданы 4 га земли в микрорайоне, где строятся элитные коттеджи. Финансовый анализ деятельности завода, проведенный временным управляющим, показал, что "многие сделки САЗа официально проходили через так называемые зависимые от завода предприятия, где оставалась большая часть прибыли".

Особого внимания, по мнению господина Шепскиса, требует изучение деятельности дочернего ЗАО

"АвиаТрейдинг" (Москва), где САЗ имеет 51% в уставном капитале.

"Предварительный анализ текущих денежных потоков, проходящих с участием этой фирмы, позволяет сделать вывод о вероятном искусственном выводе значительной части доходов от деятельности завода по техническому обслуживанию самолетов в интересах третьих лиц", - полагает господин Шепскис. В деятельности гендиректора САЗ Александра Ермишина временный управляющий "предварительно" усматривает "признаки сознательного нанесения ущерба экономике предприятия", о чем уведомил прокуратуру Саратовской области и попросил надзорный орган провести проверку деятельности руководителя САЗ. Проверка еще не завершена.

30 января, по истечении установленного законом семимесячного срока действия процедуры наблюдения и неурегулирования конфликта между САЗ и кредиторами, саратовский арбитраж принял решение на 40 дней - до 6 марта - продлить процедуру наблюдения на заводе. Поводом для этого послужило заявление гендиректора авиазавода о болезни его адвоката, что не дает ему возможности участвовать в процессе.

При этом арбитраж отклонил предложение замначальника отдела правового управления ООО "Газкомплектимпекс" Петра Фина о введении на заводе процедуры внешнего управления, поддержанное другими кредиторами и временным управляющим. Суд не принял во внимание аргументы господина Фина о том, что САЗ способен погасить долги в рамках внешнего управления без распродажи имущества, занимаясь своей непосредственной деятельностью. По мнению господина Шепскиса, "за 40 дней может быть уведено все ликвидное имущество предприятия, а кредиторы просто останутся у разбитого корыта".

Генеральный директор ЗАО "САЗ" Александр Ермишин полагает, что никакого нарушения законодательства в решении арбитража не было. Господин Ермишин пояснил, что ближайшую неделю он намерен посвятить "поиску мирных внесудебных выходов из этого конфликта". И только в случае, если это сделать не удастся, судебные разбирательства продолжатся. При этом господин Ермишин усомнился в способности арбитражного управляющего, которому "чуждо самолетостроение", вывести САЗ из кризиса.

"Я не помню ни одного предприятия, которое нормально вышло из процедуры банкротства, - заявил господин Ермишин - Результат такой процедуры, как правило, один: распродажа всего имущества".

Татьяна НИКИТИНА

источник: газета "Коммерсантъ-Волгоград"
02.02.07

ИЗ КРЕДИТОРОВ – В АКЦИОНЕРЫ

Внешэкономбанк заявил о намерении приобрести не менее 10% акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), проектирующего региональный самолет Sukhoi Superjet 100. Правда, осуществить эту сделку ВЭБ готов только после того, как сам будет преобразован в Банк развития. Законопроект о Банке развития правительство России внесло в Государственную думу в январе.

Внешэкономбанк заключил с лондонским филиалом Deutsche Bank соглашение о предоставлении кредита на финансирование программы Sukhoi Superjet 100. Согласно этому договору британский банк ссудит ВЭБу 16,9 млн фунтов стерлингов (33,2 млн долл.) сроком на 13 лет. ВЭБ, в свою очередь, одолжит эти деньги ГСС на закупку оборудования французской фирмы Thales, участвующей в создании самолета Superjet 100. Кредит примечателен тем, что гарантом обязательств ВЭБа по нему выступает британское государственное агентство ECGD (Export Credits Guarantee Department). Как заявил на церемонии подписания соглашения заместитель председателя Внешэкономбанка Сергей Лыков, это первый с 1998 года случай, когда ECGD участвует в сделке в России. Созданное в 1919 году, ECGD занимается страхованием экспортных кредитов британских банков. Свою деятельность в России оно свернуло после дефолта в августе 1998-го. Г-н Лыков подчеркнул, что рассматривает участие ECGD в проекте, а также длительный срок кредита как знак высокого доверия европейских банков и экспортных страховых агентств к ВЭБу.

Г-н Лыков также заявил, что Внешэкономбанк, возможно, станет не только кредитором, но и совладельцем проекта по созданию российского регионального самолета нового поколения. По его словам,

банк анализирует целесообразность приобретения пакета акций ГСС. "Сейчас речь идет о 10% акций, - сказал зампред ВЭБа. - В дальнейшем все будет зависеть от состояния проекта". Первый экземпляр Superjet 100 был в прошлом месяце поставлен на статические (наземные) испытания. Первый полет этого самолета ожидается осенью 2007 года. Его серийное производство по планам ГСС должно начаться в 2008 году.

Срок приобретения акций, по словам г-на Лыкова, будет зависеть от того, как быстро будет создан Банк развития. Законопроект, подготовленный правительством, предусматривает, что Банк развития будет создан путем присоединения к ВЭБу Российского банка развития и Роскжимбанка. Новая структура будет иметь статус госкорпорации и совместит функции агентства по экспортному страхованию и экспортно-импортного банка.

ЗАО "ГСС" было создано в 2000 году как 100-процентная "дочка" авиационной холдинговой компании "Сухой" и до сих пор не имеет других акционеров. Предварительное соглашение о продаже пакета 25% плюс одна акция ГСС достигнуто с итальянским концерном Finmeccanica. В июне 2006 года при подписании этого документа в Кремле присутствовали президент России Владимир Путин и председатель совета министров Италии Романо Проди. Однако сделка еще не закрыта. Вице-президент по вопросам экономики и финансов ГСС Максим Гришанин пообещал вчера, что она будет завершена в этом году.

Стоимость 10-процентного пакета акций ГСС г-н Гришанин оценил в "десятики миллионов долларов". Он также сказал, что компания планирует увеличить уставный капитал, и не исключил, что в результате этой операции у нее появятся новые акционеры.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета "Время новостей"
07.02.07*

ГЛАВКОМ ВВС СЧИТАЕТ ОПРАВДАНЫМ ОТКАЗ ПРИНЯТЬ НА ВООРУЖЕНИЕ АН-70

Отказ Минобороны РФ принять на вооружение российско-украинский самолет Ан-70 оказался оправдан и с технической, и с политической точек зрения, считает главком ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

"Мы отказались в свое время от Ан-70 потому, что он имел большие технические недоработки, которые не позволяли запустить его в серийное производство", - сообщил в понедельник главком ВВС, отвечая на вопрос корреспондента РИА Новости.

Кроме того, это решение было предусмотрительным, если иметь в виду отношения Украины с НАТО,

которые ставят под угрозу совместные российско-украинские программы, в том числе программу создания самолета Ан-70, добавил Михайлов.

По словам главкома, Россия способна самостоятельно решать проблему обновления самолетного парка военно-транспортной авиации.

"Перспективы по ВТА - очень благоприятные. Сейчас на замену легким транспортным самолетам Ан-24 и Ан-26 делается новый Ил-112. Чертежи уже направлены на завод, с двигателем определены, и самолет делается в металле", - сказал Михайлов.

Он также отметил хорошие перспективы по созданию совместно с Индией транспортного самолета Ил-214.

"Принято решение о переводе в Россию производства самолета Ил-86 на Ульяновский авиазавод", - сказал Михайлов. При этом главком подчеркнул, что это позволит снизить затраты на производство в несколько раз.

"Когда самолет делали в Ташкенте, более 90% материалов и комплектующих везли из России, что поднимало цену на Ил-86. Теперь он будет стоить

дешевле, причем будет модернизирован", - добавил главком. В понедельник главком ВВС представил личному составу Управления 61-й воздушной армии Верховного главнокомандования нового командующего военно-транспортной авиацией генерал-майора Виктора Качалкина.

источник: РИА "Новости"
26.02.07

ГОНЩИК ВООРУЖЕНИЙ

В России создано гражданское агентство по закупке военной техники.

Президент России подписал указ о создании Федерального агентства по поставкам вооружений, военной и специальной техники и материальных средств при правительстве России.

Новая структура начнет работу с 1 января 2008 года и будет укомплектована исключительно гражданскими специалистами. Идея создания такого органа обсуждалась больше двух лет, вопрос оказался настолько важным, что президент упомянул о нем даже в ежегодном обращении к Федеральному Собранию в 2006 году.

Столь пристальное внимание объясняется громадными суммами, обращающимися в сфере государственного оборонного заказа. Более того, как сказал президент, запланированы "значительные материальные ресурсы для осуществления программ развития вооруженных сил".

Ожидается, что с помощью агентства по закупкам можно будет наконец вести единую ценовую политику при формировании и реализации контрактов по государственному оборонному заказу.

Другими словами, избежать "ножниц", когда одна и та же военная техника и вооружение одних и тех же производителей различными силовыми структурами государства закупается по совершенно разным ценам. Это автоматически создает питательную почву для коррупции. Новое агентство займется размещением заказов для всех силовиков, заключением контрактов с исполнителями в оборонно-промышленном комплексе, финансированием этих контрактов и контролем за их исполнением.

Чтобы избежать ведомственной коррупции, агентство по закупкам военной техники будет полностью гражданским. Через руки его сотрудников будут

проходить ежегодно сотни миллиардов рублей.

Раньше этими деньгами распоряжались военные из многочисленных заказывающих управлений в структуре главкоматов и самого военного ведомства. С момента создания новой структуры силовика-заказчики будут только определять, что надо заказать и в каких объемах. Государство в идеале теперь сможет более четко контролировать закупки для всех силовых структур. Возможно, будет устранена и вопиющая диспропорция, когда средства, выделяемые на закупку вооружений, с одной стороны, и доход от торговли оружием с зарубежными странами - с другой, примерно равны, а "в железе" объемы отличаются в разы.

Любопытно, что функции надзора и контроля по-прежнему будет выполнять и Федеральная служба по гособоронзаказу. Более того, с 1 апреля 2007 года к контролю за закупками вооружений подключится еще и Федеральная антимонопольная служба. Ожидается, что этот тройной контроль будет способствовать сокращению расходов государства на закупку вооружений. "Резерв здесь огромный", - прозрачно намекают знающие люди.

Новая структура вполне может быть скалькирована с единой системы поставок тылу, которая уже существует для всех силовых ведомств страны.

Вице-премьер, министр обороны Сергей Иванов объявил, что агентство будет формироваться "за счет численности каждой из силовых структур", то есть за счет упомянутых выше заказывающих управлений, офицерам которых придется снять погоны или искать другое "военное" место.

Всего в агентстве будет работать примерно 1100 гражданских служащих. Кандидатуру главы новой структуры назовет правительство.

Николай ПОРОСКОВ

06.02.07

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

ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХЗАВОД ВЫВЕЛИ НА СТЫКОВКУ

Крупнейшее воронежское оборонное предприятие – ФГУП "Воронежский механический завод" (ВМЗ) – исключено из состава стратегически важных предприятий (СВП) России. Соответствующий указ подписал президент Владимир Путин.

Выход из СВП позволит мехзаводу стать филиалом государственного космического научно-производственного центра (ГКНПЦ) имени Михаила Хруничева (Москва), а одновременно решить проблемы с задолженностью: все его финансовые обязательства автоматически перейдут к ГКНПЦ.

Указ "О внесении изменений в перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ" президент РФ Владимир Путин подписал в минувший понедельник. Помимо ВМЗ статуса СВП лишились омское производственное объединение "Полет" и конструкторское бюро химического машиностроения имени А.М. Исаева (Королев, Московская область).

Решение президента не стало неожиданностью для руководства мехзавода. "Мы ждали президентского указа уже давно. Прежде чем ВМЗ войдет в виде филиала в состав ГКНПЦ имени Хруничева, с нас должны были снять статус стратегического предприятия, потому что ГКНПЦ его уже имеет", - сообщил представитель ВМЗ Александр Ильин. Как пояснил начальник пресс-службы ГКНПЦ Александр Бобренев, ВМЗ был исключен из СВП как предприятие, которое станет филиалом ГКНПЦ.

ВМЗ - крупнейшее оборонное предприятие Воронежской области. Основной вид деятельности - производство жидкостных реактивных двигателей, турбокомпрессоров и агрегатов для автотранспорта, оборудования для нефтегазодобычи. Численность персонала - около 1 тыс. человек.

ГКНПЦ имени Хруничева образован распоряжением президента РФ в 1993 году на базе машиностроительного завода им. Михаила Хруничева и конструкторского бюро "Салют". Одно из дочерних предприятий ГКНПЦ предлагает услуги российского ракетносителя "Протон" ("Протон-М") и американского Atlas. Кроме ракет тяжелого класса, выпускает легкие ракетносители "Рокот", способные выводить на орбиту полезную нагрузку до 2,5 т.

О намерениях Федерального космического агентства (ФКА) включить ВМЗ в структуру ГКНПЦ объявил в июле минувшего года воронежский вице-губернатор Вячеслав Клейменов, курирующий промышленность, транспорт и связь. Как сообщил тогда господин Клейменов, в областную администрацию поступило письмо от руководителя ФКА Анатолия Перминова с информацией о том, что ВМЗ решено сделать филиалом центра.

До механического завода в аналогичные ГКНПЦ оборонные холдинги уже вошел ряд предприятий и

организаций региона. К примеру, в Воронеже на базе НИИ связи в октябре 2005 года было создано ОАО "Концерн "Созвездие", 100% минус одна акция которого принадлежат государству. В его состав входят более 15 предприятий, среди которых, в частности, воронежские НИИ "Вега" и КБ "Полюс". По замыслу ФКА, к 2015 году в России должно остаться около пяти консолидированных предприятий, работающих в военно-космической сфере.

Помимо имущественного комплекса ГКНПЦ имени Хруничева получит и долги ВМЗ перед кредиторами. По данным Федеральной налоговой службы, задолженность предприятия по налогам и сборам составляет в настоящее время около 1,5 млрд. рублей. Впрочем, как отметил руководитель областного управления промышленности Николай Щипелев, уже принято решение о реструктуризации долгов за 15 лет. Господин Щипелев добавил, что ВМЗ не угрожает банкротство.

"Завод не потерял стратегический статус, при котором банкротство предприятия невозможно по законодательству. Аналогичный статус перейдет к ВМЗ как к филиалу центра имени Хруничева, который его уже имеет", - пояснил чиновник.

Как сообщил руководитель пресс-службы ГКНПЦ Александр Бобренев, процесс присоединения ВМЗ к центру имени Хруничева уже находится в завершающей стадии. "Вполне возможно, что в ближайшее время руководство центра объявит о присоединении Воронежского мехзавода", - предположил господин Бобренев, добавив, что ВМЗ, равно как омский "Полет" и конструкторское бюро химического машиностроения имени А.М. Исаева, в результате потеряет юридическую самостоятельность.

В ГКНПЦ и ФКА вчера отказались от комментариев относительно планов центра имени Хруничева по поводу использования мощностей ВМЗ, сославшись на "ряд конфиденциальных факторов, препятствующих распространению информации". Правда, как вчера заявил журналистам гендиректор мехзавода Александр Бондарь, в нынешнем году предприятие получит гособоронзаказ в размере 2,5 млрд рублей. Став филиалом ГКНПЦ, ВМЗ будет выпускать тяжелые ракетные двигатели, в частности маршевые двигатели для ракетносителей нового поколения "Ангара". А долговые обязательства ВМЗ перейдут к центру имени Хруничева. По данным "Ъ", необходимые документы по присоединению ВМЗ к ГКНПЦ уже подписаны в Роскосмосе, Минпромэнерго, правительстве России и лежат у президента.

Всеволод ИНЮТИН

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
08.02.07*

ВОЗРОЖДЕНИЕ АВИАПРОМА МОЖЕТ СТАТЬ НАЦИОНАЛЬНЫМ ПРОЕКТОМ

Возрождение отечественной авиационной промышленности может стать национальным проектом, считает депутат Государственной думы (ГД), председатель экспертного совета по вопросам авиационно-космического комплекса ГД Александр Белоусов.

Такое мнение он высказал на конференции "Авиационный комплекс России: современное состояние и перспективы развития".

Это позволит "с политической стороны повлиять на действия правительства и придать соответствующий импульс дальнейшему развитию отрасли", - уверен он.

"Мы в ГД хотим услышать от правительства и руководителей отрасли четкую и принципиальную схему реформирования и развития авиапрома. То есть надо ответить на конкретные вопросы: какой

модельный ряд воздушных судов принимается на обозримую перспективу в 15-20 лет и на каких производственных площадках будет размещено изготовление этих воздушных судов", - подчеркнул А. Белоусов.

По его мнению, необходима централизация управления отраслью. Должно существовать Федеральное агентство авиационной промышленности, полагает депутат. "В случае организации такой структуры как Федеральное агентство по авиационной промышленности, председатель правительства Михаил Фрадков не стал бы спрашивать министра промышленности и энергетики о том, кто отвечает за авиационную промышленность, как это случилось в прошлом году", - подчеркнул А. Белоусов.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
06.02.07*

ВЕЩЬ НЕДЕЛИ: САМОЛЕТ И ЧЕЛОВЕК

Нынешние отличные отношения между Россией и Индией, набирающей силу "страной XXI века", стали возможны во многом благодаря людям, сохранившим взаимные военно-технические связи в смутные 90-е. Этапным в этом отношении стал подписанный 10 лет назад контракт на разработку и поставку, с учетом лицензионного производства в Индии, 180 тяжелых истребителей Су-30МКИ на сумму свыше \$4 млрд.

Главком индийских ВВС маршал Тьяги заявил о том, что уже в этом году Индия подпишет контракт о покупке дополнительно 40 таких самолетов, кроме того, в этом же году возможен контракт на поставку еще 18 машин взамен проданных в Индию в конце 90-х истребителей упрощенной модификации Су-30К. Это добавит к \$4 млрд. еще, по крайней мере, \$2 млрд. и до 2015 г. загрузит иркутский авиазавод, который, по логике вещей, должен был закрыться в начале 90-х.

Но самое главное, что успешная реализация проекта Су-30МКИ вывела российские самолеты из традиционной ниши простого и дешевого оружия. На самолет были поставлены не только самые новые российские системы и вооружения, которых до сих пор нет у ВВС России, но и французское и израильское оборудование.

Благодаря этому в 2003 г. "сушку", а не американский F-18F выбрала Малайзия. С учетом алжирского заказа на 28 самолетов и возможных поставок в

Ливию, где нашей модели также придется соперничать с очень сильным французским конкурентом в лице истребителя "Рафаль", общее количество изготовленных машин может достичь почти 300 — количества, сравнимого с крупнейшими западными военными авиационными программами.

В середине 90-х возможности создания такого самолета были не очевидны. Генконструктору "Сухого" Михаилу Симонову, по рассказам очевидцев, пришлось пустить в ход все свое умение пить не закусывая, дабы заинтересовать индийских военных еще не существовавшей тогда машиной. \$300 млн., сумму неподъемную для авиапромышленности даже сейчас, Иркутскому авиазаводу пришлось брать в долг для оплаты работ ОКБ "Сухого". Зато в результате именно совладелец завода во главе с Алексеем Федоровым стали тем ядром, вокруг которого теперь создается Объединенная авиастроительная корпорация, а с Индией идут переговоры о совместной разработке истребителя уже пятого поколения.

Один из авиационных журналистов, оглядывая после осмотра сборочного цеха в Иркутске ржавевшую на заводском аэродроме облупленную "сушку" с красными звездами на крыльях, с завистью сказал: "На каком же хламе приходится летать нашим летчикам, и какие самолеты при этом мы делаем индийцам!" Увы, индийские военные оказались и более требовательными, и более состоятельными заказчиками для российского авиапрома, чем родные ВВС.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

*источник: газета "Ведомости"
09.02.07*

В БАНГАЛОРЕ ГОВОРЯТ НА РУССКОМ

В Бангалоре (Индия) проходит 6-я Международная авиационная выставка Aero India-2007. Авиационную технику, оружие, оборудование и радиоэлектронные системы, разработанные в России, на 1.300 кв. м выставочной площади представляют 44 отечественных предприятия "оборонки". Акцент в нашей экспозиции сделан прежде всего на образцах, которые реально могут быть востребованы на этом рынке. Российскую делегацию на выставке возглавляет заместитель директора ФС ВТС Вячеслав Дзиркалн.

По многочисленным оценкам экспертов, "звездой" авиасалона стал многоцелевой истребитель МиГ-35, разработанный Российской самолетостроительной корпорацией (РСК) "МиГ". Именно эта машина примет участие в тендере на закупку индийскими ВВС 126 истребителей на сумму более 9 млрд. долларов.

Главным отличием МиГ-35 от других самолетов этого класса является уникальная комбинация летных характеристик новой модели, которые обеспечивают двигатели разработки ОАО "Климов". Специально для Индии на самолете предусмотрена возможность установки новейшей форсированной модификации РД-33МК "Морская Оса". С 2007 года она будет серийно производиться на заводе индийской корпорации HAL. Ресурс двигателя увеличен вдвое, тяга возросла на 7 процентов. На новой силовой установке внедрена цифровая система управления типа FADEC, а также решен комплекс задач, позволяющих продолжить работы в направлении создания двигателя пятого поколения. В частности, он может быть оснащен соплом с отклоняемым вектором тяги, применение которого повышает боевую эффективность самолета на 12-15 процентов.

В качестве подтверждения этой перспективы может служить сверхманевренный истребитель МиГ-29М с отклоняемым вектором тяги, который РСК "МиГ" демонстрирует на земле и в воздухе. Фигуры высшего пилотажа, выполняемые этим истребителем, пока не по силам ни одному зарубежному самолету.

Здесь стоит отметить, что компания "Климов" активно развивает сотрудничество с индийской стороной в части поставок и сервисного обслуживания техники. Есть у специалистов интерес и к другим ее разработкам. Например, индийскую компанию HAL (Hindustan Aeronautics Limited) привлекла модификация вертолетного двигателя ВК-2500П, оснащенного противопопажной системой и способного работать в условиях жаркого климата и высокогорья. Этот интерес не случаен.

Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" показывает потенциальным заказчи-

кам экспортные образцы вертолетной техники, в частности, многоцелевой вертолет Ми-17, который примет участие в индийском вертолетном тендере. В ходе проведения салона запланирован очередной раунд переговоров по участию российских компаний в создании индийского 10-тонного вертолета. Специалисты заявляют о хороших перспективах в развитии индийско-российского сотрудничества в вертолетостроении.

Не меньший интерес специалистов и посетителей вызвали и другие российские участники выставки. В экспозиции АХК "Сухой" представлены модели самолета Superjet 100 и двигателя SaM146, макет фрагмента пассажирского салона. Демонстрируется также модель многофункционального самолета Су-80ГП, которым уже заинтересовались в ряде стран Азии, включая Китай и Индонезию.

Эти новые проекты могут стать хорошим продолжением реализуемого в Индии фирмой "Сухой" контракта на лицензионное производство многофункциональных истребителей Су-30МКИ стоимостью более 3 млрд. долларов.

России есть что продемонстрировать, предложить и в других отраслях авиастроения. Производственное объединение "Уральский оптико-механический завод" (УОМЗ) представило на авиасалоне гиросtabilизированные оптико-электронные системы военного и гражданского назначения.

В частности, на стенде фирмы демонстрируется действующий образец гиросtabilизированной оптико-электронной системы ГОЭС-520, которая позволяет решать боевые задачи в любое время дня и ночи при любых погодных условиях.

Не меньший интерес у посетителей вызвала новейшая малогабаритная гражданская система оптического наблюдения - СОН-720. Система, устанавливаемая на вертолеты и легкие самолеты, предназначена для обнаружения и распознавания объектов в широком диапазоне углов обзора. Она позволяет в чрезвычайных ситуациях осуществлять круглосуточный поиск и спасение людей, проводить охрану государственных границ, полицейское патрулирование и мероприятия по борьбе с терроризмом, наблюдение и мониторинг газопроводов, электросетей, водоемов, лесных массивов, картографирование и выполнение других задач.

Помимо этого, специалисты УОМЗ презентуют ряд новых сервисных возможностей предприятия в части ремонта и обслуживания оптико-локационных станций для самолетов МиГ-29 и Су-30 всех модификаций.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
08.02.07*

ИДЕМ НА РЕКОРД. РОССИЯ ВНОВЬ ОБОГНАЛА СЕБЯ В ДЕЛЕ ТОРГОВЛИ ОРУЖИЕМ

У России осталось не так много преимуществ, которыми она может по праву гордиться. Наша страна богата сырьевыми ресурсами, аккуратно поставляет миру выдающихся ученых и спортсменов, а также людей творческих профессий. Что ж, это уже немало. Особенно если не забывать приплюсовывать к этому списку бизнес на вооружении.

