

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 3 (39), март 2008 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода —
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	35
ОБЗОР ПРЕССЫ	49
ИНТЕРВЬЮ	83
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	89
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	94

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

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



ДВИГАТЕЛИ-2008 X МЕЖДУНАРОДНЫЙ САЛОН

15–19 апреля 2008 г., Москва, ВВЦ, пав. 57

подробности
на **100**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Акции высокого полета	3	Первому зарубежному заказчику — МЧС Азербайджана — самолет-амфибия Бе-200 будет передан Россией 15 апреля	10
Объем продаж российской гражданской авиатехники должен достичь к 2020—2025 гг. 10—15 проц. мирового рынка — оценка МЭРТ	4	Пермский моторостроительный комплекс решает проблему непопулярности рабочих специальностей среди молодежи	11
ОАК не исключает возможности приобретения 5 % акций EADS во второй половине 2008 г.	4	"Сухой" отвел Индии незначительную роль в создании истребителя будущего	11
Утверждение скорректированной программы развития гражданской авиатехники опять отложено	5	На ульяновском "Авиастаре" возобновят производство "грузовиков" Ан-124	11
ОАК помогут	5	Без самолета МС-21 невозможно говорить о будущем российской авиации — президент корпорации "Иркут"	12
Иванов считает, что "оборонка" не готова усвоить высокие технологии	5	В 2008 году чистая прибыль ОАО "Корпорация "Иркут" снизится	12
ФГУП "РСК "МиГ" преобразовано в ОАО	5	"Сухой" внедряет на КНААПО технологию бережливого производства	12
Реализация программы SuperJet 100 способна обеспечить России лидерство на рынке региональных самолетов — эксперты	6	Представители "Рособоронэкспорта" и Thales обсудили вопросы сотрудничества	13
Поставку ВМС Индии истребителей МиГ-29К Россия начнет в мае	6	Первые самолеты Як-130 планируется поставить ВВС России уже в этом году	13
РФ и Иран подписали протокол о поставках в течение десяти лет ста самолетов Ту-204 и Ту-214	6	"Иркут" поставит Airbus комплектующие для авиалайнеров А320	13
Индийский адмирал ознакомится с ходом строительства истребителей МиГ-29К	7	В 2008 г. к программе летных испытаний подключатся еще два Су-35	14
Компания "Сухой" поставила в Малайзию еще четыре истребителя Су-30МКМ	7	Россия начнет поставку палубных истребителей индийским ВМС в мае текущего года	14
ВВС Словакии получили 12 модернизированных истребителей МиГ-29	7	Финансирование по программе развития авиадвигателестроения начнется не ранее 2010 года	14
На новосибирском заводе "Сухого" реализуется комплексная кадровая программа	8	Минпромэнерго осенью определит создателя двигателя для самолета МС-21	15
Россия передаст Сербии модернизированные истребители МиГ-29	8	НПО "Сатурн" погасило дебютный выпуск облигаций на 1,5 млрд руб.	15
ОАК подготовила оферту акционерам "Иркута"	8	НПО "Сатурн" ввело в эксплуатацию газотурбинную электростанцию ГТЭС-12 мощностью 12 МВт на Западно-Чигоринском нефтяном месторождении Сургутнефтегаза	16
ОАК и Airbus к лету определятся со списком компонентов А350 для производства на российских заводах	9	Технические специалисты кубинской авиакомпании прошли обучение на "Пермских моторах"	16
Airbus планирует увеличивать заказы, размещаемые на российских предприятиях — представитель авиаконсорциума	9	КАПО им. Горбунова затратит на модернизацию 9 млрд рублей	16
Программа создания двигателей SAM146 для самолета SSJ идет в соответствии с графиком, согласованным с ГСС	9	В подмосковном филиале НПО "Сатурн" — "Лыткаринском машиностроительном заводе" — успешно завершена модернизация испытательных стендов	17
Готовится техническое задание на создание на базе Ил-114 патрульного самолета	10		
В Малайзию доставлены очередные 2 истребителя Су-30МКМ	10		
За полтора года будет создано 24 спутника ГЛОНАСС — гарантирует Иванов	10	и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за март 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

АКЦИИ ВЫСОКОГО ПОЛЕТА

Западноевропейский холдинг EADS через две недели получит российскую оферту о конвертации принадлежащего ему пакета акций ОАО "Корпорация "Иркут" в акции Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Об этом вчера сообщил президент корпорации "Иркут", член правления ОАК Олег Демченко. Днем раньше глава российского офиса EADS Вадим Власов заявил журналистам, что "все сроки (представления такой оферты. — Ред.), предусмотренные российским законодательством о фондовом рынке, прошли".

Вопрос о конвертации ценных бумаг возник в связи с вхождением ОАО "Иркут" в ОАК согласно указу Президента России от 20 февраля 2006 года. Г-н Власов отметил, что из трех возможных вариантов действий — сохранить в своих руках акции "Иркута", продать их на рынке за деньги или же конвертировать их в акции ОАК — EADS склоняется к последнему. Однако окончательное решение европейский концерн не может принять до тех пор, подчеркнул он, пока российская сторона официально не предложит условия обмена, в частности коэффициент конвертации.

Г-н Демченко сообщил, что руководство ОАК эти условия уже утвердило. "Однако необходимо еще одобрение правительства России, которое сейчас рассматривает проект оферты. Через 15 дней оферта будет представлена EADS", — сказал г-н Демченко. Он отказался углубляться в детали оферты, сославшись на коммерческую тайну.

EADS в декабре 2005 года за 55 млн евро приобрела 10 % акций корпорации "Иркут", выпускающей истребители Су-27, Су-30, а также реактивные гидросамолеты Бе-200. В тот момент "Иркут" был единственным в России крупным авиастроительным предприятием, не находившимся под контролем государства (гопакет акций "Иркута" едва превышал 13 %). В 2006 году "Иркут" присоединился к ОАК, объединив-

шей основные предприятия российского авиапрома всех форм собственности. Вхождение "Иркута" в ОАК было разбито на два этапа. На первом этапе, завершившемся к октябрю 2007 года, в ОАК был передан госпакет акций "Иркута". Кроме того, основные российские акционеры "Иркута" (группа менеджеров корпорации во главе с ее бывшим президентом Алексеем Федоровым) конвертировали свои ценные бумаги, получив взамен в общей сложности 9,9 % акций ОАК. На втором этапе, который пока не состоялся, их примеру, как ожидалось, должен был последовать EADS. Во всяком случае, первый вице-премьер Сергей Иванов в прошлом октябре заявлял, что EADS также "заинтересован" в конвертации, и называл это "хорошим сигналом". Как выяснилось на днях, EADS все еще ждет ответного сигнала от российского правительства и руководства ОАК.

Г-н Демченко подчеркнул, что EADS в любом случае не останется внакладе, так как акции "Иркута" "стоят теперь дороже, чем они их купили тогда (в 2005 году. — Ред.)". Он отметил, что "Иркут", обеспечивший в 2007 году порядка 20 % от общего объема экспорта вооружений России, загружен уже подписанными экспортными контрактами по истребителям до 2010 года. С учетом контрактов, обсуждаемых в данный момент, г-н Демченко рассчитывает, что нынешний темп производства военной техники (порядка 35 истребителей в год) сохранится на "Иркуте" как минимум до 2013 года.

Он также подчеркнул, что в 2008 году фирма рассчитывает продвигнуться в развитии двух своих гражданских проектов — конвертации пассажирских самолетов А320 в грузовые совместно с EADS и проектировании нового узкофюзеляжного лайнера МС-21.

источник: газета «Время новостей»
14.03.08

ОБЪЕМ ПРОДАЖ РОССИЙСКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ДОЛЖЕН ДОСТИЧЬ К 2020–2025 ГГ. 10–15 ПРОЦ. МИРОВОГО РЫНКА – ОЦЕНКА МЭРТ

Объем продаж российской гражданской авиационной техники должен достичь к 2020–2025 гг. 10–15 проц. мирового рынка, говорится в концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ, подготовленной Минэкономразвития России.

В документе отмечается, что целью государственной политики в области развития авиационной промышленности и двигателестроения является создание высококонкурентной авиационной промышленности, возвращение ее на мировой рынок в качестве третьего производителя по объему гражданской продукции.

Приоритетным направлением развития авиационной промышленности станет реализация "прорывных проектов" в гражданском авиастроении в кооперации с иностранными фирмами при сохранении за Россией функции системного интегратора.

На первом этапе предполагается реализация проектов создания "переходного продукта" (региональ-

ных пассажирских самолетов SuperJet 100 и глубоко модернизированного Ту-204СМ), продолжение выпуска самолетов Ил-96, Ту-204, а также освоение лицензионного производства Ан-148; реализация проекта "истребитель пятого поколения", создание семейства военно-транспортных самолетов, отвечающих как требованиям нужд обороны, так и потребностям коммерческой эксплуатации, и т. д.

В концепции также отмечается необходимость развития производственного, конструкторского и научно-исследовательского потенциала, а также поддержки продвижения российской авиатехники на рынки: развитие лизинга, распространение практики лизинга на поставки по линии военно-технического сотрудничества, кредитование экспортных поставок и упрощение таможенного режима.

источник: АРМС-ТАСС
17.03.06

ОАК НЕ ИСКЛЮЧАЕТ ВОЗМОЖНОСТИ ПРИОБРЕТЕНИЯ 5 % АКЦИЙ EADS ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 2008 Г.

Глава ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексей Федоров не исключил возможности приобретения 5 % акций европейской аэрокосмической и оборонной группы EADS во второй половине 2008 г. Как заявил он 24 марта журналистам, это будет не сделка по приобретению, а своп – обмен акциями.

Напомним, ОАК планирует приобрести 5 % акций EADS, которые в настоящее время принадлежат Банку развития и внешнеэкономической деятельности (ВЭБ). В конце прошлого года ВЭБ приобрел этот пакет акций у Внешторгбанка за 995 млн евро. В свою очередь, ВЭБ планирует стать акционером ОАК и приобрести 38 % принадлежащих корпорации акций лизинговой компании "Ильюшин Финанс".

Между тем в EADS не комментировали планы российских партнеров по реализации сделки с акциями европейского концерна. 12 марта на пресс-конференции, отвечая на вопрос корреспондента ИА "РосФинКом", руководитель представительства EADS в Москве Вадим Власов сказал, что "это дело российской стороны". "Мы не комментируем подобную ситуацию, поскольку с уважением относимся ко всем нашим акционерам", – сказал Вадим Власов.

Кроме того, говоря о перспективах конвертации своего 10-процентного пакета акций компании "Иркут" в активы ОАК, представитель EADS подчеркнул, что этот вопрос будет решен только после получения соответствующей оферты от ОАК. "Нас продолжительное время спрашивали, что мы будем принимать. У нас был один ответ, но в сослагательном наклонении: мы бы хотели конвертировать акции "Иркута" в акции ОАК. Но сказать твердо об этом мы сможем только тогда, когда увидим условия оферты", – отметил Власов. Он напомнил, что EADS приобрел 10 % акций компании "Иркут". Когда была создана ОАК и в эту корпорацию вошел "Иркут", европейский концерн стал ждать от нового владельца оферты по выкупу акций у оставшихся миноритарных акционеров, как это предусматривает закон об акционерных обществах. "Наша приверженность преж-

няя: раньше мы считали "Иркут" стратегическим партнером в России, теперь – ОАК", – подчеркнул представитель EADS.

Сегодня, 24 марта, ОАО "ОАК" направило в ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" обязательное предложение о приобретении 488 млн 48 тыс. 403 акций этого предприятия. Как говорится в материалах ОАК, в соответствии с условиями обязательного предложения акционеры корпорации "Иркут" могут предъявить к выкупу принадлежащие им акции корпорации по цене 22,28 руб. за акцию.

ОАК учреждена в ноябре 2006 г. по указу президента Владимира Путина. По замыслу Минпромэнерго, ОАК должна стать пятой по величине авиастроительной корпорацией мира. А ее оборот должен вырасти с нынешних \$ 2,5 млрд до \$ 7,5 млрд к 2015 г. До конца 2007 г. ОАК должна объединить почти два десятка компаний, чтобы получить контроль над шестью ведущими авиазаводами и пятью КБ. Корпорация будет поделена на три дивизиона – гражданской, транспортной и военной авиации. Пока в уставный капитал ОАК внесены госпакеты девяти компаний (крупнейший – 100 % АХК "Сухой") и 38,2 % акций НПК "Иркут". У государства – 90,1 % акций ОАК, у бывших и нынешних менеджеров "Иркута" – 9,9 %.

Европейская аэрокосмическая и оборонная группа EADS – вторая в мире аэрокосмическая компания после концерна "Боинг", а также второй по объемам в Европе производитель вооружения и военной техники. EADS – единственный акционер компании Airbus, занимающейся производством самолетов. Правительству Франции принадлежат 15 % акций концерна, германо-американскому "Даймлер-Крайслер" – 15 %, французской компании Lagardere – 7,5 %, консорциуму немецких банков – 7,5 %, испанской холдинговой компании Sepi – 5,5 %. Остальные акции находятся у миноритариев, среди которых российский Банк развития (ВЭБ), который в прошлом году приобрел 5,02 % акций EADS у Внешторгбанка.

источник: ИА «Росфинком»
24.03.08

УТВЕРЖДЕНИЕ СКОРРЕКТИРОВАННОЙ ПРОГРАММЫ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ОПЯТЬ ОТЛОЖЕНО

Утверждение скорректированной Федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники России в 2002–2010 годах и на период до 2015 года (ФЦП-2015) опять отложено. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По его словам, проект скорректированной ФЦП-2015 рассмотрен аппаратом Правительства РФ и возвращен на доработку.

"Замечания аппарата правительства касались нескольких важных вопросов по нескольким программам самолетостроения, в том числе важных с точки зрения сохранения российского приоритета в тех или иных разработках", — сказал собеседник.

По его мнению, в настоящее время практически невозможно назвать ориентировочные сроки внесения изменений в уже скорректированную ФЦП-2015

и их согласования со всеми заинтересованными структурами.

"После внесения исправлений в проект ФЦП-2015 их необходимо будет заново согласовывать с Министерством экономического развития, Министерством промышленности и энергетики и рядом других министерств и ведомств", — уточнил собеседник.

Он отметил, что корректировка ФЦП-2015 проводится для приведения ее в соответствие с сегодняшними реалиями, в частности в связи с организацией ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и утвержденными 12 февраля текущего года решением совета директоров ОАК "Основными положениями стратегии развития ОАО "ОАК" до 2025 года".

*источник: AVIAPORT.RU
27.03.08*

ОАК ПОМОГУТ

Госкорпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)" (ВЭБ) откроет кредитную линию ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) на 25 млрд рублей, сообщил заместитель председателя Внешэкономбанка Анатолий Балло журналистам в четверг.

"Утвержден лимит на ОАК на 25 млрд рублей", — сказал он, отметив, что сейчас ведется процесс оформления кредитно-обеспечительной документации.

Также ВЭБ увеличит кредитную линию компании "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС).

Балло сообщил, что средства кредитной линии ОАК будут направлены на создание авиационного кластера в Жуковском, а также на финансирование производственной программы.

Он уточнил, что в настоящее время ВЭБ уже открыл ГСС ряд кредитных линий по прямому финансированию, а также на закупку импортной техники, в том числе под государственные гарантии. Лимиты ГСС будут увеличены в рамках кредитной линии ОАК.

Анатолий Балло также отметил, что в 2008 году ВЭБ не планирует открывать кредитные линии "Роснефти" (ПТС: ROSN). При этом он добавил, что ВЭБ не рассматривает возможности финансирования производственной программы "Роснефти", однако банк заинтересован в финансировании инфраструктурных проектов, которые могут быть реализованы "Роснефтью".

*источник: журнал «Эксперт»
20.03.08*

ИВАНОВ СЧИТАЕТ, ЧТО "ОБОРОНКА" НЕ ГОТОВА УСВОИТЬ ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Многие предприятия российской "оборонки" не готовы к серийному производству высокотехнологичных систем вооружения — так считает первый вице-премьер Сергей Иванов.

"Мы на практике сталкиваемся с фактами неготовности производственной базы многих предприятий "оборонки" к серийному производству современных и востребованных на мировом рынке высокотехнологичных систем вооружения", — заявил он сегодня на совещании по вопросам серийного производства зенитного ракетно-пушечного комплекса "Панцирь С-1".

Первый вице-премьер обратил внимание на то, что сроки исполнения контрактов на поставку комплекса, заключенных Конструкторским бюро приборостроения (КБП), неоднократно переносились по различным причинам.

В основном это связано с тем, что создатель и производитель "Панциря", по словам Иванова, "не довел до логического конца свои договорные отношения с предприятиями кооперации, поставщиками".

*источник: ИА «Интерфакс»
21.03.08*

ФГУП "РСК "МИГ" ПРЕОБРАЗОВАНО В ОАО

18 марта 2008 года Межрайонная инспекция Федеральной налоговой службы № 46 по городу Москве зарегистрировала преобразование федерального государственного унитарного предприятия "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" в открытое акционерное общество "Российская самолетостроительная корпорация "МиГ" (сокращенное

наименование ОАО "РСК "МиГ"). ОАО "РСК "МиГ" внесено в Единый государственный реестр юридических лиц за основным государственным регистрационным номером 1087746371844.

*источник: компания «РСК "МиГ"»
19.03.08*

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ SUPERJET 100 СПОСОБНА ОБЕСПЕЧИТЬ РОССИИ ЛИДЕРСТВО НА РЫНКЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ — ЭКСПЕРТЫ

Реализация программы SuperJet 100 способна обеспечить России лидерство на рынке региональных самолетов. Так считают участники состоявшегося круглого стола в Комитете по транспорту Госдумы, на котором, в частности, обсуждалась проблема отечественного авиапрома.

"Приоритет при создании нового самолета был отдан именно данному сегменту рынка, как наиболее перспективному, обеспечивающему рост не менее 20 проц. в год", — отметил, в частности, исполнительный директор научно-производственного объединения (НПО) "Сатурн" Игорь Юдин.

SuperJet 100 создается фирмой "Сухой" в тесной кооперации с итальянской компанией Alenia. Двигатель для него (SaM146) разработан на паритетных началах "Сатурном" и французской компанией Snecma. Однако, отметил Юдин, на мировом рынке в этой

нише существует жесточайшая конкуренция. Сильны позиции у бразильской фирмы Embraer и канадской Bombardier.

"Появляются на рынке и новые игроки — Китай со своим ARG-21 и Япония с MRG, создаваемым компанией Mitsubishi", — отметил представитель "Сатурна".

Россия пока опережает конкурентов. Вывод самолета SuperJet 100 на рынок запланирован на конец 2008 года. Китайская машина может появиться на рынке в 2010 году, японская — в 2012 году. Потребность мирового рынка до 2026 года в новых регионально-магистральных реактивных самолетах вместимостью 60–120 человек составляет более 4 тыс. 200 воздушных судов.

*источник: газета «Гудок»
14.03.08*

ПОСТАВКУ ВМС ИНДИИ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К РОССИЯ НАЧНЕТ В МАЕ

РСК "МиГ" начнет поставку палубных истребителей МиГ-29К для авианосца "Викрамадитья" в мае текущего года, сообщило издание "Индия дифенс" со ссылкой на командующего ВМС Индии адмирала Суреша Мехта.

В соответствии с контрактом стоимостью 700 млн долл. Россия обязалась поставить 16 истребителей МиГ-29 (12 МиГ-29К и 4 МиГ-29КУБ) в рамках контракта на передачу и модернизацию авианосца крейсера "Адмирал Горшков". Контракт также содержит опцион на дополнительную поставку к 2015 году 30 истребителей.

Индия, которая является одним из самых крупных покупателей российских вооружений, сейчас ведет переговоры об изменении условий первоначального контракта на переоборудование ТАКР "Адмирал Горшков" из платформы для использования самолетов вертикального взлета в классический авианосец. Судно будет выполнено в конфигурации STOBAR (short takeoff but arrested recovery), для чего на его носу устанавливается трамплин с углом схода

14,3 град., а на корме — три комплекта аэрофинишеров и аварийный барьер для обеспечения посадки.

Первоначально планировалось, что авианосец будет переоборудован, восстановлен и модернизирован на "Севмашпредприятии" за 970 млн долл. и войдет в боевой состав ВМС Индии к августу 2008 года, однако из-за различных технических проблем срок поставки был перенесен на 2012 год. К тому же в конце 2007 года российская сторона подняла вопрос о переоценке модернизации крейсера и выдвинула требование об увеличении стоимости контракта на 1,2 млрд долл.

Как сообщалось, на самолеты, предназначенные для ВМС Индии, будут установлены все новейшие разработки РСК "МиГ". В частности, новая РЛС, дополнительное вооружение и усовершенствованное бортовое электронное оборудование. Наряду с российскими системами на самолете будет установлено 13 наименований изделий, изготовленных в Индии.

*источник: АРМС-ТАСС
17.03.08*

РФ И ИРАН ПОДПИСАЛИ ПРОТОКОЛ О ПОСТАВКАХ В ТЕЧЕНИЕ ДЕСЯТИ ЛЕТ СТА САМОЛЕТОВ ТУ-204 И ТУ-214

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) подписало протокол о намерениях с Ираном, предполагающий поставки в эту страну российских самолетов Ту-204 и Ту-214, сообщил представитель пресс-службы ОАК.

Со стороны РФ подпись под документом поставил президент ОАК Алексей Федоров, со стороны Ирана — гендиректор Организации аэрокосмической промышленности (АЮ, Aerospace Industries Organization) Махмудреза Хедаяат.

Представитель российской корпорации отметил, что проект контракта будет подготовлен в течение трех месяцев. Первая техника, как планируется, может быть передана иранской стороне в конце 2009 — начале 2010 года. По его словам, в протоколе речь идет о ста единицах техники, которые будут переданы

Ирану в течение десяти лет. В том числе документ предполагает возможность организации на площадях Ирана лицензионной сборки среднемагистральных Ту-204 и Ту-214. "Часть из этих ста самолетов будет поставлена в полностью собранном виде, часть — в виде самолетоконструкций для сборки в Иране", — отметил собеседник агентства.

"Одним из важных условий для подписания контракта и передачи лицензии Ирану является подписание межправительственного соглашения между государствами, в котором заинтересована российская сторона", — сказал он.

Предполагается, что следующая встреча представителей ОАК и Ирана состоится в мае.

*источник: газета «Гудок»
04.03.08*

ИНДИЙСКИЙ АДМИРАЛ ОЗНАКОМИТСЯ С ХОДОМ СТРОИТЕЛЬСТВА ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29К

Одной из главных тем на переговорах в Москве председателя Комитета начальников штабов вооруженных сил Индии — начальника штаба ВМС Индии адмирала Суриша Мехты будет выполнение контракта по авианосцу "Адмирал Горшков" (Vikramaditya) и палубным истребителям МиГ-29К.

"В пятницу адмирал Суриш Мехта, который в четверг прибывает в Россию с официальным визитом, посетит авиазавод Российской самолетостроительной корпорации "МиГ" в подмосковных Луховицах, посетит цеха, в которых идет строительство истребителей МиГ-29К, предназначенных для авианосца", — сообщил "Интерфаксу-АВН" источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Не исключено, что адмирал С. Мехта лично выполнит полет на МиГе. По крайней мере, программой его поездки в Луховицы такая возможность предусмотрена", — сказал собеседник агентства.

Он напомнил, что с выполнением контракта по авианосцу Vikramaditya возникли серьезные проблемы. Первоначально контракт на проведение ремонта и модернизацию авианосца крейсера

составлял порядка \$ 750 млн. Но в процессе проведения дефектации и технического освидетельствования состояния корабля выяснилось, что этой суммы будет недостаточно.

По оценке российских экспертов, чтобы выполнить данный контракт, необходимо дополнительно изыскать порядка \$ 1 млрд. Сейчас решается вопрос о дополнительном финансировании. Индийская сторона предварительно уведомила Россию о готовности выделить \$ 500–600 млрд.

Но даже если все финансовые вопросы удастся урегулировать, сроки сдачи корабля все равно будут сдвинуты как минимум до 2012–2013 гг., о чем уже было сообщено индийским партнерам. Первоначально передача корабля заказчику планировалась в 2008 году.

Что касается палубных истребителей МиГ-29К, то они будут поставлены индийским ВМС в оговоренные контрактом сроки.

*источник: газета «Гудок»
13.03.08*

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПОСТАВИЛА В МАЛАЙЗИЮ ЕЩЕ ЧЕТЫРЕ ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-30МКМ

Еще четыре многофункциональных истребителя Су-30МКМ поставила компания "Сухой" в Малайзию. После окончания сборки малайзийские пилоты проведут первые вылеты на новых машинах.

В 2007 году ВВС этой страны получили шесть истребителей. Достигнута договоренность о создании сервисного технического центра по их ремонту и обслуживанию. Контракт, подписанный в августе 2003 года в ходе визита в Малайзию президента России Владимира Путина, предусматривает поставку 18 Су-30МКМ.

В прошлом году малайзийские пилоты впервые продемонстрировали возможности российских истребителей у себя дома, выступив в летной программе региональной международной аэрокосмической выставки ЛИМА-2007. Эти выступления были признаны участниками и гостями экспозиции самым

ярким ее событием.

Су-30МКМ создан на базе истребителя Су-30МКИ, разработанного для Военно-воздушных сил Индии. Он предназначен для завоевания господства в воздухе, нанесения ударов по наземным и надводным целям с применением управляемых и неуправляемых ракет.

Компания "Сухой" является крупнейшим российским экспортером авиационной техники. В минувшем году она поставляла за рубежом истребители Су-30МК2, Су-30МКМ и Су-30МКИ, а также запасные части, узлы и агрегаты к ранее проданным самолетам.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
03.03.08*

ВВС СЛОВАКИИ ПОЛУЧИЛИ 12 МОДЕРНИЗИРОВАННЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

На авиабазе Шляк состоялась торжественная церемония передачи российской корпорацией "МиГ" 12 модернизированных истребителей МиГ-29 командованию военно-воздушных сил Словакии, сообщает Defense News.

Модернизация самолетов была проведена представителями корпорации "МиГ" с привлечением специалистов иностранных фирм на территории Словакии. Основной целью работ было приведение самолетов к стандартам НАТО и продление сроков эксплуатации машин. На модернизированные самолеты установлены навигационно-коммуникационная система компании Rockwell Collins и система распознавания "свой — чужой" компании BAE Systems. Кроме того, применен новый многофункциональный жидкокристаллический экран и современные быстродействующие

процессоры. В то же время модернизация не включала в себя обновление комплекса вооружения истребителей.

Согласно заявлениям представителей корпорации "МиГ", срок эксплуатации модернизированных образцов будет увеличен на 12–15 лет до 2030–2035 годов. В настоящее время на вооружении ВВС Словакии стоит 21 подобный самолет. В ходе проведенных работ были модернизированы две версии — МиГ-29АС и МиГ-29УБС. Контракт на модернизацию был подписан в 2004 году, его сумма составляла 74,2 миллиона долларов. Модернизация была проведена в рамках оплаты Россией своего внешнего долга.

*источник: LENTA.RU
03.03.08*

НА НОВОСИБИРСКОМ ЗАВОДЕ "СУХОГО" РЕАЛИЗУЕТСЯ КОМПЛЕКСНАЯ КАДРОВАЯ ПРОГРАММА

В Новосибирском авиастроительном производственном объединении им. Чкалова реализуется уникальная комплексная программа по обеспечению производства квалифицированными специалистами. Она проводится в тесном взаимодействии с администрацией Новосибирской области и Дзержинского района города. Одновременно на заводе проходит модернизация и техническое перевооружение производства, необходимое для выполнения гособоронзаказа и планов по созданию регионального пассажирского самолета Sukhoi SuperJet 100.

На заводе организовано обучение молодых рабочих дефицитных специальностей: операторов станков с ЧПУ, слесарей-сборщиков и слесарей-клепальщиков. Для закрепления специалистов разработана система дополнительных льгот: дополнительное медицинское страхование, доплата в негосударственные пенсионные фонды для увеличения будущей пенсии, выдача ссуд, которые при выполнении определенных условий погашаются предприятием. Иногородным предоставляются места в общежитии, производится доплата за аренду жилья. Они также могут пользоваться льготным корпоративным тарифом мобильной связи. Объединение выступает гарантом при получении кредитов и ссуд.

Областная администрация оказывает помощь в поиске в регионе специалистов требуемой квалификации, в обучении по ряду необходимых заводу специальностей, оказывает поддержку сотрудникам в получении жилья. Сегодня на предприятии снова действует ипотечная программа кредитования. В 2008 г. более 70 работников НАПО улучшат свои жилищные условия при финансовой поддержке администрации и завода. Объемы этой программы планируется увеличить. 60 молодых работников предприятия начиная с 2007 г. получают бесплатное высшее очное образование в Новосибирском государственном техническом университете. Сорок мест предоставлено Министерством образо-

вания, остальные финансируются администрацией. С этого года планируется увеличить количество таких мест до 80.

Оказывает поддержку заводу и администрация Дзержинского района Новосибирска, где расположено предприятие. Так, из 87 детей, включенных в списки нуждающихся в детсадах, 65 в прошлом году определены в дошкольные учреждения района. Остальных примут в детсад по достижении необходимого возраста.

Решается вопрос и о выделении помещений под общежитие для молодых работников. В ближайшее время завод получит около 150 мест. Это позволит привлекать на производство сельских жителей. На базе предприятия созданы участки по подготовке специалистов по различным профессиям – фрезеровщиков, операторов станков с программным управлением и слесарей – с последующим трудоустройством в НАПО.

Комплексная программа позволила изменить ситуацию с нехваткой кадров. К началу этого года на НАПО трудоустроено более полутора тысяч человек. Всего на предприятии работает семь тысяч человек.

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

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
11.03.08*

РОССИЯ ПЕРЕДАСТ СЕРБИИ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЕ ИСТРЕБИТЕЛИ МИГ-29

На вооружение ВВС Сербии в ближайшее время поступит первый модернизированный истребитель МиГ-29, сообщает "Интерфакс-АВН". Доработку и восстановление летной годности боевых самолетов выполняет Российская самолетостроительная корпорация "МиГ".

Всего контрактом предусматривается проведение модернизации четырех боевых и одного учебно-боевого самолетов.

На истребителях устанавливается новое авиационное, навигационное и радиолокационное оборудование, а также дорабатывается система упра-

вления вооружением. Работы по контракту выполняются в полном соответствии с установленным графиком. Пять сербских истребителей МиГ-29 ранее входили в состав ВВС Югославии, которые насчитывали более 30 самолетов данного типа. В ходе операции НАТО на Балканах большая часть югославских истребителей была уничтожена в воздухе и на аэродромах.

*источник: LENTA.RU
27.03.08*

ОАК ПОДГОТОВИЛА ОФЕРТУ АКЦИОНЕРАМ "ИРКУТА"

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) направила в ФСФР оферту о выкупе бумаг у акционеров корпорации "Иркут", сообщила ОАК. Цель оферты – выкуп 488 048 403 акций "Иркута"

(49,9 % его уставного капитала).

*источник: газета «Ведомости»
11.03.08*

ОАК И AIRBUS К ЛЕТУ ОПРЕДЕЛЯТСЯ СО СПИСКОМ КОМПОНЕНТОВ A350 ДЛЯ ПРОИЗВОДСТВА НА РОССИЙСКИХ ЗАВОДАХ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) и европейская авиастроительная компания Airbus к лету этого года планируют определить список компонентов для широкофюзеляжного самолета A350, которые будут производиться на заводах в России, сообщил глава представительства Airbus Вадим Власов.

"До 40–50 % участия в программе A350 будет распределено с зарубежными партнерами. О том, что будут делать для A350, говорить рано: мы работаем в настоящее время над номенклатурой", — сказал В. Власов на пресс-конференции в Москве. Он отметил, что конкретное участие России в проекте должно быть

детально проработано летом этого года. Меморандум о взаимопонимании с ОАК об участии России в программе A350 на основе разделенных рисков был подписан в марте 2007 года.

"Участие России в программе будет основано на успешном производстве компонентов для семейства A320. Список компонентов обсуждается с ОАК и другими российскими партнерами", — отмечается в презентации Airbus.

По возможности компоненты для A350 будут произведены на основе российского сырья.

*источник: газета «Гудок»
12.03.08*

AIRBUS ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИВАТЬ ЗАКАЗЫ, РАЗМЕЩАЕМЫЕ НА РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЯХ — ПРЕДСТАВИТЕЛЬ АВИАКОНСОРЦИУМА

Airbus планирует "последовательно увеличивать заказы", размещаемые на российских предприятиях по производству компонентов для своих самолетов. Об этом, как передает АРМС-ТАСС, сегодня на пресс-конференции в Москве сообщил руководитель представительств западноевропейского авиастроительного консорциума Airbus и Европейского оборонного и аэрокосмического концерна EADS в России Вадим Власов. По его словам, в 2004–2005 годах на российских заводах были размещены крупные пакеты производственных заказов стоимостью 400 млн долларов и рассчитанные на 10 лет. Большинство заказов получила корпорация "Иркут", которая уже начала

производство ниш передней стойки шасси, килевых балок, фюзеляжей и направляющих закрылков. В то же время воронежский авиазавод (ВАСО) запустил в производство обтекатели пилонов двигателей для самолетов семейства A320.

Полная аттестация компонентов европейских пассажирских самолетов, выпущенных на российских предприятиях, завершится в первой половине этого года. Выход на уровень серийных поставок запланирован на конец 2008 года.

*источник: газета «Гудок»
12.03.08*

ПРОГРАММА СОЗДАНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ SAM146 ДЛЯ САМОЛЕТА SSJ ИДЕТ В СООТВЕТСТВИИ С ГРАФИКОМ, СОГЛАСОВАННЫМ С ГСС

В связи с некорректным использованием газетой "Коммерсант" данного в начале марта и пока не опубликованного интервью генерального конструктора НПО "Сатурн" Михаила Кузменко по истории и становлению программы SaM146, а не по современному положению дел, уточняем, что программа создания двигателей SaM146 идет в соответствии с графиком, согласованным с ГСС.

20 февраля нынешнего года произведен первый успешный запуск двигателя в составе самолета SSJ 100. В настоящее время совместно с ГСС ведутся плановые работы по подготовке самолета к первому вылету.

Параллельно продолжается программа летных испытаний на летающей лаборатории Ил-76ЛЛ. Первый запуск в небо состоялся 6 декабря 2007 года.

По словам генерального конструктора НПО "Сатурн" Михаила Кузменко, летные испытания проходят практически без замечаний: "У нас не сломался ни один подшипник, не лопнула ни одна трубка, не отвернулась ни одна гайка. Ничего не было выявлено печального. К двигателям претензий нет". К началу весны 2008 года выполнено 25 полетов с наработкой в воздухе около 50 часов, подтверждена готовность к первому самостоятельному взлету SSJ. "Сегодня все, что было необходимо для осуществления первого полета, нами выполнено" — сказал Михаил Кузменко.

По состоянию на 25 марта 2008 года общая наработка по двигателю SaM146 составила 1 167 часов, в том числе в составе летающей лаборатории — 83 часа, из них в полете — 46 часов.

По результатам проведенных наземных и летных испытаний ЦИАМ подтвердил ресурс 80 полетов, 180 часов для проведения летных испытаний в составе самолета SSJ 100. Этот ресурс достаточен для начала сертификационных полетов.

— Подготовлено заключение ЦИАМ для получения разрешения на первый полет SSJ.

— Отставания от графиков нет.

— В марте 2008 года начата работа по сертификации производителя АР МАКом.

По производству двигателей для следующих самолетов НПО и Спестра работают в соответствии с графиками, согласованными с ГСС.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: компания «НПО «Сатурн»
25.03.08*

ГОТОВИТСЯ ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ НА СОЗДАНИЕ НА БАЗЕ ИЛ-114 ПАТРУЛЬНОГО САМОЛЕТА

На базе ближнемагистрального самолета Ил-114 планируется создать специальный патрульный самолет ближней зоны.

"Готовится техническое задание на создание на базе Ил-114 нового самолета специального назначения, предназначенного для выполнения патрульных задач в интересах силовых ведомств", — сообщил "Интерфаксу-АВН" во вторник источник в оборонно-промышленном комплексе.

Он отметил, что создание патрульного самолета ближней зоны предусмотрено Госпрограммой вооружений до 2015 года. По словам собеседника, новая машина будет поставляться как на внутренний рынок, так и на мировой. Большой интерес к этому самолету проявляет, в частности, Венесуэла.

"Переговоры с Венесуэлой о поставке в эту страну создаваемых на базе Ил-114 патрульных самолетов ведутся уже практически год. Согласно предварительным договоренностям, Венесуэла закупит до 20 самолетов этого типа", — сказал собеседник агентства.

По его словам, изучается возможность участия в данном проекте итальянских компаний. "На сегодняшний день проведены переговоры по вопросу использования на новом патрульном самолете итальянского бортового оборудования", — сказал собеседник агентства.

*источник: газета «Гудок»
25.03.08*

В МАЛАЙЗИЮ ДОСТАВЛЕНЫ ОЧЕРЕДНЫЕ 2 ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-30МКМ

Грузовой самолет Ан-124 "Руслан" сегодня из Иркутска в Малайзию доставил очередные два истребителя Су-30МКМ, сообщили в дирекции авиационного завода — филиала Научно-производственной корпорации "Иркут".

По словам помощника генерального директора предприятия по связям с общественностью Ольги Коженковой, эти самолеты завершили вторую партию поставок для королевских ВВС Малайзии в соответствии с заключенным в 2003 году контрактом. "На военной базе в штате Келантан (полуостров Малакка) уже находится 12 таких машин. Сборку прибывших, как и тех, что доставлены до этого, проведут специалисты завода, облетают наши летчики-испытатели, и только после этого они будут официально переданы

заказчику", — сказала она. Поставка заключительной партии из 6 Су-30МКМ авиастроителями Иркутска запланирована на четвертый квартал нынешнего года.

Су-30МКМ — усовершенствованный вариант многофункционального истребителя, ранее производившегося для Индии, а теперь еще и для Алжира. Его предназначение — завоевание господства в воздухе, уничтожение наземных и морских целей. Причем весь спектр задач самолет способен выполнять на значительном удалении от базы, в любых погодных условиях, днем и ночью, в обстановке сильного радиоэлектронного противодействия противника.

*источник: АРМС-ТАСС
26.03.08*

ЗА ПОЛТОРА ГОДА БУДЕТ СОЗДАНО 24 СПУТНИКА ГЛОНАСС — ГАРАНТИРУЕТ ИВАНОВ

Первый вице-премьер Сергей Иванов гарантирует, что за полтора года будет создано 24 спутника ГЛОНАСС. "Несмотря на критику ГЛОНАСС, проблема — не в космических аппаратах, за полтора года мы гарантированно сделаем 24 спутника", — подчеркнул первый вице-премьер.

Он отметил, что проблемы — в наземном оборудовании, для внутреннего рынка нужны миллионы приборов. "Они появляются, но очень медленно", — констатировал Иванов. По словам Иванова, в декабре 2007 г. на орбиту были выведены три новых

спутника системы ГЛОНАСС. Таким образом, в настоящее время в составе орбитальной группировки системы ГЛОНАСС насчитывается 16 КА. Для того чтобы система обеспечила непрерывное навигационное поле на всей территории России, необходимо 18 спутников, использующихся по целевому назначению. Для глобального охвата таких аппаратов должно быть 24.

*источник: АРМС-ТАСС
11.03.08*

ПЕРВОМУ ЗАРУБЕЖНОМУ ЗАКАЗЧИКУ — МЧС АЗЕРБАЙДЖАНА — САМОЛЕТ-АМФИБИЯ БЕ-200 БУДЕТ ПЕРЕДАН РОССИЕЙ 15 АПРЕЛЯ

Первому зарубежному заказчику — МЧС Азербайджана — самолет-амфибия Бе-200 в пожарном варианте будет передан Россией 15 апреля согласно контракту, подписанному в 2007 году. Об этом, как передает АРМС-ТАСС, сегодня на пресс-конференции сообщил президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. По его словам, самолет практически в готовом состоянии находится на авиазаводе в Иркутске.

Как отметил Демченко, "Иркут" в 2008 году про-

должит переговоры о поставках Бе-200 с Грецией, Португалией и Италией. В этом же году завершится сертификация российской амфибии по европейским нормам. Практически все вопросы по этой тематике решены. У Еврокомиссии было несколько замечаний к самолету, которые устранены, и в настоящее время оформляется документация по евростандартам.

*источник: газета «Гудок»
14.03.08*

ПЕРМСКИЙ МОТОРОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ НЕПОПУЛЯРНОСТИ РАБОЧИХ СПЕЦИАЛЬНОСТЕЙ СРЕДИ МОЛОДЕЖИ

21 марта открывается ежегодная выставка-форум "Образование и карьера – 2008". Шестой год подряд генеральным спонсором мероприятия является Пермский моторостроительный комплекс.

Традиционно Пермский моторостроительный комплекс выступает объединенным стендом с профессиональным лицеем № 1, Пермским авиационным техникумом им. А. Д. Швецова и кафедрой "Авиационные двигатели" Пермского государственного технического университета.

На стенде Пермского моторостроительного комплекса представлена информация семи предприятий: ОАО "Пермский моторный завод", ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Редуктор-ПМ", ОАО "Энергетик-ПМ", ЗАО "Металлист-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "РЭМОС-ПМ". Эта информация будет интересна как абитуриентам, так и людям, ищущим перспективное место работы.

Александр Попов, директор по персоналу ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс":

— Кадровая политика Пермского моторостроительного комплекса направлена на переориентирование молодежи на рабочие специальности. Сейчас мы разрабатываем долгосрочную программу партнерства с базовыми учебными заведениями: профессиональным лицеем № 1, авиационным техникумом им. А. Д. Швецова. При нашей поддержке эти учеб-

ные заведения в настоящее время участвуют во втором конкурсе инновационных образовательных программ учреждений начального и среднего профессионального образования, проводимом Министерством образования и науки.

Для этих учебных заведений мы определили потребность нашего предприятия в рабочей силе, совместно разрабатываем программу по привлечению учащихся и студентов на рабочие специальности. В перечень данных мероприятий входит и выплата стипендий, и возможность прохождения практики на современных станках, и многое другое.

Сегодня уровень зарплаты на нашем предприятии выше средней заработной платы по Перми. К 2009 году мы хотим занять одну из лидирующих позиций по уровню зарплат среди промышленных предприятий города. На сегодняшний день у Пермского моторостроительного комплекса хорошие долгосрочные перспективы: сформирован портфель заказов на авиационные двигатели на несколько лет вперед, постоянно растет спрос на энергетические установки, в связи с этим интенсивно развивается производство. Поэтому Пермский моторостроительный комплекс, с моей точки зрения, является социально привлекательным работодателем.

*источник: компания «Пермский моторостроительный комплекс»
21.03.08*

"СУХОЙ" ОТВЕТ ИНДИИ НЕЗНАЧИТЕЛЬНУЮ РОЛЬ В СОЗДАНИИ ИСТРЕБИТЕЛЯ БУДУЩЕГО

Российско-индийский истребитель пятого поколения будет создаваться на базе перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации, который разрабатывает компания "Сухой". "У каждого заказчика есть нюансы. И поэтому в отношении самолета пятого поколения то же самое: будет единая базовая платформа, но, наверное, будут специфические требования у различных заказчиков", — отметили в пресс-службе авиационного холдинга, приведя в пример Малайзию, потребовавшую заменить на Су-30 израильское оборудование на французское. "Это та же самая машина, хотя определенный объем изменений, связанный с адаптацией авионики, потребовал от нас необходимых усилий, но мы достаточно организованны, чтобы оперативно вносить такие

изменения", — сообщили ИТАР-ТАСС в пресс-службе.

Говоря о дальнейшей реализации совместного с Индией проекта создания самолета пятого поколения после подписания межправительственного соглашения, представители "Сухого" отметили, что необходимо развитие соответствующей законодательной базы. "В развитие соглашения должны быть подписаны соответствующие распоряжения правительств России и Индии", — отметили в компании, пояснив, что сейчас работа идет по следующим направлениям: согласование технических требований к новой машине, а также определение технологий и изменений, которые планирует внести индийская сторона.

*источник: газета «Известия»
21.03.08*

НА УЛЬЯНОВСКОМ "АВИАСТАРЕ" ВОЗОБНОВЯТ ПРОИЗВОДСТВО "ГРУЗОВИКОВ" АН-124

В Ульяновске возобновляется серийное производство тяжелых транспортных самолетов Ан-124, сообщил президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

"После недавнего заседания Военно-промышленной комиссии (ВПК) при правительстве России даны соответствующие поручения по подготовке обоснования для начала серийного производства самолетов этого типа", — сказал А. Исайкин.

В соответствии с поручениями, в частности, готовятся материалы с конкретными сроками возобновления серийного производства на ульяновском

предприятии "Авиастар-СП", уточнил собеседник агентства. По его данным, проведенные перед заседанием ВПК маркетинговые исследования показали "наличие спроса на самолеты типа Ан-124 на период до 2030 года в количестве примерно 70 машин".

"Указанная цифра касается потребностей в этих самолетах только коммерческих авиакомпаний без учета перспективных потребностей отечественных и зарубежных ВВС", — уточнил А. Исайкин.

*источник: газета «Гудок»
24.03.08*

БЕЗ САМОЛЕТА МС-21 НЕВОЗМОЖНО ГОВОРИТЬ О БУДУЩЕМ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ — ПРЕЗИДЕНТ КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

Без самолета МС-21 невозможно говорить о будущем российской авиации. Такое мнение высказал накануне на пресс-конференции президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

"Если российская авиапромышленность не будет делать такой самолет, как МС-21, включающий в себя все инновационные технологии — большой объем композиционных материалов, самую перспективную авионику и двигатели, полностью безбумажное производство и широкое международное сотрудничество, — тогда можно с уверенностью сказать, что российской авиации не будет", — заявил Демченко.

Поясняя свою точку зрения, он отметил, что скептики склонны отложить реализацию проекта до 2010–2011 гг., когда разрешится ряд неопределенностей по комплектующим, возможной кооперации, инвестициям и т. д. "Мы уверены, что тогда будет утерян нарабатанный потенциал", — подчеркнул глава "Иркута". По его словам, идеальным для успеха проекта было

бы участие в его реализации консорциума Airbus, с которым велись длительные переговоры. Однако западноевропейский авиастроитель может присоединиться к МС-21 только в 2010–2011 гг., после решения своих проблем по перспективным лайнерам А350 и А380. "Мы до тех пор ждать не можем", — считает Демченко. По его словам, разрабатывать пассажирские самолеты начали уже Китай, Япония и даже Южная Корея. "Для России потерять то, что создавалось 70 лет, — преступление", — считает специалист.

По его словам, основными участниками проекта с российской стороны являются в настоящее время корпорация "Иркут" в лице ОКБ им. Яковлева и таганрогского КБ им. Бериева, компания "Сухой" в лице "ГСС" и фирма "Туполев". КБ Ильюшина вышло из проекта, "Иркут" сделал предложения украинской фирме "Антонов" и ряду зарубежных компаний.

*источник: АРМС-ТАСС
14.03.08*

В 2008 ГОДУ ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОАО "КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" СНИЗИТСЯ

В 2008 году ОАО "Корпорация "Иркут" планирует выручку на уровне 33 398 млн рублей. До 2010 года этот показатель, по прогнозам компании, возрастет до 61 571 млн рублей.

В 2008 году чистая прибыль снизится по сравнению с 2007 годом (1 601 млн рублей), но к 2010 году достигнет 4 002 млн рублей.

В 2008 году запланировано продолжить продвижение истребителей типа Су-30МК на международный рынок, отгрузить до 40 самолетов по действующим контрактам. Также планируется к государственным совместным испытаниям в марте еще один самолет Як-130. К концу года планируется завершить ГСИ с базовым составом вооружения, подтвердив летно-технические характеристики. Планируется также завершить процесс сертификации Бе-200 в Европе,

продолжить переговоры о поставках самолета-амфибии Бе-200 с Грецией, Португалией, Италией, Индонезией, Малайзией, в мае поставить этот самолет МЧС Азербайджана.

В планах также организовать эксплуатацию беспилотных комплексов и авиационных средств на постоянной основе по мониторингу нефте- и газопроводов, заключить ряд контрактов на разработку и поставку БПЛА в МЧС России и ОАО "Газпром".

Планируется расширить серийное производство компонентов для А320. Также по программе МС-21 корпорация "Иркут" намерена защитить аванпроект и объявить тендер среди поставщиков комплектующих.

*источник: ИА Finam.ru
13.03.08*

"СУХОЙ" ВНЕДРЯЕТ НА КНААПО ТЕХНОЛОГИЮ БЕРЕЖЛИВОГО ПРОИЗВОДСТВА

Компания "Сухой" провела в учебно-производственном комбинате Комсомольского-на-Амуре производственного объединения им. Ю. А. Гагарина обучение LEAN-технологии руководителей подразделений завода. Эта технология бережливого производства является одним из признанных в мировой практике инструментов повышения эффективности деятельности предприятий, увеличения производительности труда, снижения издержек, повышения качества продукции.

Программа обучения включала в себя теоретические и практические занятия, деловые игры, а также подготовку и защиту проектов по совершенствованию конкретных направлений работы предприятия и конкретных производственных операций. Проводили занятия специалисты московского представительства компании Boeing. В качестве примера эффективности LEAN-технологии приводился успешный опыт японской Toyota, американского Boeing, а также крупнейшего мирового производителя титана российской корпорации "ВСМПО-Ависма", где она была внедрена

на в 2005 г. и дала хороший результат.

Генеральный директор компании "Сухой" Михаил Погосян, присутствовавший на занятиях в КНААПО, считает, что внедрение новых методов организации необходимо в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке авиастроения. Перед компанией стоят масштабные задачи. Предстоит освоить новые современные виды продукции — региональный самолет Sukhoi SuperJet 100, новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения. Глава холдинга дал распоряжение подготовить по итогам обучения конкретные мероприятия. Только проектная работа специалистов, участвующих в гражданской программе, предлагает 16 предложений по улучшению процесса стыковки крыла, что позволит существенно сократить время, необходимое на эту операцию.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
17.03.08*

ПРЕДСТАВИТЕЛИ "РОСОБОРОНЭКСПОРТА" И THALES ОБСУДИЛИ ВОПРОСЫ СОТРУДНИЧЕСТВА

В центральном офисе ФГУП "Рособоронэкспорт" 19 марта состоялась рабочая встреча руководства "Рособоронэкспорта" и Thales.

Как сообщили в пресс-службе "Рособоронэкспорта", в ходе встречи затрагивалась тема организации сервисного центра по техническому обслуживанию и ремонту тепловизионных камер на базе ОАО "Вологодский оптико-механический завод", открытие которого намечено на октябрь 2008 года. Обсуждались перспективы дальнейшего сотрудничества, в частности вопросы передачи технологий и создания на территории России совместного предприятия по производству тепловизионных камер.

"Наше предприятие поддерживает с компанией Thales взаимовыгодное партнерство более 10 лет, — отметил генеральный директор "Рособоронэкспорта" Анатолий Исайкин. — В основном оно касается поставок тепловизионных камер французского производства, входящих в состав продукции военного назначения Сухопутных войск, в интересах как иностранных заказчиков, так и Минобороны России. Подобные приборы активно используются и в составе авиационного электронного оборудования для Военно-воздушных сил иностранных покупателей российской военной техники. По нашему мнению, на нынешнем этапе следует переходить на новые, более активные формы сотрудничества". Со своей стороны вице-президент Thales Пьер-Ив Шальтель заявил, что "Рособо-

ронэкспорт" — давний и надежный партнер Thales. Он выразил надежду на то, что нынешняя встреча станет началом еще более широкого сотрудничества между двумя компаниями.

К настоящему времени Thales и "Рособоронэкспорт" уже выполнили пять совместных контрактов на общую сумму более 65,0 млн долл. Еще пять контрактов на общую сумму 53,0 млн евро и 20,8 млн долл. находятся в стадии реализации.

Компания Thales — транснациональная корпорация, насчитывающая до 70 тыс. служащих в 50 странах. Доход в 2007 году составил 12,2 млрд евро. Thales — мировой лидер в производстве военного радиосвязного, тепловизионного, навигационного и другого оборудования.

ФГУП "Рособоронэкспорт" — единственный в России государственный посредник по экспорту и импорту продукции, технологий и услуг военного и двойного назначения. "Рособоронэкспорт" из года в год наращивает объемы поставок российского оружия за рубеж, добившись за последние восемь лет более чем двукратного увеличения экспорта ВиВТ. Если в 2000 году оборот торговли составил около 3 млрд долл., то по итогам прошлого года — 6,2 млрд долл.