"Зато мы делаем ракеты" - эта цитата из песни полузабытого "советского" барда Юрия Визбора до сих пор не утратила актуальности. Россия, как и прежде, эти самые ракеты не только делает, но и активно продает. По словам директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству /ФСВТС/ Михаила Дмитриева, по итогам 2006 года объем торговли оружием достиг рекордного показателя за весь период существования национальной системы военно-технического сотрудничества. В 2006 году Россия продала оружия на 6,5 млрд. долларов. Для сравнения, в 2001 г было продано оружия на 3,7 млрд. долларов. В 2003 году объем торговли достиг уже 5,6 млрд. долларов, 2005-м - 6,1 млрд. долларов.

Что называется, рост налицо. В 2006 году экспортные поставки осуществлялись в 64 страны мира, в то время как в 2004 - в 57 стран. Больше всего было продано авиационной техники - на нее пришлось почти половина всей выручки.

Доля продукции для Военно-Морских сил существенно выросла по сравнению с предыдущими годами. Продажи военно-морской техники обеспечили более четверти поступлений, но в этом секторе зафиксировано снижение. Практически неизменной в 2006 году осталась доля сухопутной техники - 11 проц, но заметно увеличилась доля ПВО, достигнув 9 проц. "По прогнозам экспертов ФСВТС России, суммарный объем экспорта российских вооружений в ближайшей перспективе может превысить 7 млрд. долларов", - отметил М.Дмитриев.

Впрочем, в США считают, что мы эту планку уже преодолели. В ноябре 2006 года Исследовательская служба конгресса США в докладе "Поставки обычных вооружений развивающимся странам с 1998 по 2005 год" сообщила, что в 2005 году Россия экспортировала оружия и военной техники на 7,1 млрд. долларов и опередила США и Францию. Москва впервые со времен окончания холодной войны обошла Вашингтон в продажах оружия на развивающемся рынке, подчеркивают американские эксперты.

Правда, по абсолютному объему продаж США по-прежнему пребывают в лидерах. Только в 2005 году они заключили контрактов на общую сумму в 12,8 миллиарда долларов. Дело в том, что США могут торговать вооружениями со всем миром. Россия же может продавать оружие только развивающимся странам, потому что все остальные - члены НАТО и закрыты для нашего экспорта.

Российские специалисты опровергли эти данные. "Я не знаю, какой методикой подсчетов пользуются США, - заявил заместитель председателя ФСВТС России Александр Денисов. - Потому что есть и другие источники, которые дают несколько другую картину. Я не знаю, почему США хотят отдать первое место России, но, по всем авторитетным источникам, США уверенно лидируют, серьезно опережая и Россию, и Францию, и других экспортеров оружия", - добавил он. По его мнению, подобные заявления звучат, прежде всего, потому, что на ряде рынков Россия действительно подвинула США.

"Я догадываюсь, что США не очень довольны тем, что Россия проникает на те рынки, где лидирующую роль занимают как раз США. Этим проникновением, в частности, были вызваны санкции Госдепа против компании "Сухой" или "Рособоронэкспорта", причем абсолютно необоснованные", - подчеркнул А.Денисов.

Тогда же ФСВТС выступила со своей оценкой объема экспорта российских вооружений в 2005 году. По данным ведомства, она составила 6,126 млрд. долларов. Сумма рекордная, но несколько ниже оценок американских экспертов. При этом 80 проц продаж пришлось всего на две страны - Индию и Китай.

Действительно, российский экспорт вооружений в развивающиеся страны переживает сейчас "второе рождение". Если раньше продажи оружия и в СССР, и в США определялись политическими мотивами, то теперь на первый план вышел бизнес. Столкнувшись в 1990-е годы с жесткой конкуренцией со стороны западных производителей оружия, Россия постепенно научилась принципам продаж, принятым на оружейном рынке.

В последние годы российские лидеры сделали несколько важных шагов по привлечению потенциальных клиентов. Прежде всего, речь идет о гибких схемах оплаты, а также готовности организовать производство российского оружия за границей по лицензии и поставлять составные части для производства вооружений в странах-покупателях.

Кроме того, Россия ведет целенаправленную политику по расширению рынков сбыта своих вооружений, например, возвращается на латиноамериканский рынок, отношения с которым прекратились было после окончания "холодной войны". Наглядный пример - беспрецедентная сделка по продаже Венесуэле 24 истребителей Су-30МК2 стоимостью свыше 1 млрд. долл. К власти в Латинской Америке один за другим приходят левые режимы, резко настроенные против США. Усиление антиамериканизма там - неплохая для нас тенденция. При благоприятном развитии ситуации латиноамериканские контрагенты вполне смогут заменить для нас потерянный восточноевропейский рынок. Ведь ранее в страны Варшавского договора шло немалое количество оружия Made in USSR.

Такая активность России не может не вызывать волнения в США - ведь дело идет в том числе о традиционных американских рынках сбыта оружия. К мерам "наглядной агитации" со стороны США относятся, в частности, упомянутые санкции против "Рособоронэкспорта" и "Сухого", причиной которых эксперты видят все те же контракты с Венесуэлой. А также обвинения в поставках Ирану запрещенного мировыми соглашениями оружия. Отношения Москвы и Тегерана в этой сфере действительно улучшаются. В декабре прошлого года Россия завершила поставки 29 комплексов "Тор-М1" Ирану на общую сумму 1,4 млрд. долларов.

Однако все намеки о продаже запрещенных вооружений в эту страну Россия считает надуманными. Международные законы не запрещают торговать с Ираном конвенционными типами вооружения, коими являются и комплексы "Тор М-1", подчеркивал в этой связи первый вице-премьер Сергей Иванов еще в бытность главой Минобороны.

Но, несмотря на все заверения в наличии исключительно экономических мотивов торговли, бизнес и политика здесь - вещи нераздельные. Экспорт военной техники - сфера чрезвычайно политизированная. Приобретается не только оружие, а еще определенные международные гарантии безопасности и экономического взаимодействия. Поэтому совершить подобную покупку - шаг, требующий определенных принципиальных решений на самом высоком уровне. К тому же это дорогой товар, который могут позволить себе только страны с бурно расцветающей экономикой или имеющие нефтедоллары. К первым как раз относятся Индия и Китай. Ко вторым - Иран, Алжир и Венесуэла, которые недавно заключили крупные контракты на поставку российских вооружений.

Как и во времена "холодной войны", у России сейчас есть "свои" покупатели, которые более лояльны к нашей стране. Другие импортеры предпочитают закупать оружие в США, и не готовы менять его на российское. Из этого правила есть одно исключение - Малайзия, которая принципиально закупает вооружения для разных родов войск в разных странах.

Конкуренция идет не просто на уровне соотношения цена-качество предлагаемых вооружений, она имеет геополитический характер. Так, США тоже ведут наступление на традиционный для России рынок Индии. Как известно, Индия готовит беспрецедентный тендер на 126 суперсовременных многоцелевых истребителей. Это почти 10 млрд. долларов. В ответ на это Конгресс США уже выдал экспортные лицензии, разрешающие экспорт в эту страну ряда современных вооружений, включая истребители F-18. Правда, готовность американской стороны идти на глубокую передачу технологий, особенно в авиации, вызывает пока большие сомнения. На такой передаче при заключении контрактов всегда настаивает индийская сторона, и Россия готова идти навстречу. А это означает, что разворачивается настоящее противостояние, ставка в котором - не просто отдельные поставки, пусть даже крупные. Ставка здесь - весь индийский рынок, и у каждой из сторон есть веские аргументы в свою пользу.

Борьба на мировом рынке оружия уже приобрела характер продолжения холодной войны. Только сейчас это не политическое противостояние двух держав с разными идеологиями, а экономическая конкуренция и борьба за международное влияние. Хотя политическая подоплека все же присутствует. "Я не хочу отрицать, что мы действительно будем стремиться к первому месту. Если когда-нибудь мы по этому параметру достигнем США и перегоним их, это будет очень хорошо," - заявил А.Денисов. А, значит, противостояние двух систем продолжается. Только в несколько другой ипостаси.

источник: ПРАЙМ-ТАСС
20.02.07



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

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

ЗАГАДКА-2009

Через два года в воздух должен подняться российско-индийский истребитель пятого поколения.

Действовать в любое время суток и в любую погоду. Применять весь спектр самого современного вооружения по воздушным и наземным целям. Иметь сверхманевренность для контактного боя. Летать на предельно малых высотах в режиме автоматического огибания местности и при этом быть совершенно незаметным для противника. Все это - требования к истребителю пятого поколения, который разрабатывается в конструкторском бюро "Сухого". В ходе недавнего визита Владимира Путина в Дели к разработке перспективного авиационного комплекса решила присоединиться и Индия. Истребитель поднимется в воздух уже в 2009 году, но до сих пор так и не ясно, как он будет выглядеть, что собственно Москва предложила Дели, и почему Индия с такой готовностью включилась в пока еще виртуальный проект.

СОВЕТСКИЕ НАРАБОТКИ

Работать над созданием истребителя пятого поколения в России начали еще в середине 80-х годов прошлого века. Впрочем, дальше эскизов дело не пошло. Виной тому стали экономические реформы в стране, практически полностью лишившие оборонку госзаказа и денег. Однако два главных конструкторских бюро страны, занимающихся истребителями - "Сухой" и "МиГ", - все-таки смогли представить прототипы подобных самолетов: С-37 (Су-47) "Беркут" и многофункциональный истребитель (МФИ) МиГ-1.44. Обе машины были созданы на базе еще советских наработок и подавались авторами как прототипы летающих лабораторий для отработки конструкторских решений и новых технологий. Тендер на создание истребителя пятого поколения выиграл "Сухой", однако с каким именно проектом он победил, так и осталось тайной.

"Работа над комплексом идет строго по графику, - отвечает на все вопросы по поводу нового авиаконтекста главком ВВС Владимир Михайлов. - Недавно мы познакомились с электронной версией ПАК ФА (перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации - Страна.Ru). Она удалась. В "Сухом" серьезно продвинулись в области формирования облика будущей машины. Очень большой прогресс достигнут в плане аэродинамики: все оружие находится внутри фюзеляжа. Авионика позволяет эффективно обнаруживать и распознавать цели".

Еще в ходе авиасалона "МАКС-2005" выяснилось, что двигатель 117С для будущего истребителя уже тогда "налетал" более 30 часов. "Двигатель полностью отвечает требованиям, предъявляемым ВВС к авиационным энергетическим установкам нового поколения", - сухо сообщил тогда глава НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. Вот, собственно, и вся официальная информация. Остальная строится лишь на догадках.

ЗАКРЫТАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Так, судя по тандему "Сухой"- "Сатурн", нетрудно предположить, в какую именно сторону пойдет разработка самолета. Как говорят эксперты, планер новой машины, разрабатываемый КБ "Сухого", скорей всего, будет сделан из суперсовременных композитных материалов. Их отработка как раз и прошла на С-37. У "Беркута" крылья обратной стреловидности, то есть в отличие от обычных истребителей они повернуты не назад, а вперед. В КБ "Сухого" подобную причуду объяснили весьма лаконично: с подобным крылом самолет имеет большую подъемную силу. Кроме того, чтобы обеспечить прочность крыла (по аэродинамике оно попросту должно сворачиваться в трубочку от нагрузки), нужны новые сверхпрочные материалы. В фирме не рассказывают о том, что они собой представляют, но намекают, что вещество, из которого сделан фюзеляж "Беркута", очень похоже на пластик, только в отличие от его бытовых собратьев, он сверхпрочный и сверхлегкий.

Вес фюзеляжа - одна из немаловажных деталей будущего самолета. При снижении массы, как говорят конструкторы, появляется возможность разместить на машине гораздо большее количество приборов и вооружения. Глава компании "Технокомплекс", занимающейся бортовым радиоэлектронным оборудованием, Гиви Джанджгава, рассказал Стране.Ru, что для машины пятого поколения уже практически готова новая кабина пилотов. Ее, к слову, неоднократно и вполне открыто демонстрировали на всех последних авиавыставках.

В отличие от своих предшественниц в ней нет аналоговых (стрелочных) приборов, вместо них - несколько жидкокристаллических дисплеев. На них и отражается вся полетная и боевая информация. Причем, как подчеркивает Джанджгава, пилот может включить режим "картинка в картинке" и получить в случае необходимости еще больше информации. Дополнительно, рассказывает конструктор, полетная и боевая информация может также отображаться на защитном стекле шлема пилота. Это, в свою очередь, разгружает человека от необходимости смотреть на мониторы перед собой, тем самым отвлекаясь от контроля пространства вокруг машины.

Не так давно появилась информация и о возможном вооружении будущего истребителя. Главное его "ноу-хау" состоит в том, что ракеты будут иметь в сечении квадратную форму. Говорят, что благодаря этому их будет легче разместить внутри фюзеляжа машины, тем самым сделав истребитель менее заметным для радиолокационных станций противника.

СОВМЕСТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

Несмотря на промежуточные успехи в проектировании машины будущего и положительные оценки хода работ со стороны командования ВВС и руководства Минобороны, процесс создания истребителя идет слишком медленно. Конструкторы не скрывают,

что виной всему деньги. Затраты на разработку машины превышают несколько десятков миллиардов рублей. У военных такой суммы нет. И поэтому было принято решение привлечь к разработке машины давнего стратегического партнера России в сфере военно-технического сотрудничества - Индию.

Дели традиционно закупает наши истребители различных поколений. Недавно купил новейшие и самые совершенные в линейке КБ "Сухого" - Су-30 МКИ с изменяемым вектором тяги. Производство этих самолетов налажено и в Индии. Теперь Москва и Дели обсуждают возможности не только дальнейшего их совершенствования, но начало работы над пятым поколением.

Как сообщил вице-премьер - министр обороны Сергей Иванов, каких-либо препятствий для начала этого процесса нет. Между сторонами действует двухстороннее соглашение о соблюдении прав на интеллектуальную собственность, есть договоренности о том, как распоряжаться конечной продукцией. Так что после решения президентов двух стран работа должна начаться. С индийской стороны в разработке ПАК

ФА будет участвовать корпорация HAL - крупнейшая индийская компания в сфере авиастроения. Кроме того, стороны договорились, что будут совместно работать над авиационным вооружением. В частности, АХК "Сухой" окажет Индии помощь в проведении летных испытаний крылатой ракеты "БраМос" воздушного базирования.

В российских ВВС очень довольны тем, что к разработке столь сложного и дорогостоящего проекта подключилась Индия. Даже такая богатая страна, как США, вынуждена была привлекать к работам над своим истребителем пятого поколения союзников и партнеров по НАТО. Сегодня F-22 "Raptor" уже поступает в войска. Поэтому и Россия вынуждена идти тем же путем. В любом случае, конечным результатом будут новые машины для наших ВВС.

*источник: сайт "Страна.Ру"
02.02.07*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ": КУРС НА ИНДИЮ!

С 7 по 11 февраля 2007 года Пермский моторостроительный комплекс примет участие в 6-й Международной авиакосмической выставке Aero India 2007, которая пройдет на военной базе Yelahanka Air Force Base в г. Бангалор (Индия).

Авиакосмический салон Aero India проводится в 11-й раз. В этом году свою продукцию на выставке представят более 40 предприятий российской авиационной промышленности, крупнейшие из которых ФГУП "РСК "МиГ", ОАО "НПО "Иркут", ОАО "ТАНТК им. Г.М. Бериева" и ОАО "Роствертол". Всего в выставке ожидается участие примерно 500 фирм из 52 стран мира. Ведущие авиационные компании из США, России, Швеции, Франции, Италии и других стран продемонстрируют гостям и участникам выставки новейшие самолеты, передовые образцы авиационного оборудования, бортовой аппаратуры, средств технической поддержки и ремонта, а также навигационные системы и системы обеспечения безопасности.

"Пермские моторы" совместно с "Рособоронэкспорт" представят в Бангалоре свои последние достижения, в том числе авиационный двигатель ПС-90А-76, предназначенный для замены устаревших двигателей Д-30КП-2 на самолетах Ил-76, а также для оснащения новых транспортных самолетов Ил-76ТД-90ВД, Ил-76МД-90, Ил-76МФ.

Проект модернизации самолетов Ил-76 актуален не только для российской, но и для индийской транспортной авиации, обладающей обширным парком этих самолетов. С момента очередного ужесточения в 2006 году требований ИКАО по экологии данный проект приобрел особое значение: благодаря двигателю ПС-90А-76, который соответствует всем существующим и перспективным международным эколо-

гическим стандартам, модернизированный Ил-76 может летать без ограничений по всему миру. Авиакомпания "Волга-Днепр" уже активно эксплуатирует грузовой вариант самолета - Ил-76ТД-90ВД, при этом намереваясь пополнить свой парк второй аналогичной машиной в мае 2007 года.

Пермские моторостроители также планируют ознакомить гостей и участников выставки с авиационным турбореактивным двухконтурным двигателем ПС-12 с тягой 12 тс. Он предназначается для ближне-среднемагистрального самолета нового поколения МС-21, работы над созданием которого активно ведутся ОКБ им. Яковлева.

По словам генерального конструктора ОАО "Авиадвигатель" Александра Иноземцева, есть и другие возможности применения нового двигателя, одной из которых является установка на российско-индийский многоцелевой транспортный самолет МТА. ПС-12 станет базовым двигателем для создания целого семейства авиационных двигателей в классе тяг от 7 до 18 тс и высокоэффективных промышленных газотурбинных двигателей в классах мощности от 6 до 16 МВт.

На выставке будет также представлена продукция одного из ведущих предприятий Пермского моторостроительного комплекса ОАО "Редуктор-ПМ", которое производит главные редукторы для наиболее популярных в мире вертолетов Ми-8 и Ми-26. Авиакомпания Индии уже много лет являются надежными партнерами пермских моторостроителей.

*источник: компания "Пермский
моторостроительный комплекс"
07.02.07*

РОССИЙСКИЙ СУПЕРСАМОЛЕТ АЖИОТАЖА НЕ ВЫЗВАЛ

На днях из Комсомольска-на-Амуре в подмосковный Жуковский была доставлена экспериментальная модель самолета Sukhoi SuperJet-100, предназначенная для наземных испытаний, – первая ласточка из семейства российских региональных самолетов RRJ (Russian Regional Jet). Здесь в Центральном научно-исследовательском аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ) осуществляют его окончательную сборку, после чего самолету предстоит пройти проверку на прочность – фюзеляжа, крыла, системы управления, узлов крепления пилона к крылу и других элементов конструкции. Запуск самолетов в серийное производство намечен на 2008 год.

Напомним, этот проект, осуществляемый ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" совместно с авиакомплексом "Ильюшин", корпорацией Boeing и рядом других западных компаний, стартовал еще 6 лет назад и вызвал неоднозначную реакцию. Споры вокруг RRJ не утихают до сих пор. Сторонники говорят о возрождении российского авиапрома и конкурентоспособности нового самолета на мировом рынке. Противники указывают на технические недостатки и высокую стоимость разработки. Некоторые аналитики года два назад предрекали даже закрытие проекта, когда обсуждалась возможность поставки в Россию аналогичных машин производства бразильской компании Embraer. Тем не менее, RRJ выжил и в 2005 г. был признан приоритетным для государства, получив финансовую поддержку из госбюджета.

По данным РИА "Новости", объем мирового рынка самолетов семейства RRJ до 2023 г. оценивается примерно в 5,5 тыс. единиц, или около \$100 миллиардов. "Сухой", по самым скромным планам, собирается произвести не менее 700 таких машин. По прогнозам, 35% самолетов может быть продано в Северную Америку, 25% - в Европу, 10% - в Латинскую Америку и 7% - в Россию и Китай. Примечательно, что ранее предполагаемая доля российского рынка была гораздо ощутимее - порядка 30 процентов. Однако отечественные авиакомпании не торопятся выстраиваться в очередь за новыми воздушными судами, хотя положительно оценивают их перспективы. "Это, действительно, самолет современный, та самая модель, которая может обеспечить будущее российского авиастроения, причем не только на внутрироссийском рынке, но и на мировом. Но мы пока не являемся заказчиками RRJ, потому что прежде всего ориентируемся на дальнемагистральные полеты. Однако мы держим под контролем все новинки, в том числе и эту модель, и я не исключаю, что когда-либо она пополнит парк нашей авиакомпании", - говорит пресс-секретарь "Трансаэро" Сергей Быхал.

Среди наиболее вероятных покупателей пока фигурируют только "Аэрофлот", акционеры которого весной прошлого года одобрили контракт на приобретение 30 самолетов, и "Сибирь", с которой подписано предконтрактное соглашение о поставке 50 машин. Однако представители самой "Сибири" твердого намерения обзавестись этими самолетами пока не выражают. Пресс-секретарь перевозчика Илья Новохатский в беседе с корреспондентом "Утра" подтвердил интерес компании к RRJ, но о достигнутом соглашении не упомянул. "Конечно, мы станем покупать эти самолеты, если они будут соответствовать нашим представлениям о безопасности, экономичности и комфорте, со стороны производителя будет предоставляться соответствующая техническая поддержка по обслуживанию машин и по цене они будут приемлемы", - сказал он. Между тем, по мнению некоторых экспертов, заявленная производителем цена несколько завышена: год назад она составляла чуть более \$27 млн., в то время как российские авиакомпании готовы покупать RRJ не дороже \$20 миллионов. Впрочем, другие специалисты, в свою очередь, называют эту цифру демпинговой и говорят о том, что западные аналоги стоят еще больше.

Всерьез заинтересоваться новинкой могут низкобюджетные перевозчики, которые начинают появляться в России. Первой отечественной авиакомпанией (правда, с иностранными акционерами), позиционирующей себя именно в данном сегменте, стала Sky Express, которая громко заявила о своем существовании в декабре прошлого года, а 29 января года нынешнего осуществила первый рейс по маршруту Москва-Сочи. В ближайшее время к нему должны добавиться рейсы из Москвы в Ростов-на-Дону, Мурманск, Екатеринбург и Тюмень. В целом в течение 2007 г. планируется открыть 11 направлений, в том числе Волгоград, Калининград, Пермь и Казань, а ближе к концу года - Уфа и Челябинск. За I полугодие 2007 г. компания планирует выполнить до 6 тыс. рейсов и перевезти на них до 600 тыс. пассажиров. Планы на 2008 г. еще более грандиозны: 30 тыс. рейсов и 3,5 млн пассажиров. Однако Sky Express уже сделала ставку на Boeing 737, и изменять ему в ближайшее время не намерена. "Мы формируем однотипный парк самолетов: это упрощает подготовку персонала - все пилоты изучают только одну модель самолета, а также позволяет унифицировать техобслуживание, иметь один сервисный центр и снижать таким образом затраты. Кроме того, мы покупаем самолеты со средним сроком службы 10-12 лет и не рассчитываем пока приобретать новые лайнеры, тем более, если это не "Боинги", - поясняет пресс-секретарь компании Виталий Коренюгин. Но те дискаунтеры, что придут годом позже, вполне могут стать клиентами "Сухого" - если, конечно, сумеют договориться о цене.

Екатерина ТРОФИМОВА

источник: сайт "Утро.Ру"
02.02.07

НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ – БИТВА КОНКУРЕНТОВ

Экспортеры вооружений страдают от НДС, долгов и бюрократизма.

В Абу-Даби (ОАЭ) с 19 по 24 февраля проходит восьмая Международная выставка вооружений IDEX 2007. Это крупнейший в мире оружейный форум - в нем участвуют 865 компаний из 51 государства. В российской экспозиции представлены 49 предприятий, выставлено в виде натуральных образцов, моделей и чертежей более 500 образцов техники, боеприпасов и приборов.

Возглавляет делегацию РФ директор Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) Михаил Дмитриев. По его словам, в 2006 году доходы от экспорта российских вооружений и военной техники достигли рекордного уровня - 6,5 млрд. долларов. В основном за счет капиталоемкой авиационной техники. «По прогнозам экспертов ФСВТС России, суммарный объем экспорта российских вооружений в ближайшей перспективе может превысить 7 миллиардов долларов», - заявил Михаил Дмитриев.

Арабский сегмент рынка сегодня составляет 12-15 процентов от общего показателя прибыли. По словам генерал-полковника Николая Димидюка, директора по особым поручениям ФГУП «Рособоронэкспорт», большой интерес проявляется к кораблям и вооружению Военно-морского флота, включая различные типы дизельных подлодок.

Вполне удовлетворяет российскую сторону и структура военного экспорта в арабский регион: 80% - новое вооружение и лишь 20% - модернизация устаревшего. Причем, считают в «Рособоронэкспорте», после проведения «апгрейда» военная техника послужит еще долго и по своим боевым качествам станет вполне сопоставимой с новыми образцами.