*источник: АРМС-ТАСС
20.03.08*

ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ ЯК-130 ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТАВИТЬ ВВС РОССИИ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

Корпорация "Иркут" и ОКБ имени Яковлева до конца этого года планируют завершить государственные совместные испытания нового учебно-боевого самолета Як-130 и начать поставку первых машин заказчикам.

"В этом году мы получили предварительное заключение ВВС России о соответствии Як-130 требованиям заказчика. Это дает нам право разворачивать серийное производство и заключать контракты по этому самолету. В этом году главная задача — завершить второй этап государственных совместных испытаний самолета Як-130", — сказал журналистам на брифинге в Москве в четверг президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. Он отметил, что на втором этапе испытания будут проводиться со всеми видами оружия.

О. Демченко сообщил, что в ближайшее время к испытаниям планируется подключить еще один

самолет Як-130 и к концу года завершить государственные совместные испытания с базовым составом вооружения.

По словам О. Демченко, в прошлом году была решена задача по переносу производства Як-130 из Нижнего Новгорода в Иркутск. "На нижегородском заводе "Сокол" будут достроены те самолеты, которые уже находятся в заделе. Мы будем поставлять туда крыло", — сказал О. Демченко. Он сообщил, что в этом году планируется поставить российским ВВС первые два—четыре самолета Як-130.

"Что касается самолетов Як-130, собранных в Иркутске, то до конца года мы планируем если не поднять, то, по крайней мере, выкатить первый Як-130 иркутской сборки", — добавил О. Демченко.

*источник: газета «Гудок»
13.03.08*

"ИРКУТ" ПОСТАВИТ AIRBUS КОМПЛЕКТУЮЩИЕ ДЛЯ АВИАЛАЙНЕРОВ A320

Корпорация "Иркут" в этом году начинает поставку первых серийных компонентов для авиалайнеров Airbus A320, производимых европейским концерном Airbus.

"На сегодняшний день мы полностью аттестовали производство по техническим требованиям концерна Airbus и начинаем серийное производство трех наименований деталей для самолета A320 — ниши шасси, килевой балки и механизации закрыл-

ков. В этом году поставим Airbus по 50 комплектов этих компонентов", — сообщил журналистам на брифинге в Москве в четверг президент корпорации "Иркут" Олег Демченко.

*источник: сайт «Газета.Ru»
13.03.08*

В 2008 Г. К ПРОГРАММЕ ЛЕТНЫХ ИСПЫТАНИЙ ПОДКЛЮЧАТСЯ ЕЩЕ ДВА СУ-35

Компания "Сухой" планирует в середине и в конце 2008 года подключить к испытаниям еще два летных образца многофункционального истребителя Су-35. Их сборка в настоящее время производится на Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КНАА-ПО). Летные испытания Су-35 начались 19 февраля этого года. Они проводятся на аэродроме Летно-исследовательского института им. М. М. Громова в подмосковном Жуковском. Второй вылет, в ходе которого отрабатывались режимы силовой установки и комплексной системы управления, состоялся 7 марта. В настоящее время готовится третий полет. Пилотировал самолет заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан.

Серийное производство и поставки Су-35 российским и зарубежным заказчикам запланированы на 2010–2011 гг. Поступление истребителя на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению обороноспособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентоспособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения,

к производству первых опытных образцов которого в конце прошлого года приступили в Комсомольске-на-Амуре. Компания также планирует поставлять Су-35 на экспорт в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки. Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
20.03.08*

РОССИЯ НАЧНЕТ ПОСТАВКУ ПАЛУБНЫХ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ИНДИЙСКИМ ВМС В МАЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Поставки Индии российских палубных истребителей МиГ-29К, предназначенных для авианосца "Адмирал Горшков", начнутся в мае 2008 года, заявил начальник штаба ВМС Индии адмирал Суриш Мехта, возглавляющий индийскую военную делегацию.

"Мы сейчас находимся на пороге этапа поставки российских палубных истребителей МиГ-29К. Передача нам первого серийного образца состоится в мае текущего года", — сказал С. Мехта журналистам на авиазаводе корпорации "МиГ" в Луховицах. При этом

адмирал уточнил, что "исполнение данного контракта идет с небольшой задержкой".

В ходе посещения авиазавода адмирал С. Мехта посетил цеха, где идет строительство и сборка палубных истребителей, предназначенных для Индии.

Сопровождал делегацию новый гендиректор РСК "МиГ" Анатолий Белов.

*источник: газета «Гудок»
14.03.08*

ФИНАНСИРОВАНИЕ ПО ПРОГРАММЕ РАЗВИТИЯ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ НАЧНЕТСЯ НЕ РАНЕЕ 2010 ГОДА

Полномасштабное финансирование модернизации серийных и создания перспективных авиационных двигателей нового поколения планируется начать примерно не ранее 2010 года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил директор ЦИАМ Владимир Скибин.

Он уточнил, что финансирование этих работ планируется производить на основе Федеральной целевой программы (ФЦП), которую еще необходимо разработать, согласовать и утвердить.

"Недавно была рассмотрена стратегия развития газотурбостроения в России. На основе ее рассмотрения были сформулированы определенные замечания. Одновременно с рассмотрением стратегии были рассмотрены и некоторые вопросы концепции развития газотурбостроения", — отметил глава ЦИАМ. Он напомнил, что в соответствии с действующим положением для осуществления финансирования из государственного бюджета первоначально должна быть разработана, согласована и утверждена стратегия развития, потом — концепция и только впоследствии — сама ФЦП. "Таким образом, необходимо дополнить и утвердить рассмотренную стратегию развития

газотурбостроения в России, ее концепцию и впоследствии приступить к разработке ФЦП с ее утверждением по срокам таким образом, чтобы была возможность начать финансирование с 2010 года", — считает собеседник. По его данным, в настоящее время выдвинуто предложение по дополнительному финансированию авиадвигателестроения на 2009 год, но планируемые к выделению средства являются мизерными — всего 13 млн рублей.

"Разработка перспективного авиадвигателя занимает в 1,5–2 раза больше времени, чем разработка самого самолета, и чтобы иметь одновременное завершение работ по созданию авиадвигателя и самолета, двигатель надо начинать проектировать намного раньше", — выразил убеждение В. Скибин.

По его мнению, необходимо крайне срочно начать работы по созданию авиадвигателя тягой 12–13 тонн для перспективного ближне-среднемагистрального самолета по проекту МС-21 и военнотранспортного самолета типа Ил-214.

*источник: AVIAPORT.RU
11.03.08*

МИНПРОМЭНЕРГО ОСЕНЬЮ ОПРЕДЕЛИТ СОЗДАТЕЛЯ ДВИГАТЕЛЯ ДЛЯ САМОЛЕТА МС-21

Минпромэнерго РФ осенью 2008 года планирует объявить конкурс на создание двигателя для перспективного самолета МС-21. Об этом ИА "РосБалт" сообщили в московском представительстве ОАО "Мотор Сич". Конструкторы ведущих конструкторских бюро провели научно-техническое совещание, на котором обсуждались концепции перспективного двигателя для МС-21 и рассматривался возможный круг кооперантов — разработчиков и производителей энергетической установки.

Стоимость разработки подобных двигательных установок 4+ и пятого поколения оценивается в объеме \$ 4,5–6 млрд. По словам президента, председателя совета директоров ЗАО "ВК-МС" Анатолия Ситнова, такой проект труднореализуем без существенной государственной поддержки и инвестиций на базе частно-государственного партнерства. При этом создание такого двигателя, головным производителем которого по итогам научно-технического совета было определено ФГУП "ММПП "Салют", позволит иметь базовый двигатель для установки на целый ряд летательных аппаратов.

В свою очередь, развитие модельного ряда на базе принятых научно-технических решений позволит реализовать проекты по ближне-, дальнемагистральным и региональным самолетам. Являясь головным исполнителем работ, ММПП "Салют" может обеспечить производство двигателей двойного назначения, поскольку разработка двигателей для военной и военно-транспортной авиации в этом классе не предусмотрена.

Такие подходы к проекту дают возможность провести полномасштабные испытания двигателя, его сертификацию и подтверждение его основных тактико-технических характеристик. Для этого участники встречи заранее продумали закладку большого модернизационного ресурса на этот двигатель.

На совещании был принят протокол, в котором определены сроки подготовки проекта и его реализации. По словам заместителя генерального конструктора ГП "Ивченко-Прогресс" Игоря Кравченко, три предприятия — ФГУП "ММПП "Салют" (Россия), ГП "Ивченко-Прогресс" (Украина) и ОАО "Мотор Сич" (Украина) — объединили свои усилия для создания проекта двигателя для семейства самолетов МС-21. "Основным преимуществом проекта является то, что он основан на реальных технологиях", — заметил Кравченко.

В свою очередь генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют" Юрий Елисеев подтвердил, что в случае победы российско-украинского проекта на конкурсе его воплощение возможно в кратчайшие сроки.

"Через 2,5 года двигатель можно будет поставить "на крыло", а еще через 2,5 года будут завершены ГСИ", — пояснил Елисеев. Он напомнил, что кооперация ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "Мотор Сич" отмечена целым рядом проектов, таких как разработка и производство двигателей АИ-222-25, типа Д-436 для самолетов Як-130, Бе-200, Ан-148, Ту-334.

*источник: ИА «РосБалт»
18.03.08*

НПО "САТУРН" ПОГАСИЛО ДЕБЮТНЫЙ ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ НА 1,5 МЛРД РУБ.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" полностью погасило дебютный выпуск облигаций на 1,5 млрд руб. Об этом говорится в сообщении компании.

Напомним, что выпуск был размещен 24 марта 2005 года. Он включает в себя 1,5 млн облигаций номиналом 1 тыс. руб. Облигации размещались по открытой подписке на ММВБ по номиналу. Срок обращения ценных бумаг — три года. Первый полугодовой купон был определен на конкурсе в ходе размещения и составил 11,5 % годовых. Второй купон равен первому, 3 и 4 купоны — 9 % годовых, 5 купон — 8,9 % годовых, 6 купон — 10,5 % годовых.

Средства, привлеченные посредством размещения облигационного займа, были направлены на следующие цели: 30 % — на погашение налоговой задолженности, 30 % — на рефинансирование кредитного портфеля компании и 40 % — на финансирование текущей деятельности. Организаторами займа выступили Внешторгбанк и Банк Москвы.

В настоящее время в обращении находятся второй и третий выпуски облигаций НПО "Сатурн" на 2 млрд руб. и 3,5 млрд руб. соответственно.

НПО "Сатурн" создано на базе ОАО "Рыбинские моторы" и ОАО "КБ "А. Люлька — Сатурн" в июле 2001 года. "Сатурн" — ведущая двигателестроительная

компания, специализирующаяся на разработке, производстве и сервисном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок. НПО предлагает модельный ряд энергетических и газоперекачивающих установок в диапазоне мощностей от 2,5 до 325 МВт. В 2006 году в отдельное дочернее предприятие выделено ОАО "Сатурн — Газовые турбины".

Уставный капитал объединения составляет 3,984 млрд руб. На эту сумму выпущено 3 983 657 690 обыкновенных акций номиналом 1 руб. Основным акционером НПО "Сатурн" является менеджмент компании, который контролирует свыше 50 % акций предприятия. Второй по величине пакет — 37 % акций — находится в федеральной собственности.

По данным ИПС "ДатаКапитал", чистый убыток НПО "Сатурн" в январе — сентябре 2007 года составил 489,48 млн руб. против прибыли за 9 месяцев 2006 года в размере 81,75 млн руб. Выручка возросла до 6,4 млрд руб. с 4,9 млрд руб. при росте себестоимости до 6,22 млрд руб. с 4,61 млрд руб.

*источник: ИА «АК & М»
26.03.08*

НПО "САТУРН" ВВЕЛО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГАЗОТУРБИННУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ ГТЭС-12 МОЩНОСТЬЮ 12 МВт НА ЗАПАДНО-ЧИГОРИНСКОМ НЕФТЯНОМ МЕСТОРОЖДЕНИИ СУРГУТНЕФТЕГАЗА

В феврале 2008 года ОАО "Сатурн – Газовые турбины" ввело в эксплуатацию газотурбинную электростанцию ГТЭС-12 мощностью 12 МВт на Западно-Чигоринском нефтяном месторождении ОАО "Сургутнефтегаз". Генеральный подрядчик строительства – ОАО "СургутНИПИНефть". Генеральный проектировщик – ОАО "УралВНИПИЭнергопром".

Техническая основа ГТЭС-12 – два газотурбинных агрегата ГТА-6РМ мощностью 6 МВт каждый производства ОАО "Сатурн – Газовые турбины". Электростанция работает на попутном нефтяном газе.

Опыт сотрудничества ОАО "НПО "Сатурн" и ОАО "Сургутнефтегаз" показал эффективность технических решений "Сатурна" по комплектации энергообъектов для нужд нефтегазовой компании. Первая газотурбинная электростанция "Сатурна" на сургутской земле – ГТЭС-12 мощностью 12 МВт – была введена в промышленную эксплуатацию на Тромьеганском месторождении в апреле 2007 года. На Верхненадымском месторождении завершается строительство электростанции ГТЭС-24 общей мощностью 24 МВт с четырьмя агрегатами ГТА-6РМ.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" – ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

ОАО "Сатурн – Газовые турбины" – дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" – интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. ОАО "Сатурн – Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов в диапазоне мощностей от 2,5 до 325 МВт, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
03.03.08*

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ КУБИНСКОЙ АВИАКОМПАНИИ ПРОШЛИ ОБУЧЕНИЕ НА "ПЕРМСКИХ МОТОРАХ"

На прошлой неделе в учебном центре ОАО "Пермский моторный завод" прошла обучение группа технических специалистов авиакомпания Cubana de Aviación (Куба). Они получили теоретические и практические навыки по техническому обслуживанию двигателя ПС-90А в процессе эксплуатации. Специалисты учились находить и оценивать повреждения лопаток двигателя, определять объем восстановительных работ, проводить осмотр компрессора высокого давления.

По итогам обучения кубинские технические специалисты получили лицензионные сертификаты.

По словам Серхио Рафаэля Вальдеса, инженера отдела неразрушающего контроля авиакомпания Cubana de Aviación, обучение прошло на высшем уровне: "Мы очень довольны и благодарны всем, кто находился рядом с нами в течение этих пяти дней. Мы оценили высокий уровень преподавания пермских

коллег. Те знания, которые получены здесь, мы сможем применить при обслуживании пермских двигателей на Кубе".

Сегодня воздушный парк авиакомпания Cubana de Aviación включает в себя три самолета Ил-96-300, оснащенных 12-ю пермскими двигателями ПС-90А, и три самолета Ту-204 (шесть двигателей ПС-90А).

Обучение сотрудников авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты с пермскими двигателями, не является прецедентом. Учебный центр Пермского моторного завода в течение всего времени существования завода обучает специалистов как отечественных авиакомпаний, так и иностранных. В ближайшее время ожидается группа технических специалистов из Индии.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
13.03.08*

КАПО ИМ. ГОРБУНОВА ЗАТРАТИТ НА МОДЕРНИЗАЦИЮ 9 МЛРД РУБЛЕЙ

Казанское авиационное производственное объединение имени С. П. Горбунова (КАПО) затратит на техническое перевооружение в 2008–2012 годах 9 млрд рублей. В настоящее время на предприятии две консалтинговые компании проводят исследования всех его участков с целью оптимизации затрат и структуры управления.

В соответствии с решением, принятым в ноябре на совещании у Президента РФ Владимира Путина, Объединенной авиастроительной корпорацией, правительством Татарстана совместно с ОАО "Туполев" и КАПО разработан бизнес-план инвестиционного проекта "Оснащение авиакомпаний России ближнемагистральными самолетами Ту-334",

согласно которому к 2020 году на заводе планируется выпускать до 40 этих летательных аппаратов. Сформирован государственный заказ и осуществляется производство самолетов военных лайнеров Ту-160 и Ту-22М.

Ведется работа над созданием авиационного технопарка, который будет оказывать услуги аутсорсинга для КАПО, Казанского моторостроительного производственного объединения, Казанского вертолетного завода и неавиационных предприятий Казани.

*источник: ИА «Татар-информ»
24.03.08*

В ПОДМОСКОВНОМ ФИЛИАЛЕ НПО "САТУРН" — "ЛЫТКАРИНСКОМ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОМ ЗАВОДЕ" — УСПЕШНО ЗАВЕРШЕНА МОДЕРНИЗАЦИЯ ИСПЫТАТЕЛЬНЫХ СТЕНДОВ

В филиале ОАО "НПО "Сатурн" — "Лыткаринском машиностроительном заводе" (Московская обл., г. Лыткарино) — успешно завершена модернизация испытательных стендов Т-1 и Т-3, проводившаяся в рамках подготовки предприятия к проектированию и испытанию двигателя нового поколения.

При модернизации испытательной станции "ЛМЗ" за основу была взята принятая в НПО "Сатурн" концепция построения всех измерительно-вычислительных комплексов (ИВК) для испытаний газотурбинных двигателей по единой универсальной технологии. Модернизацию претерпели стендовые системы сбора и обработки информации. Проведенная в октябре 2007 года аттестация подтвердила, что средства измерения, используемые на стендах, соответствуют всем нормативным документам — как по точности, так и по самим методикам проведения измерений. Были получены аттестаты соответствия стендов требованиям, предъявляемым к проведению испытаний изделий нового поколения авиационных двигателей.

Из компонентов, соответствующих мировым стандартам качества для контрольно-измерительных систем, были созданы ИВК, представляющие собой гибкие и надежные многоканальные измерительные системы с открытой архитектурой и современной системой синхронизации. В ИВК реализована технология проведения синхронных многоканальных измерений с использованием высокоточного специализированного оборудования фирмы Symmetricom (США).

Отличительной особенностью данных ИВК является высокая степень концентрации измерительных каналов в единой локальной системе. Комплекс технических средств отличает быстроедействие, которое позволяет отображать и контролировать параметры испытываемого изделия в режиме реального времени. Появилась возможность дистанционного управления поворотным устройством реактивного сопла изделия "117С" в условиях стенда.

Разработанный специалистами "ЛМЗ" пакет программ обеспечивает достоверность и точность принимаемой информации, быстроту ее математической обработки в темпе эксперимента, а также предоставляет специалистам возможность производить многоплановую обработку и анализ накопленной информации после испытаний.

Фундаментальная модернизация стендов позволила выйти на принципиально новые характеристики и параметры, а мастерство и квалификация специалистов НПО "Сатурн" — выполнить поставленную задачу грамотно и в сжатые сроки.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализируется на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
21.03.08*

ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-35 УСПЕШНО ВЫДЕРЖАЛ ВТОРОЕ ИСПЫТАНИЕ

Двигатели 117С, установленные на многофункциональном истребителе Су-35, работали надежно и устойчиво в ходе второго испытательного полета этой боевой машины в ЛИИ им. Громова. Об этом сообщили в фирме "Сухой" после завершения этого цикла испытаний.

"В течение более чем двух часов отработывались различные режимы силовой установки и комплексной системы управления. Проверялись характеристики устойчивости и управляемости самолета. Замечаний к работе двигателей, систем и оборудования не было", — пояснили на "Сухом".

Пилотировал самолет заслуженный летчик-испытатель России Сергей Богдан. Он же впервые поднял Су-35 в воздух 19 февраля 2008 года.

В настоящее время на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина производится сборка еще двух летных образцов Су-35. Серийное производство и поставки истребителя российским и зарубежным заказчикам запланированы на 2010—2011 гг. "Его поступление на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению обороноспособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентоспособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения", — подчеркнул представитель фирмы.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса.

Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, новая радиолокационная станция с фазированной антенной решеткой. Истребитель способен обнаруживать воздушные цели на большом удалении и первым обстреливать их.

Двигатель 117С представляет собой глубокую модернизацию АЛ-31Ф, имеет тягу 14,5 тонны, что на две тонны превышает показатели базового двигателя. Работы по созданию и организации серийного производства 117С ведут на паритетной основе научно-производственное объединение "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение.

Компания "Сухой" планирует поставлять Су-35 на экспорт в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки.

*источник: газета «Гудок»
07.03.08*

ЗАВЕРШЕНЫ ЦИКЛИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ ПС-90А2

На ОАО "Авиадвигатель" (входит в состав Пермского моторостроительного комплекса) состоялась совещание, на котором были подведены итоги завершившихся циклических испытаний двигателя ПС-90А2. Циклические испытания, главная цель которых – проверка работоспособности и состояния новых узлов камеры сгорания и турбины, – проводились с ноября 2007 года по февраль 2008 года. За время испытания наработка двигателя составила 1000 циклов. На протяжении всего испытания выполнялось принудительное повышение температуры газа перед турбиной до 1860 К. Такая высокая температура была применена на испытаниях впервые. Достижение высокой температуры стало возможным благодаря использованию новых материалов рабочих лопаток и новой конструкции системы охлаждения лопаток турбины высокого давления.

Циклические испытания двигателя проведены успешно, в настоящее время ведется исследование деталей двигателя.

ПС-90А2 – модификация двигателя ПС-90А, главной особенностью которой является снижение затрат на эксплуатацию. Двигатель ПС-90А2 будет устанавливаться на самолеты типа Ту-204/214.

Несмотря на то, что ПС-90А2 еще не сертифицирован, на него уже получен ряд заказов. В частности, в 2007 году Пермский моторостроительный комплекс заключил контракт с ОАО "Ильюшин Финанс Ко." на поставку двух первых серийных двигателей ПС-90А2 для проведения летных испытаний.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
17.03.08*

ФГУП "ММПП "САЛЮТ", ГП "ИВЧЕНКО-ПРОГРЕСС" И ОАО "МОТОР СИЧ" ПРЕДЛАГАЮТ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ МС-21

В Москве прошло научно-техническое совещание при ЗАО "Владимир Климов – Мотор Сич" (ЗАО "ВК-МС") по вопросу создания энергетической установки для перспективного самолета МС-21.

В научно-техническом совещании приняли участие Шанькин С. И., главный конструктор ОАО "Мотор Сич", Кононенко П. И., директор представительства ОАО "Мотор Сич" в г. Москве, Кравченко И. Ф., зам. ген. конструктора ГП "Ивченко-Прогресс", Елисеев Ю. С., генеральный директор ФГУП "ММПП "Салют", Яковлев В. А., главный конструктор ФГУП "ММПП "Салют", Ситнов А. П., президент, председатель совета директоров ЗАО "ВК-МС", Гриценко Е. А., генеральный конструктор ЗАО "ВК-МС", Денисов В. Ф., директор авиационных программ ЗАО "ВК-МС", Чуйко В. М., президент АССАД, Колесов М. П., зам. главного конструктора ОКБ им. А. С. Яковлева, представители ФГУП "ЦИАМ им. П. И. Баранова".

Цель проведения представительного совещания – определение концепции перспективного двигателя для МС-21 и определение круга кооперантов – разработчиков и производителей. С докладами на совещании выступили Кравченко И. Ф., Гриценко Е. А., Колесов М. П., Ланшин А. И.

По словам Игоря Кравченко, основным преимуществом проекта двигателя для семейства самолетов МС-21, подготовленного ФГУП "ММПП "Салют", ГП "Ивченко-Прогресс" и ОАО "Мотор Сич", является его осуществление, основанное на реальных технологиях. Юрий Елисеев подтверждает, что в случае того, если в конкурсе на двигатель для перспективного самолета МС-21 победит российско-украинский проект, все будет реализовано в кратчайшие сроки. Через 2,5 года двигатель можно будет поставить "на крыло", а еще через 2,5 года будут завершены ГСИ. Он также заметил, что кооперация ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "Мотор Сич" отмечена целым рядом проектов, таких как разработка и производство двигателей АИ-222-25, типа Д-436 для самолетов Як-130, Бе-200, Ан-148, Ту-334, и это позволяет надеяться на успех предлагаемого к рассмотрению проекта.

Участниками совещания были подняты вопросы о научно-техническом заделе, который может быть использован в этом двигателе, а также о возможности реализации последних достижений в области двигателестроения и материаловедения.

Стоимость разработки подобных двигательных установок 4+, 5 поколения оценивается в объеме 4,5–6 млрд долл. По словам Анатолия Ситнова, такой проект трудно реализуем без существенной государственной поддержки и инвестиций на базе частно-государственного партнерства. При этом создание такого двигателя, головным производителем которого по итогам научно-технического совета было определено ФГУП "ММПП "Салют", позволит иметь базовый двигатель для установки на целый ряд летательных аппаратов. В свою очередь развитие модельного ряда на базе принятых научно-технических решений позволит реализовать проекты по ближне-, дальнемагистральным и региональным самолетам.

Являясь головным исполнителем работ, ФГУП "ММПП "Салют" может обеспечить производство двигателей двойного назначения, поскольку разработка двигателей для военной и военно-транспортной авиации в этом классе не предусмотрена. Такие подходы к проекту дают возможность провести полномасштабные испытания двигателя, его сертификацию и подтверждение его основных тактико-технических характеристик. Для этого участники встречи заранее продумали закладку большого модернизационного ресурса на этот двигатель.

На совещании был принят протокол, в котором определены сроки подготовки проекта и его реализации. Инициатива ЗАО "Владимир Климов – Мотор Сич" позволит представителям Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) ответить на вопрос о целесообразности или нецелесообразности применения иностранных двигателей на отечественных самолетах.

*источник: компания «ОАО "Мотор Сич"»
17.03.08*

НОВЫЙ ЯПОНСКИЙ МАШИНООБРАБАТЫВАЮЩИЙ ЦЕНТР ДЛЯ ОБРАБОТКИ КРУПНОГАБАРИТНЫХ ДЕТАЛЕЙ ТОРЖЕСТВЕННО ВВЕДЕН В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В НПО "САТУРН"

Вчера в ОАО "НПО "Сатурн" состоялась торжественная церемония ввода в эксплуатацию продольно-фрезерного расточного обрабатывающего центра новейшего класса M-G48/14ORZ производства японской фирмы МНН ("Мицубиси Хеви Индастриз"). Поставка, монтаж и пуско-наладочные работы нового машинообрабатывающего центра выполнены в соответствии с контрактом с японской компанией Sumitomo Corporation ("Сумитомо Корпорейшн").

Оборудование поставлено в рамках четвертого транша японского кредита. Инвестиционное соглашение с Sumitomo Corporation на сумму более 500 миллионов долларов сроком до 2015 года ОАО "НПО "Сатурн" заключило в 2003 году для реализации крупных национальных проектов в области энергетического машиностроения.

Пополнивший парк высокотехнологичного оборудования ОАО "НПО "Сатурн" новый продольно-фрезерный станок с подвижным порталом M-G48/140 стоимостью около 7 млн долларов заменяет десятки единиц оборудования старого поколения. Он предназначен для комплексной обработки крупногабаритных (до 4 м) деталей и сварных изделий, в том числе для газотурбинных двигателей мощностью 110 МВт — ГТД-110. Центр оборудован устройством автоматической смены инструментов с магазином на 60 инструментов, устройством для предварительной настройки инструментов, столом размером 3,8 на 14 м, двумя универсальными головками с ЧПУ для 5-координатной обработки. В рамках существующего договора специалисты ОАО "НПО "Сатурн" — операторы, программисты, наладчики, обслуживающий персонал по механике, электронике, гидравлике — прошли обучение на заводе-изготовителе в Японии.

По словам председателя совета директоров ОАО "НПО "Сатурн" Сергея Чуклинова, "показательно, что

модернизация второй производственной площадки НПО "Сатурн" началась с крупнейшего в Евразии оборудования данного класса компании "Мицубиси" для 5-координатной обработки крупногабаритных деталей. Станки такого класса в Россию не поставлялись. Важно подчеркнуть не только уникальность данного оборудования, но и наличие на "Сатурне" программ и проектов, позволяющих реализовать его технологические возможности, а также наличие квалифицированных специалистов, уже обладающих навыками обработки сложнейших изделий. Может быть, сегодня не все смогут полностью оценить конкурентные преимущества этого оборудования, достигнутый нами технологический прогресс. Придет время, и наши двигатели подтвердят это".

ОАО "НПО "Сатурн" последние годы активно реализует политику технологической модернизации производства. Только в 2007 году ОАО "НПО "Сатурн" приобрело более 40 единиц высокотехнологичного оборудования, не имеющего аналогов в России. От локальной модернизации цехов предприятие перешло в фазу построения комплексного интегрированного производства газотурбинной техники с тотальной сменой производственного уклада и всеобщим повышением квалификации специалистов. Более 300 работников всех уровней за последние годы прошли обучение в Японии, Швейцарии, Германии.

ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн" — ведущая двигателестроительная компания, специализирующаяся на разработке, производстве и послепродажном обслуживании газотурбинных двигателей для военной и гражданской авиации, кораблей Военно-морского флота, энергогенерирующих и газоперекачивающих установок.

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
05.03.08*

НАЧАЛИСЬ ИСПЫТАНИЯ СУ-25УБМ

Наземную гонку двигателей первого опытного учебно-боевого самолета-штурмовика производства Улан-Удэнского авиационного завода — Су-25УБМ — провел Научно-производственный концерн "Штурмовики Сухого". С этого начался цикл государственных испытаний перспективного российского самолета. Как сообщает пресс-служба завода, на новейшем штурмовике установлены более мощные двигатели, обеспечивающие установку принципиально новой

системы энергоснабжения самолета, что позволяет вмонтировать современное бортовое радио- и электрооборудование. В 2009 году пройдет второй этап испытаний, после которого Улан-Удэнский авиационный завод сможет начать поставки самолета для нужд Министерства обороны РФ и зарубежных стран.

*источник: ИА «Русская служба новостей»
04.03.08*

ЗАВЕРШЕНА МОДЕРНИЗАЦИЯ ПЕРВОГО ИЗ ПЯТИ МИГ-29 ВВС СЕРБИИ

На мощностях РСК "МиГ" завершена модернизация первого истребителя МиГ-29 ВВС Сербии. Самолет готов к приемно-сдаточным испытаниям, сообщил источник во властных структурах РФ.

По его словам, в настоящее время на РСК "МиГ" проходят модернизацию еще четыре сербских МиГ-29. "Модернизация данных самолетов осуществляется в соответствии с российско-сербскими договоренностями и направлена в первую очередь на повышение

их боевых возможностей до уровня современных требований", — пояснил он. Модернизация МиГ-29 подразумевает установку на самолете нового авиационного, радио-, радионавигационного и радиолокационного оборудования, усовершенствование системы управления вооружением, а также модернизацию системы управления самолетом.

*источник: АРМС-ТАСС
26.03.08*

"КЛИМОВ" ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ РД-33МК ДЛЯ МИГ-29К

ОАО "Климов" обеспечивает поставку двигателей РД-33МК для корабельных истребителей МиГ-29К.

13 марта Россию с официальным визитом посетила индийская военная делегация по вопросу поставки 12 истребителей МиГ-29К в рамках контракта России и Индии. Поставка первой партии двигателей РД-33МК разработки ОАО "Климов" была осуществлена в декабре 2007 года. На данный момент "Климов" завершает опытно-конструкторские работы для обеспечения поставки серийных двигателей для МиГ-29К. В дальнейшем "Климов" будет осуществлять конструкторское сопровождение двигателя РД-33МК.

Поставка серийных двигателей РД-33МК будет выполнена в оговоренные контрактом сроки. Впоследствии истребители МиГ-29К для авианосца "Адмирал Горшков" (Vikramaditya) будут переданы индийским ВМС. Работа по разработке модификации двигателя началась в 2001 году. В 2004 году был заключен контракт на поставку двигателей для истребителей корабельного базирования МиГ-29К. Благодаря новому двигателю самолет сможет осуществлять безопасный взлет с палубы авианосца и более эффективно выполнять боевые задачи в условиях жаркого климата. В конструкции РД-33МК применены решения, значительно улучшающие ТТХ моторов.

ОАО "Климов" — ведущий российский разработчик газотурбинных двигателей, известный во всем

мире. Располагая собственным конструкторским бюро, совершенной производственной и экспериментальной базой, компания является единственным в России предприятием, осуществляющим полный цикл по разработке, производству и обслуживанию газотурбинных двигателей.

РД-33МК "Морская оса" — модернизация двигателя РД-33, который установлен на истребителе МиГ-29. Особенность модификации — увеличенная тяга по сравнению со своим предшественником. РД-33МК станет базовым для дальнейшего совершенствования двигателей истребительной авиации. В частности, он может быть оснащен разработанным в ОКБ предприятия соплом с отклоняемым вектором тяги (ОВТ), применение которого повышает боевую эффективность самолета на 12–15 %. РД-33МК является первой модификацией базового двигателя, подвергнутой серьезной конструкторской доработке. За счет применения охлаждаемых лопаток из современных, в том числе композитных материалов мощность РД-33МК возросла на 7 %. Повышенная мощность двигателя позволяет осуществлять самостоятельный взлет самолета МиГ-29К с палубы авианосца.

*источник: компания «ОАО "Климов"»
20.03.08*

МОЛОДЫЕ РУКОВОДИТЕЛИ ХОЛДИНГА "СУХОЙ" ОСВАИВАЮТ ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ ПРОИЗВОДСТВА

Корпоративный университет авиастроительного холдинга провел семинар для группы молодых руководителей ОКБ Сухого, ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и компании "Сухой". В течение двух дней специалисты различных специальностей обучались применению технологий "бережливого производства" (LEAN technologies). Программа включала в себя теоретические и практические занятия, деловые игры, а также подготовку и защиту проектов по совершенствованию конкретных направлений работы предприятий и производственных операций.

Семинар является частью комплексной образовательной программы холдинга, нацеленной на обучение руководителей и специалистов философии и навыкам "бережливого производства". Сокращение времени производственных циклов и оптимизация производства будут достигаться за счет использования внутренних ресурсов за счет снижения производственных затрат.

Недавно аналогичные занятия прошли в учебно-производственном комбинате Комсомольского-на-Амуре производственного объединения им. Ю. А. Гагарина, где дали хороший результат. Только одна проектная работа специалистов, участвующих в программе по созданию регионального пассажирского

самолета, предлагает 16 предложений по улучшению процесса стыковки крыла, что позволит существенно сократить время, необходимое на эту операцию. Присутствовавший на занятиях генеральный директор холдинга "Сухой" Михаил Погосян дал распоряжение подготовить по итогам обучения конкретные мероприятия.

Необходимость внедрения передовых методов организации производства в условиях жесткой конкуренции на мировом рынке авиастроения очевидна, компания осваивает новые современные виды продукции — региональный самолет Sukhoi SuperJet 100, новейший многофункциональный истребитель Су-35 и истребитель пятого поколения.

LEAN-технология является одним из признанных в мировой практике инструментов повышения эффективности производственной деятельности предприятий, увеличения производительности труда, снижения издержек, повышения качества продукции. При разработке учебной программы в "Сухом" использовали методики, применяемые на практике компаниями Toyota и Boeing.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
24.03.08*

ОАК ПОКУПАЕТ АКЦИИ "ИРКУТА" ПО ЦЕНЕ 22,28 РУБЛЯ

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) в рамках оферты акционерам ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" приобретает бумаги компании по цене 22,28 рубля за акцию,

говорится в материалах корпорации. Оферта действует с 24 марта по 11 июня текущего года.

*источник: газета «Гудок»
24.03.08*

"АЭРОФЛОТ" И AIRUNION РАССЧИТЫВАЮТ ПОЛУЧИТЬ ЗАКАЗАННЫЕ САМОЛЕТЫ SSJ В СРОК

Российские заказчики регионального самолета Sukhoi SuperJet (SSJ) — ОАО "Аэрофлот — российскийские авиалинии" и альянс AirUnion — рассчитывают получить самолеты в установленные сроки, сообщили представители заказчиков.

Президент ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" Алексей Федоров сообщил журналистам, что сроки поставок самолетов Sukhoi SuperJet первым заказчикам, вероятно, будут сдвинуты. "Сроки по поставкам самолета очень напряженные, не исключаю, что они могут быть сдвинуты", — сказал он, отметив, что ОАК все же планирует уложиться в так называемые бесштрафные сроки контрактов.

Стартовым заказчиком самолета стал "Аэрофлот", который заключил твердый контракт на поставку 30 самолетов (еще 15 заложены в опцион). Первый самолет должен быть поставлен в конце 2008 года.

Официальный представитель компании Ирина Данненберг сообщила "Интерфаксу", что "Аэрофлот" не получал уведомлений об изменениях в графике поставок самолетов. "Ждем поставок самолетов в соответствии с графиком", — сказала она. На минувшей неделе, отвечая на вопросы журналистов, гендиректор компании Валерий Окулов также выразил уверенность в том, что самолеты будут поставлены в срок. Руководитель пресс-службы AirUnion Юлия Багрышева также сообщила агентству, что в альянсе убеждены в своевременных поставках SSJ. AirUnion заказал 15 самолетов, еще 15 было заложено в опцион. Кроме того, гендиректор альянса Борис Абрамович сообщал, что венгерская Malev (приобретена консорциумом с участием российских инвесторов) также планирует заказать 15 машин, однако пока этого сделано не было.

По словам Ю. Багрышевой, поставки SSJ альянсу должны начаться в 2010 году. Ранее Б. Абрамович называл годом поставки 2009 год и отмечал, что задаток будет внесен до ноября 2007 года. Однако

информации о том, что необходимые средства были внесены, не поступало. В свою очередь в пресс-службе ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), исполнителя программы SSJ, комментируя заявление А. Федорова, сообщили, что на производственной площадке в Комсомольске-на-Амуре в настоящее время активно ведется подготовка самолета к началу летных испытаний.

"Мы работаем в очень напряженном графике, чтобы максимально соответствовать своим обязательствам перед стартовым заказчиком в предусмотренных контрактом рамках", — сказала директор по внешним связям и связям с общественностью компании "ГСС" Ольга Каюкова. Она отметила, что, помимо работ по подготовке первого Sukhoi Superjet 100, на завершающем этапе сборки находятся второй и третий летные самолеты. Четвертый самолет проходит агрегатную сборку.

"Это нам позволит оперативно ввести в программу сертификации все четыре летных образца. Сами испытания начнутся в Комсомольске и будут продолжены в Летно-испытательном комплексе в Жуковском", — отметила она.

ЗАО "ГСС" представило первый опытный образец SSJ в сентябре прошлого года, рассчитывая поднять самолет в воздух уже в декабре прошлого года. До настоящего момента этого сделано не было, и в компании пока не сообщают ориентировочной даты первого полета — в феврале 2008 года был осуществлен первый запуск двигателей SSJ. Семейство Sukhoi Superjet 100, как предполагается, будет состоять из трех базовых машин, рассчитанных на перевозку от 75 до 95 человек. Самолеты планируется оснащать двигателями SaM146 совместной разработки французской фирмы Snecma и российского НПО "Сатурн".

*источник: газета «Гудок»
24.03.08*

РАБОТЫ ПО ИЛ-114 НА ЛЫЖАХ МОГУТ НАЧАТЬСЯ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ЗАКАЗА И ФИНАНСИРОВАНИЯ

Работы по созданию модификации самолета Ил-114 с лыжным шасси могут начаться на ОАО "Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина" (АК им. Ильюшина) после получения соответствующего заказа на такие работы и начала их финансирования. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник на предприятии.

Собеседник прокомментировал заявление главы ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) Алексея Федорова о том, что такой самолет "сможет долететь до любой станции в Антарктиде и вернуться обратно без дозаправки". По словам специалиста, в АК им. Ильюшина готовы развернуть научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию самолета Ил-114 на лыжах с увеличенной дальностью полета. Как полагает собеседник, для оснащения Ил-114 в арктическом варианте дополнительными баками для полетов в Антарктиду требуется переработка всего проекта по влиянию дополнительного запаса топлива на основные его летно-технические характеристики. "Принципиально такого рода проработки уже проводились и имеются в

научно-техническом заделе АК им. Ильюшина. По ранее проведенным предварительным расчетам, в случае установки на самолете дополнительных баков примерно на две тонны топлива, дальность полета самолета может увеличиться примерно на четыре часа полета, или около 2000 км", — считает собеседник.

В связи с повышенным в последнее время интересом целого ряда стран мира, включая и Россию, к арктической проблеме, появилась необходимость в специальных транспортных самолетах для перевозки по воздуху грузов для арктических научных станций. Считается, что одним из оптимальных вариантов является использование в этих целях самолетов типа Ил-114, для которых желательна установка лыжного шасси.

Как сообщалось ранее, по расчетам ОАК, один Ил-114Т в арктическом исполнении обойдется примерно в \$ 25 млн, для российской антарктической экспедиции нужно 2—4 таких самолета.

*источник: AVIAPORT.RU
27.03.08*

СОВЕТ ГЛАВНЫХ КОНСТРУКТОРОВ ГЛОНАСС СОБРАЛСЯ НА ВНЕОЧЕРЕДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ В МОСКВЕ

Совет главных конструкторов ГЛОНАСС собрался сегодня на очередное заседание в Москве, чтобы придать импульс созданию российской системы глобальной навигации. На заседание приглашены также представители организаций-заказчиков, предприятий-изготовителей и коммерческих компаний, участвующих в программе формирования орбитальной группировки и разработки навигационной аппаратуры.

Создание отечественной глобальной навигационной спутниковой системы — одна из приоритетных задач российской космонавтики, к которой приковано внимание руководства страны. По плану к концу текущего года на орбите должны функционировать 18 спутников, которые обеспечат покрытие всей территории России, а к 2011 году группировка пополнится еще 6-ю космическими аппаратами, что обеспечит глобальную работу системы.

Однако недавно первый вице-премьер правительства России Сергей Иванов в ходе поездки в

Антарктиду признал, что наблюдается отставание по наземной аппаратуре, что увеличивает риск "создать космическую группировку, от которой толку будет мало". Для внутреннего рынка нужны миллионы приемников. "Они появляются, но очень медленно", — констатировал Иванов.

Учитывая эти замечания, Совет намерен сосредоточиться на создании наземной навигационной аппаратуры, сообщил Александр Зубахин, пресс-секретарь Российского научно-исследовательского института космического приборостроения, головной организации по созданию ГЛОНАСС. Кроме того, намечено обсудить предложения по корректировке федеральной целевой программы "Глобальная навигационная система", а также определить основные направления развития международного сотрудничества в области спутниковой навигации.

источник: АРМС-ТАСС
27.03.08

ПЕРЕГОВОРЫ ПО СОГЛАСОВАНИЮ СТОИМОСТИ КОНТРАКТА МОДЕРНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО АВИАНОСЦА ДЛЯ ИНДИИ СОСТОЯТСЯ В АПРЕЛЕ-МАЕ

Переговоры по согласованию стоимости контракта модернизации российского авианосца для Индии, предположительно, состоятся в апреле-мае. Об этом сообщил сегодня по итогам рабочей поездки в Индию делегации оборонной судовой верфи Севмаш в Северодвинске руководитель пресс-службы завода Михаил Старожилов.

По его словам, в Нью-Дели прошли российско-индийские переговоры по ремонту и переоборудованию бывшего тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Горшков". В них участвовали представители Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству, "Рособоронэкспорта", "Невского ПКБ" и Севмаша. "Индийской стороне были представлены ведомости дополнительных работ по ремонту и переоборудованию корабля, основная их часть была согласована", — отметил Старожилов.

Он также пояснил, что "завершив этап технических переговоров, стороны готовятся к следующему раунду — согласованию увеличения стоимости контракта".

По пакетному межправительственному соглашению, подписанному в Нью-Дели в январе 2004 года, корпус крейсера "Адмирал Горшков" передан индийской стороне бесплатно с условием его модернизации

на Севмаше и оснащения авиагруппой российского производства. Россия проведет также обучение индийского экипажа авианосца численностью около 1 тыс 500 человек и создаст инфраструктуру базирования корабля в акватории Индийского океана. Общая стоимость контракта первоначально оценивалась в 1,5 млрд долларов.

Корабль будет переоборудован в полноценный авианосец, а все работы на нем предполагалось завершить в 2008 году. Однако сроки выполнения контракта отодвигаются. Российская сторона настаивает на значительном увеличении стоимости работ по модернизации корабля.

Авианосец уже наречен по-новому — Vikramaditya ("Всемогущий"), в честь легендарного императора Индии, который правил страной с 375 по 413 год. "Адмирал Горшков", именовавшийся прежде "Баку", построен в Николаеве. В состав Северного флота был введен в 1987 году. Его длина — 283 м, ширина — 51 м и водоизмещение — более 45 тыс тонн.

источник: газета «Гудок»
26.03.08

АВИАЦИОННЫЙ ПАРК КОМПАНИИ "КРАСАВИА" ПОПОЛНИЛСЯ САМОЛЕТОМ АН-3Т

В рамках программы развития авиации Красноярского края производственное объединение "Полет" (г. Омск) поставило легкий многоцелевой самолет Ан-3Т в Красноярский край. Заказчик машины — государственное предприятие "Красавиа". Планируется, что Ан-3Т станет осуществлять грузовые и пассажирские перевозки на северных направлениях местных авиалиний — в Богучанском, Мотыгинском, Козинском и Енисейском районах, а также совершать рейсы в Абакан и Шушинское. Закупка самолета полностью финансировалась из средств регионального бюджета. Выбор представителей авиакомпаний не случайно

пал на самолет Ан-3Т полетовского производства. В ней уже более семи лет успешно эксплуатируются два Ан-3, которые зарекомендовали себя в качестве надежных воздушных судов, обладающих высокими летно-техническими и эксплуатационными характеристиками в тяжелых условиях Крайнего Севера.

Теперь уже двадцать четыре легких многоцелевых самолета Ан-3Т производства ПО "Полет" будут эксплуатироваться в России.

источник: компания «ПО "Полет"»
24.03.08

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОАО "КАМОВ" НАЗНАЧЕН РОМАН ЧЕРНЫШЕВ

Исполнительным директором ОАО "Камов" назначен Роман Чернышев. Приказ о назначении подписал генеральный директор ОАО "Вертолеты России" — управляющей компании ОАО "Камов".

Ранее внеочередное общее собрание акционеров ОАО "Камов" приняло решение о передаче функций единоличного исполнительного органа управления ОАО "Вертолеты России" в рамках централизации управления вертолетостроительным холдингом.

Чернышев Роман Анатольевич родился 21 сентября 1976 года в г. Пенза-19. В 1999 году закончил Московский физико-технический институт (государственный университет).

С 1996 по 1998 г. работал в различных должностях в РАО "Норильский никель" (последняя должность — заместитель начальника отдела).

1999—2003 гг. — заместитель генерального директора по финансово-экономическим вопросам ЗАО "Деловой центр "Ямское поле".

2003—2004 гг. — заместитель директора ЗАО "ПО Энергомаш-Проект".

2004—2008 гг. — директор по экономике и финансам, первый заместитель генерального директора ОАО "Арсеньевская авиационная компания "Прогресс" им. Н. И. Сазыкина". С января по март 2008 г. — генеральный директор ОАО "Камов". Кандидат технических наук.

ОАО "Вертолеты России" — 100-процентная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 году. Компания осуществляет управление ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиа-

ционный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский машиностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации Указа Президента РФ и Постановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг будут включены Кумертауское авиационное производственное предприятие и Арсеньевская авиационная компания "Прогресс".

ОАО "Камов" (г. Москва) — одно из ведущих мировых вертолетных КБ. Занимается разработкой и постройкой всех типов вертолетов марки "Ка" различного назначения: для ВМФ, сухопутных войск и гражданских эксплуатантов. ОПК "Оборонпром" принадлежит 49,46 % акций ОАО "Камов".

ОАО "ОПК "Оборонпром" — многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной двигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), лизинг ("Оборонпромлизинг"), другие машиностроительные активы.

Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51 %), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13 %), Республика Татарстан (15,07 %), ОАО "Роствертол" (2,79 %).

источник: АРМС-ТАСС
26.03.08

ИНТЕНСИВНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ОПЫТНЫХ САМОЛЕТОВ ЯК-130 ВОЗОБНОВЯТСЯ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Испытания учебно-боевого самолета Як-130 с участием трех опытных машин продолжатся на базе Государственного летно-испытательного центра ВВС в Ахтубинске (Астраханская область) в апреле-мае, сообщили в российском оборонно-промышленном комплексе.

"Предстоящие испытания будут весьма интенсивными, поскольку поставлена задача завершить этап государственных совместных испытаний Як-130 в конце текущего года", — сообщил собеседник агентства. "Кроме полетов на боевое применение, будет проводиться большой комплекс испытаний на

устойчивость и управляемость, проверку работы бортового оборудования, в том числе при применении вооружения", — сказал собеседник агентства.

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

источник: газета «Гудок»
19.03.08

FLIGHT INTERNATIONAL: РОССИЯ И ИНДИЯ ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ 69 САМОЛЕТОВ ВВС ИНДИИ

Журнал Flight International пишет сегодня, 18 марта, о подписании соглашения между Россией и Индией по модернизации 69 самолетов ВВС Индии. По условиям заключенного контракта, 69 МиГ-29 индийских ВВС будут переоснащены для увеличения срока их эксплуатации на 15 лет. Стоимость контракта составляет \$ 1 млрд, срок модернизации — 36 месяцев. Также в контракте закреплено, что электронное оборудование, устанавливаемое на самолеты, будет

индийского производства — компаний Bharat Dynamics и Hindustan Aeronautics. Журнал указывает, что только шесть самолетов будут проходить модернизацию в России, а остальные — на территории Индии. По словам представителей индийского министерства обороны, это позволит гарантировать, что модификация самолетов будет выполнена точно в срок.

источник: ИА «Росфинком»
18.03.08

РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПОМЕШАЛИ ВВС ИНДИИ ПОЛУЧИТЬ НОВЫЕ УЧЕБНЫЕ САМОЛЕТЫ

Компания Hindustan Aeronautics Limited вынуждена в очередной раз пересмотреть сроки поставки военно-воздушным силам Индии новых учебно-тренировочных самолетов (УТС) Intermediate Jet Trainer (IJT), сообщает газета The Hindu. Причиной отставания индийской программы создания УТС от намеченного графика стала задержка в поставках российских двигателей АЛ-55И, разработанных НПО "Сатурн".

Заказ на производство 12 самолетов IJT был получен компанией Hindustan Aeronautics Limited пять лет назад. Первоначально планировалось, что первая партия УТС национальной разработки поступит на вооружение ВВС Индии в 2005–2006 годах. Затем сроки были смещены на 2007–2008 годы, однако и они оказались нереалистичными. Согласно последним оценкам руководства Hindustan Aeronautics Limited, поставка 12 самолетов будет завершена в 2009–2010 годах. Программой IJT предусматривается закупка двух новых российских двигате-

лей АЛ-55И, первый из которых планировалось получить в ноябре минувшего года для установки на опытный образец УТС. Летные испытания были намечены на июль 2008 года. Однако пока двигатель из России так и не получен.

Испытания второго двигателя должны пройти в России. Они имеют принципиальное значение для дальнейшей реализации индийской программы, поскольку только после их успешного завершения двигатели АЛ-55И будут устанавливаться на УТС IJT. На данный момент российские специалисты начали монтаж двигателя на самолет МиГ-АТ. Как ожидается, летные испытания продлятся около трех месяцев.

Серийные УТС IJT получат обозначение HJT-36 (Hindustan Jet Trainer). Новые самолеты придут на смену устаревшим HJT-16. Всего на вооружение ВВС и ВМС Индии поступят около 225 УТС HJT-36.

источник: LENTA.RU
19.03.08

АНАЛИТИКИ СОВЕТУЮТ ИНВЕТОРАМ "ИРКУТА" ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОФЕРТОЙ ОАК

Аналитики ИК "Антанта-Капитал" рекомендуют краткосрочным инвесторам "Иркут" воспользоваться оффертой Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Как напоминает аналитик ИК "Антанта-Капитал" Игорь Краевский, 7 марта ОАК направила офферту о выкупе 488 млн 048 тыс. 403 акций миноритарных акционеров НПК "Иркут", что составляет 49,9 % уставного капитала. На данный момент точная цена офферты неизвестна, но она составит примерно \$ 1 за акцию.

"Мы рекомендуем воспользоваться оффертой краткосрочным инвесторам, так как текущие котировки ниже предполагаемых уровней офферты. А долгосрочным инвесторам следует дождаться конвертации акций "Иркут" в акции ОАК, так как в итоге они получат долю в авиастроительной компании мирового масштаба", — говорится в аналитическом комментарии ИК "Антанта-Капитал".

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) была учреждена в соответствии с решением правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса РФ, прошедшей 2 ноября 2006 года. Генеральным директором корпорации назначен глава РСК "МиГ" и совладелец компании "Иркут" Алексей Федоров.