Среди представителей российских предприятий-участников царит приподнятое настроение. «- Ранее мы выживали за счет экспорта,- говорит президент ОАО «Курганмашзавод» Валерий Безродный. - Теперь пошел гособоронзаказ, его объем превышает общую сумму от продажи вооружений за рубеж. Это отрадно. Значит, мы выстояли. Благодаря тому, что только сюда, в Арабские Эмираты поставили 800 боевых машин пехоты, проводили их техническое обслуживание, модернизировали, мы получили возможность дать нашему государству современную боевую технику. Мы работали благодаря деньгам от экспорта. Ситуация уникальная для мировой практики производства вооружений».

Но не все столь оптимистичны. Генеральный конструктор Зеленодольского конструкторского бюро Виктор Кашкин говорит: «Экспорт выручает. За счет него мы ведем разработки, которые государство нам не поручало, но мы знали, что они будут востребованы. Только в конце прошлого года подписан контракт на поставку во Вьетнам двух фрегатов, оборудованных по последнему слову военной техники. Это чрезвычайно большой заказ. Готовы подобными кораблями оснащать отечественный ВМФ, - говорит

он. - Однако непонятно, почему государство не спешит создать благоприятные условия для тех, кто служит мотором для военно-промышленного сектора».

Весьма чувствительное препятствие - НДС (налог на добавленную стоимость). Это почти пятая часть финансовых вложений (18%). Заключаешь контракт - и тут же плати государству. По закону эти деньги вернут предприятию после всех выплат по контракту. «Но корабль строится три-четыре года, а то и более, - подхватывает разговор высокопоставленный представитель «Рособоронэкспорта». - С одной стороны, инфляция на уровне 10% в год, с другой - отложенные платежи на год и более. Следовательно, из оборота предприятия выводятся существенные средства. В конечном итоге теряется значительная их часть, причем безвозвратно».

Еще одна удавка - погашение долгов предприятий, образовавшихся в первой половине 1990-х годов. Пени по ним сняли, но собственно долги остались к обязательной компенсации. Заморозить бы их до лучших времен, в один голос твердят руководители успешных оборонных предприятий. Иначе создается удобный плацдарм для рейдерства и лихоимства нечистых на руку чиновников.

У конкурентов бюрократическое прохождение бумаг от заявки до договора составляет месяц. А в России этот срок растягивается аж до девяти (!) месяцев - и обвинить кого-то в волоките невозможно. Генерал-полковник Димидюк с горечью вспоминает, как за считанные дни до подписания контракта с одним государством на поставку реактивно-залповой системы огня «Смерч» конкурентам удалось перехватить дорогостоящий заказ.

Вадим СОЛОВЬЕВ

источник: газета "Независимая газета"
20.02.07

**Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой
издана приключенческая повесть члена Клуба
авиастроителей, Героя Советского Союза,
Заслуженного летчика-испытателя СССР
Владимира Николаевича Кондаурова -**

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Цена книги (при заказе от 100 экземпляров) – 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

ПОЕДИНОК КОНТИНЕНТОВ

Россия и США борются за индийский рынок боевой авиации.

В ходе международной авиационно-космической выставки Aero India 2007, проходившей 7-11 февраля в Бангалоре, в целом определились основные конкуренты в тендере на закупку 126 легких истребителей для ВВС Индии. Ими, по всей видимости, будут США и Россия. Фирмы Boeing и Lockheed Martin представили в Бангалоре истребители F-18E/F и F-16C/D, а Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" - свой лучший из доступных зарубежным заказчикам продукт - МиГ-35. Как известно, в тендере должны принять участие также Eurofighter Typhoon, французские Rafale фирмы Dassault Aviation, а также Gripen, разработанный шведской компанией SAAB.

Помимо компаний из России и США, натурный экземпляр своего истребителя в Бангалоре представила только SAAB. Gripen активно участвовал в демонстрационных полетах, для информирования посетителей выставки о характеристиках и возможностях этой машины был развернут отдельный павильон. Однако, несмотря на весьма активное продвижение этого продукта, шведский истребитель выглядит явным аутсайдером тендера. Ведь по своим весовым параметрам он весьма близок к созданному в Индии по программе LCA (Light Combat Aircraft) истребителю Tejas, который можно назвать своего рода "священной коровой" для страны, усиленно развивающей собственную авиационную промышленность.

Судя по отсутствию заметной активности Eurofighter и Dassault Aviation на индийском рынке, похоже, что европейцы уже не рассчитывают выиграть этот тендер. Хотя справедливости ради следует отметить, что в ходе авиасалона создатели Typhoon предложили Индии принять участие в кооперации четырех европейских стран по работе над текущими и перспективными проектами.

"ТЕНДЕР БУДЕТ ТРУДНЫМ"

Американские фирмы и РСК "МиГ" обменялись в ходе Aero India 2007 рядом интересных PR-ходов. Счет открыл МиГ-35. Создатели этой машины провели ее презентацию для журналистов еще до официального открытия выставки, 6 февраля. Собранным на стоянке журналистам МиГ-35 был представлен без носового обтекателя, то есть РЛС "Жук-АЭ" с активной фазированной антенной решеткой (АФАР) впервые была открыта для осмотра представителям иностранных СМИ.

Ни один западный претендент на индийский тендер РЛС с АФАР в Бангалоре не показал. У европейцев готовых локаторов попросту нет. Американцы, видимо, не смогли получить разрешения на демонстрацию за рубежом чувствительных технологий, подтвердив тем самым репутацию партнера, не желающего делиться секретами.

Генеральный директор - генеральный конструктор РСК "МиГ" Алексей Федоров также считает, что

основная борьба за победу в индийском тендере развернется между МиГ-35, с одной стороны, и американскими F-16 и F/A-18 - с другой. "Тендер будет трудным, но добиться в нем победы - для нас большая честь", - отметил руководитель РСК "МиГ". По мнению Алексея Федорова, имеющего огромный опыт работы на индийском рынке, нынешний тендер на закупку 126 многофункциональных истребителей будет на порядок сложнее того конкурса, по условиям которого в свое время создавался Су-30МКИ. Ведь тендер на закупку многофункциональных истребителей для ВВС Индии впервые проводится по всем международным стандартам. По мнению Алексея Федорова, тендер де-юре пока не объявлен, но де-факто уже проводится. Как известно, уже завершился первый этап, предусматривавший сбор информационных материалов от потенциальных участников (RFI). Сейчас готовится второй этап: участники должны получить запрос на предложение (RFP). По мнению экспертов, индийская сторона определится с выбором нового многофункционального истребителя именно перед этим вторым этапом и запрос на предложение будет ориентирован на ТТХ лидера. Однако, когда стартует второй этап, пока не ясно. В ходе авиасалона министр обороны Индии Араккапарамбил Куриан Антонии заявил, что это произойдет "очень скоро".

ЛИДЕР СЕМЕЙСТВА

МиГ-35, впервые представленный за рубежом, относится к унифицированному семейству самолетов поколения 4++, в которое входят также МиГ-29К/КУБ и МиГ-29М/М2. Планер многофункциональных истребителей этого семейства, по сравнению с базовым МиГ-29, претерпел глубочайшие изменения. Фактически он был спроектирован заново с таким расчетом, чтобы ресурс новых машин составлял 6 тысяч летных часов и 40 лет службы. В конструкции планера весьма широко использованы композиционные материалы.

В ходе презентации МиГ-35 в Бангалоре заместитель генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ", директор Инженерного центра "ОКБ им. А.И. Микояна" Владимир Барковский рассказал, почему МиГ-29КУБ 20 января 2007 г. вышел на испытания неокрашенным. По его словам, эту машину не планируется красить еще довольно продолжительное время, поскольку она должна играть роль демонстратора новых технологий, использованных при создании планера самолетов семейства. Доля композитов в них достигает 15% - все серые панели фюзеляжа и оперения представленного в январе МиГ-29КУБ сделаны именно из этого материала. Большие изменения коснулись конструкции крыла. Его носок стал двухшарнирным, с большими углами отклонения. Разработана более мощная задняя кромка, двухщелевой закрылок. Впервые на боевой машине поставлен вихревой щиток. В результате всех этих мероприятий заметно улучшилась аэродинамика самолета.

Впервые в России истребители семейства не будут иметь кислородных баллонов - на них устанавливается кислородная станция, которая делит воздух на обогащенный кислородом и обогащенный азотом. По словам Владимира Барковского, все самолетные системы - электроснабжения, гидравлики и т.д. - на машинах семейства будут совершенно новыми. МиГ-35, как и другие представители семейства, имеет аппаратуру дозаправки в воздухе, а также может выступать в качестве танкера в своей группе. Обновлены и системы спасения экипажа. На МиГ-35 применена технология выжигания фонаря, позволяющая сделать безопасным для пилотов катапультирование на малых скоростях и высотах.

На МиГ-35 установлены два двигателя РД-33МК, имеющие на 7% большую тягу, чем его предшественники. В конструкции силовой установки внедрена цифровая система управления типа FADEC, ресурс увеличен до 4 тысяч часов. По желанию заказчиков, двигатель может оснащаться отклоняемым вектором тяги. По словам Владимира Барковского, ОВТ позволяет повысить эффективность в ближнем воздушном бою в полтора-два раза. Известно, что доля ближних воздушных боев в современной воздушной войне не превышает 10%, но это финальная и часто решающая стадия боя. Кроме того, по утверждению директора Инженерного центра "ОКБ им. А.И. Микояна", сопло с ОВТ позволяет сохранить контроль над самолетом в условиях, когда скорость очень маленькая и управляющие поверхности не работают.

Естественно, что новые истребители РСК "МиГ" имеют "стеклянную" кабину с тремя индикаторами размером 6x8 дюймов в передней кабине и четырьмя аналогичными панелями - в задней (в двухместном варианте), цифровую систему управления самолетом и двигателем. Естественно, что и МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2 и МиГ-35 оснащены новейшим бортовым радиоэлектронным оборудованием. Главным отличием МиГ-35 от остальных членов семейства является радар. Предлагающийся для индийского тендера многофункциональный истребитель имеет действующую РЛС с АФАР "Жук-АЭ". Как заявил Владимир Барковский, в настоящее время изготовлены два радара этого типа, один из которых установлен на самолет, второй - испытывается на стенде.

По словам первого заместителя генерального конструктора - главного конструктора корпорации "Фазотрон-НИИР" Юрия Гуськова, дальность действия "Жук-АЭ" примерно в полтора раза больше, чем обычного локатора. Ю. Гуськов добавил, что дальность действия составляет "около 150 км, а может быть значительно больше". РЛС работает в трехсантиметровом диапазоне и обеспечивает отклонение луча в диапазоне +/-60 градусов. Благодаря быстродействию радара с АФАР обеспечивается постоянное сопровождение цели даже при выдающихся маневренных характеристиках МиГ-35. Электронное сканирование позволяет одновременно обеспечивать режим "воздух-воздух" и "воздух-поверхность", работать с групповыми и одиночными целями, определять их тип и класс. "Жук-АЭ" автоматически ставит на сопровождение все обнаруженные цели, а затем ранжирует их, отбирая наиболее опасные.

РЛС с АФАР будет значительно надежнее радаров традиционной конструкции, поскольку выход из строя до 10% приемо-передающих модулей (ППМ)

не приводит к отказу всего радара, то есть к прекращению его функций. В антенной решетке продемонстрированного в Бангалоре "Жука-АЭ" имеется 680 ППМ, сгруппированных в сборки по 4 элемента. В дальнейшем на серийных образцах диаметр антенной решетки будет увеличен и количество ППМ возрастет до 1064.

Важно отметить, что "Жук-МЭ" полностью состоит из российских элементов. В целом АФАР изготавливается на "Фазотроне". Производством ППМ занимается НПФ "Микран", а основной элемент приемо-передающего модуля - монолитные интегральные схемы - изготавливают в НИИ полупроводниковых приборов. Оба эти предприятия расположены в Томске. Первый образец "Жук-АЭ" изготовлен на базе серийных блоков радаров, созданных ранее по традиционной технологии. В частности, в его конструкции использованы вычислительная система в составе процессора данных и сигнального процессора, задающий генератор с синхронизатором, приемник. В дальнейшем планируется установить новую вычислительную систему, а также широкополосный и многофункциональный задающий генератор. Это позволит уменьшить длину РЛС и разместить на освободившемся месте дополнительные самолетные системы.

Еще одной "изюминкой" МиГ-35 является новая оптико-локационная станция (ОЛС), разработанная в НИИ прецизионного приборостроения - ранее эта научно-производственная организация работала в основном в интересах космической отрасли. ОЛС имеет в своем составе переднюю и нижнюю станции, работающие в среднем инфракрасном и видеодиапазонах, а также выполняющие функции лазерного дальномера, который может работать и для подсветки целей при наведении оружия. В передней полусфере система работает в диапазоне +/- 90 градусов по углу азимута и от -15 до +60 градусов по высоте, а нижний оптический "шар" обслуживает всю нижнюю полусферу. Дальность обнаружения целей передней станцией составляет 15 км, нижней станцией - до 45 км (ОЛС распознает танк на расстоянии до 20 км, корабль - до 40 км).

РЛС, ОЛС и специальные датчики, установленные на законцовках крыльев МиГ-35, объединены в уникальный комплекс обороны. Все эти системы фиксируют пуски ракет и определяют, нацелена ли ракета в самолет. Затем определяется траектория и дальность средств поражения, тип наведения ракет. Также улавливается облучение самолета лазерным лучом. По результатам сбора и обработки информации выдается команда на отстрел ловушек или постановку помех, а летчику дается векторное направление для уклонения от атаки. Комплекс обороны обнаруживает пуски ракет "воздух-воздух" на дальности до 30 км, ракет "земля-воздух" - до 50 км, ПЗРК - до 10 км. Обнаружение опасных для самолета ракет осуществляется на расстоянии не менее 4 км. Лазерное облучение "засекается" на дальности до 30 км.

МиГ-35 предлагается на экспорт со стандартным набором авиационных средств поражения. Однако для салона Aero India 2007 разработчики самолета приберегли и новинку - для "работы" по земле теперь предлагается крылатая ракета дальнего радиуса действия с активной головкой самонаведения ЗМ14-АЭ, разработки екатеринбургского ОКБ "Новатор".

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ

Из двух основных конкурентов МиГ-35 в индийском тендере только F/A-18 E/F должен иметь радар с активной фазированной решеткой. Однако по кулуарной информации российской делегации на Aero India 2007, принимавший участие в салоне самолет этого типа имел обычную РЛС. Зато военно-воздушный атташе посольства США в Индии в интервью газете Times of India сделал поистине американское заявление: "Покупая F-16 или F/A-18, вы покупаете Америку". Ход весьма любопытный, хотя все-таки индийской стороне стоит помнить, что США явно не пойдут на столь полную передачу технологий лицензионного производства самолетов, как это предлагает Россия. Кроме того, со стороны Вашингтона вполне можно ожидать и различного рода недружественных шагов, например введения экономических санкций в случае "неудовлетворительного поведения" партнеров. А это может серьезно осложнить лицензионный выпуск, а затем и эксплуатацию американских самолетов в Индии в том случае, если именно они окажутся победителями тендера.

В рамках продвижения МиГ-35 корпорация "-МиГ" предоставила пилотам индийских ВВС опробовать этот самолет в деле. Майоры Адж Пури и Сквотран Прасант, летающие на истребителях МиГ-21-93 и Jaguar соответственно, получили возможность подняться в небо на МиГ-35 и выполнить ряд фигур пилотажа. В качестве ответного шага американцы "поката-

ли" на F/A-18 и F-16 владельца группы компании Tata 69-летнего Ратана Тату. Впечатление от демонстрации американской техники в небе над авиабазой Yelahanka, где, собственно, и проводился авиасалон, было несколько смазано происшествиями с самолетами F-16 - у одного из них пришлось менять тормоза, сгоревшие при посадке, а у второго что-то случилось с передней стойкой шасси, в результате чего эта машина была снята с полетов.

Общее впечатление от выставки Aero India 2007 пока говорит о том, что Россия представила на тендер MMRCA не только лучший самолет, но и лучшие условия его поставки. В первую очередь это связано с самой глубокой передачей лицензии на его производство в предприятиях корпорации HAL. По мнению первого заместителя генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" Сергея Цивилева, это объясняется тем, что "у нас есть огромный опыт работы с Индией по лицензионным контрактам - речь о передаче лицензий на МиГ-21, МиГ-27 и Су-30МКИ". Кроме того, свою роль должно сыграть и подписанное в январе соглашение о предоставлении Индии права на лицензионное производство двигателей РД-33 серии 3, разработанных петербургской компанией "Климов".

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
26.02.07*

УЧАСТИЕ АМНТК "СОЮЗ" В РАЗРАБОТКЕ ПЕРСПЕКТИВНОГО ДВИГАТЕЛЯ БУДЕТ ОПРЕДЕЛЕНО В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ 2007 ГОДА

Объем участия ОАО "Авиамоторный научно-технический комплекс "Союз" (АМНТК "Союз") в кооперации по разработке перспективного авиационного двигателя следующего поколения по программе "Перспективный авиационный комплекс фронтовой авиации" (ПАК ФА) будет определен в первом полугодии текущего года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" заявил информированный источник в области авиационного двигателестроения.

По его словам, принято решение объединить имеющийся научно-технический задел всех ведущих предприятий авиационного двигателестроения при создании перспективного авиадвигателя.

В конце прошлого года состоялось заседание Технического совета генеральных конструкторов и технических директоров предприятий авиадвигателестроения под председательством генконструктора ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" (НПО "Сатурн"), являющегося головным исполнителем по созданию авиадвигателя для ПАК ФА. "На заседании было отмечено, что кооперация по созданию нового перспективного авиадвигателя сформирована", - напомнил собеседник. Он отметил, что АМНТК "Союз" имеет уникальные наработки по созданию авиадвигателей большой тяги, в том числе для вертикально взлетающих истребителей типа Як-141 (двигатели Р79В-300) и на их базе проекты перспективных авиадвигателей большей тяги (Р145-300 тягой 16 т и Р179-300 тягой более 20 т).

"Такой научно-технический задел не может и не будет забыт, а должен быть задействован в создании перспективного авиадвигателя", - убежден собеседник. Как известно, перспективный авиадвигатель для ПАК ФА должен иметь тягу на взлете примерно 14,5-17 т. Его создание планируется вести поэтапно с применением всех наработок при создании авиадвигателя АЛ-41Ф разработки 80-90-х годов прошлого века для истребителя МФИ (многофункциональный истребитель) и всего накопленного потенциала авиационной промышленности (материалы, конструктивные наработки, новые технологии).

На заседании 22 декабря 2006 года в ОАО "НПО "Сатурн" был также рассмотрен проект межведомственной целевой программы по созданию перспективного авиационного двигателя для ПАК ФА и иные документы в обеспечение указанной работы.

В настоящее время участниками кооперации стали ОАО "НПО "Сатурн", ОАО "УМПО", ФГУП "НПП Мотор", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Завод им. В.Я. Климова, ФГУП "ЦИАМ им. Баранова", ФГУП "ММПП "Салют", ОАО "ВИЛС", ФГУП "ВИАМ", ОАО "АМНТК "Союз", ОАО "Стар" и др.

Дмитрий КОЗЛОВ

*источник: AVIAPORT.RU
12.02.07*

ИЛ-114 УЛЕТИТ ИЗ ТАШКЕНТА

Ташкентское авиационное производственное объединение им. Чкалова (ТАПОиЧ) может остаться без крупного контракта на производство самолетов. Если россияне не смогут добиться уступки по цене собираемых в Ташкенте Ил-76, то местный авиазавод рискует потерять и основного заказчика на свою перспективную модель Ил-114. Уже в марте судьба этого проекта будет обсуждаться на переговорах правительств России и Узбекистана.

Создание нового турбовинтового 60-местного самолета Ил-114 началось в 1986 году. Самолет рассматривался как замена самолетам Ан-24, Як-40 и Ту-134 на местных трассах. В апреле 1997 года самолет был сертифицирован Авиарегистром России. Дальность полета 1000-1400 км при крейсерской скорости 500 км/ч. Экипаж самолета составляет два человека. Взлетная масса 23,5 т. Каталожная цена одного самолета 10 млн. долл. Площадкой для сборки Ил-114 было выбрано Ташкентское авиационное производственное объединение им. Чкалова (ТАПОиЧ).

Уже сейчас, еще до запуска Ил-114 в серийное производство, авиакомпания проявляют большой интерес к этой технике. Как рассказал РБК daily гендиректор АК им. Ильюшина Виктор Ливанов, уже подписан контракт с компанией "Техноспецсталь-Инжиниринг" на поставку 30 самолетов (в соответствии с контрактом стоимость одной машины составляет 9,5 млн. долл.). "Это твердый контракт, также к этой машине проявляют интерес еще несколько операторов", - говорит Виктор Ливанов. Ожидается, что четыре самолета закупит авиакомпания "Северсталь", параллельно идут переговоры с "Атлант-Союзом". "Общее количество заказов в течение полугодия может вырасти до порядка 100 машин", - резюмирует г-н Ливанов.

Несмотря на наличие покупателей, проект Ил-114 может столкнуться с другими проблемами. Как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиационной отрасли, контракт на поставку Ил-114 рискует быть сорванным по вине Узбекистана. Этот вопрос напрямую связан с производством в Ташкенте Ил-76, считают источники РБК daily. Напомним, что по китайскому контракту "Рособоронэкспорта" ТАПОиЧ должен был произвести 34 транспортно-десантных самолетов Ил-76МД и четыре самолета-заправщика Ил-78. Стоимость этого контракта составляет 1,045 млрд долл.

Однако уже сейчас понятно, что ташкентскому авиазаводу будет сложно уложиться в эту сумму. Как поясняет РБК daily источник в авиационной отрасли, экономика производства Ил-76 состоит из следующих частей. Балансовая стоимость одного планера - 600 тыс. долл., тем не менее российской стороне они предлагаются за 13 млн. долл. Еще в 11 млн. долл. обойдется доукомплектация, также в контракт включается комиссия "Рособоронэкспорта". "В итоге стоимость самолета вырастает до 30 млн. долл., тогда как в

Китай эти самолеты должны поставляться по 21 млн. долл.", - отмечает источник. При этом, по его словам, сейчас руководство ТАПОиЧ закрыло для российской стороны почти всю информацию о проекте.

В итоге было принято решение о частичном переносе производства Ил-76 в Россию. Теперь предполагается, что ташкентский авиазавод построит 15 самолетов в 2008-2010 годах. Остальные 23 самолета будут собраны на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП". На это правительство РФ выделит 6,4 млрд руб. Начало серийной сборки запланировано на 2010 год, а с 2012 года "Авиастар" будет выпускать по десять самолетов типа Ил-76МД. Само исполнение контракта было перенесено с 2012 на 2013 год.

Проблемы по проекту Ил-76 могут заставить россиян добиться переноса производства Ил-114. Перспективы проекта Ил-114 в начале марта собираются обсудить премьер Михаил Фрадков на встрече с руководством Узбекистана. Это подтверждает и глава Роспрома Борис Алешин. Впрочем, по его словам, пока вопрос переноса производства Ил-114 всерьез не рассматривается. "ОАК и ТАПОиЧ должны определиться в своих взаимоотношениях, в первую очередь в ценовом вопросе. Сейчас российская сторона готова решать этот вопрос в позитивном ракурсе", - говорит он РБК daily.

Однако эксперты не очень верят в перспективы производства Ил-114 в Узбекистане. "Мелкосерийное производство Ил-114 Ташкент может освоить, но крупносерийное освоить будет тяжело", - говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. По его словам, если производство Ил-76 полностью уйдет в Россию, то и проект Ил-114 может быть закрыт.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
26.02.07*



МУЛЬТИМЕДИЙНАЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ -

современный высокотехнологичный способ донести философию и конкурентные преимущества бизнеса до потенциальных клиентов и партнеров.

WWW.KSAN.RU

"РЕНЕССАНС КАПИТАЛ" - "ВСМПО-АВИСМА"

Аналитики "Ренессанс Капитала" возобновили анализ акций "ВСМПО-Ависмы" с рекомендацией покупать и теоретической ценой \$357.

По словам аналитиков, компания стала мировым лидером титановой отрасли. "После подписания последних контрактов с Boeing и Airbus доля компании в поставках авиационного титана двум крупнейшим производителям авиатехники превысила 50%", - говорится в отчете. Аналитики считают, что увеличение производства компаниями Boeing и Airbus будет способствовать сохранению высокого спроса на этот металл. "Спрос со стороны данного сектора будет стабильным в 2008-2009 годах, после чего последует некоторое уменьшение числа заказов и, соответственно, снижение спроса на титановую продукцию", - считают аналитики. Тем не менее начало промышленного производства самолетов Dreamliner 787 и A380, 16% веса которых приходится на титан, должно позволить "ВСМПО-Ависме" выполнить амбициозный план по выпуску продукции. Компания планирует довести производство титанового проката с 23,9 тыс. тонн в 2006 году до 56 тыс. тонн в 2012 году. В результате в 2007 году аналитики ожидают выручку на уровне \$1,275 млрд., EBITDA - на \$514 млн. и чистую прибыль - около \$357 млн.