Уставный капитал ОАК составляет 96,72 млрд рублей, общая стоимость активов будущего авиастроительного гиганта оценена в 120 млрд рублей (\$ 4,5 млрд). Корпорация объединяет предприятия военного и гражданского авиастроения, будет определять модельный ряд, а также обеспечивать государственную поддержку производства авиатехники. Доля государства в уставном капитале ОАК составляет 90,01 %. В уставный капитал ОАК внесены акции АХК "Сухой" (100 %), Внешнеэкономического объединения "Авиаэкспорт" (15 %), лизинговой

компании "Илюшин Финанс Ко." (38 %), НПК "Иркут", Комсомольского-на-Амуре авиационного объединения им Ю. А. Гагарина (25,5 %), Межгосударственной авиастроительной компании "Илюшин" (86 %), Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" (38 %), Новосибирского авиационного производственного объединения им. Чкалова (25,5 %), ОАО "Туполев" (90,8 %), Финансовой лизинговой компании (58 %). 20 ноября ОАК получила свидетельство о регистрации и постановке на учет в налоговом органе. 12 декабря совет директоров ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" избрал своим председателем первого вице-премьера РФ Сергея Иванова.

Корпорация "Иркут" занимает лидирующие позиции среди российских авиастроительных предприятий и представляет собой вертикально интегрированный холдинг, деятельность которого направлена на проектирование, производство, реализацию и послепродажное обслуживание авиационной техники военного и гражданского назначения. Корпорация объединила ведущих отечественных производителей и разработчиков в области авиастроения — ОАО "Иркутское авиационное производственное объединение", Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Г. М. Бериева, ОАО "ОКБ им. А. С. Яковлева", ЗАО "БЕТА ИР" и т. д. В настоящее время портфель заказов составляет свыше \$ 4,6 млрд, при этом в 2006 году объем поставок превысил \$ 832 млн. На сегодняшний день наиболее значимыми являются программы многоцелевого боевого самолета Су-30МК и многофункционального самолета-амфибии Бе-200.

источник: ИА «РосБалт»
11.03.08

ШРИ-ЛАНКА ПОДПИШЕТ КОНТРАКТ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ 5 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ МИГ-29

Шри-Ланка находится на завершающем этапе переговоров с Россией о приобретении 5 истребителей МиГ-29, заявил глава государственного агентства по оборонным закупкам.

Как сообщает "Джейнс дифенс уикли" со ссылкой на генерального директора "Ланка лоджистикс энд технолоджис лтд" (компания создана ланкийским Министерством обороны в 2007 году для закупки вооружений) Джаянта Викрамазинге, активно продвигаются переговоры о приобретении четырех МиГ-29СМ и одного МиГ-29УБ. Гендиректор не раскрыл других подробностей сделки оценочной стоимостью 75 млн долл.

Как сообщалось ранее, кроме России переговоры по закупке новых истребителей также велись с Индией, Пакистаном и Китаем. Предложение российской стороны оказалось наиболее приемлемым. Обсуждение условий поставки истребителей МиГ-29СМ началось в начале 2007 года.

Приобретение российских истребителей реализуется в рамках программы модернизации системы ПВО страны с целью отражения воздушных ударов повстанческой организации "Тигры освобождения Тамил-Илама", на вооружении которой находятся легкие самолеты чешского производства Z-143 "Злин", доставленные в страну контрабандным путем. В марте 2007 года повстанцы разбомбили с применением этих самолетов аэропорт и базу ланкийских ВВС в Коломбо. Осенью после повторного нападения двух самолетов повстанцев на авиабазу Анурадхапура было уничтожено 8 летательных аппаратов ВВС страны общей стоимостью более 40 млн долл. Позднее министр обороны Шри-Ланки Готабая Раджа-

пэйксе подвергся резкой критике со стороны парламента за задержку планируемой закупки истребителей МиГ-29, трехкоординатных РЛС и управляемых зенитных ракет для отражения воздушных атак.

Планируется, что новые самолеты МиГ-29СМ увеличат возможности парка из четырех модернизированных МиГ-27. Восстановленные самолеты были приобретены у украинской государственной компании-спецэкспортера "Укринмаш" за 1,75 млн долл. каждый в мае 2000 года. В октябре того же года были заказаны еще два МиГ-27 за 1,6 млн долл. и один учебно-боевой МиГ-23УБ за 900 тыс. долл. Два МиГ-27 были возвращены поставщику как непригодные, а один потерпел крушение. Оставшиеся три МиГ-27 и МиГ-23УБ были отремонтированы на Украине в рамках программы продления срока службы и возвращены в январе 2007 года.

Как сообщается, Шри-Ланка также намерена приобрести значительное количество других вооружений. Наряду с закупкой новых истребителей из России, в планы Коломбо входит приобретение мобильных РЛС, многоцелевых вертолетов, боевых кораблей для ВМС, бронетранспортеров и военного оборудования для СВ.

В целях ускоренного приобретения данных ВиВТ парламент Шри-Ланки одобрил рекордный оборонный бюджет страны на 2008 год в размере 166,44 млрд рупий (1,51 млрд долл.). Это почти 20-процентное увеличение расходов на оборону по сравнению с 2007 годом, когда бюджет составил 139 млрд рупий (1,3 млрд долл.; 860 млн евро).

*источник: АРМС-ТАСС
17.03.08*

ИСТРИНСКИЙ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД ЗАНЯЛСЯ БЕСПИЛОТНИКАМИ

ООО "Истринский экспериментально-механический завод" (ИЭМЗ) в настоящее время не планирует создание в текущем году какого-либо нового легкого самолета, но значительное внимание будет уделено работам по беспилотной авиации – беспилотным летательным аппаратам (БЛА). Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил источник на предприятии. "На заводе был создан ряд легких самолетов многоцелевого назначения, таких как "Овод", "Ёжик". Однако сложности, а практически – невозможность сертификации самолетов малой авиации и ее реальной эксплуатации вынудили предприятие приостановить работы по новым самолетам. В частности, на сегодня приостановлены работы по проекту нового четырехместного самолета", – отметил собеседник.

Он напомнил, что его предприятие участвовало в выставке беспилотной авиатехники в интересах топливно-энергетического комплекса (ТЭК). В требованиях для военных и гражданских БЛА имеется существенная разница. В частности, беспилотный разведчик должен быть быстроходным и скрытным, а для ТЭК необходим тихоходный и грузоподъемный беспилотный аппарат, легко запускаемый и приземляемый. Причем для ТЭК требуется достаточ-

но высокая по массе полезная нагрузка, так как, например, газоанализаторы весят порядка 20–30 кг и даже более.

При заводе имеется собственное конструкторское бюро, силами которого были спроектированы самолет первоначального обучения и специализированный самолет для выполнения авиахимработ. Кроме того, КБ выполнило все проектные работы по разработке технологического оборудования. Сейчас в КБ в работе находится проект легкого вертолета. "В последнее время существенно расширились работы по созданию современных БЛА, причем в достаточно широком диапазоне стартовой массы – от четырех до 120 кг", – отметил собеседник.

Отвечая на вопрос о производственной базе предприятия, он сказал, что история завода началась в 1997 году, когда было выкуплено право бессрочного пользования земельным участком 3,5 га недалеко от г. Истра под производственные цели. За прошедшее время был построен производственный корпус общей площадью 3000 кв. м и оснащен необходимым технологическим оборудованием в количестве около 150 единиц.

*источник: AVIAPORT.RU
11.03.08*

"ВОЛГА-ДНЕПР" В ТЕКУЩЕМ ГОДУ ПОЛУЧИТ ПЯТЫЙ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ САМОЛЕТ АН-124-100

Группа компаний "Волга-Днепр" рассчитывает в текущем году получить пятый модернизированный тяжелый транспортный самолет типа Ан-124-100 с увеличенной до 150 тонн грузоподъемностью. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Он напомнил, что авиакомпания "Волга-Днепр", входящая в состав группы компаний "Волга-Днепр", осуществляет грузовые авиаперевозки негабаритных и сверхтяжелых грузов по всему миру, обладая крупнейшим самолетным парком самолетов типа Ан-124-100 — десятью машинами этого типа.

"В настоящее время на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП" проходит модернизационные работы пятый самолет авиакомпании "Волга-Днепр". Модернизация предусматривает проведение работ по усилению пола грузового отсека, усиление фюзеляжа и тормозной системы", — отметил собеседник.

По его словам, после модернизации пятой машины будет проведен анализ и рассмотрены прогнозные

оценки потребности авиаарынка на ближайшие годы. Это определит необходимость и целесообразность модернизации дополнительного количества машин указанного типа.

Он подчеркнул, что модернизация эксплуатируемых самолетов типа Ан-124-100 проводится в налаженном и отработанном режиме. Модернизацию самолетов этого типа проводит и авиакомпания "Авиалинии Антонова".

Отвечая на вопрос о заказе "Волга-Днепр" четвертого самолета Ил-76ТД-90ВД, собеседник сказал, что заказы самолетов нового производства Ташкентского авиазавода этого типа производятся поштучно. Недавно был заказан третий самолет. В настоящее время практически подготовлен к подписанию договор на поставку четвертой машины, к лету можно ожидать подписание договора.

*источник: AVIAPORT.RU
11.03.08*

ПОДАНЫ ЗАЯВКИ НА ПОСТАВКУ НА ПЕРИОД ДО 2025 ГОДА 41 САМОЛЕТА ТИПА АН-124-100

Поданы предварительные заявки на поставку на период до 2025 года 41 тяжелого транспортного рампового самолета типа Ан-124-100. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

Он уточнил, что такие сведения были приведены на состоявшемся 27 февраля текущего года заседании Военно-промышленной комиссии под председательством первого заместителя председателя Правительства РФ Сергея Иванова, посвященном вопросу развития транспортной авиации в России.

"Заявки с указанием потребности в самолетах и готовности их закупки выразили, например, отечественные авиакомпании "Волга-Днепр" и "Полет", украинская авиакомпания "Авиалинии Антонова" и одна из авиакомпаний Объединенных Арабских Эмиратов", — уточнил собеседник. По его словам, потребность в самолетах типа Ан-124 рассматривалась на период до 2025 года и именно этим также обусловлена количественно большая потребность в самолетах этого типа, так как ранее заявки принимались от потенциальных покупателей на период до 2015 года.

"Пока не определился основной эксплуатант — российские ВВС. Непонятно, будут ли они модернизировать свой парк военно-транспортных самолетов Ан-124 или передадут их в авиакомпании для коммерческой эксплуатации с поддержанием мобилизационной готовности в интересах ВВС", — считает собеседник.

Он отметил, что существует программа возобновления серийного производства Ан-124-100 на новой базе, то есть в существенно модернизированном типе Ан-124-100М-150 с грузоподъемностью до 150 тонн. Однако для возобновления серийного производства, как считают в ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), необходимо набрать определенное количество твердых заказов на самолет для рентабельности возобновленного производства. К тому же при возобновлении серийного выпуска самолета невозможно обойтись только средствами будущих эксплуатантов — необходима всесторонняя финансовая помощь государства.

*источник: AVIAPORT.RU
17.03.08*

РАБОТА НАД ЭСКИЗНЫМ ПРОЕКТОМ ПАССАЖИРСКОГО САМОЛЕТА МС-21 НАЧНЕТСЯ В СЕНТЯБРЕ — ГЛАВА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

Корпорация "Иркут", которая решением правления ОАК определена головным исполнителем по программе разработки и производства нового среднемагистрального пассажирского самолета МС-21, планирует с сентября приступить к эскизному проектированию новой машины.

"В августе мы планируем завершить второй гейт по защите аванпроекта самолета МС-21, а с сентября приступить к третьему гейту — эскизному проектированию новой машины", — сообщил журналистам на пресс-конференции в Москве в четверг президент корпорации "Иркут" Олег Демченко. По его словам, это будет качественно совершенно новый самолет, в

котором минимум 40 % конструкции будет приходиться на композиты. О. Демченко отметил, что если Россия не сможет создать такую машину, то гражданской авиации в стране не будет. По его словам, здесь не важно, кто будет делать этот самолет — "Иркут", "Сухой", "Ильюшин" или кто-либо еще. О. Демченко сообщил, что пока в этом проекте три основных участника — это корпорация "Иркут" совместно с ОКБ Яковлева и конструкторским бюро Бериева, холдинг "Сухой" в лице компании "Гражданские самолеты Сухого" и фирма Туполева.

*источник: газета «Гудок»
13.03.08*

СПАСАТЕЛЬ УЛЕТАЕТ В АЗЕРБАЙДЖАН

Азербайджан станет первой страной, куда по экспортному контракту будет поставлен самолет Бе-200, разработанный ТАНТК им. Бериева и собираемый в настоящий момент на мощностях НПК "Иркут". Изначально эта машина производилась для нужд российского МЧС, но ведомство Сергея Шойгу переуступило машину коллегам в преддверии летних пожаров. Иркутское предприятие не справляется с выполнением графика сборки амфибий, поэтому форсирует работы по переносу сборочной площадки для Бе-200 в Таганрог. Ожидается, что первые самолеты будут произведены в Ростовской области уже в 2010 году.

По утверждению президента НПК "Иркут" Олега Демченко, в настоящий момент машина, укомплектованная для пожаротушения, прошла все необходимые летные испытания и в готовом состоянии находится на авиазаводе в Иркутске, откуда будет передана азербайджанской стороне 15 апреля. Представители заказчика ознакомились с машиной и нашли ее годной для эксплуатации у себя в стране. Как заметил РБК daily представитель "Иркута" Александр Уваров, азербайджанских летчиков не смутило даже то, что надписи на панели кабины амфибии сделаны на русском языке, а не выполнены в экспортном варианте.

Объясняется это тем, что самолет должен был стать пятой из семи машин, собранных на Иркутском авиазаводе для МЧС России по контрактам 2000 года. При этом предприятие должно было выполнить все свои обязательства еще до конца 2007 года. Однако в последние годы мощности предприятия загружены до отказа выполнением крупнейших зарубежных соглашений. По действующим контрактам с Индией, Малайзией и Алжиром уже отгружено около 40 многофункциональных истребителей типа Су-30МК. Подписаны контракты на поставку ВВС Индии дополнительно 40 многофункциональных истребителей Су-30МКИ и 18 Су-30МКИ взамен 18 Су-30К. Поэтому сроки реализации внутренних соглашений с МЧС серьезно затягивались.

В результате "Иркут" объявил о передаче сборки большей части амфибий на авиазавод в Таганроге

(ОАО "Тавиа"), расположенный по соседству с конструкторским бюро ТАНТК им. Бериева. По словам г-на Демченко, стапельная оснастка передана в Таганрог на 40 %. Согласно графику, первый Бе-200 таганрогской сборки появится в 2010 году. В Ростовской области Бе-200 будет производиться по кооперации, параметры которой окончательно не определены. По данным РБК daily, наиболее трудоемкое в изготовлении крыло, занимающее 30 % затрат, для первых двух амфибий таганрогского выпуска будет по-прежнему изготавливать Иркутск. По мнению г-на Уварова, шестая и седьмая амфибии в настоящий момент находятся "в высокой степени готовности" на иркутском заводе (собранный фюзеляж с крыльями), поэтому, вероятнее всего, их закончат именно на берегах Байкала.

Аналитики напоминают, что ранее планировалось, что первым иностранным покупателем Бе-200 станет Греция. В конце декабря прошлого года глава МЧС Сергей Шойгу объявил, что греческая сторона выразила намерение купить от 7 до 14 машин. Как пояснили РБК daily в "Иркуте", в настоящий момент еще не завершена сертификация российской амфибии по европейским нормам. У Еврокомиссии было несколько замечаний к самолету, которые уже устранены. По словам генерального директора ТАНТК им. Бериева Виктора Кобзева, до конца 2008 года самолет получит необходимый европейский сертификат.

Как заметил РБК daily эксперт Национальной ассоциации деловой авиации Дмитрий Петровиченко, рынок амфибий достаточно уникальный и конкуренты делают все для того, чтобы затянуть сертификацию одного из самых больших в мире "воздушных спасателей". В первую очередь это касается канадской Bombardier Aerospace, усиленно продвигающей свои самолеты на европейский рынок (контракты с Испанией, Бельгией, Францией, Англией и др.).

*источник: газета RBC Daily
17.03.08*

ЦЕНА САМОЛЕТОВ АН-124-100М-150 НОВОЙ ПОСТРОЙКИ СОСТАВИТ ПОРЯДКА \$150 МЛН

Возобновление серийного производства тяжелых транспортных самолетов Ан-124 "Руслан" на ульяновском предприятии "Авиастар-СП" потребует серьезных инвестиций, что, естественно, скажется на стоимости этих машин.

"Цена самолетов Ан-124-100М-150, серийный выпуск которых планируется возобновить в Ульяновске, сегодня труднопредсказуема. Не исключено, что она может составить порядка \$ 150 млн", — сообщил президент группы компаний "Волга-Днепр" Алексей Исайкин.

По его словам, стоимость тех самолетов, которые сегодня достраиваются на "Авиастар-СП", составляет примерно \$ 100 млн.

А. Исайкин сообщил, что на сегодняшний день уже сформировано "техническое лицо" перспективного самолета Ан-124-100М-150. По своим характеристикам этот самолет будет превосходить Ан-124-

100, который сегодня выпускается. "Рентабельность возобновленного серийного производства наступит, по нашим оценкам, после продажи 33-го самолета", — сказал он.

А. Исайкин напомнил, что в настоящее время "Волга-Днепр" эксплуатирует десять самолетов Ан-124-100. Он не исключил, что заказчиками нового тяжелого транспортного самолета Ан-124-100М-150 будут не только гражданские авиакомпании, но и российские Военно-воздушные силы.

"Уже в настоящее время страны НАТО используют самолеты Ан-124-100 для авиаперевозок и считают это нужным, выгодным и целесообразным, так как альтернативы этим машинам нет и не будет еще многие годы", — сказал А. Исайкин.

*источник: газета «Гудок»
19.03.08*

"СУХОЙ" ПРИГЛАШАЕТ ВЫПУСКНИКОВ ВУЗОВ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ГРАЖДАНСКИХ И ВОЕННЫХ САМОЛЕТОВ

Компания "Сухой" продолжает реализацию комплексной кадровой программы в Новосибирском авиационном производственном объединении им. В. П. Чкалова. Сегодня перед заводом стоят масштабные задачи, связанные с выполнением растущего гособоронзаказа и освоением новых видов продукции, в частности новейшего фронтового бомбардировщика Су-34. В минувшем году "Сухой" передал ВВС РФ два таких самолета. В настоящее время на них проходят подготовку и переподготовку летчики и техники. В 2008 планируется выпустить еще несколько таких машин.

Завод также участвует в программах "Сухого" по выпуску регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 и созданию истребителя пятого поколения. Это требует наполнения производства квалифицированными специалистами и перспективной молодежью. Поиск специалистов различных специальностей ведется как в Новосибирске, где расположен завод, так и в соседних городах.

Так, в Томском политехническом университете была проведена презентация для выпускников и студентов старших курсов вуза, в ходе которой представители НАПО рассказали об условиях работы и планах развития производства. Учащиеся проявили большой интерес к презентации и продукции, которую выпускает предприятие. На новосибирском

авиазаводе надеются, что вскоре кадровый состав НАПО пополнят и выпускники томского политеха. Комплексная кадровая программа проводится на новосибирском авиазаводе в тесном взаимодействии с администрацией Новосибирской области и Дзержинского района города, где находится НАПО. Одновременно с модернизацией и техническим перевооружением производства организовано обучение молодых рабочих дефицитных специальностей. Для закрепления специалистов разработана система дополнительных льгот.

Областная администрация оказывает помощь в поиске в регионе специалистов требуемой квалификации, в обучении по ряду необходимых заводу специальностей, оказывает поддержку сотрудникам в получении жилья. Молодые работники начиная с 2007 г. могут получить бесплатное высшее очное образование в Новосибирском государственном техническом университете.

Системный подход к решению кадровой проблемы позволил заводу изменить ситуацию в области кадров. К началу этого года на НАПО трудоустроено более полутора тысяч человек. Всего их на предприятии семь тысяч.

*источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
26.03.08*

ВЫРУЧКА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ" В 2007 ГОДУ ВПЕРВЫЕ ПРЕВЫСИЛА 1 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Корпорация "Иркут" в 2007 году стала самой успешной в российском авиапроме по финансово-экономическим показателям. Об этом, как передает АРМС-ТАСС, сегодня на пресс-конференции заявил президент "Иркута" Олег Демченко.

"2007 год стал самым продуктивным годом для корпорации. Впервые выручка превысила 1 млрд долларов", — сказал глава корпорации. По его словам, за 2007 год она составила 1 млрд 200 млн долларов,

чистая прибыль ожидается (станет известно в мае) на уровне 160 млн долларов, средняя зарплата — 18 тыс. 262 рубля, выработка — 112 тыс. долларов на одного работающего.

"Это самая большая выработка в авиапроме России", — подчеркнул О. Демченко.

*источник: газета «Гудок»
14.03.07*

"ИРКУТ" ПОКИДАЕТ МТА

Компании "Иркут" и "Ильюшин" поделили проекты. "Иркут" сосредоточится на создании пассажирского авиалайнера нового поколения МС-21, заявил президент корпорации Олег Демченко: компания будет разрабатывать его вместе с "Гражданскими самолетами "Сухого". Финансирование разработки российско-индийского среднего военно-транспортного самолета МТА, проектировавшегося "Ильюшиным", "Иркут" прекращает. "Ильюшин" в свою очередь выходит из проекта МС-21, пояснил Демченко: решение принято в начале года.

"Иркут" вел переговоры по проекту МТА с индийскими военными и индийской аэрокосмической корпорацией HAL с начала 2000-х гг. В ноябре 2007 г. было подписано межправительственное соглашение о совместной разработке самолета. МТА вместе с российско-индийским проектом истребителя пятого

поколения — единственные крупные перспективные межгосударственные проекты по разработке новой военной техники, в которых участвует Россия, отмечает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Гендиректор "Ильюшина" Виктор Ливанов говорит, что компании под силу реализовать проект в одиночку. Но "Ильюшину" не хватит на это людей, считает менеджер предприятия авиапрома: "Иркут" вышел из проекта, поняв его бесперспективность.

Проект МС-21 имеет потенциально большой рынок сбыта и лучше обеспечен финансами, объясняет решение "Иркута" эксперт агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев: только на аванпроект бюджет уже выделил 1,6 млрд руб.

*источник: газета «Ведомости»
14.03.08*

ОЛЬГА ФЕДОНЮК ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА "ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ"

Внешторгбанк (ВТБ), завершающий сделку по продаже пермских моторных компаний "Оборонпром", выдвинул в советы директоров "Пермских моторов" (ПМ), Пермского моторного завода (ПМЗ) и "Редуктора-ПМ" Ольгу Федонюк, известного в прошлом топ-менеджера ХК "Интеррос".

Как рассказал источник, близкий к ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК), г-жа Федонюк выдвинута в советы по согласованию с "Оборонпромом": на днях она сопровождала гендиректора "Оборонпрома" Андрея Реуса в ходе его визита в Пермь.

Напомним, что г-жа Федонюк являлась начальником юруправления "Интерроса" в то время, когда холдинг Владимира Потанина фактически контролировал предприятия "Пермских моторов" (до 2003 года). Она входила в советы директоров моторных компаний, а также возглавляла "Аэромашинвест" — компанию, фактически руководившую пермским проектом г-на Потанина. В 2002 году Ольга Федонюк ушла из "Интерроса", работала в ВАСО, а сейчас является чле-

ном совета директоров ОАО "Авиационный комплекс имени Ильюшина".

Источник в ПМК сообщил, что г-жа Федонюк выполняет поручения "Оборонпрома" в части корпоративных и юридических вопросов пермских моторных компаний. Помимо г-жи Федонюк, кандидатом в члены совета директоров "Пермских моторов" выдвинут еще один бывший представитель команды "Интерроса" на пермской моторной площадке — Иван Башкатов, в 1998 году непродолжительное время возглавлявший ПМ, а ныне главный инженер ПМЗ. Помимо этого, в совет директоров моторных обществ выдвинуты кандидатуры нынешнего главы ПМК Юрия Решетникова, его заместителей Евгения Травникова и Николая Никитина, управляющего директора ПМЗ Михаила Дическула, замдиректора ПМЗ Олега Королева. Переизбрание членов совета директоров моторных АО состоится в апреле 2008 года на годовых собраниях акционеров.

*источник: газета «Коммерсантъ — Пермь»
03.03.08*

ГЕНДИРЕКТОР "АЭРОФЛОТА": НЕОБХОДИМ ЗАКОН ОБ УТИЛИЗАЦИИ КОНТРАФАКТНОЙ АВИАПРОДУКЦИИ

На законодательном уровне необходимо принять решение об утилизации выявленных контрафактных изделий авиапромышленности. Об этом заявил 13 марта генеральный директор АО "Аэрофлот — российские авиалинии" Валерий Окулов в Государственной думе РФ на заседании круглого стола на тему "Состояние авиационной деятельности в РФ и пути совершенствования ее законодательной базы". "Контрафакт производится на предприятиях Роспрома и нигде более, оборот ведется на предприятиях Роспрома и нигде более", — заявил на заседании Валерий Окулов.

Как передает корреспондент ИА REGNUM, по словам Валерия Окулова, контрафактные изделия, которые выявляются на предприятиях при выходном контроле, подлежат утилизации. С этим предложением в

течение многих лет выходят авиакомпания и министерство транспорта. Однако по традиции контрафактные изделия возвращаются изготовителю, после чего снова совершается попытка пустить их в оборот.

"На законодательном уровне необходимо принять решение об утилизации таких изделий сразу же после их выявления", — заявил руководитель "Аэрофлота".

Вместе с тем, зам. директора Департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Валерий Воскобойников предложил внести изменения в Уголовный кодекс РФ в части ужесточения наказания за изготовление и использование контрафактной продукции в авиации. По его словам, это ставит под угрозу безопасность авиапассажиров.

*источник: ИА Regnum
14.03.08*

СУХОЙ ПЛАНИРУЕТ НАЧАТЬ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО СУ-35 В 2010—2011 ГГ.

Компания "Сухой" продолжает летные испытания многофункционального истребителя Су-35. Как сообщает пресс-служба компании, в настоящее время на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КнААПО) производится сборка еще двух летных образцов Су-35. Серийное производство и поставки истребителя российским и зарубежным заказчикам запланированы на 2010—2011 гг. Его поступление на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению обороноспособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентоспособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения, к производству первых опытных образцов которого в конце прошлого года приступили в КнААПО. Компания планирует поставлять Су-35 на экспорт в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги.