После выхода краткой отчетности за четвертый квартал 2006 года по РСБУ аналитики ФК "Уралсиб" отозвали рекомендации по акциям компании. "Несмотря на сильные фундаментальные характеристики рынка титана, финансовые показатели оказались не столь впечатляющие, как могли быть", - отметил аналитик Кирилл Тищенко. Согласно опубликованным в минувший вторник финансовым показателям "ВСМПО-Ависмы" за четвертый квартал 2006 год по РСБУ, выручка снизилась до \$240 млн., что на 9% ниже

по сравнению с третьим кварталом 2006 года. Операционная прибыль упала на 26%, до \$69 млн. Доналоговая прибыль составила \$41 млн., что на 52% ниже, чем в предыдущем квартале. Норма прибыли до налогов снизилась на 15 процентных пунктов и составила всего 17%, минимальное значение с 2004 года. Кроме того, "ВСМПО-Ависма" опубликовала производственные показатели за 2006 год. В прошлом году компания произвела 23,9 тыс. тонн титана, что на 15% больше, чем в 2005 году.

Аналитик ИФК "Метрополь" Денис Нуштаев (покупать, \$335) считает, что кроме высоких цен на титан и роста объемов производства основным фактором роста капитализации компании может стать размещение акций на западных рынках. "Рособоронэкспорт" после завершения процедуры выделения из своего состава "ВСМПО-Ависмы", АвтоВАЗа и ряда других компаний в отдельный холдинг может провести процедуру размещения GDR и ADR на западных площадках, - отметил господин Нуштаев. - В результате к акциям компании получат доступ крупные иностранные фонды. На данный момент не все могут покупать локальные акции, когда же появятся депозитарные расписки, это обеспечит приток инвестиций". По словам аналитика, компания станет публичной и более прозрачной, что, несомненно, скажется на ее привлекательности. "Кроме того, компания планирует расширить свое производство, покупая новые мощности на Украине и в Казахстане, - отметил Денис Нуштаев. - Если на Украине они будут приобретать сырьевые компании, то в Казахстане их интересует производство титановой губки. В результате ВСМПО превратится в вертикально интегрированный холдинг".

*источник: газета "Коммерсантъ"
22.02.07*

В АБУ-ДАБИ СНОВА ЖАРКО

18 февраля в столице Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) г. Абу-Даби на базе международного выставочного комплекса начала свою работу Международная выставка и конференция по обороне IDEX 2007.

Выставка, организуемая под патронажем правительства, министерства обороны и генерального штаба вооруженных сил ОАЭ, проводится в восьмой раз и по праву считается одной из наиболее авторитетных площадок оборонного профиля в мире и крупнейшей на Ближнем Востоке. Она неизменно привлекает повышенное внимание производителей и заказчиков вооружения и военной техники.

По данным организаторов, в выставке участвуют более 70 делегаций военных и гражданских ведомств, 900 компаний из 50 стран. По традиции в ее рамках пройдет показ натуральных образцов оружия, в том числе гусеничной и колесной техники. Россия - неизменный

участник IDEX, начиная с первой выставки 1993 года. На нынешнем салоне достижения отечественной оборонной промышленности представляют более 40 предприятий и организаций. В объединенной российской экспозиции общей площадью порядка 750 кв. м, организатором которой выступает ФГУП "Рособоронэкспорт", в виде натуральных образцов, моделей, макетов, постеров, информационно-рекламных материалов - свыше 500 наименований экспортной продукции военного и двойного назначения, ориентированной на военно-технические потребности стран Персидского залива и Аравийского полуострова.

Особое внимание уделено проектам по ремонту и модернизации вооружения и военной техники на основе новейших научно-технических достижений и современных тенденций мирового и регионального рынков оружия.

Одним из наиболее насыщенных является раздел сухопутных войск. Принимая во внимание наличие в составе сухопутных войск ОАЭ и Кувейта большого

количества ранее поставленных боевых машин пехоты БМП-3, ФГУП "Рособоронэкспорт" представляет программу их модернизации. Ее реализация позволит повысить уровень боевой эффективности БМП-3 более чем в 1,5 раза. В предлагаемый перечень услуг по модернизации входит установка: комплекса защиты от высокоточного оружия "Штора-1", нового кондиционера-энергоагрегата, электронного помощника механика-водителя и оператора-наводчика (в том числе и на арабском языке), а также автомат переключения передач, механизм автоматического заряжания ПТУР, камеры заднего обзора механика-водителя и системы удаления пороховых газов из боевого отделения, современной системы противопожарного оборудования "Радуга-2".

Помимо имеющегося в регионе парка БМП-3, некоторые арабские страны продолжают эксплуатировать БМП-2 и танки Т-55, Т-62, Т-72. Вниманию специа-

листов предлагаются различные направления модернизации этой техники. В экспозиции представлены агрегаты и узлы для модернизации танка Т-72, приспособленные к условиям ближневосточного климата. Участие национальных предприятий в IDEX'2007 в свете итогов недавно состоявшегося официального визита Президента Российской Федерации В. Путина в Саудовскую Аравию, Катар и Иорданию придает новый импульс расширению военно-технического сотрудничества РФ с государствами этого региона. Проведенные на выставке переговоры станут основой для заключения новых контрактов на приобретение российского вооружения и военной техники с последующей их интеграцией в системы национальной и коллективной безопасности.

Андрей ГАРАВСКИЙ

*источник: газета "Красная звезда"
20.02.07*

"ВСМПО-АВИСМА" ПРИБАВИЛА 70%

"Рособоронэкспорт" не зря тратился на покупку "ВСМПО-Ависма". По итогам 2006 года титановая корпорация смогла увеличить производство на 15%. Выручка компании и вовсе выросла на 70%, достигнув 28,3 млрд. руб. Эксперты объясняют успех корпорации сверхблагоприятной рыночной конъюнктурой. А "ВСМПО-Ависма" обещает не останавливаться на достигнутом и планирует в дальнейшем наращивать производство на 10-15% в год.

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" создано в 2005 году. На долю ВСМПО приходится около 40% поставок титана для Boeing, около 80% - для Airbus (включая их субподрядчиков). Кроме того, "ВСМПО-Ависма" выполняет заказы для фирм Goodrich, Pratt & Whitney, Rolls-Royce, SNECMA Moteurs, General Electric и их субподрядчиков. Основной владелец - ФГУП "Рособоронэкспорт" - контролирует 66% акций компании.

Вчера корпорация "ВСМПО-Ависма" опубликовала предварительные результаты работы в 2006 году. Так, в прошлом году компания смогла увеличить выручку сразу на 69%, до 28,36 млрд. руб., прибыль до налогообложения выросла на 87%, до 8,19 млрд. руб. Как отмечается в сообщении компании, рентабельность продукции в 2006 году выросла до 32,7%, тогда как год назад этот показатель составлял 27,4%. Как пояснили РБК daily в "ВСМПО-Ависме", существенное увеличение финансовых показателей связано в первую очередь с благоприятной ценовой конъюнктурой на рынке титана, а также ростом производства. Так, в прошлом году корпорация увеличила производство титана на 15%, до 23,9 тыс. т. В компании отмечают, что рост производства был отчасти обеспечен увеличением внутреннего спроса. Так, российские потребители в 2006 году увеличили закупки титана на 28,5%, до 5,189 тыс. т титана (в 2005-м - 4,038 т).

А вот производство магния в прошлом году, наоборот, упало и в итоге не дотянуло до объявленного ранее планового показателя в 16 тыс. тонн. Это объясня-

ется проблемами с поставками сырья, которые возникли из-за аварии на шахте "Уралкалия", основного производителя магниевого сырья.

Несмотря на отличные показатели, фондовый рынок оставил успехи "ВСМПО-Ависма" незамеченными: цена акций корпорации на РТС осталась на прежнем уровне - 303 долл. за штуку. Аналитик ИК "Тройка Диалог" Сергей Донской объясняет это тем, что компания пока не представила отчетность по международным стандартам. Кроме того, "ВСМПО-Ависма" с капитализацией 3,5 млрд. долл. и так не выглядит недооцененной.

Показав существенный рост в 2006 году, "ВСМПО-Ависма" не собирается в будущем останавливаться на достигнутом. Так, гендиректор корпорации Владислав Тетюхин, слова которого приводятся в сообщении "ВСМПО-Ависмы", заявил, что производство титана будет расти ежегодно на 10-15%. Согласно стратегии развития "ВСМПО-Ависмы", к 2012 году она рассчитывает увеличить производство титановой губки до 56 тыс. т в год. Для этого компания намерена увеличивать инвестиции в модернизацию и расширение производственных мощностей. В частности, "Рособоронэкспорт", купивший в ноябре 2006 года 66% акций корпорации, уже пообещал инвестировать в производителя титана 1 млрд. долл. до 2012 года.

Кроме того, "ВСМПО-Ависма" рассматривает различные варианты обеспечения своего производства ванадиевым и молибденовым сырьем. Также стратегия компании предусматривает увеличение производства продукции с более высокой добавленной стоимостью. Поможет ей в этом и недавно созданное СП с американской аэрокосмической корпорацией Boeing. СП, как ожидается, начнет свою работу в 2008 году и будет заниматься производством титановых деталей для самолетов Boeing 787 Dreamliner. Помимо изделий из титана корпорация намерена увеличить и производство полуфабрикатов из алюминиевых и магниевых сплавов, высокопрочных сталей.

Максим ШАХОВ

*источник: газета "RBC Daily"
21.02.07*

ПРО И CONTRA

Россия и США начинают новый этап гонки вооружений.

С решения Соединенных Штатов образовать третий позиционный район своей национальной системы противоракетной обороны в Европе, по сути, начался очередной этап мировой гонки вооружений. Хотя само его начало весьма условно, поскольку все шло к тому последние несколько лет. Точкой отсчета можно считать 2002 год, когда США вышли из Договора по ПРО, подписанного еще в 1972 году и исправно служившего сдерживанию гонки стратегических вооружений. Совершенно новым можно считать разве только то обстоятельство, что американцы впервые разместят противоракеты вне своей территории. Новый этап гонки вооружений многоаспектный, он может проявиться с неожиданной и опасной стороны, затронув не только главных участников - Россию и США.

Как известно, США решили развернуть в Чехии мощный радар, а в Польше - десять противоракет шахтного базирования. Владимир Путин на пресс-конференции в минувший четверг заявил, что Россия даст на это "в высшей степени эффективные и асимметричные ответы". "Мы уже сейчас имеем систему противоракетной обороны и систему преодоления противоракетной обороны", - сказал президент, имея в виду прежде всего новую ракету "Тополь-М". Однако уже скоро в России появится оружие нового поколения, для которого системы ПРО, в том числе и разрабатываемые, не будут иметь никакого значения.

Суть новинки в том, что нынешняя система ПРО США рассчитана на уничтожение баллистических ракет, то есть идущих по заранее заданной траектории, а новое российское стратегическое оружие будет действовать на гиперзвуковых скоростях, менять траекторию - высоту и направление полета. Это оружие на новых физических принципах может нести ядерный заряд. И тогда новая, стоящая гигантских денег американская ПРО останется не у дел. Главком ВВС Владимир Михайлов по-генеральски прямо сказал, что планы американцев по размещению ПРО в Восточной Европе - пустая трата денег.

Радар в Чехии с расчетной дальностью действия 4-4,5 тыс. км начнет работать, как говорят сами американцы, не раньше 2011 года, ракеты в Польше встанут на боевое дежурство и того позже. У американцев аналога оружия, о котором сказал Владимир Путин, нет и в ближайшее время не предвидится. Российская же система ПРО А-135 находится в боеготовом состоянии, о чем говорит недавний успешный пуск ракеты 53Т6.

Конечно, США отнюдь не утратили способность на ответный или ответно-встречный удар всей мощью своих ядерных сил, однако факт некоего, пусть и эфемерного, превосходства "главного противника", как говаривали во времена СССР, уязвляет самолюбие американцев. Так была уязвлена Россия после выхода США из Договора по ПРО. Тогда много говорили о том, что, накрывшись непроницаемым противоракетным зонтиком, Соединенные Штаты смогут безна-

казанно наносить ядерные удары куда захотят. Хотя очевидно, что ни одна ответственная держава в современном мире не применит первой ядерного оружия.

Понятно, что американские противоракеты в Европе будут направлены не против "изгоев" - Ирана и Северной Кореи, у которых нет серьезного баллистического оружия. Но даже если бы оно и было, то его маршруты проходили бы не через Польшу и Чехию. К тому же локатор для наблюдения за Ираном сподручнее было бы установить в Турции, входящей в НАТО. Любопытно, что и для почти семи сотен пусковых установок МБР России эти десять противоракет угрозы не представляют. Даже военное ведомство Украины возмущено тем, что американцы так и не объяснили, для чего именно разворачивается система наблюдения, какой сектор будут перекрывать противоракеты. Тогда для чего все старания?

Есть несколько вариантов ответов. Во-первых, первые десять ракет будут далеко не последними, в итоге выстроится многоэшелонированная система ПРО в Европе. Она будет усилена не только за счет новых элементов в море и космосе, но и за счет новых баз в других странах. На очереди, по некоторым сведениям, Венгрия и Словакия. По прогнозам, элементы ПРО США будут расползаться и достигнут Азиатско-Тихоокеанского региона, где уже наблюдается противоракетная активность. Вполне допустимо, что США такими двойками (локатор-ракеты) намерены обложить всю территорию России.

Во-вторых, вместо противоракет после небольшой доработки в шахты в Польше могут быть помещены ударные баллистические ракеты, способные в считанные минуты достигнуть любой точки России. Вполне возможно, что в этом и есть главный смысл "третьего позиционного района". Тогда уже России придется думать о размещении вблизи своих границ противоракет. Военные специалисты уже предлагают в этом качестве комплексы С-400, предварительно поставив на их ракеты вторую ступень. Тогда скорость ракеты возрастет с 4,5 до 9 км в секунду.

В-третьих, с появлением элементов ПРО США в Европе планируемое построение европейской тактической ПРО (на театре военных действий) может оказаться пустым звуком. Как, впрочем, и российско-американские штабные игры по ПРО. Последняя, третья по счету, состоялась в самом конце прошлого года в Москве. США уже предложили европейцам строить ПРО сообща, оформив это подписанием соглашения на последнем саммите Североатлантического альянса в Риге в октябре прошлого года. В соответствии с этим документом через шесть лет должна начать функционировать командно-штабная структура американо-европейской ПРО. Однако создавать ее планируется с использованием американских технологий, и в последующем она будет управляться из-за океана. При этом Штаты не обращают внимания даже на разницу в подходах к построению системы ПРО самих США и Европы: американцы строят ее против межконтинентальных баллистических ракет,

европейцы - против крылатых ракет и ракет средней дальности.

Возможен, однако, еще один вариант, крайне простой и делающий бессмысленными все нынешние прогнозы. Как считает советник министра обороны России Владимир Шаманов, это "чистый блеф, пробный шар, запущенный Вашингтоном с целью выяснить реакцию российского руководства". Нечто подобное было со Стратегической оборонной инициативой, когда клонувшее на пустышку советское руководство ввергло страну в разорительные расходы. Но у политбюро ЦК КПСС не было оружия на новых физических принципах.

В США ровно 60 лет существуют предложенные физиками-ядерщиками, участвующими в создании

самой первой атомной бомбы, символические "часы судного дня". Маленькая стрелка на циферблате вот-вот достигнет цифры 12, большая, в зависимости от ситуации в мире, по воле группы экспертов то подходит к 12, то отдалается от нее. В прошлом году после испытания ядерного заряда Северной Кореей часы показывали "без пяти минут" - через такое время наступит ядерная катастрофа. После решения внедрить ПРО США в Европу стрелку не потревожили...

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
05.02.07*

"ИРКУТ" ИДЕТ НА СНИЖЕНИЕ

ФСФР может не утвердить оферту ОАК.

Оферта Объединенной авиастроительной корпорации акционерам "Иркута" может быть не исполнена. ФСФР заметила, что совет директоров ОАК не утвердил банковскую гарантию Сбербанка на 530 млн. долл., которые необходимы для сделки. Это противоречит закону "Об акционерных обществах". В случае если совет директоров утвердит гарантию только сегодня, акционеры "Иркута" обменяют свои акции на бумаги корпорации по менее выгодному коэффициенту.

Государство уже внесло в уставный капитал ОАК 100% акций АХК "Сухой", а также активы внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" (15%), ОАО "Ильюшин Финанс Ко." (38%), ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение им. Гагарина" (25,5%), межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин" (86%), нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (38%), Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова (25,5%), ОАО "Туполев" (90,8%), ОАО "Финансовая лизинговая компания" (58%). Уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд. руб. Государству принадлежит более 90%.

Как говорится в материалах ФСФР, ОАК нарушила закон "Об акционерных обществах", поскольку из предоставленных документов следует, что менеджмент ОАК не утвердил банковскую гарантию по оферте. Теперь корпорация должна заново выставить оферту акционерам "Иркута". Источник РБК daily в ОАК подтвердил информацию о том, что совет директоров компании сможет утвердить гарантию только сегодня. По его словам, официальная позиция ОАК заключается в том, что совет директоров состоит из чиновников высокого ранга и собраться им во второй раз в полном составе было технически сложно. Источник предположил, что стоимость акций к оферте будет пересчитана. "Но эта техническая ошибка не имеет никакого отношения к финансовой деятельности корпорации и выкупу акций", - заверил РБК daily представитель корпорации. В самом "Иркуте" в ком-

ментариях сдержанны. "Это процесс ОАК, технически "Иркут" уже давно готов к проведению оферты", - сказал РБК daily вице-президент "Иркута" по финансам Дмитрий Елисеев.

Банковскую гарантию на сумму 530 млн. долл. предоставляет Сбербанк России. На сегодняшний день ОАК является владельцем 38,2% "Иркута" в качестве вклада частных акционеров НПК, и еще 11,89% акций корпорации находятся на балансе АХК "Сухой". Правом воспользоваться офертой обладают держатели остальных 49,91% акций корпорации, которым в соответствии с законом об акционерных обществах ОАК обязана предложить выкупить их ценные бумаги. Средневзвешенная рыночная цена акций "Иркута" за полгода, предшествовавшего оферте, составила 29,19 руб. Теперь эта цена может быть пересчитана в меньшую сторону, так как документ о предоставлении банковской гарантии будет датирован позже, чем остальные бумаги, поданные в рамках обязательного предложения. На РТС акции "Иркута" с начала месяца снизились почти на рубль, с 28,00 руб. 1 февраля до 27,05 руб. 22 февраля. Эксперт Rye, Map & Gor Securities Олег Судаков говорит, что впервые акции "Иркута" упали после объявления оценки предприятия, которая оказалась значительно ниже рыночной перед вхождением в ОАК. "С тех пор чем дальше по времени от пиковой стоимости акций, тем меньше будут стоить акции, предлагаемые к выкупу. Этот технический момент так или иначе был выгоден ОАК", - резюмирует эксперт.

Аналитики советуют долгосрочным инвесторам воспользоваться повторной офертой ОАК, ожидаемой в 2010 году. Дело в том, что финансовая отчетность корпорации появится не ранее 2008-2009 года, а публичное размещение акций пройдет не ранее 2009-2010 года. Раньше этого срока инвесторы не смогут обменять акции "Иркута" исходя из их рыночной стоимости.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
26.02.07*

ПОСТСОВЕТСКИЙ ОБРАЗЕЦ

ВАСО осваивает производство военно-транспортного самолета Ил-112В.

Авиакомплекс (АК) имени Ильюшина начал передачу ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) конструкторской документации по военно-транспортному самолету Ил-112В, который является первой моделью военного самолета, разработанной за последние 15 лет. К 2015 году запланирован выпуск 65 таких самолетов. Однако, как признают авиастроители, для запуска Ил-112В не хватает мощностей и кадров. По мнению аналитиков, организация производства военно-транспортного самолета покажет, способен ли отечественный авиапром от модификации самолетов, разработанных в советское время, перейти к созданию принципиально новых типов.

Как заявил вчера гендиректор АК имени Ильюшина Виктор Ливанов, всю документацию на Ил-112В ВАСО получит в первом полугодии нынешнего года, а первую опытную машину планируется поднять в воздух в конце 2008 года. В частности, по его словам, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию нового самолета оценены в 3 млрд. рублей, доля госсредств составила около 1 млрд., остальные деньги разработчики Ил-112В должны привлечь в виде кредитов и инвестиций из внебюджетных источников. Предусматривается производство 65 военно-транспортных самолетов Ил-112В с наращиванием их выпуска по годам: в 2010-м - две машины, в 2011-м - четыре, в 2012-м - восемь, в 2013-м - 11, а в 2014-2015 годах - по 20 самолетов ежегодно.

ВАСО специализируется на производстве дальнемагистральных авиалайнеров семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), различных компонентов к самолетам из полимерных композитных материалов. Основными акционерами являются ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30% акций) и ОАО АК имени Ильюшина (26,25%). Выручка предприятия в 2005 году составила 3,5 млрд. рублей.

Разработка Ил-112В была учтена в гособоронзаказе на 2006 год, а его производство предусмотрено в программе вооружений на период до 2015 года. Ил-112В победил в 2003 году в конкурсе ВВС России на лучший проект легкого военно-транспортного самолета. Кроме него, в конкурсе участвовали МиГ-110ВТ разработки ОКБ имени Микояна, М-60, спроектированный Экспериментальным машиностроительным заводом имени Мясищева, и Ту-136Т фирмы Туполева. Потребности российских ВВС и других силовых структур в военно-транспортных самолетах подобного типа оцениваются в 250 машин.

Как заявил Виктор Ливанов, разработчиков не устраивают темпы закупок нового самолета Минобороны. Госпрограмма вооружений предусматривает, что ВВС купят до 2015 года 18 самолетов Ил-112В (двeтри машины в год), тогда как рентабельным для ВАСО может быть производство не менее 20 машин ежегодно. По его словам, в ходе уточнения госпрограммы вооружений необходимо увеличить объем закупок

самолета до десяти машин в год. Остальная часть заказов, как ожидается, поступит от зарубежных потребителей, в частности, Ил-112В уже заинтересовалась Индия. Уровень затрат по проекту запуска в серию нового транспортника пока не раскрывается, но, по данным консалтинговой компании Infomost, стоимость машины оценивается в \$35-45 млн.

По словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, организация серийного выпуска Ил-112В с учетом других замыслов предприятия потребует расширения мощностей в 2,5 раза. Программа авиазавода, одобренная Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) в декабре прошлого года, помимо создания Ил-112В, предусматривает производство 262 самолетов разных типов, в том числе 27 Ил-96 и 170 Ан-148, а также 462 самолетоккомплектов для Sukhoi Super Jet до 2015 года. Как пояснил господин Шушпанов, ВАСО просчитало объем инвестиций, необходимый для модернизации завода, сейчас вопрос рассматривается в Минпромэнерго, Минэкономразвития, Минфине и ОАК, поэтому он считает преждевременным приводить конкретные цифры. Гендиректор ВАСО добавил, что для серийного выпуска новой модели военно-транспортного самолета предприятию необходимо преодолеть не только нехватку производственных мощностей, но и дефицит кадров. "Особенно остро ощущается недостаток слесарей-сборщиков самолетов", - сообщил он.

Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак перспективы запуска в серию Ил-112В оценивает скептически. По его мнению, если для ВАСО является серьезной проблемой освоить выпуск Ил-76, базовая модификация которого была разработана в конце 60-х годов, то производство Ил-112В гораздо более сложная задача. "Он первый военный самолет, разработанный за последние 15 лет, остальные сконструированы в советское время, а в последние годы создавались их глубокие модификации", - отметил он, пояснив, что наладить выпуск принципиально новой модели затруднительно по причине разрушения производственной кооперации в авиапроме и потери кадров. Впрочем, эксперт полагает, что налаживание производства Ил-112В, как и Sukhoi SuperJet, будет проверкой возможностей отечественного авиапрома по созданию новых самолетов.

Легкий военно-транспортный самолет Ил-112В предназначен для десантирования подразделений ВДВ и перевозки грузов. Оснащен пилотажно-навигационным комплексом, позволяющим выполнять задачи в условиях нулевой видимости. Может эксплуатироваться с грунтовыми аэродромами. Взлетный вес Ил-112В - 20,4 т, максимальная нагрузка - 5,6 т. Крейсерская скорость - свыше 500 км/час. Оснащен двумя турбовинтовыми двигателями мощностью по 2,8 тыс. л.с. В составе ВВС России должен заменить устаревшие Ан-26 и Ан-32, разработанные в 60-х годах минувшего века.