*источник: ИА Finam.ru
07.03.08*

ДОЛЯ АВИАТЕХНИКИ В ОБЪЕМЕ ПРОИЗВОДСТВА СМОЛЕНСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА В 2008 Г. УВЕЛИЧИТСЯ ДО 30 %

ОАО "Смоленский авиационный завод" (СмАЗ) наращивает выпуск легких самолетов Як-18Т и СМ-92 "Финист" различных модификаций.

"В этом году авиационная составляющая в общем объеме производства Смоленского авиационного завода увеличится до 30 процентов", — сообщил "Интерфаксу-АВН" заместитель генерального директора по маркетингу и планированию СмАЗ Виталий Ломовских. Он отметил, что, как и прежде, основной профильной продукцией авиазавода является выпуск изделий в интересах корпорации "Тактическое ракетное вооружение", в состав которой входит предприятие. Однако в последнее время авиазавод получил

крупный заказ на поставку самолетов Як-18Т, в связи с чем доля авиационной составляющей в общем объеме производства существенно выросла. По словам В. Ломовских, начиная с 2000 года предприятие также ежегодно наращивает объемы поставок своей продукции на экспорт. В. Ломовских напомнил, что Смоленский авиационный завод является головной организацией по выпуску беспилотных летательных аппаратов "Пчела-1", применяемых в комплексах беспилотной воздушной разведки "Строй-П" и "Строй-ПД".

источник: газета «Гудок»
14.03.08

ДОСТРОЙКА САМОЛЕТОВ АН-124-100 В УЛЬЯНОВСКЕ ВОЗМОЖНА НЕ РАНЕЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ 2,5 ГОДА

Достройка двух имеющихся в производственном заделе на ульяновском ЗАО "Авиастар-СП" транспортных тяжелых самолетов типа Ан-124 возможна не ранее чем через 2,5–3 года после подписания договора на их достройку. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ру" высказал информированный источник в компании "Волга-Днепр".

"В настоящее время в группе компаний "Волга-Днепр" проводится анализ и рассмотрение представленного "Авиастар-СП" проекта договора на достройку двух самолетов типа Ан-124-100 для авиакомпании "Волга-Днепр", — отметил собеседник.

По его сведениям, на сегодня в ходе согласования проекта договора между "Авиастар-СП" и "Волга-Днепр" имеются пока не решенные вопросы и технического, и финансового характера. "Следует учитывать, что пока заказчик самолетов ("Волга-Днепр") не испытывает большой и срочной потребности в новых самолетах типа Ан-124-100, располагая крупнейшим в

мире парком этих машин — 10-ю самолетами. И поэтому обе стороны стараются найти оптимальное решение со всех точек зрения, но это сложный вопрос", — считает собеседник.

По его сведениям, на сегодня речь идет о достройке самолетов грузоподъемностью 150 тонн с модифицированными двигателями с увеличенной примерно до 25 т взлетной тягой (штатные двигатели Д-18Т дают 23,4 т взлетной тяги).

"Достраиваемые самолеты не будут являться прототипами самолетов возобновленного производства. Новые самолеты будут из производственного задела, но задел этот — частичный. Большой цикл изготовления самолетов обусловлен многими сложностями на заводе, в том числе и проблемой нехватки рабочей силы", — отметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
06.03.08

КОМПАНИЯ "СУХОЙ" ПРОДОЛЖИЛА ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ СУ-35

Компания "Сухой" продолжает летные испытания многофункционального истребителя Су-35. Сегодня на аэродроме Летно-исследовательского института им. М. М. Громова в подмосковном Жуковском он вновь поднялся в небо. В течение более чем двух часов отрабатывались различные режимы силовой установки и комплексной системы управления. Проверялись характеристики устойчивости и управляемости самолета. Замечаний к работе двигателей, систем и оборудования не было. Пилотировал самолет заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан. Именно под его управлением Су-35 впервые оторвался от земли 19 февраля.

В настоящее время на входящем в холдинг "Сухой" Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении им. Ю. А. Гагарина (КнААПО) производится сборка еще двух летных образцов Су-35. Серийное производство и поставки истребителя российским и зарубежным заказчикам запланированы на 2010–2011 гг. Его поступление на вооружение российских ВВС будет способствовать укреплению обороноспособности страны, а также позволит компании "Сухой" сохранить конкурентос-

пособность до выхода на рынок истребителя пятого поколения, к производству первых опытных образцов которого в конце прошлого года приступили в КнААПО. Компания планирует поставлять Су-35 на экспорт в страны Юго-Восточной Азии, Африки, Ближнего Востока и Южной Америки.

Су-35 — глубоко модернизированный сверхманевренный многофункциональный истребитель поколения "4++". В нем использованы технологии пятого поколения, обеспечивающие превосходство над истребителями аналогичного класса. Отличительными особенностями самолета являются новый комплекс авионики на основе цифровой информационно-управляющей системы, интегрирующей системы бортового оборудования, новая радиолокационная станция (РЛС) с фазированной антенной решеткой с большой дальностью обнаружения воздушных целей с увеличенным числом одновременно сопровождаемых и обстреливаемых целей, новые двигатели с увеличенной тягой и поворотным вектором тяги.

источник:
компания «ОАО "Компания "Сухой"»
06.03.08

РАБОТНИКИ "ГИДРОМАШ" ОТМЕТЯТ 80-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ЛЕГЕНДАРНОГО ТОКАРЯ ЛАПЫРИНА

Работники ОАО "Гидромаш" (Нижний Новгород) в пятницу будут отмечать 80-летний юбилей легендарного токаря, Героя социалистического труда, Заслуженного машиностроителя РСФСР Виктора Лапырина.

Согласно сообщению предприятия, на станке рабочего будет установлена памятная мемориальная доска, после чего состоится церемония посвящения молодых рабочих в ряды гидромашевцев.

В трудовой книжке В. Лапырина две записи: год прихода на завод и дата ухода на заслуженный отдых. Заслуги токаря в выполнении производственных заданий в кратчайшие сроки, внедрении новых методов обработки деталей, повышении эффективности производства и качества продукции оценены многими орденами и медалями, среди которых: медаль "За трудовое отличие" (1966 год), Орден Трудового Красного знамени (1976 год), Орден Ленина (1971 год), Октябрьской революции (1981 год) и др.

За время работы В. Лапырин воспитал не одно поколение учеников, помогая многим в выборе профессионального и жизненного пути. Президент ОАО "Гидромаш" Владимир Лузянин считает В. Лапырина одним из своих учителей.

ОАО "Гидромаш" – ведущее российское предприятие по разработке, производству и испытаниям шасси, гидроцилиндров и гидроагрегатов для всех

типов летательных аппаратов, включая легкие деловые самолеты и вертолеты. Основано в 1805 году в Москве как каретная фабрика. Авиационные шасси, выпускаемые предприятием, установлены на различных самолетах Яковлева, Ильюшина и Туполева, практически на всех МиГах и истребителях КБ Сухого. Вертолеты Ми-8, Ми-24, Ми-26, Ми-28, Ка-26, Ка-50 и другие комплектуются гидроагрегатами и шасси ОАО "Гидромаш". Здесь были спроектированы и изготовлены уникальные шасси для космического корабля "Буран".

С начала 90-х годов "Гидромаш" активно и успешно сотрудничает с компаниями Airbus (Эрбас), Liebherr – Aerospace (Либхерр – Аэроспейс), Liebherr – Hydraulikbagger (Либхерр – Гидравликбаггер), Jungheinrich (Юнгхайнрих) и др.

Предприятие оснащено высокопроизводительным, высокоточным оборудованием и инструментом производства ведущих мировых компаний. Система качества сертифицирована европейской сертификационной фирмой AeroCert и в системе добровольной сертификации "Военный регистр".

Портфель заказов предприятия на 2007 год составляет 1,75 млрд рублей. Прирост объемов производства за семь месяцев текущего года – 37,7 %.

*источник: ИА «НТА–Приволжье»
14.03.07*

ОАО "ВЕРТОЛЕТЫ РОССИИ" УТВЕРЖДЕНО В КАЧЕСТВЕ УПРАВЛЯЮЩЕЙ КОМПАНИИ ОАО "КАМОВ"

4 марта состоялось внеочередное собрание акционеров ОАО "Камов", созванное по требованию акционера предприятия – ОАО "ОПК "Оборонпром".

Собрание утвердило ОАО "Вертолеты России" в качестве единственного исполнительного органа управления ОАО "Камов". Это решение стало продолжением политики по централизации функций управления вертолетостроительным холдингом. Ранее ОАО "Вертолеты России" было утверждено в качестве управляющей компании ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля". В ближайшее время генеральным директором ОАО "Вертолеты России" будет подписан приказ о назначении исполнительного директора ОАО "Камов".

Как сообщил представитель ОАО "Вертолеты России", в течение текущего года будут приняты корпоративные решения об утверждении ОАО "Вертолеты России" в качестве единственного исполнительного органа управления другими вертолетостроительными предприятиями и предприятиями-смежниками, входящими в холдинг. Это позволит реализовать единую политику объединения в области производства, маркетинга, продаж, сервисного обслуживания и станет подготовительным этапом к переходу на единую акцию.

ОАО "Вертолеты России" – 100-процентная дочерняя компания корпорации "Оборонпром", управляющая компания вертолетными активами, создана в 2006 году. Компания осуществляет управление ОАО "Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля", ОАО "Камов", ОАО "Улан-Удэнский авиационный завод", ОАО "Казанский вертолетный завод", ОАО "Роствертол", ОАО "Московский маши-

ностроительный завод "Вперед", ОАО "Ступинское машиностроительное производственное предприятие", ОАО "Вертолетная сервисная компания", рядом других предприятий. В рамках реализации Указа Президента РФ и Постановления Правительства РФ в вертолетостроительный холдинг будут включены Кумертауское авиационное производственное предприятие и Арсеньевская авиационная компания "Прогресс".

ОАО "Камов" – одно из ведущих мировых вертолетных конструкторских бюро. Занимается разработкой и постройкой всех типов вертолетов марки "Камов" различного назначения: для ВМФ, сухопутных войск и гражданских эксплуатантов. Компания основана в 1948 году. ОПК "Оборонпром" владеет 49,46 % ОАО "Камов".

ОАО "ОПК "Оборонпром" – многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, создана в 2002 году. Основные направления деятельности корпорации: вертолетостроение (управляющая компания "Вертолеты России"), двигателестроение (создание Объединенной авиадвигателестроительной корпорации), системы ПВО и сложные радиоэлектронные комплексы (холдинг "Оборонительные системы"), лизинг ("Оборонпромлизинг"), другие машиностроительные активы.

Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Российская Федерация (51 %), ФГУП "Рособоронэкспорт" (31,13 %), Республика Татарстан (15,07 %), ОАО "Роствертол" (2,79 %).

*источник: компания «ОПК "Оборонпром"»
05.03.08*

ОБНОВЛЕНИЕ СИСТЕМ ВООРУЖЕНИЯ ПОЗВОЛИТ ТЯЖЕЛОМУ ИСТРЕБИТЕЛЮ МИГ-31 ПОРАЖАТЬ ГИПЕРЗВУКОВЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

Обновление систем вооружения позволит тяжелому истребителю МиГ-31 поражать гиперзвуковые летательные аппараты. Об этом заявил сегодня журналистам начальник ФГУ "30 ЦНИИ Военно-воздушных сил" полковник Юрий Балыко.

"Отечественная номенклатура авиационного вооружения требует сейчас определенного обновления, — сказал он. — Основой совершенствования авиационного оружия России является разработка и реализация долгосрочной госпрограммы, которая включает в себя, в частности, создание управляемых ракет класса "воздух — воздух" нового поколения".

По оценке Балыко, "модернизированный МиГ-31 будет способен применять управляемые ракеты класса "воздух — воздух" с большой дальностью пуска".

"Возрастут его возможности по поражению малозаметных самолетов и крылатых ракет, а также перспективных гиперзвуковых летательных аппаратов, — подчеркнул руководитель института. — В целом по сравнению с базовым самолетом его боевая эффективность может возрасти в 1,5–4 раза".

"Самолет Су-34 сможет эффективно поражать наземные, надводные и воздушные цели с применением всей номенклатуры авиационных боеприпасов, независимо от метеоусловий и времени суток, в любом географическом районе", — заключил Балыко.

*Источник: газета «Гудок»
24.03.08*

ЗАЧЕМ ГЛАВКОМУ ВВС РОССИИ КОСМИЧЕСКИЙ ПРОЕКТ?

Проект "Воздушный старт", реализуемый ведущими российскими аэрокосмическими предприятиями с участием украинского АНТК им. О. К. Антонова и других зарубежных партнеров, привлекает к себе большой интерес и внимание представителей различных ведомств, которые по-разному оценивают состояние и перспективы этого проекта.

В начале марта на пресс-конференции в Екатеринбурге главком ВВС РФ Александр Зелин заявил, что программа запуска космических ракет с борта воздушного носителя — самолета Ан-124-100 ВС "Руслан" — мало реализуема, затратна и на это есть техническое заключение.

Проект "Воздушный старт" включен в Федеральную космическую программу России, рассчитанную до 2015 г. Этому предшествовала большая работа разработчиков проекта, которая получила положительную оценку ведущих институтов авиационной, ракетной промышленности и Министерства обороны РФ. Тем более непонятно, на какое техническое заключе-

ние ссылается на пресс-конференции главком ВВС.

По словам Александра Зелина, "подвижек в программе "Воздушного старта" со стороны Военно-воздушных сил никаких нет...". И действительно, их и не может быть, так как корпорация "Воздушный старт", реализующая проект, не приглашала ВВС для участия в этом международном проекте.

К настоящему времени по проекту "Воздушный старт" созданы международные компании в Европе и Индонезии по созданию элементов проекта и его инвестированию.

Проект получил поддержку президентов России и Индонезии в ходе их встреч в Москве (декабрь 2006 г.) и Джакарте (сентябрь 2007 г.).

В ВВС РФ много нерешенных проблем и непонятно, почему у главкома ВВС РФ космический проект вызывает такое пристальное внимание.

*Источник: компания
«АКК "Воздушный старт"»
06.03.08*

ВЕРТОЛЕТЫ КА-32 ПОСТАВЛЕНЫ В ПОРТУГАЛИЮ С НОВЫМ КОМПЛЕКСОМ БОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Шесть вертолетов Ка-32А11ВС, поставленных в Португалию в прошлом году в соответствии с ранее подписанным контрактом, оснащены новым бортовым комплексом пилотажно-навигационного оборудования. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил информированный источник в области вертолетостроения. По его словам, новый пилотажно-навигационный комплекс, в изготовлении которого принимают участие предприятия в городах Ульяновск и Саратов, разработан холдинговой компанией ОАО "Авиаприбор-Холдинг".

"В состав нового установленного на Ка-32А11ВС пилотажно-навигационного комплекса, в частности, входит цифровой автопилот отечественного производства, обеспечивающий автоматический заход на посадку", — подчеркнул собеседник.

Он напомнил, что в настоящее время модификация вертолета Ка-32А11ВС, сертифицированная в целом ряде стран мира, в том числе в Канаде (ВС —

Британская Колумбия), является самой совершенной и базовой для дальнейшего совершенствования вертолета этого типа. Вертолеты типа Ка-32А производятся серийно на госпредприятии "Кумертауское авиационное производственное предприятие".

"К настоящему времени ОАО "Камов" накопило достаточный научно-технический задел по перспективному совершенствованию вертолета типа Ка-32А. В частности, в зависимости от спроса на авиарынке, на вертолете возможно проведение работ по расширению грузовой (пассажирской) кабины (проект Ка-32-10), установке более мощных авиадвигателей типа ВК-2500, повышению грузоподъемности вертолета за счет применения многих технико-технологических решений, реализованных на боевом вертолете Ка-50", — подчеркнул собеседник.

*Источник: AVIAPORT.RU
06.03.08*

ВЕРТОЛЕТОСТРОИТЕЛЯМ ПРИДУМАЛИ ПРОГРАММУ

В правительство внесена подготовленная Минпромэнерго целевая программа "Развитие вертолетостроения РФ на период до 2015 года". Как ожидается, после согласования со всеми министерствами она будет утверждена в январе 2009 года. Инвестиции в рамках программы составляют 140 млрд руб. На эти средства российские вертолетостроители собираются занять 15 % мирового рынка продаж вертолетной техники, доведя их к 2015 году до 400 млрд руб.

Как рассказали РБК daily несколько источников в отрасли, в правительство внесена переработанная программа "Развитие вертолетостроения РФ на период до 2015 года", которая теперь стала целевой и предполагает общий объем инвестиций в отрасль в объеме около 140 млрд руб. вместо заложенных в ряд различных программ по вертолетостроению 10 млрд руб. "В рамках действующих документов многие аспекты развития отечественного вертолетостроения не были предусмотрены, что не давало возможности для прорыва в этой области", — говорит РБК daily директор департамента экономического анализа и перспективного планирования Минпромэнерго Станислав Наумов. По его словам, было решено из программы типомодельного ряда сделать комплексную целевую программу, которая бы базировалась на госпотребностях, платежеспособном спросе российских потребителей, на портфеле экспортных заказов.

По словам источников РБК daily, проект новой программы будет направлен в заинтересованные ведомства для утверждения, а в январе 2009 года она должна быть утверждена. Основные положения программы связаны с утверждением будущего вертолетного модельного ряда, который российские предприятия могли бы произвести. Все они сейчас уже входят в состав "дочки" госкорпорации "ОПК "Оборонпром" — "Вертолеты России".

Модельный ряд компании включает в себя такие вертолеты, как Ми-8/17 и их модификации. Машина будет востребована в течение еще 10–15 лет при условии глубокой модернизации как военной, так и гражданской версии. Ми-24/35, Ми-26, Ми-38, Ка-226 также останутся в производстве. Имеют рынки сбыта

специальные вертолеты Ка-31, а также Ка-32 и "Ансат". Проекты Ми-34 и "Актай" будут реализовываться с привлечением частных инвестиций. Есть заказ Минобороны на вертолеты Ми-28Н как основные ударные вертолеты ВВС, а также на Ка-50 и Ка-52 для спецподразделений российской армии. Совместно с AugustaWestland предполагается выпускать по лицензии вертолет AW139 (переговоры ведутся с лета прошлого года), так как в этой нише у "Вертолетов России" пока нет разработок. Помимо этого в программе прописана проработка облика военного вертолета нового поколения, а также создание гражданского перспективного вертолета. Проект комплексной программы охватывает также развитие двигателестроения для вертолетов, ведь сейчас на отечественных вертолетах зачастую используются двигатели зарубежного производства.

С этим модельным рядом Россия сможет к 2015 году контролировать до 15 % мирового рынка продаж вертолетной техники, производство должно увеличиться в три раза, до 500 вертолетов в год, а общий объем продаж до 2015 года составит 400 млрд руб. "Программа изначально увязывалась с планами ОАК и двигателестроительных предприятий", — говорит представитель "Оборонпрома" Илья Якушев. "Вполне реально 15 % рынка иметь в портфеле заказов", — говорит РБК daily гендиректор ОАО "Вертолеты России" Андрей Шибитов. По его словам, достижение таких результатов будет зависеть от реализации программы инвестиций и обновления производственной базы предприятий отрасли.

Впрочем, зарубежные конкуренты российских вертолетостроителей пока спокойно относятся к российским планам. "Производство 500 вертолетов в год — нелегкая задача, так как предполагает значительное наращивание производства. Это позволит повысить эффективность производства от большей экономии на масштабах производства, но для всей этой техники нужно найти заказчиков", — отметил РБК daily гендиректор "Еврокоптер Восток" Жером Нулянс.

*источник: газета RBC Daily
19.03.08*

ВЕРТОЛЕТ МИ-171 ПРОИЗВОДСТВА УЛАН-УДЭНСКОГО АВИАЗАВОДА ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ ПРИЗНАНИЯ ТИПА В МОНГОЛИИ

Вертолет Ми-171 производства Улан-Удэнского авиационного завода (УУАЗ) получил сертификат признания типа в Монголии.

Как сообщили в пресс-службе УУАЗ, сертификат выдал департамент гражданской авиации Монголии. Это открывает авиастроителям Бурятии возможность экспортировать Ми-171 для нужд гражданской авиации соседней страны, а авиакомпаниям Монголии — эксплуатировать вертолеты такого типа. Процесс получения сертификата инициирован российской стороной в мае прошлого года. Монголия стала четвертой страной мира, выдавшей подобный сертификат на вертолет Ми-171.

Ранее УУАЗ получил такие документы в КНР, Южной Корее и Словакии. Кроме того, в Бразилии был получен сертификат признания типа на верто-

лет Ми-171А, разработанный на базе Ми-171. "В итоге Ми-171 является одним из немногих образцов российской авиационной техники, получивших признание авиационных властей сразу нескольких зарубежных стран", — отметили в пресс-службе УУАЗ.

В Монголии к российскому вертолету уже проявлен интерес. Один вертолет этого типа в начале нынешнего года закупила для своих нужд одна из бизнес-структур соседней страны. До конца текущего года возможна поставка еще двух вертолетов.

Вертолет Ми-171 — это глубоко модернизированный Ми-8, работающий в настоящее время в 70 странах. Ми-171 обладает улучшенными лётно-техническими характеристиками.

*источник: газета «Гудок»
18.03.08*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS выиграл у Boeing контракт на поставку Пентагону самолетов-заправщиков, поскольку представил лучший проект	35
EADS стремится ограничить иностранное участие	35
Более 15 % новых самолетов Airbus выпуска прошлого года поставлено в Китай	35
EADS начинает статические испытания самолета A400M	36
В ближайшие 3 года Airbus поставит в Китай 265 новых самолетов	36
В августе в Тяньцзине начнется сборка самолета A320	36
Messier-Bugatti поставит системы управления посадкой и торможения для A350XWB	36
Airbus влетела в копеечку	37
Первый полет A380 компании Singapore Airlines в лондонский Хитроу состоялся на двигателях Rolls-Royce Trent 900	37
Boeing хочет перехватить у Bell-Tehtron заказ на поставку боевых вертолетов	38
Boeing встал на тропу войны с Пентагоном	38
Вертолеты фирмы MD Helicopter будут оснащаться навигационными системами Garmin	38
Жалоба Boeing не сильно беспокоит EADS	39
Индия предпочла европейским самолетам базовой патрульной авиации американские	39
Прототип SkyCatcher 162 выполнил первый полет	39
Пентагон возобновляет разработку гиперзвукового разведчика	40
Армия США возьмет на вооружение самолет — летучую мышь	40
Spirit AeroSystems займется разработкой крыла для G650	40
Новая сборочная линия Rolls-Royce выпустила первый двигатель RR300	40
Уставный капитал компании по проектированию нового китайского авиалайнера превысит \$ 2,8 млрд — газета	41
Исполняющим обязанности генерального директора Харьковского авиазавода назначен Степан Федак	41
"Мотор-Сич" в 2007 г. увеличило чистую прибыль в 5,3 раза	41
Президент поручил изучить деятельность "Авиации Украины"	41
ГИФКУ снова обязали выплатить АНТК "Антонова" 4 млн грн.	42
ОАО "Мотор Сич" поддерживает обращение губернатора Самарской области Владимира Артякова в защиту Ан-140	42
Ан-148 все-таки полетит в Казахстан	42
Конгресс проверит многомиллиардный контракт BBC США	43

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

EADS ВЫИГРАЛ У BOEING КОНТРАКТ НА ПОСТАВКУ ПЕНТАГОНУ САМОЛЕТОВ-ЗАПРАВЩИКОВ, ПОСКОЛЬКУ ПРЕДСТАВИЛ ЛУЧШИЙ ПРОЕКТ

В борьбе за контракт Пентагона на сумму 35 млрд долл. по строительству стратегических самолетов-заправщиков Европейский аэрокосмический и оборонный концерн (EADS) опередил Boeing, поскольку его проект был существенно лучше. Об этом заявил 5 марта министр ВВС США Майкл Уинн, выступая на слушаниях в сенатском комитете по делам вооруженных сил.

По его словам, вариант EADS, предложившего модификацию лайнера A330, оказался дешевле и безопаснее, чем разработка американского концерна на основе грузового самолета Boeing 767-200. При этом Уинн отметил, что вместе с европейцами победу в тендере одержала действовавшая в альянсе с ними американская компания Northrop Grumman. Он подчеркнул, что предложенные разработки оценивались по девяти ключевым позициям и "по каждой из них предложение EADS/Northrop Grumman выглядело значительно лучше".

О заключении контракта было объявлено в минувшую пятницу. Согласно ему, EADS поставит Пентагону 179 самолетов-заправщиков в ближайшие 10–15 лет.

Сенаторы выразили желание ознакомиться с деталями сделки и запросили дополнительную информацию о ней. В то же время сенатор-республиканец Джон Уорнер, ранее возглавлявший комитет и следивший за этим вопросом, поддержал проект и выразил "уверенность в том, что Конгресс не будет заниматься бизнесом и переписывать контракт".

Сейчас в арсенале ВВС США насчитывается 590 воздушных заправщиков, средний возраст которых составляет 45 лет. Пентагон рассчитывает полностью заменить их в течение 30 лет.

*источник: АРМС-ТАСС
06.03.08*

EADS СТРЕМИТСЯ ОГРАНИЧИТЬ ИНОСТРАННОЕ УЧАСТИЕ

Франция и Германия дорабатывают изменения в корпоративном уставе EADS, которые лишат иностранных инвесторов возможности покупать значительные пакеты акций ведущей аэрокосмической и оборонной компании Европы, сообщает Financial Times. Этот шаг предпринимается после того, как на прошлой неделе EADS совершила прорыв на оборонном рынке США, получив от американских ВВС контракт стоимостью \$ 35 млрд на воздушные заправщики производства ее подразделения Airbus.

Некоторые американские политики говорят, что передача такого контракта иностранной компании нецелесообразна с точки зрения безопасности, и эти

опасения могут усилиться, если российские или ближневосточные акционеры EADS увеличат свои пакеты. Суверенный фонд Dubai International Capital прошлым летом купил 3,1 % акций, а российский государственный Внешэкономбанк владеет 5 %.

Однако правительство Франции, французский медиахолдинг LagardXre и германский автопроизводитель Daimler, которые в совокупности контролируют 45 % EADS, планируют ограничить иностранное участие 15 %.

*источник: сайт K2Kapital
07.03.08*

БОЛЕЕ 15 % НОВЫХ САМОЛЕТОВ AIRBUS ВЫПУСКА ПРОШЛОГО ГОДА ПОСТАВЛЕНО В КИТАЙ

Согласно последней статистике самолетостроительной компании Airbus, в прошлом году эта компания выпустила по заказам 453 новых самолета, в том числе 69 самолетов, или более 15 процентов из них, поставлено в Китай. Этот показатель свидетельствует о том, что Китай стал одним из самых крупных рынков для компании Airbus в мире.

На конец января 2008 г. в Китае имелись 393 самолета Airbus, что составило около 37 процентов самолетного парка страны. На данный момент объем заказов от Китая составляет 478 самолетов Airbus. В связи с быстрым ростом рыночного спроса компания

Airbus приняла решение повысить ежемесячную производственную мощность с нынешних 34 самолетов семейства A320 до 40 в будущем году.

По мере бурного развития экономики страны Китай занимает все более важную позицию на международном авиационном рынке. Как предполагается, в период 2007–2010 гг. среднегодовой рост китайского рынка авиационных перевозок составит 11,1 процента.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
12.03.07*

EADS НАЧИНАЕТ СТАТИЧЕСКИЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА A400M

Базирующееся в Мадриде подразделение концерна EADS по военно-транспортным самолетам (MTAD) начало статические испытания самолета A400M с целью продемонстрировать надежность и целостность его конструкции. Программа испытаний включает в себя три основных направления.

Первое направление предполагает статические испытания специально созданного для этих целей планера. Задача испытаний — продемонстрировать способность конструкции выдерживать предусмотренные при проектировании самолета критические нагрузки. Также будет проверена работа компонентов из углеродного волокна в условиях циклических нагрузок (усталости), которым они могут подвергаться в течение эксплуатационного срока. Нагрузки будут созданы при помощи 125 гидравлических приводов, управляемых передовой системой контроля. Уровень напряжения структуры компонентов в условиях нагрузок будет измеряться с 6000 различных позиций.

Второе направление включает в себя всеобъемлющие испытания хвостового оперения как части

планера с целью продемонстрировать прочность структуры и устойчивость к циклическим нагрузкам.

Третье направление предполагает структурные испытания первого готового самолета, собранного на заводе окончательной сборки в Севилье. Уже пройдены два из трех предполетных наземных испытаний — испытание при нагрузке, эквивалентной условиям установившегося полета, и проверка работы элементов управления на крыле и установленных на самолете сенсоров, позволяющих измерять уровень нагрузки в полете. Третье испытание — по изучению воздействия вибраций для проверки поведения структуры при динамических нагрузках — будет проведено через шесть месяцев, в соответствии с графиком.

Департамент структурных испытаний EADS MTAD в Мадриде имеет 35-летний опыт работы. В частности, данный департамент осуществлял сертификационные испытания в рамках всех программ Airbus (включая программу создания самолета A380) и 2000.

*источник: компания EADS
19.03.08*

В БЛИЖАЙШИЕ 3 ГОДА AIRBUS ПОСТАВИТ В КИТАЙ 265 НОВЫХ САМОЛЕТОВ

В ближайшие три года европейский авиастроительный консорциум Airbus поставит в Китай 265 новых самолетов. Как сообщили в китайской компании Airbus, в 2008 году Airbus передаст китайским заказчикам 75 новых самолетов, в 2009 году — 90, в 2010 году — более 100. Во второй половине 2009 года

Airbus передаст Китайской южной авиакомпании первый самолет A380. В настоящее время Airbus и эта компания сотрудничают в ряде подготовительных работ к успешной сдаче самолета в эксплуатацию.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
07.03.08*

В АВГУСТЕ В ТЯНЬЦЗИНЕ НАЧНЕТСЯ СБОРКА САМОЛЕТА A320

В августе на Тяньцзиньской производственной линии полной сборки самолетов A320, созданной на капитале компании Airbus и ряда китайских предприятий, начнется сборка первого самолета A320, который будет передан заказчику в первом полугодии 2009 г.

В число китайских инвесторов этой линии входит Тяньцзиньская бесплоштинная зона, а также 1-е и 2-е объединения авиационной промышленности Китая. По плану, в 2011 г. линия будет способна выпускать 4 самолета A320 в месяц.

По словам вице-президента компании Airbus Лоранса Баррона, отвечающего за освоение китайского рынка, создание Тяньцзиньской производственной линии является свидетельством стремления

его компании к установлению с китайскими партнерами в сфере авиационной промышленности отношений долговременного стратегического партнерства. На конец 2007 г. среднегодовая сумма подписанных компанией Airbus в Китае субподрядных договоров превысила 70 млн долларов США.

В настоящее время 6 китайских авиационных предприятий принимают участие в сотрудничестве с компанией Airbus по производству запчастей к самолетам. В 2010 г. общий объем производства аэробусов благодаря сотрудничеству компании Airbus и китайских авиационных предприятий достигнет 200 млн долл. США в год.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
07.03.08*

MESSIER-BUGATTI ПОСТАВИТ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ПОСАДКОЙ И ТОРМОЖЕНИЯ ДЛЯ A350XWB

Airbus объявила о своем выборе компании Messier-Bugatti (группа компаний SAFRAN) для проектирования, разработки, производства, интеграции и технической поддержки электронных и гидравлических систем управления посадкой и торможения для своего нового коммерческого реактивного самолета большой дальности A350XWB. Контракт охватывает все

системы ATA32: торможение, управление, уборка/выпуск шасси и контроль над шинами, тормозными системами и шасси. Системы будут спроектированы с учетом особенностей оборудования разных самолетов семейства A350XWB.

*источник: сайт CNews
07.03.08*

AIRBUS ВЛЕТЕЛА В КОПЕЕЧКУ

Европейский оборонный концерн EADS по итогам 2007 года понес убытки в 446 млн евро, ставшие первыми для компании за последние пять лет. В этом виноваты производственные задержки в авиационной "дочке" концерна — Airbus, а также укрепление американской валюты, стоившее авиапроизводителю 1 млрд евро. Однако EADS пообещал уже в этом году вернуть показатели в норму.

Отрицательные результаты оборонного концерна продемонстрировали дальнейшее ухудшение бизнеса в сравнении с 2006 годом, когда EADS смог получить небольшую прибыль — 99 млн евро. Выручка компании за год практически не изменилась из-за колебания валютных курсов: она снизилась с 39,4 млрд до 39,1 млрд евро. В проблемах EADS, как и год назад, виновато его авиастроительное подразделение Airbus, увеличившее убыток с 572 млн до 881 млн евро. Давние проблемы в производстве пассажирских авиалайнеров A380 и A350 в прошлом году были усугублены задержками по проекту военно-транспортного самолета A400, который сейчас отстает от графика как минимум на полгода.

EADS заявил, что не ожидает "дальнейшего существенного ухудшения" в ходе основных производственных программ. Увеличение убытков Airbus также связано с расходами 624 млн евро на реструктуризацию, направленную на ежегодную экономию 2,1 млрд евро к 2010 году.

Среди положительных моментов можно отметить увеличение в 2007 году числа заказов авиалайнеров Airbus до рекордных для компании 1314 самолетов, что позволило довести общий объем заказов до 320 млрд евро. Airbus также увеличила число поставок заказчикам с 434 до 453 самолетов, однако укрепление евро по отношению к американской валюте практически полностью нивелировало этот прирост, съев более 1 млрд евро операционной прибыли компании.

Чтобы снизить влияние колебаний валютных курсов и зависимость от Airbus, EADS планирует два поглощения в оборонном секторе, из которых одно

точно будет произведено в США. Акции EADS, однако, подешевели на 7,1 %, до 16,5 евро. Этому также поспособствовал официальный протест Boeing, поданный против решения ВВС США, руководство которых в конце февраля предпочло Airbus при размещении контракта на поставку авиазаправщиков, оцениваемого в 35 млрд долл.

Гендиректор EADS Луи Галлуа остался недоволен результатами. По его мнению, большая часть проблем концерна осталась в прошлом и уже по итогам этого года EADS увеличит операционную прибыль до 1,8 млрд евро (в 2007-м она упала с 399 млн до 52 млн евро), а его выручка превысит 40 млрд евро.

"Консенсус-прогноз по операционной прибыли в 2008 году был на уровне 2,2 млрд евро, и объявленный ориентир разочаровал рынок. Я думаю, что этот прогноз вполне реалистичен и даже немного консервативен, так что конечная цифра может оказаться лучше", — отметил РБК daily аналитик CM-CIC Securities Араль Либерж-Донду.

По его словам, результаты EADS в целом совпали с ожиданиями рынка. По мнению управляющего директора Argan Aerospace Дага Маквити, EADS преувеличивает в своей отчетности роль доллара, чтобы отвлечь внимание от истинной причины "катастрофических убытков" — производственных задержек. Не верит он и в прогноз компании на этот год: "Единственный способ достичь указанного EADS показателя по операционной прибыли — не допустить новых задержек в создании военно-транспортного самолета, однако это маловероятно".

Г-н Маквити признал, что EADS удалось поставить точку с проблемами вокруг A380, однако не исключил возникновения новых сложностей при работе над A350 и A400, а также в борьбе с Boeing за контракты в США.

*источник: газета RBC Daily
12.03.08*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ A380 КОМПАНИИ SINGAPORE AIRLINES В ЛОНДОНСКИЙ ХИТРОУ СОСТОЯЛСЯ НА ДВИГАТЕЛЯХ ROLLS-ROYCE TRENT 900

Airbus A380 компании Singapore Airlines, совершивший первый регулярный рейс из сингапурского аэропорта Чанги в лондонский Хитроу, был оснащен двигателями Trent 900 производства Rolls-Royce.

Хотя Trent 900 является крупнейшим и одним из самых мощных, выпускаемых Rolls-Royce, из всех двигателей A380 он самый малошумный и экологически чистый.

Ник Девал (Nick Devall), исполнительный вице-президент Rolls-Royce по работе с клиентами, который был одним из пассажиров этого рейса, отметил, что этот полет стал исторической вехой во взаимоотношениях с Singapore Airlines.

"Двигатель Trent 900 задает стандарты низкого шума и эмиссии, а сегодняшний полет продемонстрировал, что удачное сочетание этого двигателя и конструкции самолета соответствует строгим ограничениям на уровень шума таких аэропортов, как Хитроу.

Технические характеристики двигателя в сочетании со свойствами самолета A380 будут оценены в большей степени в процессе эксплуатации. Компания Singapore Airlines вновь стала примером и продолжает повышать свою репутацию в качестве лидера авиационной отрасли", — добавил он.

Компания Singapore Airlines сделала твердые заказы на 19 самолетов A380, оснащенных двигателями Trent 900. Первый самолет совершил первый регулярный рейс между Сингапуром и Сиднеем в октябре прошлого года.

Помимо A380, авиаперевозчиком эксплуатируются в данное время 63 самолета, оснащенных двигателями Rolls-Royce, включая 58 Boeing 777 и 5 A340-500 с двигателями Trent 800 и Trent 500 соответственно.

*источник: компания Rolls-Royce
19.03.08*

BOEING ХОЧЕТ ПЕРЕХВАТИТЬ У BELL-TEXTRON ЗАКАЗ НА ПОСТАВКУ БОЕВЫХ ВЕРТОЛЕТОВ

Компания Boeing воспользовалась тем, что концерн Bell-Textron задерживает разработку армейского разведывательного вертолета по программе ARH, и направила в конгресс США запрос на выделение 350 миллионов долларов для закупки многоцелевых ударных вертолетов AH-64D Apache Longbow. Об этом сообщает Thehill.com.

В конце сентября 2007 года Пентагон обнародовал и представил Конгрессу США данные по изменениям в стоимости и графике выполнения основных программ закупки вооружений и военной техники. В этом документе график программы разработки и производства вертолетов ARH сдвинулся на два года, а стоимость проекта возросла примерно на 20 процентов — с 5,3902 до 6,3993 миллиарда долла-

ров, что в соответствии с американским законодательством грозило ее закрытием.

Boeing воспользовался ситуацией и начал переговоры с армией США о дополнительной модернизации до новейшей версии AH-64D Block.3 Apache Longbow 92 вертолетов AH-64A Apache старшего поколения, состоящих на вооружении четырех батальонов армейской авиации Национальной гвардии. Ориентировочная стоимость модернизации одной машины оценивается в 11 миллионов долларов. Ранее эти батальоны планировалось оснастить новыми ARH-70A.

*источник: газета «Дело»
13.03.08*

BOEING ВСТАЛ НА ТРОПУ ВОЙНЫ С ПЕНТАГОНОМ

Американский авиаконцерн Boeing, проиграв тендер на поставку самолетов-заправщиков для ВВС США, добивается пересмотра результатов конкурса. Компания недовольна решением Пентагона отдать контракт на 35 млрд долл. европейскому аэрокосмическому концерну EADS. Вчера вечером представители Boeing подали официальную жалобу в управление по финансовому контролю американского правительства.

Обида Boeing на руководство ВВС США вполне понятна. Именно Boeing был основным подрядчиком Пентагона на протяжении уже более 50 лет. Неполучение контракта на поставку 179 самолетов-заправщиков на сумму 35 млрд долл. стало для Boeing весьма ощутимой экономической потерей. В перспективе размер упущенной выгоды Boeing может значительно возрасти, поскольку всего ВВС США намерены заменить 600 летающих танкеров.

В Пентагоне считают, что заправщики на основе европейского лайнера A330 опережают американскую разработку на основе Boeing 767-200. По словам министра военно-воздушных сил США Майкла Уинна, эксперты оценили оба проекта по девяти категориям и разработка EADS и Northrop Grumman (европейская и американская компании работают в паре) оказалась лучше. Руководство Boeing, не смирившееся с подобным положением вещей, приняло решение подать официальный протест.

По словам председателя правления, президента и генерального менеджера компании Boeing Джима МакНери, эксперты концерна обнаружили серьезные недочеты и упущения в процессе оценки проектов нового самолета. "По нашему мнению, эти недочеты заслуживают подачи протеста", — заявил МакНери,

подчеркнув, что это "экстраординарная мера, к которой компания прибегает крайне редко". С точки зрения технических требований, которые были изложены в заявке американских ВВС, самолет, предлагаемый нами, самый эффективный, безопасный и экономичный в эксплуатации", — утверждает топ-менеджер Boeing.

По словам руководителя аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, говорить о корректности тендерной комиссии на данный момент сложно. Более того, заявление о победе тандема EADS и Northrop Grumman рано воспринимать как окончательное, поскольку борьба за многомиллиардный контракт будет продолжаться до последнего. "Несколько лет назад казалось, что Boeing выиграл растянувшийся на многие годы тендер. Однако тогда разгорелся скандал, связанный с использованием инсайдерской информации, и представителей американской авиакомпании обвинили в некорректных взаимоотношениях с тендерной комиссией", — напоминает Пантелеев.

Кроме того, некоторые американские чиновники восприняли передачу контракта европейскому производителю как угрозу безопасности страны. Как известно, акциями EADS помимо европейцев владеют российские и ближневосточные компании. Факт, что руководство Boeing приняло решение подать жалобу в управление по финансовому контролю правительства США, уже говорит о том, что точка в скандальном тендере еще не поставлена. Окончательную судьбу контракта определят эксперты ведомства, куда направлен протест.

*источник: газета «Независимая газета»
12.03.08*

ВЕРТОЛЕТЫ ФИРМЫ MD HELICOPTER БУДУТ ОСНАЩАТЬСЯ НАВИГАЦИОННЫМИ СИСТЕМАМИ GARMIN

Компания MD Helicopters приняла решение устанавливать на свои вертолеты MD 600N, MD 520N, MD 530F и MD 500E бортовые навигационные системы Garmin в качестве стандартной авионики. В комплект установки будут входить Garmin GMA 347 (радиосвязь), GNS 430W (GPS/NAV/COM), трансивер SL 40 NAV/COM и транспондер GTX 328 Mode S,

а также указатель отклонения от курса Garmin GI 106 (CDI) и датчик положения GAE 43. Первые поставки этих вертолетов с новой авионикой ожидаются уже в этом году.

*источник: сайт Gisa.ru
04.03.08*

ЖАЛОБА BOEING НЕ СИЛЬНО БЕСПОКОИТ EADS

Луи Галуа, исполнительный директор Европейского авиакосмического и оборонного концерна (EADS), спокойно относится к жалобе американской корпорации Boeing по поводу результатов тендера на поставку самолетов-заправщиков для армии США. По его мнению, процесс отбора был максимально прозрачен.

"Мы осведомлены, что Boeing намерен подать жалобу, — заявил Галуа, выступая сегодня на ежегодной пресс-конференции EADS. — У нас сложилось впечатление, что процесс отбора был исключительно прозрачным, профессиональным и справедливым, и мы считаем, что наш продукт — лучший".

1 марта министерство обороны США заказало 179 самолетов-заправщиков у европейской авиационно-космической корпорации. Данный контракт на покупку самолетов KC-30, создаваемых на базе Airbus A330, оценивается в сумму, близкую к 40 млрд долларов. Ожидается, что в эксплуатацию первые самолеты-заправщики KC-30 поступят в 2013 году. EADS действует на рынке США совместно со своим партнером, американской корпорацией Northrop Grumman, и моторостроителем General Electric, сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
11.03.08*

ИНДИЯ ПРЕДПОЧЛА ЕВРОПЕЙСКИМ САМОЛЕТАМ БАЗОВОЙ ПАТРУЛЬНОЙ АВИАЦИИ АМЕРИКАНСКИЕ

Компания Boeing рассчитывает в ближайшее время подписать с Индией контракт оценочной стоимостью около 2 миллиардов долларов на поставку 8 самолетов базовой патрульной авиации (БПА) P-8I Poseidon, сообщает Flightglobal. Оптимизм американцев объясняется тем, что их европейский конкурент — консорциум EADS-CASA — не получил приглашения индийских властей продолжить переговоры по проекту.

Военно-морские силы Индии объявили тендер на поставку 8 самолетов БПА большого радиуса действия в 2005 году. Новые самолеты должны прийти на смену практически выработавшим свой ресурс Ту-142 советского производства. Приглашение принять участие в конкурсе получили компании Boeing, Lockheed Martin, Dassault Aviation, Finmeccanica, EADS-CASA, Embraer и КБ "Ильюшина".

В короткий список участников тендера в 2007 году вошли компания Boeing с самолетом P-8I Poseidon и EADS-CASA с Airbus A319.

При этом консорциум EADS-CASA предлагает свои самолеты за меньшую цену в сравнении с P-8I Poseidon — восемь самолетов A319 обошлись бы индийской стороне почти на 400 миллионов долларов дешевле, чем продукция Boeing. Кроме того, самолет американской компании в ходе испытаний не смог поразить цель ракетой AGM-84 Harpoon.

ВМС Индии начали переговоры с обоими претендентами в начале января 2008 года с расчетом подписать контракт до 31 марта, когда заканчивается финансовый год. Согласно последней информации, приглашение к участию в переговорах получил толь-

ко Boeing. Эксперты Flightglobal напоминают, что в прошлом индийские власти не раз меняли свое решение в аналогичных ситуациях. Так, например, в прошлом году после победы в тендере европейский консорциум Eurocopter был в шаге от заключения контракта стоимостью 500 миллионов долларов на поставку BBC Индии 197 легких многоцелевых вертолетов. Однако в последний момент министерство обороны Индии пересмотрело свое решение и объявило повторный конкурс, но уже с обновленными условиями. Подобные ситуации возникали и ранее, например при проведении тендеров на приобретение буксируемых гаубиц и учебно-тренировочных самолетов.

В соответствии с требованиями ВМС Индии новый самолет БПА должен оснащаться системой обмена данными, средствами радиоэлектронной борьбы, системой опознавания "свой — чужой", электрооптическими датчиками и инерциальной системой навигации, а также обладать возможностью сопровождения бортовой радиолокационной станцией 80 воздушных и морских целей. Самолет должен быть вооружен ракетами класса "воздух — поверхность", авиабомбами во внутреннем отсеке, торпедами, глубинными минами и радиогидроакустическими буями.

В перспективе ВМС Индии предполагают закупить более 35 самолетов БПА среднего и дальнего радиуса действия.

*источник: LENTA.RU
11.03.08*

ПРОТОТИП SKYCATCHER 162 ВЫПОЛНИЛ ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

8 марта опытная модель самолета Model 162 SkyCatcher компании Cessna Aircraft выполнила первый полет. Джек Пелтон (Jack Pelton), генеральный директор Cessna, охарактеризовал завершившееся испытание как существенный шаг вперед к достижению цели компании, которая собирается представить на рынке доступный учебно-тренировочный самолет. Опытная модель SkyCatcher 162 выполнила часовой полет,

совершив маневры, позволившие оценить управляемость и устойчивость самолета. Посадка произошла в аэропорту Мид-Континент (Mid-Continent), где будут продолжены дальнейшие летно-конструкторские испытания.

*источник: LENTA.RU
11.03.08*

ПЕНТАГОН ВОЗОБНОВЛЯЕТ РАЗРАБОТКУ ГИПЕРЗВУКОВОГО РАЗВЕДЧИКА

Министерство обороны США в ближайшее время опубликует техническое задание на разработку проекта гиперзвукового самолета-разведчика по программе Blackswift, сообщает в понедельник Jane's Information Group. В основу проекта будут положены наработки, полученные в ходе создания в 1960-х годах первого серийного гиперзвукового самолета SR-71 Blackbird. По словам руководителя проекта Марка Льюиса, программа будет разрабатываться командованием ВВС США и американским Агентством передовых оборонных исследовательских проектов (DARPA). Планируется, что прототип нового самолета получит обозначение SR-72, однако название серийной версии пока не определено.

Самолет SR-71 совершил первый полет 22 декабря 1964 года. Он является наиболее быстрым и высотным серийным самолетом, его максимальная скорость — 3530 километров в час, высота полета — 25,9 тысяч метров. 28 июня 1976 года на SR-71 был достигнут мировой рекорд скорости. С января 1966 года самолет состоял на вооружении 9-го отдельного звена стратегической разведки на авиабазе Бил ВВС США в штате Калифорния. Ожидается, что новый самолет SR-72 Blackswift будет развивать скорость свыше 6000 километров в час.

источник: LENTA.RU
11.03.08

АРМИЯ США ВОЗЬМЕТ НА ВООРУЖЕНИЕ САМОЛЕТ — ЛЕТУЧЮЮ МЫШЬ

Армия США выдала инженерному факультету университета Мичигана грант в размере 10 миллионов долларов сроком на пять лет на разработку 15-сантиметрового робота-самолета, который будет осуществлять скрытое наблюдение за территорией противника. Как сообщает издание Freer, робот-самолет будет выполнен в виде летучей мыши и его главная цель — постоянный сбор и передача данных о передвижениях и расположении противника в местах боевых действий.

Проект предполагает две стадии. В случае успешной реализации 5-летней первой стадии, которая

начнется 26-го марта, будут выделены дополнительные средства на финансирование второй стадии. Над проектом будут работать 30 старших сотрудников инженерного факультета наряду с исследовательской лабораторией ВВС США, сотрудниками университетов Калифорнии и Нью-Мексико. В ходе первого этапа планируется разработать элементы питания, микроэлектронные и коммуникационные составляющие летучей мыши — шпиона, получившей название COM-BAT.

источник: газета «Гудок»
17.03.08

SPIRIT AEROSYSTEMS ЗАЙМЕТСЯ РАЗРАБОТКОЙ КРЫЛА ДЛЯ G650

Корпорация Spirit AeroSystems выиграла тендер компании Gulfstream Aerospace на разработку и производство крыла для нового дальнемагистрального бизнес-джета G650. Планируется, что угол стреловидности крыла будет увеличен на 6 градусов. Окончательная сборка и тестирование будут проходить на производственных мощностях Spirit AeroSystems в Талса, штат Оклахома. Общая сумма контракта соста-

вила более 1 млрд долл. США. Spirit AeroSystems является ведущим мировым поставщиком компонентов для авиакосмической индустрии и имеет 45-летний опыт в работах над конструкцией крыла для гражданских и военных самолетов.

источник: сайт JETS.ru
17.03.08

НОВАЯ СБОРОЧНАЯ ЛИНИЯ ROLLS-ROYCE ВЫПУСТИЛА ПЕРВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ RR300

На этой неделе на недавно запущенной сборочной линии небольших двигателей на заводе Rolls-Royce в Индианаполисе, штат Индиана, США, завершилась сборка и испытание первой продукции — двигателя RR300, который будет установлен на новом вертолете компании Robinson Helicopter R66.

Кен Робертс, исполняющий обязанности президента подразделения вертолетных двигателей Rolls-Royce, отметил: "Программа двигателей RR300 прошла путь от идеи до воплощения меньше чем за 2 года. Выпуск первого двигателя — очень важный этап — произошел буквально сразу же после получения сертификата типа и сертификата производства от Федеральной авиационной администрации (FAA).

Это также означает, что производство RR300 начинается в полную силу; компания Robinson Helicopters сделала заказ на сотни двигателей на несколько лет вперед".

RR300 — новейшая разработка в семействе вертолетных двигателей Rolls-Royce и первый двигатель, способный обеспечить мощность турбины в более низком диапазоне мощности на валу. Это реальная альтернатива поршневым двигателям, символизирующая важный шаг в вертолетостроении. Двигатель обладает мощностью на валу 300 л.с. на взлетном режиме, высокими характеристиками и отличной стоимостью.

Прототип двигателя RR300 испытывался в полете на вертолете Robinson с середины 2007 года.

источник: компания Rolls-Royce
18.03.08

УСТАВНЫЙ КАПИТАЛ КОМПАНИИ ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ НОВОГО КИТАЙСКОГО АВИАЛАЙНЕРА ПРЕВЫСИТ \$ 2,8 МЛРД

Уставный капитал акционерной компании, которая будет заниматься проектированием и постройкой в Китае нового большого пассажирского самолета, составит 20 млрд юаней (\$ 2,82 млрд), сообщила газета "Дийи цайцзин жибао".

В состав инвесторов компании войдут шанхайское городское правительство, Первая и Вторая авиационно-строительные компании Китая, а также шанхайский металлургический комбинат "Баоган", Китайская алюминиевая компания и Китайская химическая корпорация, отмечается в сообщении со ссылкой на

информированные источники. Данных об участии в создаваемой компании иностранных инвесторов пока нет, говорится в сообщении газеты. "Баоган" и алюминиевая компания рассчитывают на поставку сырья для строительства будущего самолета.

Заседание совета директоров новой компании планируется провести в Шанхае, вскоре после этого будет официально объявлено о ее создании.

*источник: газета «Гудок»
19.03.08*

ИСПОЛНЯЮЩИМ ОБЯЗАННОСТИ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ХАРЬКОВСКОГО АВИАЗАВОДА НАЗНАЧЕН СТЕПАН ФЕДАК

Минпромполитики подтвердило, что 11 марта 2008 года министр промышленной политики Украины Владимир Новицкий приказом № 20-Д с 12 марта назначил Степана Федака исполняющим обязанности генерального директора Харьковского авиазавода. Напомним, что до этого назначения С. Федак работал директором департамента по развитию ХАЗа.