Андрей ЧЕРВАКОВ

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
16.02.07*

СЕРГЕЙ ИВАНОВ ДАСТ АВИАКОМПАНИЯМ НОВЫЕ САМОЛЕТЫ

Ту-154 и Ту-134 будут в течение пяти лет выведены из эксплуатации, несмотря на оценку технической комиссии МАК о том, что они еще пригодны для эксплуатации.

Об этом 17 февраля заявил министр транспорта Игорь Левитин, когда были оглашены результаты расследования причин катастрофы самолета Ту-154 под Донецком в прошлом году. Как выяснилось, тогда в трагедии виноватой оказалась не техника. Комиссия обвинила экипаж и наземные службы. Но старые "Тушки" все же пустят под нож. А пока эти самолеты летают, придется усовершенствовать к ним тренажеры, которые не соответствуют современным требованиям и не позволяют смоделировать все возможные ситуации в небе при плохих метеороусловиях.

Первым отказаться от "ветеранов" гражданской авиации решил "Аэрофлот". Крупнейший российский авиаперевозчик уже к концу текущего года избавится от всех самолетов Ту-134. А к 2010 году из парка компании исчезнут Ту-154. Вместо самолетов марки "Ту" будут закуплены ближнемагистральные SuperJet-100 производства "Гражданских самолетов Сухого" и среднемагистральные А320 производства Airbus. На сегодняшний день воздушный парк "Аэрофлота" состоит в основном из российских самолетов. При этом больше всего у авиакомпании лайнеров Ту-154 - 28 штук. Дополняют технопарк Ту-134, Ил-96, а также 11 Boeing 767 и 25 самолетов Airbus разных семейств.

Чем заменить некогда самые популярные гражданские самолеты отечественного производства (их сегодня порядка 270) вопрос неоднозначный. Авиакомпании склонны брать в лизинг зарубежные Boeing и Airbus. Поиздержавшиеся "иностранцы" дешевле российских новинок и мифически безопасны при эксплуатации. В свою очередь родной авиапром уже предлагает свои современные модели, которые, вроде бы, не хуже европейских и американских. Правда, подороже будут. Но пока безрезультатно.

Освободившись от армейских проблем, новый первый вице-премьер Иванов займется этим вопросом вплотную. Напомним, Сергей Иванов возглавил Совет директоров недавно созданной "Объединенной авиастроительной корпорации". В состав "ОАК" вошли: ОАО "Туполев", ОАО "Нижегородский авиастроительный завод "Сокол", ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин", ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", ОАО "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А.Гагарина", ОАО "Новосибирское авиационное производственное объединение имени В.П. Чкалова", ОАО "Внешнеэкономическое объединение "Авиаэкспорт", ОАО "Финансовая лизинговая компания", ОАО "Ильюшин Финанс Ко", ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут".

"Объединенная авиастроительная корпорация" в первую очередь займется развитием гражданского самолетостроения. Объединив активы ведущих российских самолетостроительных компаний, она дол-

жна будет составить конкуренцию двум сильнейшим игрокам в этой области американскому Boeing и европейскому Airbus. Заявление вполне реальное, но стремительных перемен мы вряд ли дождемся. Инновационный потенциал отечественного авиапрома далеко еще не исчерпан, остается лишь добавить ему коммерческую жилку и лед тронется. Разогреть его, по расчетам президента Путина, должен первый вице-премьер.

Сергей Иванов выделил перспективные проекты в области создания авиатехники. Это самолеты Ил-96, Ту-204, Ту-214, новый региональный самолет RRJ и среднемагистральный МС-21, который призван заменить Ту-154. Прежде всего, они будут ориентированы на свой собственный рынок.

Рост качества российского гражданского авиастроения во многом должен решить проблему безопасности полетов, что даст импульс усовершенствованию авиационной инфраструктуры. Этот участок Сергей Иванов также возьмет под свой контроль. Только понятие "инфраструктура" в данном контексте гораздо шире. Это коснется и судостроения, там Иванов не менее ключевая фигура по загрузке верфей, и транспорта в целом (дороги, трубопроводы, энергосети).

Также в сфере гражданского авиастроения возможна и будет приветствоваться международная кооперация. На получение заказов "ОАК" будет привлекать зарубежный капитал. Сегодня современные российские самолеты Ил-96, RRJ, Ту-204 более популярны, например, в странах Ближнего Востока, на Кубе, чем в родном небе. Для России в прошлом году было построено только 8 самолетов. Выйти из сложившейся ситуации на путь устойчивого развития можно только с помощью системного подхода, опираясь на единый замысел и значительные полномочия, которые, кстати, теперь у Сергея Борисовича появились. И стоит предположить, что именно в авиации, в первую очередь, возможна реализация модели инновационного развития, которая является единственной альтернативой нарастающей зависимости от сырьевой экономики. Об этом, скорее всего, и говорил Иванов после своего нового назначения журналистам.

*источник: сайт "News Info"
19.02.07*

НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги – Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель России, член Клуба авиастроителей Владимир Николаевич Кондауров.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (095) 685-1930, 685-2630, e-mail: info@as-club.ru

НАШИ САМОЛЕТЫ – ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

Индия размещает дополнительные заказы на истребители Су-30МКИ.

Тяжелый многоцелевой истребитель Су-30МКИ настолько нравится индийским политикам и военным, что они безо всякого тендера размещают большой дополнительный заказ на эти самолеты. В ходе авиационной выставки Aero India 2007 на авиабазе Yelahanka у Бангалора было подтверждено желание индийской стороны выдать ФГУП "Рособоронэкспорт" заказ еще на 40 Су-30МКИ. Кроме того, Дели согласился с российским предложением не дорабатывать ранее поставленные 18 Су-30К в вариант МКИ, а заменить их на новые машины по схеме trade-in.

В последние годы Индия уходит от практики "безальтернативных" закупок военной техники к новой политике выбора между предложениями разных стран. В частности, объявлен международный тендер на 126 многоцелевых истребителей среднего класса в рамках проекта Medium Multirole Combat Aircraft (MMRCA). В ответ на приглашение индийской стороны готовность участвовать в тендере проявили американские фирмы Boeing (с самолетом F-18E/F Super Hornet), Lockheed-Martin (F-16C/D), французская Dassault (с Rafale), шведская SAAB (с JAS-39C/D Gripen) и "Рособоронэкспорт" (с предложением по МиГ-35).

Индусам нравится наблюдать, с каким ожесточением противники сцепились в "воздушной схватке". Настоящие "бои" в воздухе можно было наблюдать над летным полем авиабазы ВВС Yelahanka, где 7-11 февраля проводилась авиационная выставка Aero India 2007. Там свое летное мастерство показывали американские, шведские и русские летчики, отчаянно пытаясь наглядно показать преимущества своих машин над техникой соперника. Хотя фирма "Сухого" имеет славу лучшего "дома истребителей", ее летчики-испытатели на этот раз не продемонстрировали показательных выступлений. Дело в том, что "Сухому" просто не нужно доказывать преимущества своих машин над потенциальными конкурентами. Индусы и так безоговорочно отдали Су-30МКИ пальму первенства в классе тяжелых многоцелевых истребителей. И не собираются менять своего решения. Более того, индийские летчики и сами могут лишний раз показать, на что способна "сушка" в воздухе. Да так, что прибывшим с визитом на своих машинах иностранным летчикам остается только разводить руками и восхищаться успехами индийских коллег.

Ежедневно в ходе Aero India 2007 в воздух поднимались пилоты ВВС Индии на своих любимых машинах. Более того, два экипажа Су-30МКИ блестяще выполнили "особое задание" по открытию воздушного парада 7 февраля. По традиции выставка на базе Yelahanka начинается с пролета основных типов самолетов и вертолетов индийских ВВС, авиации Сухопутных войск и флота. В этом году парад открыли два Су-30МКИ. Они прошли перед зрителями на малой скорости в одной линейке с вертолетом Dhruv и двумя учебно-тренировочными самолетами Kiran. Заметим, что последние два типа - машины местной разработки и производства. Получается, что ВВС Индии настолько

считает Су-30МКИ "своим самолетом", что позволяет ему от своего имени участвовать в церемониальных мероприятиях на равных с изделиями собственного производства.

Более того, именно Су-30МКИ удостоился чести нести цифры "75" на киле и крыльях в честь 75-летия дня основания ВВС Индии (1932 г.). Одну из строевых машин специально перекрасили для данного случая. И именно этот самолет использовался для показательного полета сразу после завершения воздушного парада. Индийские летчики, полностью освоившие приемы пилотирования "сушки", мастерски выполнили и это задание. Насыщенная программа полета строилась вокруг таких сложных фигур высшего пилотажа, как "кобра", "колокол", "хук" и другие. Кроме того, индийские пилоты показали свое умение выходить из плоского штопора с помощью системы управления вектором тяги. Как ни старались иностранные летчики на своих машинах, посетители Aero India 2007 неизменно отдавали свои симпатии пилотам Су-30МКИ с трехцветными кругами на плоскостях.

В ходе выставки недавно назначенный министр обороны Араккапарамбил Антони подтвердил намерение своей страны заказать сорок Су-30МКИ в дополнение к 32 поставленным с завода в Иркутске по прямому поставочному контракту и 140 заказанным в рамках лицензионного соглашения 1998 г. Впервые такое желание было озвучено во время недавнего официального визита в Индию Владимира Путина. В настоящее время готовится соответствующая заявка индийской стороны. Ожидается, что соглашение будет подписано уже в течение первой половины текущего года. Кроме того, в этом же промежутке будет formalizована уже согласованная в целом инициатива российской стороны по замене 18 Су-30К на более совершенные, варианта "МКИ".

Однако индийские военные далеки от возведения столь полюбившейся им крылатой машины в статус "священной коровы". В настоящее время идут интенсивные консультации по улучшению технического лица Су-30МКИ, что будут сходить со сборочной линии авиазавода корпорации HAL в Насике через два-три года. Речь идет о внесении изменений в базовый вариант с тем, чтобы поддерживать высокий технический уровень самолета за счет внедрения последних достижений. "Сухой" предложил целый список улучшений, в том числе по увеличению дальности действия БРЛС Н-011М "Барс", повышению тяги и ресурса двигателей АЛ-31ФП, совершенствованию бортовых систем самолета и включению в его арсенал дополнительных средств поражения. Со своей стороны, заказчик заинтересован в доработке Су-30МКИ в носитель тяжелых сверхзвуковых ракет "воздух-земля" типа РЛ-10 разработки и производства российско-индийского СП "БраМос". Инженерная проработка этого варианта уже ведется.

Отметим, что с включением в арсенал Су-30МКИ ракет BrahMos станет возможным мощная "связка" двух важнейших проектов индийского МО. Стоит заметить, что успешные огневые испытания ракет РЛ-10 подталкивают индусов к расширению списка плат-

форм для данного вида оружия. В частности, на Aero India 2007 к ним добавился и морской патрульный самолет Ил-38SD. Авиация ВМС Индии уже располагает несколькими такими машинами, полученными из России после проведения капитального ремонта и установки обзорно-прицельного комплекса "Морской Змей" (Sea Dragon). На авиапараде 7 февраля третья по счету модернизированная машина торжественно пролетела над базой Yelahanka и без посадки отправилась к месту постоянного базирования.

В настоящее время Индия ведет и активно прорабатывает новые программы модернизации строевых самолетов. На целом ряде машин, в том числе Ил-38, МиГ-21бис и МиГ-29, приходится идти на весьма дорогое решение по замене бортовых радаров на более современные. Что же касается Су-30МКИ, то его станция оказалась настолько удачной в техническом отношении, что даже в отдаленной перспективе сохранит конкурентоспособность только за счет доработки программного обеспечения (и, возможно, передатчика на более мощный).

Тогда как участники тендера MMRCA заявляют о больших возможностях перспективных бортовых радиолокационных станций своих самолетов, БРЛС "Барс" уже сегодня находится в эксплуатации на Су-30МКИ. На H-011M уже нашли применение технологии электронного управления лучом, которые еще только планируются к внедрению на машинах, заявленных на конкурс по MMRCA. Это говорит о глубине инженерной проработки Су-30МКИ и его бортового комплекса.

Главный конструктор Су-30МКИ Александр Барковский уверен, что потенциал развития бортового радиолокатора его машины еще далеко не исчерпан. Раскрытие преимуществ станций с электронным управлением лучом связано прежде всего с разработкой новых алгоритмов и программного обеспечения. В этом смысле спроектированная специалистами ОКБ Павла Сухого машина дает отличную базу для сотрудничества с индийскими партнерами, известными своими достижениями в сфере информационных технологий (ИТ).

В одном из интервью в ходе выставки главком ВВС Индии маршал С.П. Тьяги среди важнейших достижений последних лет назвал "освоение в производстве уникальной версии самолета Су-30". Он также сказал, что "с целью остановить тенденцию на снижение нашей воздушной мощи из-за старения и убытия боевых машин прошлых поколений мы ускоряем программу производства и поставки Су-30МКИ на два года". Речь идет о "сдвиге" срока окончания сборки 140 машин на мощностях HAL с 2017 на 2014-2015 гг. Весной прошлого года ВВС Индии уже имели более 20 Су-30МКИ, собранных HAL в рамках лицензионного контракта.

Положительный пример сотрудничества дает прочную основу для реализации программы совместной разработки и производства истребителя следующего поколения. Во время визита Владимира Путина в Дели определились контуры сотрудничества между нашими странами и по этому проекту. И здесь в качестве головного предприятия с российской стороны был выбран "Сухой". Также было определено, что новый самолет будет создан не на пустом месте, "с чистого листа", как предлагали некоторые специалисты. Вместо этого за основу берется задел, созданный фирмой "Сухого" при работе над проектом ПАК ФА. Хотя на первом этапе слышались возражения, они постепенно

исчезли по мере знакомства потенциальных партнеров с состоянием дел по ПАК ФА. В конце концов индийская сторона признала, что подходы, которые были заложены "Сухим" в ПАК ФА, полностью соответствуют мировым требованиям к перспективным боевым комплексам следующего поколения.

Такое решение закономерно. Как выяснилось в ходе встреч специалистов двух стран в 2005-2006 гг., взгляды ВВС России и ВВС Индии на то, каким следует быть самолету следующего поколения, оказались весьма близки. Поэтому нет смысла отбрасывать наработки, уже сделанные по ПАК ФА, в угоду "полного равенства" участников общего проекта с самого начала его реализации. "С учетом поэтапного выполнения программы постепенно можно выйти на соотношение 50 на 50, - заявил журналистам генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян, - сегодня же нет смысла отбрасывать сделанные заделы. "Сухой" точно не заинтересован в таком подходе". Как показывает история развития проекта Су-27, программа тяжелого истребителя длится десятки лет. Разработка Су-27 стартовала в начале 70-х, а производство "продвинутой" версии этого самолета - Су-30МКИ - планируется поддерживать до 2015 г. Цикл программы истребителя следующего поколения обещает быть не менее длительным.

С принятием индийской стороной задела ПАК ФА в качестве основы для совместной программы стало возможным обсуждать очень высокую степень унификации индийской и российской версий базового самолета под требования конкретного заказчика. Речь идет о степени унификации в 90-95%. То есть отличия возможны только в некоторых бортовых системах. С учетом увеличения общей цифры производственной программы стоимость в расчете на одну машину значительно сокращается, а риски снижаются.

Одной из критических технологий, которые предстоит совместными усилиями вывести на необходимый уровень, является технология активных фазированных антенных решеток (АФАР) для бортовой радиолокационной станции. "Это критическая технология, которая должна развиваться в нашей стране", - считает Михаил Погосян. Разработчик АФАР был выбран ранее по итогам тендера, проведенного фирмой "Сухого" вместе с Минобороны РФ. Оказалось, что имеющиеся заделы по данной теме выделяют на роль лидера формируемой кооперации НИИП им. В.В. Тихомирова. Приняв принципиальное решение по разработке радара с активной фазированной решеткой на ПАК ФА, "Сухой" не собирается оставлять работы по пассивным фазированным антенным решеткам. Проведенный анализ показал, что за счет повышения мощности передатчиков и реализации других мер можно увеличить дальность обнаружения воздушной цели "не на проценты, а в разы", - заявил Михаил Погосян. Поэтому пассивные ФАР еще долго сохранятся на самолетах марки "Су" четвертого поколения. Их замена на активные АФАР целесообразна только после 2010 г.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
14.02.07*

СОСТОЯЛСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА "БЕСПИЛОТНЫЕ МНОГОЦЕЛЕВЫЕ КОМПЛЕКСЫ В ИНТЕРЕСАХ ТЭК"

Целью проводимой выставки и форума являлась демонстрация последних достижений в создании и использовании беспилотных многоцелевых комплексов (БМК), в том числе на базе беспилотных летательных аппаратов, в интересах топливно-энергетического комплекса, а также других отраслей народного хозяйства.

Мероприятие прошло при поддержке Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации, Федерального агентства по промышленности, Федерального агентства по энергетике, Торгово-промышленной палаты Российской Федерации, Комитета Совета Федерации ФС РФ по обороне и безопасности, Комитета Государственной Думы ФС РФ по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, Комитета Государственной Думы ФС РФ по безопасности, Московской торгово-промышленной палаты.

В организации приняли активное участие Межгосударственный авиационный комитет, Союз нефтегазопромышленников России, Международный союз авиапромышленности, ОАО "Газпром", ОАО "Роснефть", ОАО "Транснефть", Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана, Московский авиационный институт, Advantage Business Group (Великобритания) и др.

Организаторами Выставки и Форума явились компании ООО "Экспо-Экос" и ЗАО ФНПЦ "НефтегазАэроКосмос".

Программа первого Московского международного форума и выставки включала международную выставку и международный форум, участие в которых приняли свыше 70 компаний - ведущие российские предприятия-разработчики и изготовители беспилотной техники, комплексов управления, навигации, связи и специализированного оборудования; ведущие зарубежные компании из Израиля (Aeronautics Defense Systems Ltd., Bluebird Aero Systems), Франции (Advances Technologies and Engineering Frame) и Великобритании (Advantage Business Group). Среди российских участников - лидеры создания авиакосмической техники и радиоприборостроения: ОАО "Концерн радиостроения "Вега", ОАО "НПП "Радар ММС", ОАО "Камов", ОАО "ОКБ Сокол", ОАО "Туполев", ОАО "Корпорация "Иркут", ОАО "Азовский оптико-механический завод" и др.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

На выставке, на площади около 600 кв. м представили свою продукцию 31 предприятие. Были продемонстрированы образцы беспилотной техники, комплексов управления, навигации, связи и специализированного оборудования, видеоматериалы об

опыте использования беспилотной техники в различных целях.

Выставка включала следующие тематические направления:

- беспилотные летательные аппараты самолетного типа;
- беспилотные летательные аппараты вертолетного типа;
- беспилотные аэростатные комплексы;
- морская и наземная беспилотная техника;
- специализированное оборудование для размещения на беспилотной технике;
- комплексы управления, навигации, связи для обеспечения полетов беспилотных многоцелевых комплексов.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ

На секционных заседаниях Международного форума приняли участие около 57 компаний, присутствовало около 400 слушателей. На Форуме обсуждались как технологические вопросы разработки и создания беспилотных комплексов, так и вопросы их использования в интересах ТЭК с обсуждением проблем взаимодействия отечественных и зарубежных производителей авиакосмической техники, государственных структур и предприятий ТЭК, возникающих при внедрении БМК в рамках существующего нормативного поля.

Основные темы форума:

- проблемы и направления развития законодательной базы в сфере применения БМК двойного назначения в гражданских целях;
- научно-технические вопросы разработки, применения БМК и специализированного оборудования для размещения на беспилотных аппаратах;
- опыт использования БМК в производственно-экологическом мониторинге, обеспечении промышленной безопасности, охраны инфраструктурных объектов ТЭК, проведении антитеррористических мероприятий и др.;
- научные аспекты и специфические требования при создании и применении специализированного оборудования для проведения работ в интересах ТЭК;
- нормативно-правовое обеспечение решения задач создания и использования беспилотных многоцелевых комплексов.

С докладами на Форуме выступили около 60 представителей российских и зарубежных компаний авиакосмической индустрии, представителей министерств и ведомств, руководителей ведущих компаний и отраслевых институтов ТЭК, научных учреждений РАН и учебных институтов.

За три дня проведения первого Московского международного форума и выставки "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК" его

мероприятия посетили более двух тысяч специалистов. Аудитория посетителей - это специалисты ведущих российских и зарубежных предприятий - разработчиков и изготовителей беспилотной техники, комплексов управления, навигации, связи и специализированного оборудования; представители отраслевых институтов ТЭК, научных учреждений РАН и учебных институтов; руководители ведущих предприятий ТЭК России; представители заинтересованных министерств, ведомств и федеральных органов власти; руководители и специалисты торгово-про-

мышленных палат, объединений предпринимателей и коммерческих организаций и других стран ближнего и дальнего зарубежья. Подготовку и работу Форума освещали более десяти информагентств, журналов, газет и интернет-изданий.

*источник: организация "Беспилотные многоцелевые комплексы в интересах ТЭК"
08.02.07*

"АЭРОФЛОТ" ВЫБРАЛ ЕВРОПУ

"Аэрофлот" сделал окончательный выбор. Сейчас обговаривается договор о поставках самолетов Airbus, сроках, промежуточных вариантах. О покупке американских лайнеров Boeing речь больше не идет. Решение выгодно не перевозчику, а правительству, считают специалисты.

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" - крупнейший авиаперевозчик на международных и внутренних линиях. На его долю приходится 39% международного и 11% внутреннего рынка авиаперевозок в России. В 2006 году авиакомпания перевезла 7,3 млн пассажиров в 89 городов 47 стран. Чистая прибыль за 2005 год составила более 6 млрд руб. Аэрофлот выполняет 302 рейса в день. Компания входит в международный альянс авиаперевозчиков SkyTeam.

Основными акционерами "Аэрофлота" являются Росимущество (51,17% акций) и Национальная резервная корпорация (НРК), которая через кипрскую Grabor Trading (Overseas) Ltd. (16,34%) и люксембургскую Transinvest Control S.A. (9,76%) контролирует порядка 30% акций общества. Парк "Аэрофлота" насчитывает 88 самолетов, 36 из которых - иностранного производства.

Аэрофлот наконец-то выбрал поставщика новых авиалайнеров - им станет европейская Airbus. Но в силу невозможности получить новинки мировой авиапромышленности в ближайшее время национальный перевозчик планирует делать покупки на вторичном рынке. Впрочем, продолжаются переговоры и о крупных партиях новых самолетов.

"Аэрофлот - российские авиалинии" завершает переговоры о покупке 37 самолетов у европейского авиаконцерна Airbus, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на источник в совете директоров "Аэрофлота".

На сегодняшний день речь идет о покупке 15 самолетов A330 и 22 A350. "Переговоры с Airbus вошли в завершающую стадию, концерн предложил максимально близкие сроки начала поставок и, хотя "Аэрофлоту" самолеты нужны еще раньше, менеджмент понимает, что лучшего предложения авиастроитель уже не сможет сделать", - пояснил "Интерфаксу" представитель российского авиаперевозчика. Поставки A330 должны начаться в конце 2008 года, а A350 - в конце 2014-го.

Однако "Аэрофлот" не сможет в кратчайшие сроки приобрести 15 новых A330. Как сообщил агентству Reuters заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков, самолеты будут закупаться не напрямую у Airbus, а на вторичном рынке. "Слотов готовых нет на ближайшие год-полтора, но переговоры с Airbus ведем, - заявил Кошляков. - Я знаю, что мы сейчас ищем A330 на вторичном рынке". Замгендиректора уточнил, что в текущем году компания рассчитывает приобрести два лайнера, еще три будут куплены в 2008 году.

Как ранее писала "Газета.Ru", "Аэрофлот" длительное время выбирал поставщика дальнемагистральных самолетов. Выбор был между последними моделями Boeing (787 Dreamliner) и Airbus (A350). Но у менеджмента компании и у государства (основного собственника) оказались разные предпочтения. Менеджмент "Аэрофлота" склонялся в пользу Boeing, большинство чиновников - в пользу Airbus. Одним из вариантов было дробление контракта для приобретения продукции обеих компаний, однако совет директоров "Аэрофлота" такое решение не поддержал, и все предварительные договоренности были сорваны.

Вопрос с Boeing стоял довольно остро в связи с тем, что серийное производство лайнеров A350 откладывалось. Сейчас из этого положения вышли благодаря закупкам A330. Изначально A330 рассматривали исключительно как переходный вариант до начала поставок A350, серийное производство которых начнется в 2014 году.

На вторичном рынке вполне можно приобрести аэробусы A330, возможно, даже за три-четыре года, считает Олег Судаков из Rye, Man & Gor Securities. Впрочем, по словам эксперта, "не факт, что это будет именно то, что сейчас "Аэрофлоту" надо". Аналитик напоминает, что в "Аэрофлоте" предпочли бы приобрести американский Dreamliner: "У Boeing лайнер больше подходил как по срокам, так и по размерности". Американская машина меньше, и "Аэрофлот" уверен в ее загрузке. Но решение принимается не национальным перевозчиком, а его основным владельцем - государством, то есть, по словам Судакова, решение если и будет принято, то исходя из политических, а не коммерческих мотивов.

*источник: сайт "Газета.Ru"
22.02.07*

ВОЗВРАЩЕНИЕ К ЭФФЕКТУ АЛЕКСЕЕВА

Летающие корабли для России уже давно не фантастика.

Ростислав Алексеев, которому 18 декабря 2006 г. исполнилось бы 90 лет, одним из первых в мировой практике разработал и создал серийные боевые корабли и пассажирские суда на подводных крыльях и экранопланы. Он заложил научно-технические основы создания скоростных судов и стал талантливым организатором целой отрасли скоростного судостроения.

Ростислав Евгеньевич Алексеев родился 18 декабря 1916 г. в городе Новозыбков (ныне Брянской области). В 1933 г. семья переехала в Горький, а еще через два года он поступил на транспортно-машинно-строительный факультет Горьковского индустриального института. Во время учебы в институте будущий отец экранопланостроения заинтересовался проблемами повышения скорости движения водоизмещающих судов за счет применения подводных крыльев. Изучив теоретические основы, он разработал проект катера на подводных крыльях, а в 1941 г. защитил дипломный проект по совершенно новой тогда теме. После института его направили на завод №112 "Красное Сормово". И хотя во время войны завод вместо кораблей выпускал танки, молодому специалисту-кораблестроителю разрешили работать над созданием корабля на подводных крыльях.

Определяющим оказался вопрос выбора принципиальной схемы крыльевого устройства. На основе самостоятельных исследований Алексеев получил гидродинамические характеристики подводного крыла в зависимости от глубины их погружения и относительной скорости (эффект малопогруженного подводного крыла - "эффект Алексеева"). С использованием этого эффекта Алексеев создал крыльевые системы и катера на подводных крыльях. Первый катер А-4 (1943 г.) водоизмещением около 1 т и при мощности двигателя 25 л.с. полностью выходил на крылья и развивал скорость более 30 км/ч. А следующий катер А-5 (1945 г.) в первом же выходе неожиданно даже для разработчиков достиг скорости 87 км/ч. Этот проект послужил основой для разработки торпедных катеров на подводных крыльях: 123Бис (тема А-7, 1947 г.), М-123Бис (темы А-10 и А-11, 1950 г.), 123К (тема А-10Бис, 1952 г.), К-123К (1953 г.), 183 (тема А-1-20, 1955 г.). За создание первых отечественных торпедных катеров на подводных крыльях Алексееву и группе его соратников в 1951 г. была присуждена Сталинская премия.

В 1957 г. по проекту Ростислава Евгеньевича было построено судно на подводных крыльях "Ракета", совершившее свой первый рейс в Москву на Всемирный фестиваль молодежи и студентов. Затем настал черед "Метеора", "Кометы", "Вихря", "Буревестника" и "Беларуси". За четыре десятилетия по 30 проектам построено около 2000 пассажирских судов на подводных крыльях, из них 200 - на экспорт. Постепенно Научно-исследовательская гидролаборатория, кото-

рой руководил Алексеев, выросла в Центральное конструкторское бюро по судам на подводных крыльях (-ЦКБ по СПК).

В период активной работы над судами на подводных крыльях конструктор установил, что они, как и аппараты на статической воздушной подушке, имеют предел скорости из-за физических барьеров. Так, возникновение кавитации у судов на подводных крыльях ограничивало предел скорости движения 120-150 км/ч. А у судов на статической воздушной подушке набегающий поток воздуха при высокой скорости выдувал подушку, и поэтому их скорость не могла превысить 150-180 км/ч. И лишь отрыв аппарата от воды за счет динамической воздушной подушки мог значительно повысить его скорость. Так родилась идея принципиально нового аппарата - "летающего корабля", экраноплана.

Экраноплан - это аппарат, использующий на взлетно-посадочных и крейсерских режимах движения скоростной напор набегающего потока воздуха, что создает подъемную силу - за счет образования динамической воздушной подушки между несущими поверхностями аппарата и опорной поверхностью (землей, водной поверхностью или ледовым покровом). Явление, положенное в основу принципа движения экранопланов, получило название "эффект влияния опорной поверхности".

В 1958 г. у города Чкаловска на акватории Горьковского водохранилища (в месте впадения в водохранилище реки Трота) началось сооружение будущей испытательной базы (ИС-2) для экранопланов. Именно на этой базе вначале создавались, а затем испытывались все самоходные (пилотируемые) модели экранопланов. Ростислав Евгеньевич начал строительство опытных машин. Первый пилотируемый экспериментальный экраноплан СМ-1 (самоходная модель, первая) был построен в 1961 г. 22 июля того же года он совершил первый испытательный полет, в ходе которого показал удовлетворительные характеристики устойчивости и управляемости в экранном режиме движения.

Осенью 1961 г. по приглашению Алексеева ИС-2 посетили заместитель председателя Совмина СССР, председатель комиссии СМ СССР по военно-промышленным вопросам Д.Ф. Устинов, председатель ГКС Б.Е. Бутома и главнокомандующий ВМФ С.Г. Горшков. Им были продемонстрированы лаборатории, испытательные стенды, трек и кордодром, после чего они совершили прогулку на первой самоходной модели СМ-1. Экранопланной тематикой Алексееву удалось заинтересовать и начальника ГУК ВМФ Н.В. Исаченкова.

Тем временем работы в ЦКБ шли стремительными темпами: в 1962 г. спроектирован и построен экраноплан СМ-2, параллельно проектировался и строился экраноплан СМ-3, предназначенный для исследования аэродинамической компоновки экраноплана с крылом малого удлинения. А затем Ростислав Евгеньевич решился на рискованный шаг - перейти от самоходных моделей массой 3-5 т сразу к строитель-

ству стометрового летающего корабля массой 500 т. Командование ВМФ и Д.Ф. Устинов поддержали дерзкую идею. Было подготовлено специальное постановление ЦК КПСС и СМ СССР о развитии экранопланной тематики. Вскоре была принята государственная программа по экранопланостроению, предусматривавшая в том числе разработку проектов боевых экранопланов для ВМФ и других видов ВС. И в 1963 г. по заказу ВМФ в опытном производстве ЦКБ по СПК (позже - завод "Волга") был заложен экспериментальный экраноплан-корабль-макет (КМ).

Для освоения техники пилотирования и приобретения навыков эксплуатации крупных аппаратов было решено построить экранопланы-аналоги:

- в 1963 г. создана трехместная двухдвигательная экспериментальная самоходная модель СМ-4 - масштабный (1:4) прототип натурного экраноплана, силовая установка которого функционально разделялась на маршевую и стартовую;

- в том же году построен двухместный экраноплан-аналог СМ-5, по аэродинамической схеме и геометрически подобный КМ;

- в 1967 г. построена одноместная самоходная модель СМ-8 (аналог КМ), выполненная в масштабе 1:4 прототипа;

- в 1969 г. на заводе "Волга" закончили постройку пилотируемой модели СМ-6 массой около 25 т, имевшей три двигателя: маршевый (на киле) и два стартовых ("поддувных") двигателя (в носовой части корпуса). Эта модель предназначалась для исследования основных вопросов гидродинамики, аэродинамики и прочности применительно к создаваемым натурным кораблям большой массы.

В ходе испытаний, проводившихся в летний и зимний периоды, определялись устойчивость и другие характеристики движения экранопланов в различных режимах полета, освоены методики старта (взлета) с воды и со снега, полеты над водой, снегом, льдом и твердым грунтом (с травяным покровом). При амфибийных испытаниях самоходные модели осуществляли сход с пологого берега, самостоятельный выход на берег и двигались в режиме поддува под крыло на малых скоростях над относительно ровными участками суши.

В связи с ростом габаритов создаваемых экранопланов потребовалась и новая испытательная база с натурными (морскими) условиями. Ее создали на территории завода "Дагдизель" (около г. Каспийск). В 1965 г. на острове Чечень в Каспийском море было выбрано место для новой испытательной базы и стоянки корабля КМ, сделаны промеры глубин, подобраны трасса движения для корабля и акватория для его испытаний. Когда строительство КМ закончилось, с демонтированными отъемными частями крыла и кормового стабилизатора при помощи специально построенного дока его транспортировали на базу в Каспийске. Консоли крыла транспортировали на другом специальном док-понтоне. На достроечной базе в бухте завода "Дагдизель" были выполнены все доводочные работы - окончательный монтаж конструкции и установка измерительной аппаратуры.

Корабль-макет создавался для проверки и отработки вопросов аэрогидродинамики и мореходных качеств конструкции, силовой установки, системы управления и вооружения. Схема - самолетная: фюзеле-

ж с хвостовым оперением и прямоугольное в плане крыло. Длина корпуса составила 92,4 м, размах крыла - 37,8 м, максимальная высота по стабилизатору - 22 м, а взлетный вес - 550 т. Экраноплан КМ до сих пор является одним из крупнейших и тяжелых летательных аппаратов в мире.

На передних горизонтальных пилонах КМ размещалась силовая установка из 8 носовых стартовых ТРД (использовались в основном при старте). На стабилизаторе - два кормовых маршевых двигателя, мощности которых было достаточно для поддержания крейсерского режима. КМ имел сильно реданированный корпус - классический тип днища высокоскоростного корабля. Как дань морскому происхождению, экраноплан снабжался 3-тонными якорями. Экипаж - 7-8 человек.

14 августа 1967 г. КМ у острова Чечень совершил свой первый полет продолжительностью около 50 мин., на высоте примерно 4 м (высота волн - до 1 м). На экране было выполнено четыре галса. Крейсерская скорость по приборам достигала 500 км/ч. Успех окрылял, и 26 июля 1968 г. вышло постановление ЦК КПСС и СМ СССР о проведении перспективных работ по созданию больших экранопланов. Предполагалось, что такие гиганты будут использоваться в ВМФ для высадки десантов или нанесения ракетных ударов. По оценкам специалистов, преимуществом подобных кораблей-экранопланов могли служить их высокая скорость и значительное сокращение времени на выполнение операции по сравнению с обычными водоизмещающими кораблями. Руководство ВМФ, увлеченное в то время созданием океанского флота, планировало принять на вооружение 120 транспортно-десантных кораблей с размещением серийного производства на судостроительных заводах и даже начать строительство новых заводов для создания экранопланов.

Первым проектом десантно-транспортного экраноплана стал "Орленок" (проект 904, головной спущен на воду в 1972 г.), который, имея взлетную массу до 140 т, был способен развивать скорость до 400 км/ч (- при дальности полета до 1300 км). Боевая нагрузка - 20 т, экипаж - 9 чел., вооружение - пушечная турель "Утес-М" (12,7-мм спаренная башенная установка крупнокалиберных пулеметов НСВ-12). Конструктивная особенность экраноплана - носовая поворотная часть (угол поворота 90°), в которой располагалась кабина экипажа, пулеметная установка, каюта для отдыха экипажа, а также отсеки для авиационного и специального оборудования. Техника и десантники размещались в грузовом отсеке (28x3,4x4,6 м), в средней части фюзеляжа.

"Орленок" разогнался всего за полторы минуты и легко выходил на свою оптимальную высоту - около 2 м. Загружаться и выгружаться он мог прямо на берегу - выходил на него и уходил обратно в море. Летчики в практике повседневной эксплуатации не раз превышали высоту 10 м (практическая граница ощутимого влияния эффекта экрана, равная половине хорды крыла "Орленка"), выполняя полеты на высотах до 100 м. Для изучения движения вблизи экрана в различных погодных условиях, а также для отработки и закрепления навыков вождения экраноплана над водой и ледовой поверхностью был построен учебно-тренировочный одноместный экраноплан УТ-1.

В конце 70-х гг. в Каспийске Ростислав Евгеньевич приступил к разработке принципиально новой самодходной модели СМ-9, предназначенной для изучения особенностей околоэкранный движения ЛА схемы "составное крыло", винтового поддува и взлетно-посадочных режимов с применением воздушно-амортизирующего устройства. В 1979 г. заложили две малые (до 1 т) самоходные модели - СМ-10 и СМ-11, которые проектировались и строились одновременно по схожей аэрогидродинамической схеме ("составное крыло"), но отличались стартовыми системами.

3 ноября 1979 г. на десантном экраноплане МДЭ-150 (проект "Орленок") подняли флаг ВМФ и включили корабль в состав Каспийской флотилии. Однако на этой церемонии Алексеев присутствовать уже не мог: он тяжело заболел (скончался конструктор 9 февраля 1980 г.). В 1979 г. на испытания поступил второй экраноплан - МДЭ-155, который 27 октября 1981 г. вошел в боевой состав ВМФ. Уже принятые на вооружение ВМФ экранопланы проинспектировал главком ВМФ С.Г. Горшков, он даже выходил на одном из них в море. Оба корабля принимали участие в учениях Закавказского военного округа: на восточный берег Каспия десант в составе двух батальонов пехоты был доставлен за 50 мин. Тогда же в Горьком, на заводе "Волга", состоялась закладка третьего десантного экраноплана этого проекта - МДЭ-160. В состав ВМФ его приняли 30 декабря 1983 г., в том же году вся серия экранопланов этого проекта была завершена.

В 1988 г. командование Каспийской флотилии решило подтвердить тактические возможности экраноплана и провело маневры с переброской десанта из района Баку в район Красноводска. Обычные корабли вышли в море за сутки до запланированного времени высадки десанта. Корабли на воздушной подушке - за шесть часов. "Орленок" же вылетел за два часа - по пути обогнал всех и первым высадил десант, что произвело огромное впечатление на руководство ВМФ. Всего к 1989 г. три экраноплана проекта "Орленок" провели 438 взлетов и посадок, налетали 789 часов и произвели 118 амфибийных выходов - ни одна страна в мире не может похвастаться такими результатами!

Отечественные конструкторы пошли дальше - создали ударный экраноплан проекта 903 (заложен в 1983 г.). "Лунь" (таково его название) имел полное водоизмещение 400 т, размеры в плане - 73,3x44 м, высоту - 20 м и осадку в водоизмещающем положении - 2,5 м. Вооружение экраноплана составляли шесть ПКР ЗМ-80 комплекса "Москит" (размещались в наружных контейнерах, попарно установленных под некоторым углом к горизонту сверху на корпусе), а также носовая и кормовая артустановки со спаренными 23-мм авиационными пушками ГШ-23. Полет был возможен при состоянии моря 4-5 баллов (высота волн - до 2,5 м). Экипаж - 15 чел. (в том числе 6 офицеров). Испытания нового экраноплана проводились в 1987-1989 гг., причем впервые в мировой практике с него был осуществлен пуск ПКР на скорости движения носителя около 500 км/ч. После успешного завершения государственных испытаний "Лунь" находился в опытной эксплуатации на Каспии.

В 1992 г. для подготовки летного состава на заводе "Волга" построили двухместный учебно-тренировочный экраноплан "Стриж", который уже мог не только осуществлять движение в экранном режиме, но и выходить в свободный полет. То есть "Стриж" - это

эканолет. Он имеет взлетную массу 1650 кг, длину - 11,4 м, ширину - 6,7 м и высоту - 3,6 м.

В настоящее время Россия в области экранопланостроения все еще занимает передовые позиции, опережая мировой уровень на 8-10 лет. Интерес к "летающим кораблям" не только не угас, но и все больше возрастает. Интенсивные разработки ведутся в США, Китае, Германии, Японии и Южной Корее, причем по всем классам экранопланов: сверхлегком (взлетная масса до нескольких тонн), легком (до нескольких десятков тонн), среднем (100-500 т), тяжелом (700-1500 т) и сверхтяжелом (до нескольких тысяч тонн). Потенциальными покупателями подобных транспортных средств в гражданском и специальном исполнении могут стать Сингапур, Индонезия, Малайзия, Перу, Иран и другие страны. Эксперты подчеркивают, что современный уровень развития судовой и авиационной энергетики, конструкционных материалов и технологий, имеющаяся в развитых странах мира промышленная база могут обеспечить создание экранопланов тяжелого класса - для трансатлантических перевозок.

Не секрет, что Китай в последние годы активно "ворвался" в область высоких технологий. Экранопланостроение не стало исключением. И, хотя основная часть программы засекречена, достоверно известно, что китайские специалисты тщательно изучают опыт Алексеева и его КБ. Так, еще в 1967 г. на базе пекинского Научно-исследовательского центра судостроения (China Ship Scientific Research Center - CSSRC) развернулись широкомасштабные работы по проектированию и постройке экранопланов. В обстановке строжайшей секретности были созданы экранопланы проектов 961, 902 и др. В 2000 г. было образовано совместное российско-китайское предприятие на базе ЦКБ по СПК. Кроме того, в России была приобретена необходимая документация на проекты экранопланов "Волга-2", "Стриж" и "Орленок". К настоящему времени в КНР насчитывается 17 построенных экранопланов.

США пока не построили ни одного экраноплана, но также пытаются применить технологии Алексеева - для создания гигантского транспортного экраноплана. Так, компания Boeing работает над проектом аппарата Pelican Ultra Large Transport Aircraft (ULTRA), длина которого составит 152 м, а размах крыла - 106 м. Предполагается, что Pelican ULTRA сможет перевозить за один рейс до 1400 т грузов на расстояние 16 000 км. А вот Иран уже построил для своих ВМС экраноплан, внешне сильно схожий с российским экранопланом "Стриж".

Начинает возрождаться интерес к экранопланам и иным скоростным судам и на их исторической родине - в России. Свидетельство тому - проведение в сентябре 2006 г. в ЦКБ по СПК (г. Нижний Новгород) заместителем председателя правительства РФ - министром обороны Сергеем Ивановым заседания Морской коллегии, на котором обсуждались вопросы перспективного судостроения, в частности создания скоростных скеговых кораблей и экранопланов.

Павел КАЧУР

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
08.02.07

АВИАПРОМ УКРАИНЫ: ИНДИЙСКИЙ ВИРАЖ

Предприятия украинского авиапрома, принявшие участие в авиакосмическом салоне Aero India 2007, впервые за много лет могут похвастаться позитивными договоренностями с индийскими партнерами.

Однако успех отечественных авиастроителей связан не столько с грамотным менеджментом, сколько с поддержкой со стороны госструктур и перспективами сотрудничества в транснациональных проектах. В целом, результаты могли быть куда более весомыми, если бы предприятия отрасли, в конце концов, сумели бы разрешить проблему внутренней конкуренции и скоординировать свою внешнеэкономическую деятельность.

Проект модернизации индийского парка транспортных самолетов Ан-32 - это потеря нескольких лет, растроченных на "прения" украинских авиастроителей с представителями индийских ВВС. Заказчик настаивал на том, что эксплуатирующиеся в данное время самолеты нуждаются в ремонте и продлении ресурса, а украинские специалисты считали, что лучшим вариантом является глубокая модернизация самолетов, в ходе которой существенно менялся облик и ряд технических характеристик машины. Причем индийцы рассчитывали вернуться к вопросу модернизации после проведения необходимых регламентных работ по самолету. На этом этапе переговоры, казалось, зашли в тупик, и проект модернизации Ан-32 ВВС Индии так и остался бы "перспективным", если бы не позитивное воздействие на украинских переговорщиков со стороны госпосредника, компании "Спецтехноэкспорт", которое помогло довести переговоры до успешного завершения. В итоге, на авиасалоне в Бангалоре индийская сторона пообещала в скором времени прислать заявку на предложения о ремонте и продлении ресурса парка своих Ан-32, оставив модернизацию на второй этап работ.

Кроме проекта Ан-32, который стал одним из наиболее обсуждаемых вопросов, АНТК им. Антонова провел в Индии презентацию программы самолетов Ан-148 и Ан-148Т, которая была представлена ведущим и региональным авиакомпаниям Индии: Indian Airlines, Air India, Air Deccan, Jet Airways, Alliance Air, Air Sahara, Kingfisher Airlines. АНТК им. Антонова прогнозирует, что реактивный региональный пассажирский самолет нового поколения Ан-148 и его транспортные варианты заинтересуют индийских перевозчиков. Но дело в том, что индийские авиакомпании, в отличие от национальных ВВС, предпочитают на региональных перевозках "Аэробусы" и вряд ли сразу откажутся от массовой эксплуатации проверенных А320 в пользу новой машины.

В отличие от АНТК, "Мотор Сич" решило упрочить свои позиции на индийском рынке более надежным способом - через российские проекты. В Бангалоре президент "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев провел переговоры с представителями Hindustan Aeronautics Limited (HAL) об участии в российско-индийском проекте создания легкого транспортного самолета МТА (Multirole transport aircraft). Ил-214 внесен в новую

Государственную программу вооружений РФ до 2015 г., а его вариант МТА - в долгосрочные планы МО Индии. Участниками с индийской и российской стороны программы являются: НПК "Иркут" и АК "Ильюшин", Hindustan Aeronautics Ltd. (HAL) и Defence Research and Development Organization (DRDO) соответственно. Ранее российские СМИ сообщали, что инициаторы проекта "Индийско-российский транспортный самолет" (ИРТС) предложили АНТК им. Антонова взять на себя значительный объем работ по проектированию новой машины. В ответ киевские конструкторы подготовили развернутый план. Если российская сторона поставит во главу угла экономические, а не политические соображения, то программа МТА, несколько задержавшаяся на старте, может получить "новое дыхание" и совершить стремительный рывок. Однако будут ли украинские специалисты участвовать в российско-индийском проекте - все еще большой вопрос.

Пока что украинско-индийское ВТС отмечено в основном поставками запчастей и агрегатов к авиационной технике советского и украинского производства и ее ремонтом. Возможно, будут закупаться отдельные комплектующие агрегаты к уже построенной технике. Так, во время Aero India большой интерес представителей национальных ВВС вызвала станция оптико-электронного подавления "Адрос", предназначенная для защиты вертолетов от поражения ракетами с инфракрасным наведением.

Определенный шанс может быть и у "Мотор Сич" по поставкам двигателей МС-400 для индийских беспилотных летательных аппаратов. Интерес к этим двигателям индийские военные проявляют не первый год, но их поставки, объем которых оценивается в десятки, а то и сотни единиц, зависят больше от нюансов режима контроля над распространением ракетных технологий, поскольку эти же двигатели можно устанавливать и на крылатые ракеты.

В целом, во время Aero India 2007 представители индийского министерства обороны официально заявили о намерениях расширить военно-техническое сотрудничество с Украиной. По словам государственного министра Индии по оборонной промышленности Рао Индерджита Сингха, его страна готова сотрудничать с Украиной в авиационной, бронетанковой и военно-морской сферах. Для расширения сотрудничества Индия предложила создать рабочую группу по ВТС в рамках работы межправительственной индийско-украинской комиссии по сотрудничеству. Кроме того, в конце прошлого года на рассмотрение украинской стороны был передан проект договора о сотрудничестве в оборонной сфере. В настоящее время документ находится на согласовании украинской стороны.

Во время встречи с главой украинской делегации на авиасалоне, замминистра обороны Владимиром Терещенко Рао Сингх подчеркнул, что Индия готова подписать этот договор в апреле-мае 2007 г. в ходе запланированного официального визита министра обороны Украины Анатолия Гриценко в Индию.

Наталья ПЕЧОРИНА

источник: сайт "ugmk.info"
14.02.07

"САЛЮТ" ПРОДУКТИВНЫМ ИДЕЯМ

Интервью с генеральным директором ФГУП "ММПП "Салют" Юрием Елисеевым.

Авиационное двигателестроение - одна из наиболее сложных и наукоемких отраслей промышленности. Концентрация самых современных технологий здесь чрезвычайно высока. Именно поэтому опыт, знания и производственные мощности двигателестроителей все более широко используются в других сферах, и в частности в нефтяном и газовом комплексе. Так, на базе одного из лидеров оборонно-промышленного комплекса России ФГУП "ММПП "Салют" прошло очередное заседание комитета Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по вопросам энергетической безопасности, энергоэффективности и развития отраслей ТЭК под председательством президента ОАО "Лукойл" Вагита Алекперова. Об этом заседании, взаимодействии "оборонщиков" и ТЭК, о создании на базе ММПП "Салют" промышленно-энергетического технопарка наша беседа с генеральным директором предприятия Юрием Елисеевым.

- Юрий Сергеевич, какие вопросы рассматривались на заседании, и кто принял в нем участие?

- В заседании, кроме членов комитета Российского союза промышленников и предпринимателей (РСПП) по вопросам энергетической безопасности, энергоэффективности и развития отраслей ТЭК и руководства ФГУП "ММПП "Салют", приняли участие представители комитета Торгово-промышленной палаты России по энергетической стратегии и развитию ТЭК, руководители и эксперты РАН, НИИ и вузов Москвы.

В ходе совещания шла речь об организационно-штатных изменениях в структуре комитета, были утверждены приоритетные направления его деятельности в 2007 году, подписано соглашение о сотрудничестве между комитетом РСПП и комитетом ТПП России по энергетической стратегии и развитию ТЭК.

Отдельным вопросом стало обсуждение концепции создания промышленно-энергетического технопарка в сфере высоких технологий на базе инфраструктуры Московского машиностроительного промышленного предприятия "Салют".

- Как же все-таки зародилась эта смычка: "оборонка" - ТЭК?

- Бурное развитие нефтяной и газовой отраслей помогло многим промышленным предприятиям России и стран СНГ преодолеть кризисное состояние 90-х, обеспечило их производственными заказами. Сегодня появились новые возможности по вовлечению в промышленный и экономический оборот прорывных инновационных проектов, осуществление которых поможет России вновь стать одной из ведущих стран мира не только в области поставок энергоносителей, но и в области высоких технологий. Одна из них - скрытый доселе интеллектуальный потенциал "оборонки", широкому использованию которого мешала ведомственная закрытость предприятий ОПК.

В недавнем Послании Президента России Владимира Путина Федеральному Собранию, в решениях Правительства РФ уделяется особое внимание повышению эффективности взаимодействия государственных органов, ОПК и бизнеса в области создания инновационной среды, одной из которых призваны стать технопарки. И конечно, "Салюту" - лидеру отечественной "оборонки" - есть, что предложить деловому сообществу.

Помимо современной инфраструктуры (производственный комплекс в центре Москвы, мощные конструкторские бюро, научно-технические центры, испытательные комплексы и т.д.), "Салют" - это команда уникальных специалистов в разных областях оборонного хай-тека и управленцев с опытом доведения инновационных идей до экспериментальных и промышленных образцов.

Мы предлагаем партнерство в том, чего сегодня так не хватает, - доведении перспективных идей до готовых бизнес-решений в сфере высоких технологий.

- На ваш взгляд, сотрудничество оборонного и топливно-энергетического комплексов, ОПК и бизнеса в целом поддерживается на государственном уровне?

- В настоящее время в процессе развития мировой экономики в условиях глобализации сформировались конкретные приоритеты, ключевым из которых стала энергетическая безопасность. Эта тема была главной в программе последней встречи G8 в Санкт-Петербурге. Не случайно одним из важнейших ее результатов стало принятие программы по глобальной энергетике

ческой безопасности. Признанная лидерами мировых держав необходимость координированных и ответственных действий для обеспечения безопасности в глобальной энергетической сфере не отменяет приоритета собственной национальной энергетической безопасности Российской Федерации.

Так, Правительством РФ наряду с программами развития стратегических отраслей промышленности принята программа развития энергетики, от которой в самом прямом смысле этого слова будет зависеть конкурентоспособность российской экономики на длительную историческую перспективу.

В ее рамках развитие малой энергетики видится основополагающим. Более того, создание малой энергетики позволит ускорить процесс разработки и внедрения "чистых" энергетических технологий и эффективно решать энергетические проблемы регионального уровня, что для Москвы и Московской области чрезвычайно актуально.

Современная могущественная энергетическая держава, которой, безусловно, становится Россия, характеризуется не гипертрофией сырьевого сектора, а умелым и хозяйственным использованием своего потенциала с помощью высоких наукоемких технологий. Именно так обозначил глобальную цель развития экономики России Владимир Путин: конвертация сырьевой экономики в высокотехнологичную, инновационную и интеллектуальную. Главным и эффективным инструментом в достижении лидерских позиций России на мировой арене является трансферт высоких технологий и научно-конструкторских разработок из военно-промышленного комплекса в гражданский сектор в сочетании со стратегически адресными инвестициями на основе частно-государственного партнерства.

18 декабря минувшего года на расширенном заседании Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ говорилось о том, что ОПК при поддержке государства инициирует научно-технический прогресс, создает множество инновационных идей, а материализует эти идеи малый, средний и в конечном итоге крупный бизнес. Преимущественную концентрацию высоких технологий только в ОПК можно считать ошибочной. Отмечалось и то, что для увеличения государственной поддержки высокотехнологичных производств необходимо конкретными проектами доказать, во-первых, целесообразность этой поддержки и, во-вторых, готовность промышленности и бизнеса соразмерно увеличить свой инновационный вклад в этот процесс.

Перед ОПК и бизнесом была поставлена конкретная задача: не менее 15-20 процентов технических решений "оборонки" должны найти широкое гражданское применение (в США этот показатель составляет 40 процентов).

На этом же заседании президент Российского союза промышленников и предпринимателей Александр Шохин отметил, что в РСПП уже накоплен опыт взаимодействия бизнеса и ОПК, в частности при создании продукции для ТЭКа и по другим направлениям, однако имеется ряд причин, по которым бизнес еще не уделяет "оборонке" достаточного внимания. Это проблемы передачи технологий "двойного назначения" и ноу-хау из оборонного сектора в гражданский, нерешенность вопросов интеллектуальной собственности на научные разработки и технологии, соз-

данные за счет государства, слабое привлечение иностранных инвестиций, недостаточное стимулирование инновационной активности (введение налоговых стимулов, создание технопарков и т.д.).

С другой стороны, по мнению президента РСПП, сегодня значительная часть важнейших инновационных продуктов и технологий появляется сначала в гражданском секторе науки и экономики, которые затем применяются в "оборонке". Поэтому без тесной интеграции с другими отраслями ОПК может быстро потерять свою конкурентоспособность. Главный вопрос видится в том, чтобы "раздвинуть" границы ОПК, имея в виду использование его производственной и технологической базы для других отраслей и бизнеса.

- Юрий Сергеевич, чем привлекла вас идея создания технопарка на базе "Салюта"?

- Организация научных и технологических парков - один из наиболее эффективных механизмов ускоренной и эффективной разработки наукоемких технологий, их коммерциализации и вывода на рынок.

Первые технопарки, организованные в пятидесятых годах прошлого века в основном на базе вузовской науки в Стэнфордском университете, Массачусетском технологическом институте, Оксфорде, проверены временем и, как известно, дали прекрасные результаты. Например, сегодня в Оксфорде насчитывается около 300 малых предприятий в области hi-tech, большинство разработок которых ведутся "под заказы компаний", а годовой доход составляет 4 млрд. долл. Широко известны технополисы "Силиконовая долина" и "Шоссе-128" (США), "Цукуба" (Япония). В Западной Европе возникновение технопарков датируется 70-ми годами прошлого века: университеты Хериота-Ватта и Кембриджа (Великобритания), Гренобль, Нанси и Ницца (Франция), Лейвен (Бельгия). Позднее, в 80-х, технопарки начали формироваться в ФРГ, Австрии, Норвегии, Финляндии и других странах Западной Европы.

По данным Федерального агентства по науке и инвестициям, в России в настоящее время существует около 60 технопарков в Обнинске, Зеленограде, Дубне, Троицке, Новосибирске, Черноголовке, Пущино и пр.

- А что "Салют" сможет предложить будущему технопарку?

- ФГУП "Салют", на мой взгляд, наиболее подходящая площадка для отработки научных и опытно-конструкторских решений по созданию новейшего энергосберегающего и экологически чистого оборудования, предназначенного для нужд не только Москвы, но и других регионов России.

Отмечу, что прежде всего наше предприятие - всемирно известный флагман российского авиадвигателестроения и машиностроения. Но в связи с переходом на конверсионную тематику мы на базе авиационных двигателей военного и гражданского назначения освоили выпуск газотурбинных и парогазовых комплексов для электро- и теплоэнергетики, развиваем производство современного энергосберегающего оборудования, проектируем заводы по утилизации отходов, осваиваем новые технологии для автономной и малой энергетики.

Сегодня доля продукции гражданского назначения на "Салюте" составляет около 20 процентов. В том числе и поэтому для ускорения разработки нового

энергетического оборудования в рамках концепции диверсификации производства "Салют" предлагает создать на территории завода промышленно-энергетический технопарк, использующий уникальные для России преимущества.

Так, мы находимся в центре Москвы, в непосредственной близости от государственных органов власти, представительств крупнейших российских и зарубежных компаний, коммерческих и банковских структур, в одном из наиболее экологически чистых районов - вблизи крупнейших лесопарков "Измайлово" и "Сокольники". Мы имеем лучший в России станкоинструментальный парк (более 500 единиц самого современного оборудования лучших зарубежных фирм), современный центр автоматизированного проектирования и информационных технологий, собственный пакет перспективных проектов для энергетики (высокоэкономичные автономные теплоэлектростанции, газоперекачивающие установки, экологически чистые холодильные установки, мусороперерабатывающие заводы и т.д.), мощный кадровый потенциал высококвалифицированных специалистов и собственный институт целевой подготовки специалистов, прямые связи с ведущими московскими научными учреждениями, вузами, инновационными центрами и фондами.

На первом этапе "Салют" готов выделить под технопарк двухэтажный производственный корпус (цех № 5) общей площадью 8.500 кв. м с прилегающей к нему территорией.

С учетом размещения на других площадях, имеющихся на ММПП, в состав технопарка будут входить: административный блок, научно-инновационный сектор с Центром трансфера технологий, промышленно-производственный сектор, консалтинговый, учебный и информационный центры, выставочный комплекс.

Предполагается, что участниками технопарка станут инновационные предприятия и фирмы малого и среднего бизнеса, вузы, научные учреждения, получившие рекомендацию экспертного совета технопарка для продвижения своих разработок. К ним могут присоединиться государственные предприятия и учреждения, венчурные фонды, ассоциации, партнерства, маркетинговые и рекламные фирмы, коммерческие и инвестиционные структуры, частные инвесторы (бизнес-ангелы), оказывающие содействие в реализации целей создания технопарка.

Ну и напоследок такая немаловажная деталь, как предоставление участникам технопарка льгот по налогообложению (мораторий по налогу на прибыль, налогу на имущество, земельному налогу; распространение льготы по НДС (п.16 ст.149 НК РФ, ч.II) на НИОКР, выполняемые участниками технопарка за счет собственных и привлеченных средств).

Миссией промышленно-энергетического технопарка станет укрепление национальной энергетической безопасности за счет концентрации инновационных, интеллектуальных и технологических ресурсов, создания новейшего энергосберегающего и экологически чистого оборудования, предназначенного как для нужд столичного региона, так и для других регионов России.

Что же касается выгод самого "Салюта", то создание первого в Москве промышленно-энергетического технопарка позволит предприятию значительно расширить номенклатуру выпускаемого энергетического и высокотехнологического оборудования и ускорить достижение поставленной перед коллективом задачи: довести объем выпускаемой продукции гражданского назначения до 50 процентов.

В завершение беседы хочу от всей души поздравить военнослужащих, работников ОПК и всех мужчин России с наступающим Днем защитника Отечества. Желаю им здоровья и всех благ, успехов в нелегком ратном труде, укреплении обороноспособности Отчизны.

НАША СПРАВКА

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "Су"), ремонтирует АЛ-21 Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификации для Бе-200, Ан-148, Ту-334 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки и газоперекачивающие станции и обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

Андрей ГАРАВСКИЙ

источник: газета "Красное знамя"
21.02.07

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ОАК БУДЕТ ОКОНЧАТЕЛЬНО СФОРМИРОВАНА В МАРТЕ

**Алексей Федоров, президент ОАК,
председатель правления ОАК,
генеральный директор -
генеральный конструктор РСК
"МиГ", рассказал о ходе работы над
продуктовым рядом корпорации.**

- На заседании Военно-промышленной комиссии (ВПК) обсуждались вопросы продуктового ряда ОАК. Скажите, сформирован ли этот продуктовый ряд окончательно?

- На заседании ВПК 29 января мы обсуждали гражданские проекты ОАК. И в целом по ним мы определились. Поэтому в ответ на Ваш вопрос, по крайней мере, в гражданской части, можно сказать, что "да".

- В сообщениях информационных агентств говорилось, что вопрос по Ту-334 и Ил-114 будет рассматриваться несколько позднее, и решение по ним еще предстоит принять...

- По этим типам воздушных судов мы договори-

лись о следующем. Сейчас мы проводим интенсивные переговоры с авиакомпаниями. И вопрос о том, какие самолеты мы будем производить и выводить на рынок, должны решать покупатели. Если будет дан достаточно большой, солидный заказ на самолеты Ту-334, то мы это производство сможем открыть и производить эту машину серийно. Если этот заказ будет ниже определенной лимитной черты, за пределами которой его производство становится экономически неэффективным, то этот самолет изготавливаться не будет. Поэтому мы договорились: все, что касается недавно сертифицированных самолетов или находящихся "на выходе" новых самолетов, в частности, Ту-334, Ан-148 и некоторых других, то здесь мы будем опираться на реальные потребности рынка.

- Вы озвучивали цифру в 500 самолетов как производственную программу ОАК на ближайшие 15 лет. Исходя из каких соображений эта цифра получилась? В основе были возможности авиационных заводов,

потребности рынка или какие-то иные соображения?

- Была проведена многогранная работа. Мы пытались увязать и потребности рынка, и возможности авиационной промышленности. И они где-то совпадают. Поэтому эта цифра - некая интегрированная оценка, в основе которой лежит анализ рынка и прогнозы его развития. Сейчас у нас идет следующий этап работы, а именно переговоры с авиакомпаниями. Переговоры могут эту цифру откорректировать. Не думаю, что существенно, но какие-то коррективы эти переговоры внесут.

- Когда Вы планируете завершить формирование продуктового ряда и производственной программы ОАК?

- В марте месяце.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: AVIAPORT.RU
19.02.07*

Ю.СЕНТЮРИН: ОАК – НЕ ЧАСТНАЯ ЛАВОЧКА, А ЧАСТЬ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СТРАТЕГИИ

Над созданной совсем недавно Объединенным авиационной корпорацией (ОАК) нависла угроза. При обсуждении финансирования ОАК министр Минэкономразвития Греф сообщил собравшимся, что у ОАК появился таинственный конкурент в лице крупной иностранной компании, которая готова в самом скором времени организовать на одном из отечественных заводов отверточную сборку среднемагистрального лайнера. Заместитель председателя Комитета Госдумы по энергетике, транспорту и связи Юрий Сентюрин:

- ОАК создавалась для того, чтобы сосредоточить усилия всего авиапромышленного комплекса на самой насущной государственной задаче - обновлении отечественного авиапарка и повышении безопасности авиаперевозок. Поэтому заявления Грефа о том, что существуют какие-то договоренности с иностранной компанией, которая претендует на ту же часть рынка, что и ОАК, кажутся более чем странными. ОАК - не частная лавочка, а часть государственной стратегии. Создается впечатление, что министр не знаком с позицией высшего руководства страны, членов Высшего военного совета, с участием которых разрабатывалась концепция отечественного авиационного холдинга. Тем не менее, сам факт появления у ОАК конкурента не несет прямой угрозы.

Это лишний раз подчеркивает, что вложения в эту отрасль интересны бизнесу, что инвестиции сюда доходны и привлекательны. Более того, переговоры с иностранными компаниями надо вести, но при этом надо определять долю их участия в нашей экономике. Делаться это должно все-таки на фоне принятых решений об ОАК. Поэтому остаются вопросы, что это

"за рояль в кустах" продемонстрировал нам г-н Греф. Почему неизвестная компания забирает себе самый прибыльный сегмент рынка - производство лайнеров средней дальности. Межрегиональные перевозки - основа транспортного потенциала России, и то, что производство таких самолетов собираются отдать кому-то другому, а не ОАК, выглядит по отношению к российскому производителю крайне недружественно.

У этой ситуации есть и еще одна сторона. Соглашение с новой компанией предполагает отверточную сборку нового самолета у нас в России. Отверточная сборка действительно часто встречается, когда на рынок развивающейся страны собирается осуществить экспансию крупная транснациональная корпорация. Но Россия - не Африка, и такая экспансия нам сегодня не нужна. Мы имеем сегодня положительные примеры в автопроме, когда ведется сборка иномарок по чертежам и технологиям западного производителя. Однако в авиационной сфере совсем другая ситуация: у нас есть свои, не уступающие западным аналогам разработки самолетов нового поколения. И заставлять их пылиться на полках, а производить машины по чужим готовым технологиям - значит убивать свою науку и распространять с мечтой встать в один ряд с ведущими производителями авиатехники.

Мы самодостаточная страна в плане авиапромышленности. У нас есть прекрасная научно-конструкторская база, есть промышленный потенциал, есть новые технологии, а также профессиональные кадры. Об этом говорилось на презентации проекта "Авиапром", который курирует партия "Единая Россия". Краеугольным камнем этого проекта является возрождение отечественной авиационной промышленности.

*источник: организация "Единая Россия"
07.02.07*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

В 2006 ГОДУ ЕВРОПЕЙСКИЙ РЫНОК ВЕТРЯНОЙ ЭНЕРГИИ ВЫРОС НА 23%

Рост рынка европейской ветровой энергии в 2006 году побил все рекорды. Такой вывод можно сделать из опубликованной годовой статистики Европейской ассоциации ветряной энергии (EWEA). В течение прошлого года в ЕС были установлены ветряные установки общей мощностью 7 588 МВ и стоимостью около 9 миллиардов евро. По сравнению с предыдущим годом это означает прирост в 23%.

Общая мощность ветряных установок, установленных в ЕС, возросла на 19% и теперь составляет более 48 000 МВ. В течение среднего ветряного года производится около 100 тераватт электроэнергии, что покрывает 3,3% общей потребности стран ЕС в электроэнергии. Седьмой год подряд ветряная энергия занимает второе место после природного газа по количеству установки и запуска новых производящих электричество мощностей (ок. 8 500 МВ в 2006 г.).

Основные инвестиции продолжают привлекать Германия и Испания. В 2006 году на долю этих двух стран приходилось 50% европейского рынка. Однако цифры показывают здоровую тенденцию к изменению европейского рынка в сторону меньшей зависимости от Германии и Испании. В то время как в 2002 году за пределами ведущих стран-производителей - Германии, Испании и Дании - были установлены совокупные мощности в 680 МВ, в прошлом году эта цифра достигла уже 3 755 МВ.

"Если не считать Германию, Испанию и Данию, годовой рынок за прошедшие четыре года вырос в шесть раз. Цифры однозначно показывают, что в ветряную энергию инвестирует вторая волна европейских стран. Мы являемся свидетелями успешного влияния директивы ЕС 2001 года по поводу возобновляемых источников энергии и снова просим Европейскую Комиссию и Совет Европы принять меры по созданию правовых основ европейского производства электричества из возобновляемых источников. Опубликованные сегодня цифры подтверждают то, что самым эффективным методом увеличения производства возобновляемого электричества является специфическое отраслевое целеполагание", - говорит Кристиан Кьер (Christian Kjaer), исполнительный директор EWEA.

Установив в течение 2006 года 2 233 МВ мощностей и показав прирост в 23% по сравнению с предыдущим годом, Германия перешагнула рубеж в 20 000 МВ.

Вторым по величине рынком в 2006 г. стала Испания (1 587 МВ). Франция поднялась на третье место (по сравнению с шестым в прошлом году), установив в 2006 году 810 МВ мощностей, что превосходит количество всех мощностей на французском рынке, построенных до сих пор. Это свидетельствует о том, что компаниям все чаще удается осуществлять успешные проекты в этой отрасли.

Высокие темпы роста показала Португалия, установив станции совокупной мощностью в 694 МВ, больше чем в любой из предыдущих периодов. По данным исследовательского института INEGI, учитывая уже установленные ранее 1 063 МВ, португальский рынок находится на прямом пути к заложенной правительством цели в 3 750 МВ установленных мощностей к 2010 году.

2006 год был рекордным и для Великобритании, установившей 634 МВ мощностей. Общая мощность возросла на 47% и приблизила одну из самых "ветряных" стран Европы к отметке в 2 000 МВ общей мощности. Итальянский рынок также показал хорошие показатели введением в строй 417 МВ, в то время как Ирландия поставила свой рекорд, установив 250 МВ ветряных установок и повысив общую мощность на 50%. Общая мощность заново установленных ветряных объектов в новых странах-членах ЕС утроилась с 60 МВ в 2005 году до 183 МВ в 2006. Прежде всего этому содействовали Польша, Литва и Венгрия. В Болгарии было установлено 22 МВ, в Румынии - 1,3 МВ.

Восемь стран ЕС обладают общей установленной мощностью ветряных электростанций примерно в 1 000 МВ.

Европейская ассоциация ветряной энергии является рупором этой отрасли энергетики и активно способствует внедрению использования ветряной энергии в Европе и других странах мира. Членами EWEA в 40 странах являются более 300 предприятий, объединений и исследовательских институтов (это 98% всех производителей), а также поставщики, исследовательские центры, национальные организации ветряной и других возобновляемых энергий, электросети, финансовые, страховые и консалтинговые компании. Количество и значимость всех ее участников делают эту организацию самой крупной и значительной сетью участников рынка ветряной энергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ewea.org
02.02.07*

ВЕТРЯНАЯ ЭНЕРГИЯ. ГЕРМАНИЯ НА ПЕРВОМ МЕСТЕ: РАСТУЩИЙ ЭКСПОРТ И СТАБИЛЬНЫЙ ВНУТРЕННИЙ РЫНОК

В прошедшем году Германия преодолела рубеж в 20 000 МВ установленной мощности, сообщил Торстен Хердан (Thorsten Herdan), управляющий компании VDMA Power Systems.

Таким образом, Германия, как и прежде, занимает первое место в мире по использованию ветряной энергии. В прошедшем году в германские ветряные парки было инвестировано около 2,9 миллиарда евро. Вместе с тем ветряная энергия покрывает уже целых 5,7% национальной потребности в электроэнергии. Стабильный рост позволяет производителям и поставщикам установок по выработке ветряной энергии расширять свои производственные мощности и таким образом, по словам Торстена Хердана, "местами увеличивать производство на 50%".

Иностраный рынок германских производителей в прошедшем году обеспечил наличие высокой инвестиционной готовности среди предприятий отрасли.

Стабильно растущий рынок экспорта предоставил широкие возможности индустрии ключевых компонентов, таких, как генераторы и приводы.

Как и прежде, мировой рынок растет быстрее германского. Однако и германский рынок в 2006 году показал неожиданно хорошие результаты. В стране было введено в эксплуатацию 1 208 ветряных установок общей мощностью 2 233 МВ, что на 425 МВ больше, чем в предыдущем году, и соответствует 23,5% роста. По всему миру в эксплуатацию было введено 15 000 МВ новых мощностей, что соответствует росту по сравнению с 2005 годом почти на 30%. Основными странами германского экспорта стали США, Индия и Китай.

Между тем эксперты прогнозируют замедление темпов роста германского рынка, что прежде всего связано с административными и политическими препятствиями.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.maschinenmarkt.de
25.01.07*

AREVA СОБИРАЕТСЯ ПРИОБРЕСТИ REPOWER

Французская компания Areva объявила о намерении приобрести германского производителя ветряных установок из Гамбурга – компанию Repower Systems AG.

Производитель техники для выработки электроэнергии, транспорта и распределения тока предлагает 105 евро за каждую акцию компании Repower, что в целом позволяет оценить последнюю в 850 миллионов евро. В настоящее время французский концерн владеет 29,99% акций компании и в качестве стратегического партнера и инвестора участвует в ее работе с сентября 2005 года.

Компания Repower специализируется на производстве турбинной техники высокой мощности, предназначенной прежде всего для ветряных электростанций, расположенных в открытом море. В компании работает 740 сотрудников, ее оборот в 2006 году составил 450 миллионов евро. В случае слияния гамбургское предприятие будет обладать необходимыми финансами, техническим опытом и коммерческим охватом рынка для того, чтобы ускорить развитие своих проектов в области шельфовых электростанций. Благодаря ведущим позициям в производстве турбин мощностью 5 МВ компания Repower имеет существенные конкурентные преимущества в этой области.

Международное присутствие компании Areva позволит ее младшему партнеру выиграть за счет большей производственной и маркетинговой платформы. По сообщению пресс-службы компании, контакты Areva с крупнейшими производителями электроэнергии и электросетями принесут ей большую выгоду.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
22.01.07*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ASME TURBO EXPO-2007

**МОНРЕАЛЬ, КАНАДА
14.05.2007—17.05.2007**

**Организатор выставки:
Международный газотурбинный институт (IGTI).**

На выставке будут демонстрироваться наземные установки промышленного использования, двигатели для гражданской и военной авиации, двигательные и энергетические установки морского назначения, газотурбинные установки для нефтегазовой отрасли – платформы и трубопроводы, газотурбинные установки для выработки электроэнергии, технологии и оборудование для производства газовых турбин, производство вспомогательного оборудования, обслуживание.

**Подробная информация:
WWW.ASMECONFERENCES.ORG/TE07/
WWW.EXPOMENU.RU**

NORDEX ОТКРЫВАЕТ НОВОЕ ПРОИЗВОДСТВО РОТОРОВ В КИТАЕ

Компания GE Energy объявила о втором за последние два месяца пакете соглашений об участии в крупных проектах в Саудовской Аравии. Стоимость последних контрактов должна составить около миллиона долларов.

GE подписала новое соглашение об участии в проекте по производству электроэнергии и опреснению воды в городе Марафик. В проекте также участвуют компании SUEZ, Арабская компания водных и энергетических проектов и Gulf Investment Corporation. GE также будет участвовать в модернизации электростанции №9 Эр Рида совместно с Саудовской электрической компанией.

Данные соглашения последовали за объявлением о подписании трех контрактов стоимостью более 950 миллионов долларов с Саудовской электрической компанией, которое GE сделала 14 декабря 2006 года. Контракты включают в себя поставку оборудования для расширения трех электростанций в городах Кварайя, Фарас и Эр Риад. Недавно Саудовская

электрическая компания заключила дополнительное соглашение с GE на поставку услуг по эксплуатации этих проектов.

"Мы чрезвычайно рады тому, что выбор Саудовской Аравии снова пал на наши технологии, которые помогут ей покрыть растущую потребность в электричестве, - говорит Стив Больце (Steve Bolze), президент электроэнергетического направления компании. - Проект, о котором было объявлено сегодня, и проект, о котором мы объявили в декабре, будут стоить около 2 миллионов долларов".

GE планирует поставить четыре блока электростанции комбинированного цикла, включая 12 газовых турбин типа Frame 7FA. Плановая полезная отдача составит более 2 740 МВ, включая отвод пара для опреснения воды. Участие компании в проекте включает в себя поставку паровых турбин, генераторов, внешнего оборудования, теплоутилизационных парогенераторов, а также проектирование, инжиниринг и руководство проектом.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/energy
31.01.07*

ГАЗОВЫЕ ТУРБИНЫ ROLLS-ROYCE ДЛЯ ЕВРОПЕЙСКОГО ПРОЕКТА

Компания Rolls-Royce выиграла заказ на поставку для компании MEDGAZ трех газотурбинных комплексов RB211, созданных по последней технологии.

Турбины будут приводить в движение и снабжать энергией новый подводный газопровод из Алжира в Испанию. Строительство газопровода, который будет начинаться в районе Бени Саф в Алжире и транспортировать газ на расстояние в 210 км по дну Средиземного моря в испанскую провинцию Альмерия, планируется завершить в 2009 году.

Три комплекса RB211-6761 DLE мощностью 32,8 МВ каждый будут установлены на терминале в Бени Саф. Они будут использоваться для повышения входного давления в подводный газопровод, максимальная глубина заложения которого составит 2 160 метров. Газопровод будет поставлять 8 миллио-

нов кубометров природного газа ежегодно. Газ будет поставляться непосредственно на европейский рынок.

Том Керли (Tom Curley), президент энергетического подразделения концерна Rolls-Royce, говорит: "Мы рады тому, что получили этот заказ на установки, оснащенные турбинами RB211. В прошлом мы уже осуществляли поставку семи установок RB211 компании Europe Maghreb Pipelines Limited для работы другого подводного газопровода - из Алжира в Испанию через Марокко. Эти устройства работают с 1996 года. Мы гордимся тем, что наша компания была выбрана в качестве поставщика для следующего проекта по поставке газа из Алжира в Испанию".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.02.07*

PRATT & WHITNEY ПОСТАВИТ НОРВЕГИИ ТУРБИНЫ

Компания Pratt & Whitney Power Systems подписала договор с компанией Statnett SF на поставку трех газотурбинных установок FT8 SWIFTRAC мощностью 60 МВ каждая и семи установок FT8 MOBILEPAC по 25 МВ.

Газовые турбины будут установлены в норвежских городах Тьелбергдден и Ньихаррна с целью обеспечения требований по подаче электроэнергии в экстренных случаях.

"Мы рады возможности предоставить надежное и экономичное решение по энергетической поддержке клиентов компании Statnett", - говорит Чак Леви (Chuck Levey), вице-президент по продажам и маркетингу компании Pratt & Whitney Power Systems.

Поставка всех установок запланирована на январь 2008 г.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
16.02.07*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ЧЕТВЕРТАЯ ОЛИМПИАДА ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ: ИТОГИ ПЕРВОГО ТУРА

ЧЕТВЕРТАЯ ЕЖЕГОДНАЯ ОЛИМПИАДА
ПО ИСТОРИИ АВИАЦИИ И
ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ



САЙТ ОЛИМПИАДЫ:
WWW.OLYMP.AS-CLUB.RU

Жюри Четвертой ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания подвело итоги Первого тура.

В число участников второго тура допущены десять участников первого тура, набравших от 20 баллов при тестировании и максимальное количество баллов при голосовании жюри.

**ДОПУЩЕНЫ КО ВТОРОМУ ТУРУ ОЛИМПИАДЫ С
ВОЗМОЖНОСТЬЮ ПУБЛИЧНОГО ВЫСТУПЛЕНИЯ СО СВОИМ
ДОКЛАДОМ:**

Боровиков Владимир Александрович 17 лет, Лицей №1,
Иркутская область

Горбова Снежана Сергеевна 17 лет, МОУ Центр "Качинец"
Волгоградская область

Деднева Анна Александровна 18 лет, Политехнический
колледж №39, г. Москва

Дорожко Венедикт Владимирович 14 лет, Гимназия
"Юридическая", Ростовская область

Козлов Филипп Иванович 17 лет, МОУСОШ №63, Иркутская
область

Малютин Сергей Владимирович 17 лет, Гимназия №1,
Самарская область

Попкова Елена Михайловна 16 лет, МОУ Центр "Качинец",
Волгоградская область

Смирнов Артур Андреевич 16 лет, Школа №307, Санкт-
Петербург

Сыздыкова Дана Руслановна 18 лет, Лицей "Лорд".
Казахстан

Цамбалова Алла Алексеевна 17 лет, МОУ Центр "Качинец",
Волгоградская область

**БАНКОВСКИЕ РЕКВИЗИТЫ ДЛЯ
СПОНСОРОВ ОЛИМПИАДЫ:**

Некоммерческое партнерство
"Клуб авиастроителей"
ИНН 7709521084; КПП 770901001;
ОКПО 71666435; ОКВЭД 92.51
Р/с 40703810600000000807 в КБ
"Нацпромбанк" (ЗАО) г. Москва
К/с 30101810700000000989; БИК
044552989

Назначение платежа: Целевые
взносы на финансирование
Олимпиады по истории авиации и
воздухоплавания (НДС не
облагается).

МЫ ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ. УДАЧИ ВАМ, РЕБЯТА!

Жюри решило, что стендовые доклады во втором туре представлены не будут. Тем, кто не попал во второй тур, желаем не сдаваться и продолжать участие в проектах Клуба авиастроителей. Уж так устроены все конкурсы: кто-то в них проигрывает.

Огромное спасибо всем, кто принял участие в первом туре!

Всех спонсоров, желающих сделать Молодежный симпозиум более комфортным для его участников, мы ждем особо!

Оргкомитет Олимпиады

источник: Клуб авиастроителей
20.02.07

ОТЧЕТ О РАБОТЕ ГОРОДСКОЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ ПЛОЩАДКИ, СОЗДАННОЙ И РАБОТАЮЩЕЙ НА БАЗЕ ЛИЦЕЯ № 1550, В 2006/07 УЧЕБНОМ ГОДУ

Городская экспериментальная площадка по теме: "Учебно-воспитательный процесс в сфере профессиональной ориентации в старшей школе и интегральной среде Школа-ВУЗ-Производство" функционирует на базе Лицея № 1550 второй год. Согласно Образовательной программе Лицея и плану работы ГЭП, второй год эксперимента - практический. На этот период намечается полноценное включение всех элементов системы через:

- работу с педагогами и администрацией - тренинги, семинары, формирования образовательных сред;

- работу с родителями - проведение семинаров, тренингов, активное включение родителей в деятельность новой системы;

- включение учащихся в активную работу в различных отраслевых и научных проектах, продолжение знакомства с другими сферами деятельности по интересам;

- мониторинг и тестирование тенденций и изменений; как итог работы ожидается получение первых необходимых результатов в следующих сферах:

- а) повышение интереса учеников к учебе вообще,

- б) улучшение коммуникабельности, выражающееся в отношениях с родителями, учителями, сверстниками,

- в) повышение активности и самостоятельности, выражающееся в инициировании и реализации самостоятельных проектов в учебной и производственной сфере,

- г) анализ первого выпуска экспериментальной площадки - одиннадцатого класса, участвовавшего два года в эксперименте (первый год - на этапе подготовки, второй - на этапе активной реализации) - по следующим критериям:

- поступаемость в вузы по направлениям,

- осознанность выбора направления и специализации,

- встроенность в деловые и научные среды,

- видение перспектив дальнейшего образования и трудоустройства,

- личностные и психологические качества.

Как завершающий этап работы второго года эксперимента предусматривается проведение экспертизы сложившейся системы и результатов ее работы.

РЕАЛИЗАЦИЯ ПЛАНОВ РАБОТЫ

Второй год работы ГЭП в основном посвящен изменениям в воспитательной работе, формированию образовательной среды, созданию новой рабочей, творческой атмосферы в коллективе.

Свой экспериментальный проект Лицей защищал на конкурсе "Строим Школу будущего" и стал финалистом этого конкурса.

В рамках эксперимента осуществлены и реализованы следующие мероприятия и проекты.

1. Работа с кадрами

- весь коллектив прошел 72-часовой курс повышения квалификации МИОО по теме: "Профильное обучение: оптимизация учебного процесса включением в него технологий, обеспечивающих развитие готовности к самообразованию";

- проведены два выездных семинара-тренинга психолого-педагогического мастерства для учителей лицея;

- воссоздано и начало регулярную работу методическое объединение классных руководителей;

- в марте начинаются занятия с педколлективом по образовательной программе Intel "Обучение для будущего", направленной на расширение применения передовых технологий в учебном процессе;

- планируется проведение цикла занятий классных руководителей с приглашенным специалистом по темам этического воспитания школьников;

- проведено в Лицее заседание "Клуба авиастроителей" по тематике: "Демографические проблемы и подготовка кадров";

2. Организационная и воспитательная работа с учащимися и родителями

- с 1 сентября 2007 г. впервые в Лицее был открыт 8-й класс (как следствие анализа эффективности воспитательной работы);

- налажен и активно работает Совет ученического самоуправления, в рамках работы которого готовятся общешкольные праздники и др. мероприятия, решаются вопросы управления детским коллективом, проводятся дни самоуправления и проведения уроков силами самих учащихся и т.д.; члены Совета готовятся к участию в Фестивале советов школьного самоуправления САО Москвы;

- с огромным успехом был проведен второй, ставший ежегодным, общешкольный выездной лагерь "Сплочение" (начало сентября);

- команда лицеистов успешно выступила на слете "Лицейское братство"

- при активном участии лицеистов в Лицее создается учебный музейно-выставочный комплекс по истории авиации и воздухоплавания, в рамках которого:

- а) открыта выставка графических работ участника ВОВ летчика Вяткина Л.М.,

- б) организована выставка книг по авиации и авиационной технике, подаренных Лицею авиационными предприятиями России;

- расширен перечень профориентационных, с направленностью на авиационную отрасль, мероприятий с учащимися Лицея: экскурсии на спортивный аэродром "Борки" с учебными полетами (!) на самолете-спарке, на РСК МИГ, на авиавыставку и музей в г. Жуковский, в МАИ в лаборатории "Проектирования и конструкции самолетов", участие в Днях открытых

дверей на ММПП "Салют" и ежегодно в московском авиасалоне "МАКС200.." и т.д.;

- усилена работа по гражданско-патриотическому воспитанию, развитию чувства сопричастности судьбе Отечества:

а) в Дни юбилея разгрома немецко-фашистских войск под Москвой, в торжественной обстановке при содействии муниципалитета района "Беговой" на стене Лицея открыта мемориальная доска в память 11-й Гвардейской ополченческой дивизии, сформировавшейся в здании Лицея в годы ВОВ;

б) проводятся конкурсы и, в частности, конкурс инсценированной военной песни, соревнование-конкурс, посвященный Дню защитника Отечества;

в) организуются посещения музеев, связанных с военной историей Москвы - Музея танка Т34, Ленино-Снегиревского мемориального комплекса и комплекса "Дубосеково", военных кафедр ВУЗов-партнеров (МАДИ, МАТИ), проводятся конкурсы "Герб моей семьи", "Моя родословная" и проч.;

г) подготовлен выпуск радиогазеты, посвященный выводу советских войск из Афганистана;

- запущена работа школьного радиоузла и регулярный выпуск лицейской малотиражной газеты "Factorial";

- наиболее активные Лицейцы принимаются в качестве членов в Клуб авиастроителей, объединяющий известнейших авиаторов и руководителей предприятий и организаций, в том числе ВУЗов, связанных с авиастроительной отраслью;

- проводится летняя производственная практика лицейцев на предприятиях и в организациях города и, в том числе, в МГТУ им. Баумана также с последующим выходом на ММПП "Салют";

- совместно с Клубом авиастроителей Лицей готовит и проводит тематические праздники, имеющие большой воспитательно-патриотический и профориентационный характер - посвященный 100-летию В.П.Чкалова, а также 100-летию П.В.Дементьева-министра авиационной промышленности СССР;

- в Лицее создан Интернет-клуб, в рамках которого проведен турнир по киберспорту;

- активизирована работа с учащимися и родителями психолого-педагогической службы Лицея и, в том числе через проведение дискуссионных тренингов по таким темам как: "Лидер. Качества лидера", "Толерантность и ее психологические основы", "Нравственные основы человеческого сообщества", "Развитие коммуникативных навыков", "Твоя гражданская позиция" и т.п.

3. Информационная и методическая работа

- "запущен" сайт эксперимента, к работе над которым подключились лицейцы

- создано четыре элективных курсов, связанных с темой эксперимента и среди них "Теоретические и инженерные основы аэрокосмической науки и техники"- преподаватель Авдюхин В.А. (совместная разработка с МАИ и РГГУ), "Язык, речь, мышление" преподаватель Бельковец Л.П. (совместная работа с РГГУ). По материалу курса "Язык, речь, мышление" - подготовлена к печати монография.

- в сети Интернет размещены обучающие системы дополнительного образования школьников:

а) "История авиации"

б) "Теория авиационной и воздухоплавательной техники"

По данным курсам созданы оригинальные учебно-методические комплексы:

- Лицей является соорганизатором Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания (совместная работа с Клубом авиастроителей, Авиакосмофондом, ВУЗами, промышленными предприятиями). Научными руководителями работ лицейцев для участия в Олимпиаде по истории авиации, являются сотрудники МАИ каф. 101, РГГУ (Институт новых образовательных технологий), МАТИ, МГТУ;

- учителями информатики совместно с учащимися начата разработка компьютерной системы для психологического тестирования участников образовательного процесса;

- спланированы, проводятся учебные занятия и создается портфолио "Интересные уроки учителей Лицея № 1550" - аналог "открытых" уроков, с обязательной видеозаписью.

4. Создание и развитие новой образовательной среды

- лицейцы участвовали в организации и представлении достижений Лицея №1550 на международной выставке "Двигатель-2006" - Лицей награжден Дипломом участника Выставки;

- выпускники лицея в ноябре-декабре 2006 г. приняли участие в 1-ом туре Рождественского Бьеннале мультимедийных интерактивных инсталляций, проводимого в РГГУ 22 декабря 2006 г.;

- совместно Клубом авиастроителей при участии МГТУ и МАДИ Лицей проводит Московскую политехническую олимпиаду школьников (совместная работа с Клубом авиастроителей, Авиакосмофондом, ВУЗами, промышленностью);

- совместно с Клубом Авиастроителей Лицей принял участие в выставке НТТМ-2006;

- ряд учителей Лицея приняты в состав Клуба авиастроителей, а директор Лицея и один из учителей за заслуги в деле воспитания учащихся и подготовки их к труду избраны в состав Действительных членов Клуба;

- намечается преемственность учебной деятельности лицейцев с их дальнейшим профессиональным становлением:

а) продолжение научно-исследовательской, поисковой и экспериментальной работы выпускников Лицея над тематикой олимпиадных работ начатых в лицее;

б) участие выпускников прошлых лет в организующей и методологической деятельности Клуба авиастроителей и ВУЗов (Киселев А. и Жилин С. - члены оргкомитета Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания и будущие участники международного молодежного симпозиума в Бонне, Германия);

в) ведение выпускниками прошлых лет занятий системы дополнительного образования лицейцев: Лосев Н.- кружок математики (решение олимпиадных задач), Багларова А.- Клуб Друзей (психология общения);

- совместно с МГТУ им. Баумана и промышленными предприятиями Москвы начата реальная проработка создания учебного производства в лицее.

5. Работа Совета городской экспериментальной площадки Лицея.

Во втором полугодии 2006 года проведены заседания Совета ГЭП по следующим вопросам:

- Результаты экспертизы образовательной среды и состояния дел в Лицее №1550 в соответствие с тематикой экспериментальной площадки Лицея;
- Корректировка плана работы ГЭП с учетом итогов экспертизы;
- Образовательная программа и задачи работы Лицея № 1550 на 2006/07 учебный год;
- Концепция и план участия Лицея в конкурсе "Строим Школу Будущего";
- Информирование родителей и вовлечение их в работу Лицея по реализации планов городской экспериментальной площадки;
- Подготовка и содержание отчета Департаменту образования Москвы о ходе реализации эксперимента в Лицее № 1550.

ПРОБЛЕМЫ В РАБОТЕ ГЭП

Несмотря на определенные успехи в реализации планов работы городской экспериментальной площадки, имеют место и серьезные проблемы. Эти проблемы ожидаемы, прогнозируемы и в целях преодоления которых и создана настоящая ГЭП.

Проблемы эти таковы:

- а) с большим трудом складываются новые эффективные отношения с ВУЗами и, особенно, предприятиями, руководители большинства которых с трудом понимают необходимость новых подходов работы с молодежью, к профориентации, к необходимости выстраивания тщательно проработанной цепочки Школа-ВУЗ-Производство в системе непрерывного образования, подготовки будущих профессиональных кадров отечественного машиностроения;
- б) ввиду того, что на базе Лицея № 1550 и его экспериментальной площадки отрабатываются

новые подходы к трудовому воспитанию и профориентации школьников и молодежи, разрабатываются методики, которые должны стать рекомендательными для учреждений системы общего и профессионального образования, а также тех предприятий, которые озабочены демографической и кадровой ситуацией в промышленности, обозначается еще одна проблема - это проблема, связанная с распространением опыта Лицея № 1550 и его партнеров, с преодолением инерции и недоверия к результатам и находкам эксперимента;

в) существуют и проблемы внутрилицейские, также связанные с преодолением инертности и косности мышления части педколлектива, недопонимания важности и актуальности вопросов подготовки молодежи к жизни и труду, а также необходимости поиска возможностей выживания самих образовательных учреждений в условиях развития общественных отношений в современной России; так, в частности, не удалась попытка создания рабочих групп учителей по направлениям эксперимента;

г) в рамках лицейской Образовательной программы и Программы ГЭП логичным и необходимым является создание Лагеря труда и отдыха учащихся (летнего и зимнего), но, ввиду пока неудачного поиска места дислокации, решение этой проблемы откладывается.

*КУВШИНОВ С.В.,
научный руководитель ГЭП,
проректор по информатизации
РГТУ, Действительный член Клуба
авиастроителей*

*ЖИЛЯКОВ В.М.,
директор Лицея №1550,
Действительный член Клуба
авиастроителей*

ВСТРЕЧА ЧЛЕНОВ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ С ЛИЦЕИСТАМИ И ПЕДАГОГАМИ

31 января 2007 года в Лицее № 1550 города Москвы прошла встреча членов Клуба авиастроителей с лицеистами и педагогами, посвященная 100-летию со дня рождения П.В. Дементьева, Министра авиационной промышленности СССР в период с 1953 по 1977 гг.

Во встрече участвовали: А.И. Бажанов - Главный редактор журнала «Двигатель»; Л.М. Вяткин - летчик, писатель, художник; С.В. Кувшинов - Проректор РГТУ, Вице-президент Клуба авиастроителей; Г.В. Новожилов - Президент Академии наук авиации и воздухоплавания; Ю.А. Остапенко - журналист, писатель; представители муниципалитета района «Беговой»; лицеисты и педагоги Лицея №1550 города Москвы.

Встречу открыл директор лицея В.М. Жиляков, представив гостей. Автобиография В.П. Дементьева была представлена в виде литературно-музыкальной композиции, подготовленной учащимися лицея. Затем слово взял Г.В. Новожилов, который поделился своими воспоминаниями о работе с П.В. Дементьевым. Ю.А. Остапенко рассказал о работе над своей книгой о П.В. Дементьеве «Товарищ министр».

С.В. Кувшинов представил виртуальную модель авиационного лицея будущего.

Затем слово было передано Исполнительному вице-Президенту Клуба авиастроителей С.В. Гвоздеву, который вручил лицеистам книги В.Н. Кондаурова «Бизнес и воздушные приключения» и поблагодарил участников мероприятия. Все гости лицея передали в фонд лицейской библиотеки специально привезенные с собой книги и плакаты с дарственными надписями. В заключение мероприятия состоялось торжественное открытие выставки графических работ летчика, писателя, художника Л.М. Вяткина и были представлены книги, переданные членами Клуба авиастроителей в фонд библиотеки лицея. Работы Л.М. Вяткина и представленные книги положат начало создаваемому в лицее Учебному музейно-выставочному комплексу истории авиации и воздухоплавания.

*источник:
Клуб авиастроителей
01.02.2007*



**ОФИЦИАЛЬНЫЙ WEB-
САЙТ КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ:
WWW.AS-CLUB.RU**

ОФЕРТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ – 2006

Публичная оферта в соответствии с главой 28 ГК РФ



г. Москва

25 ноября 2006 года

Оферта объявлена Некоммерческим партнерством "Клуб авиастроителей", ИНН 7709521084, Россия, Москва, Сибирский проезд, д.2, корп.8, тел. +7(495) 685-1930. Далее по тексту – Клуб авиастроителей.

Оферта адресована юридическим лицам, являющимся таковыми по действующему законодательству Российской Федерации.

Срок действия Оферты: с момента опубликования до 25 ноября 2007 года.

Предмет Оферты: Платное распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей (бумажный вариант) в 2007 году. Далее по тексту – Бюллетень.

Существенные условия платного распространения:

1. Бюллетень издается Клубом авиастроителей в рамках Общепольной благотворительной программы "Бюллетень Клуба авиастроителей" и подлежит платному распространению в соответствии с условиями распространения, являющимися частью этой программы. Периодичность издания – ежемесячно.
2. Стоимость одного экземпляра одного номера Бюллетеня – 750 рублей (семьсот пятьдесят рублей 00 копеек), включая налог на добавленную стоимость.
3. Бюллетень высылается ежемесячно заказным письмом Почтой России. Стоимость отправки включена в стоимость Бюллетеня.
4. Бюллетень рассылается на условиях стопроцентной предоплаты.
5. Оферта на каждый из номеров Бюллетеня прекращает действие в последний день месяца.
6. Фактом исполнения обязательств по данной Оферте со стороны Клуба авиастроителей является отправка Бюллетеня заказным письмом Почтой России.
7. Рассылка Бюллетеня за каждый календарный месяц осуществляется в следующем календарном месяце.

Порядок акцепта Оферты:

1. Заполните бланк-заказ в соответствии с образцом (см. образец) и направьте его в офис Клуба авиастроителей любым доступным Вам способом: факсом (+7(495)685-1930), электронной почтой (info@as-club.ru; bull@as-club.ru) или обычным письмом (Россия, Москва, 127015, Бутырская улица, дом 46, строение 1, Клуб авиастроителей)
2. В ответ на Ваш заказ Вы получите факсимильную копию счета в соответствии с общепринятой формой. Подлинник счета Вы получите вложением в конверт с первой отправкой Бюллетеня.
3. Оплатите счет. Оплата счета в полном размере является акцептом Оферты в соответствии со статьей 438 ГК РФ.

Счета-фактуры на поставку высылаются с каждым номером Бюллетеня.

Во всем остальном стороны руководствуются действующим законодательством РФ.

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.