Как сообщили "Главному" в пресс-службе Министерства промышленной политики, этим же приказом министр обязал Сергея Задорожного приступить к исполнению обязанностей директора департамента по коммерческим вопросам авиазавода. Также министр обязал директора департамента развития и функционирования оборонно-про-

мышленного комплекса Владимира Сиренко и начальника контрольно-ревизионного управления Минпромполитики Николая Минченко обеспечить проведение ревизии финансово-хозяйственной деятельности предприятия.

Олегу Шевченко, генеральному директору – председателю правления Государственного авиационно-строительного концерна "Авиация Украины", в состав которого входит ХАЗ, вместе с Владимиром Сиренко приказано в месячный срок направить министру на согласование кандидатуру генерального директора предприятия для заключения с ним контракта.

*источник: сайт «Главное»
17.03.08*

"МОТОР-СИЧ" В 2007 Г. УВЕЛИЧИЛО ЧИСТУЮ ПРИБЫЛЬ В 5,3 РАЗА

ОАО "Мотор-Сич" (Запорожье) в 2007 году, по уточненным данным, получило чистую прибыль в размере 207,13 млн гривен, что в 5,3 раза превышает показатель 2006 года, сообщили на предприятии.

Ранее сообщалось, что чистая прибыль "Мотор Сич" в 2007 году составила 236,19 млн грн., что в 6,3 раза превысило показатель 2006 года.

По данным предприятия, чистый доход от реализации продукции возрос на 41,3 %, до 1 млрд 749,75 млн грн., валовой доход – на 40,7 %, до 1 млрд 800,85 млн грн., валовая прибыль – на 61 %, до 765,48 млн грн., прибыль до налогообложения – в 3,9 раза, до 280,97 млн грн.

ОАО "Мотор Сич" производит двигатели для авиационной техники, а также промышленные газотурбинные установки, поставляет продукцию в 106 стран мира. Доля России в общем объеме экспорта – около 50 %. В начале июня 2007 года "Мотор Сич" продало 6 % акций иностранным инвесторам за \$ 18,7 млн, а в конце июня дополнительно разместило еще 5 % акций на \$ 18,4 млн. В настоящее время акции предприятия котируются в ПФТС по курсу около \$ 312, что соответствует капитализации почти \$ 650 млн.

Официальный курс на 5 марта – 5,05 грн./\$ 1.

*источник: газета «Гудок»
05.03.08*

ПРЕЗИДЕНТ ПОРУЧИЛ ИЗУЧИТЬ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ "АВИАЦИИ УКРАИНЫ"

Президент Виктор Ющенко ввел в действие решение Совета национальной безопасности и обороны (СНБО) об изучении деятельности государственного авиационно-строительного концерна "Авиация Украины". Об этом говорится в указе президента от 15 февраля, опубликованном вчера на его сайте. Так, 15 февраля решением СНБО была создана межведомственная комиссия по изучению ситуации вокруг "Авиации Украины". Согласно решению, в течение месяца комиссия должна подготовить предложения по повышению эффективности дея-

тельности "Авиации Украины". До этого времени Кабмину рекомендуется воздержаться от реорганизации и ликвидации госконцерна. Таким образом, исключение из состава "Авиации Украины" запорожского конструкторского бюро "Прогресс", одобренное Министерством промышленной политики и переданное на рассмотрение в Кабмин, откладывается как минимум до 15 марта.

*источник: газета «Коммерсант» –
Украина»
04.03.08*

ГИФКУ СНОВА ОБЯЗАЛИ ВЫПЛАТИТЬ АНТК "АНТОНОВА" 4 МЛН ГРН.

Киевский апелляционный хозяйственный суд подтвердил февральское решение Хозяйственного суда Киева по спору между Государственным инновационным финансово-кредитным учреждением (ГИФКУ), АНТК "Антонов" и Министерством промышленной политики. Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе юридической фирмы "Ильяшев и партнеры", представляющей интересы АНТК, 18 марта суд удовлетворил иск АНТК, поданный в ноябре 2007 года, и обязал ГИФКУ выплатить АНТК 4 млн грн.

В 1998 году Госиннофонд, правопреемником которого является ГИФКУ, заключил договор о финансировании приоритетной государственной программы разработки и сертификации пассажирского самолета АН-140. Гарантом по договору выступило Минпромполитики. Однако из предусмотренных госбюджетом 20 млн грн. Госиннофонд перечи-

лил АНТК им. О. К. Антонова только 16 млн грн. Суд согласился с доводами адвокатов юридической фирмы о том, что госпрограмма не завершена по вине инновационного фонда.

АНТК готовит иск о взыскании с ГИФКУ убытков из-за несвоевременного финансирования проекта, которые независимые эксперты оценивают в сумму более 100 млн грн. В свою очередь в 2001 году Госиннофонд обратился в суд с иском к АНТК и Минпромполитики по взысканию более 24 млн грн. (сделанная по договору выплата с учетом инфляционных процессов). Решение по указанному делу пока не вынесено, очередное слушание назначено на апрель 2008 года.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
19.03.08*

ОАО "МОТОР СИЧ" ПОДДЕРЖИВАЕТ ОБРАЩЕНИЕ ГУБЕРНАТОРА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ ВЛАДИМИРА АРТЯКОВА В ЗАЩИТУ АН-140

Руководство и коллектив двигателестроительного предприятия ОАО "Мотор Сич" (Запорожье, Украина) выражают искреннюю благодарность за направленное г-ном Артыковым письмо на имя премьер-министра Виктора Зубкова, вице-премьера, председателя Военно-промышленной комиссии Сергея Иванова и министра финансов Алексея Кудрина. Мы разделяем обеспокоенность планами Министерства транспорта Российской Федерации снизить таможенные пошлины на иностранные летательные аппараты вместимостью до 50 мест. Снижение пошлин может поставить под угрозу выпуск самолета АН-140, выпускаемого на авиационном заводе "Авиакор" и оснащенного двигателями запорожского производства. Со своей стороны готовы задействовать все имеющиеся у нас возможности для противостояния пагубным и недальновидным инициативам

руководства профильных ведомств. Такие решения не только угрожают совместным планам ОАО "Мотор Сич" и "Авиакора" по выпуску отдельных модификаций самолетов, но и в корне противоречат курсу на всестороннюю поддержку государством отечественного самолетостроения, заявленному президентом. Проведение активной промышленной политики с целью укрепления обороноспособности страны невозможно в условиях целенаправленного вытеснения с рынка отечественного производителя.

Убеждены, что совместными усилиями мы сможем убедить чиновников профильных ведомств в необходимости отказаться от планов по снижению пошлин на иностранные самолеты, тем более что их качество и надежность не гарантируются.

*источник: компания «ОАО "Мотор Сич"»
06.03.08*

АН-148 ВСЕ-ТАКИ ПОЛЕТИТ В КАЗАХСТАН

Контракт по закупке Казахстаном 7 самолетов АН-148 является действующим. Об этом заявил президент Украины Виктор Ющенко на общей с президентом Казахстана Нурсултаном Назарбаевым пресс-конференции, которая состоялась после украинско-казахстанских переговоров в расширенном составе.

Как сообщает пресс-служба главы государства, в ходе переговоров речь также шла о сотрудничестве в сфере мирного освоения космоса. По результатам обсуждений было принято решение о формировании двухсторонней Программы украинско-казахстанского сотрудничества в космической сфере на 2008–2009 гг. Кроме того, стороны обсудили сотрудничество Украины и Казахстана в авиационной отрасли, ядерной энергетике и военно-технической сфере.

В ходе переговоров был затронут также вопрос транспортных проектов. "Мы естественные географические партнеры по данному вопросу, потому что через наши территории проходят ключевые транспортные связи между Востоком и Европой. Мы отме-

тили, что здесь будет развиваться всяческое взаимопонимание", — подчеркнул В. Ющенко.

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 3600 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 европейских CS-25.

Заказчиком первых АН-148 является одна из ведущих авиакомпаний Казахстана, которая вместе с другой авиакомпанией — "Беркут" — заказала на Украине 7 таких самолетов.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
06.03.08*

КОНГРЕСС ПРОВЕРИТ МНОГОМИЛЛИАРДНЫЙ КОНТРАКТ ВВС США

Конгресс США намерен проверить решение ВВС США передать контракт на производство и поставку 179 самолетов-топливозаправщиков американско-европейской группе компаний Northrop Grumman/EADS. Об этом сообщает издание Chicago Tribune. Недовольство Конгресса вызвало то, что ВВС США намерены отдать контракт стоимостью 40 миллиардов долларов в руки не американской компании. Кроме того, американские политики обратились к компании Boeing с требованием опротестовать решение ВВС. 29 февраля 2008 года Министерство обороны США объявило о том, что контракт на поставку

самолетов-топливозаправщиков выиграла американско-европейская группа. Ранее ВВС США объявляли тендер на поставку 179 авиазправщиков, которые должны заменить уже устаревшие танкеры KC-135.

Группа компаний Northrop Grumman/EADS предложила на тендер топливозаправщик RC-45, созданный на базе пассажирского самолета Airbus A330. Конкурентом группы в тендере была американская авиакорпорация Boeing, предлагавшая модернизированную версию самолета серии 767-200.

источник: LENTA.RU
04.03.08

США ВОЗОБНОВЛЯЮТ ИСПЫТАНИЯ НОВОГО БЕСПИЛОТНОГО ВЕРТОЛЕТА

Агентство передовых оборонных исследовательских проектов США (DARPA) заявило о возобновлении работ по БПЛА вертолетной схемы A160T, который в декабре 2007 года разбился во время испытаний, сообщает издание Defense News.

До настоящего времени проводилось расследование основных причин аварии. Как стало известно, крушение аппарата произошло из-за нарушения связи с беспилотником и утраты контроля над ним, что повлекло неуправляемое снижение. Точных причин, вызвавших потерю связи с аппаратом, не установлено. Агентство передовых оборонных исследовательских проектов совместно с Федеральным авиационным управлением США намерено в ближайшее время возобновить полеты БПЛА A160T для завершения первого этапа испытаний нового аппарата. Данный этап начался в августе 2003 года. Для его завершения требуется проведение дополнительно двух полетов машины. Основная их цель — проверить возможности аппарата подниматься на высоту 4,6 тыс.

метров и совершать полет с полезной нагрузкой в 135 килограммов в течение 18–20 часов.

Следующие этапы испытаний будут предусматривать оценку работы навесного оборудования аппарата, включая изучение новой РЛС, разработка которой ведется в рамках программы Forester. Испытания аппарата с новой радиолокационной станцией запланированы на июль-август текущего года.

БПЛА A160T представляет собой модификацию беспилотника A160 Hummingbird. Новый аппарат отличается силовой установкой. В БПЛА A160T применен турбовальный двигатель вместо поршневого. Замена силовой установки машины позволила повысить скорость, продолжительность, высоту полета и массу полезной нагрузки. Длина аппарата — 10,7 метра, диаметр ротора — 11 метров, вес — 1950 килограммов. БПЛА A160 Hummingbird и его модификация разработаны компанией Boeing.

источник: LENTA.RU
07.03.08

АРМИЯ США УВЕЛИЧИВАЕТ КОЛИЧЕСТВО ЗАКАЗЫВАЕМЫХ ВЕРТОЛЕТОВ CH-47F

Армия США в конце прошлого месяца заключила с компанией Boeing контракт стоимостью 280,5 млн долларов на закупку 11 новых транспортных вертолетов CH-47F Chinook, начало поставок которых запланировано на 2011 год. Этот контракт увеличивает общее количество заказываемых новых вертолетов Chinook до 59 единиц. Поставки должны начаться в 2011 году. Об этом сообщила пресс-служба сухопутных войск США.

Впервые модификация вертолета CH-47F была представлена в июне 2006 года и, согласно заявлениям представителей компании, успешно прошла все оценочные испытания, включая высадку десантно-штурмовых подразделений, доставку боеприпасов и выполнение транспортных операций.

Основными особенностями новой модификации вертолета являются модернизированный фюзеляж, усовершенствованная кабина экипажа с унифицированной архитектурой БРЭО типа CAAS (Common Avionics Architecture System) разработки компании "Рокуэлл Коллинз", а также усовершенствованная цифровая система управления

полетом DAFCS (Digital Advanced Flight Control System) производства BAE Systems. Система CAAS значительно улучшает информированность экипажа об условиях окружающей обстановки, а система DAFCS позволяет безопасно выполнять сложные маневры, включая "зависание" и "выдерживание высоты". БРЭО вертолета включает в себя устройства отображения цифровых карт и систему хранения и передачи информации, содержащую данные о полетном задании. В состав средств самообороны вертолета входит блок предупреждения о ракетном нападении и усовершенствованная система отстрела дипольных отражателей и ИК-ловушек.

Вертолет CH-47F оборудован силовой установкой с двумя газотурбинными двигателями фирмы "Ханиуэлл" мощностью 4868 л. с. и может развивать скорость более 300 км/ч и транспортировать грузы массой более 9500 кг. Радиус действия новой машины составляет около 750 км.

источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
06.03.08.

DUNLOP AIRCRAFT НАЧИНАЕТ СТРОИТЕЛЬСТВО ЗАВОДА ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПРОТЕКТОРОВ

21 февраля состоялась торжественная церемония закладки первого камня в фундаменте нового завода по восстановлению протекторов компании Dunlop Aircraft Tyres. Церемония состоялась после заключения соглашения о создании совместного предприятия между Dunlop Aircraft Tyres (63%), гонконгской авиастроительной компанией HAECO (28%) и китайской авиастроительной компанией TAECO (9%). Новое предприятие, которое будет расположено в Джинджинге (провинция Фуцзянь), начнет работу в начале следующего года под названием Dunlop Taikoo Aircraft Tyres Limited.

"Это предприятие позволит нам значительно повысить конкурентоспособность на мировом рынке авиастроения, — говорит председатель правления Dunlop Aircraft Tyres Айэн Эдмондсон (Ian Edmondson). — Количество авиалиний в Азиатско-Тихоокеанском регионе постоянно растет. Соответственно растет и спрос на авиационные шины, и мы рады

получить доступ на этот динамичный рынок. Будучи партнером HAECO, одной из ведущих авиастроительных компаний в мире, и ее китайского филиала TAECO, мы сможем значительно ускорить процесс освоения этого крупного рыночного сектора".

Главный исполнительный директор HAECO и председатель правления TAECO П. К. Чен (P. K. Chan) заявил: "Восстановление протекторов расширит диапазон продукции, которую мы предлагаем своим нынешним и будущим клиентам в авиации в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Кроме того, мы очень рады тому, что в этом направлении мы сотрудничаем с лидером этой отрасли Dunlop Aircraft Tyres".

AAC Capital Partners, прежде частное акционерное предприятие компании ABN Amro, приобрело 74,6% акций Dunlop Aircraft Tyres в мае 2007 года.

*источник: сайт colesa.ru
04.03.08*

САМОЛЕТЫ ДЛЯ АТР

Американская компания Lockheed Martin планирует поставить странам Азиатско-Тихоокеанского региона около 500 истребителей пятого поколения F-35. В настоящее время Lockheed Martin ведет переговоры по данному вопросу с четырьмя государствами — Австралией, Сингапуром, Южной Кореей и Японией. На данный момент о намерении закупить 100 истребителей F-35 заявила Австралия, которая является одним из восьми участников программы.

Однако подписание контракта затягивается в связи с разногласиями в руководстве страны. Австралия в большей степени заинтересована в приобретении тяжелых истребителей пятого поколения F-22, которые превосходят F-35 по многим характеристикам. Интерес к тяжелым истребителям проявляет также Япония. Однако экспорт F-22 за пределы США запрещен американским законодательством. В данной связи Lockheed Martin активно продвигает F-35 в качестве альтернативного варианта. F-35 представляет собой многофункциональный ударный истреби-

тель, выполненный с применением технологий обеспечения малозаметности "стелс". При его создании использованы многие технологические решения, отработанные ранее на F-22.

Истребитель разрабатывается в трех вариантах: наземный, палубный и с укороченным взлетом и вертикальной посадкой. Радиус действия F-35 составляет 1500 километров, практический потолок — 19 200 метров. Максимальная скорость равна 2600 километров в час. Боевая нагрузка — 5900—7700 килограммов в различных вариантах. Стоимость первых заказанных правительством США истребителей F-35 составила около 45 млн долларов за единицу.

Экспортные поставки в страны, которые не принимали непосредственного участия в программе разработки истребителей F-35, планируется начать в 2014 году.

*источник: газета «Красная звезда»
04.03.08*

МОДУЛЬ ДЛЯ КОНВЕРТОПЛАНА

Британская компания BAE Systems по заказу командования сил специальных операций США разработала дистанционно управляемый боевой модуль для конвертоплана CV-22 Osprey.

Вращающийся на 360 градусов модуль с мини-пушкой GAU-2B монтируется под фюзеляжем и обеспечивает ведение огня во всех режимах полета. В основу новой разработки положена универсальная боевая система воздушного базирования Remote Guardian System.

В состав системы входят стабилизированные датчики и пушка, дисплей и пульт оператора, а также цифровые блоки управления.

В настоящее время силы специальных операций США проводят наземные испытания смонтированно-

го на самолете CV-22 Osprey боевого модуля. После их завершения планируется приступить к летным испытаниям.

Транспортно-десантный самолет V-22 Osprey относится к категории конвертопланов, то есть летательных аппаратов, способных осуществлять вертикальные взлет и посадку (как это делают вертолеты) и длительный высокоскоростной горизонтальный полет, характерный для обычных самолетов.

Конвертоплан V-22 Osprey способен перевозить до 24 десантников или груз массой 2700 килограммов на расстояние 770 километров.

*источник: газета «Красная звезда»
04.03.08*

ПРОИЗВОДСТВО PHENOM 100 МОЖЕТ НАЧАТЬСЯ УЖЕ В СЛЕДУЮЩЕМ МЕСЯЦЕ

Бразильская компания Embraer планирует начать серийное производство своего сверхлегкого реактивного самолета Phenom 100 уже в следующем месяце на заводе в г. Ботукату (Botucatu), расположенном в 230 км к востоку от Сан-Пауло, Бразилия. На производственных мощностях в Ботукату будут выпущены крылья и фюзеляж для первых 6 бизнес-джетов, которые затем планируется перевезти на завод в г. Гавио Пексото (Gaviao Peixoto), где будет проходить окончательная сборка и летные испытания Phenom 100. Специально для 2-х новых моделей бизнес-джетов Phenom 100 и Phenom 300 Embraer

построит новый ангар площадью в 5 тыс. кв. метров, на котором будут собираться комплектующие детали для фюзеляжей.

Embraer также планирует приступить к программе сертификации Phenom 100. Ожидается, что одобрение американских и бразильских авиационных властей будет получено не позднее августа – сентября этого года, европейский сертификат будет выдан в апреле 2009 г.

*источник: сайт JETS.ru
12.03.08*

БЫСТРЫЙ РОСТ ЧИСЛА ЗАРУБЕЖНЫХ ЗАКАЗОВ НА ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДСТВА "СИНЬЧЖОУ-60"

По информации, поступившей из Сианьской компании самолетостроения с ограниченной ответственностью (СКС), число заказов на самостоятельно разработанные Китаем самолеты "Синьчжоу-60" для периферийных линий уже достигло 118.

Начиная с 2004 г. "Синьчжоу-60" вышли на мировой рынок. К настоящему времени 13 таких авиалайнеров поставлены в Зимбабве, Замбию, Конго, Лаос, Индонезию и Боливию. Кроме того,

подписаны контракты о поставке 47 "Синьчжоу-60" в Кыргызстан и Индию.

"Синьчжоу-60" – пассажирский региональный самолет нового поколения, самостоятельно разработанный СКС, рассчитан на 52–60 пассажиров; дальность полета – 1600 км.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
12.03.08*

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ НАЛАДИТ СБОРКУ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ EUROFIGHTER ТУРНООН

Британская компания BAE Systems и саудовская Alsalam Aircraft в ближайшие два месяца могут завершить работу над планом создания совместного сборочного производства истребителей Eurofighter Турноон, сообщает Flight Global. В то же время руководство компании Alsalam Aircraft высказывает опасения в связи с неоправданным затягиванием данного вопроса.

Первый самолет саудовской сборки должен быть готов в 2011 году. Такое условие предусмотрено контрактом, который был подписан в минувшем году между Великобританией и Саудовской Аравией. Всего Эр-Риаду будет поставлено 72 истребителя на общую сумму 8,7 миллиарда долларов. При этом 48 машин будут собраны на территории Саудовской Аравии. Главным подрядчиком по контракту является компания BAE Systems. В качестве субподрядчика

выбрана Alsalam Aircraft. Как отмечает исполнительный директор саудовской компании Мохаммед Фаллата (Mohammed Fallatah), на создание сборочной линии у партнеров остается два года, в течение которых, в случае необходимости, может быть построен даже специальный завод. В настоящее время согласовываются детали совместного проекта, однако контракт пока не подписан.

Представители BAE Systems подчеркивают приверженность компании взятым на себя обязательствам, в том числе касающимся открытия производства на территории Саудовской Аравии. Поставку первых из 24 истребителей британской сборки планируется начать с середины 2009 года.

*источник: LENTA.RU
04.03.08*

ИЗВЕСТНЫЕ МИРОВЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ЧАСТНЫХ САМОЛЕТОВ НАЧАЛИ ОБРАЩАТЬ БОЛЬШОЕ ВНИМАНИЕ НА ОСВОЕНИЕ РЫНКА ЮГО-ЗАПАДНОГО КИТАЯ

В Чэнду – административном центре провинции Сычуань (Юго-Западный Китай) – появились представительства по сбыту частных самолетов известных мировых марок, включая компанию Hawker Beechcraft, в соответствии с растущим здесь спросом. После того, как в конце прошлого года в Юго-Западном Китае появился первый владелец частного самолета, известные производители частных самолетов – компании Hawker Beechcraft, Cessna и McDonnell Douglas – начали проявлять к данному рынку огромный интерес. За последние 10 с лишним лет во внутренних районах Китая было продано более 30 част-

ных самолетов, причем эти продажи были произведены в основном в приморских городах Северного и Южного Китая. Летный институт гражданской авиации Китая в г. Гуанхань (пров. Сычуань) стал одним из первых китайских институтов, где открыты курсы обучения управлению самолетом для частных лиц. С 1998 года более 120 человек получили лицензии на управление самолетом, 10 процентов из них – частные предприниматели.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
13.03.08*

У "ТОЙОТЫ" ВЫРАСТУТ КРЫЛЬЯ

Японский автомобильный концерн "Тойота" решил расширить сферу своей деятельности и поучаствовать в производстве национального реактивного самолета. На возрождение японского авиапрома и пары сотен миллионов долларов не жалко.

Своей авиационной отрасли у Страны восходящего солнца как таковой вообще нет. После Второй мировой войны выпуск самолетов в Японии запретили, а все предприятия авиапрома перепрофилировали на производство автомобилей. И, надо сказать, результат оказался впечатляющим. Тот же концерн "Тойота" не так давно выбился в лидеры американского рынка, да и в других странах японцы стабильно в первой тройке лидеров.

С такими успехами в бизнесе давно пора возродить авиацию, решили в японском правительстве. Еще в 2003 году была принята Национальная программа развития авиации, правда, первый блин оказался комом: пропеллерный самолет YS11 так и не нашел широкого применения. Зато теперь японцы настроены очень серьезно. В производстве нового самолета "Тойота" будет помогать концерну "Мицубиси". У него сфера деятельности более широкая, правда, кое-какие наработки, как выяснилось, есть и у "Тойоты". Сохранились документы, подтверждающие, что в 1930-х годах концерн проводил исследования, нацеленные на производство своего самолета.

Предварительное название их детища — MRJ (Mitsubishi Regional Jet). Он уже в 2012 году должен подняться в воздух. В конце марта этого года предполагается окончательно определиться с участниками проекта, а в апреле — разработать план финансового участия. Общий его бюджет составит около 1 миллиарда долларов. 60 % этой суммы придется на "Мицубиси дзюкоге", а остальную часть суммы выделит ряд японских компаний и банков.

"Мицубиси" приступила к разработке самолета, получив предварительные заказы на 100 машин, причем помимо японских авиакомпаний JAL и ANA к новому самолету стали проявлять внимание и зарубежные авиаперевозчики. Сейчас разрабатываются две модификации самолета — на 70 и 90 пассажирских мест. Около трети его корпуса будет состоять из углеродных композитных материалов, что придаст ему легкость и прочность, а также снизит потребление топлива. Минувшей осенью в качестве производителя мотора для самолета была выбрана американская компания Pratt & Whitney (P & W), а в феврале окончательно утвердили список из пяти компаний — производителей его отдельных элементов.

Так что, Boeing и Airbus, трепещите!

*источник: газета «Финансовые известия»
06.03.06*

В КИТАЕ БУДЕТ СОЗДАНА НОВАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ

Новая авиастроительная корпорация, основной сферой деятельности которой будет проектирование, постройка и дальнейшие продажа и обслуживание пассажирских самолетов отечественной разработки, создается в Китае. Об этом в ходе проходящей в Пекине ежегодной сессии Всекитайского собрания народных представителей сообщил в интервью агентству "Синьхуа" начальник шанхайского управления авиакосмической промышленности Цзинь Синмин.

По его словам, в конце февраля нынешнего года Госсоветом КНР в принципиальном плане одобрен проект создания данной компании, которая будет базироваться в Шанхае. Она займется разработкой китайского пассажирского лайнера пассажироместимостью более 150 человек и грузоподъемностью свыше 100 т. Предполагается, что указанная задача будет реализована в течение ближайших 10–20 лет.

Попытка создания первого в стране отечественного пассажирского самолета была предпринята в

Китае еще в начале 70-х годов. Однако прошедший через десять лет напряженной работы испытания лайнер "Юньши" в серийное производство так и не поступил. Вслед за этим китайская гражданская авиация переключилась на преимущественное оснащение своего парка продукцией европейских и американских производителей.

В декабре минувшего года в Шанхае был представлен первый разработанный в Китае региональный реактивный пассажирский самолет ARJ21, разработанный корпорацией АВИК 1. Пассажироместимость этого лайнера составляет от 70 до 90 человек, стоимость — около 250 млн юаней (35 млн долл.).

По оценке экспертов, в ближайшие 10 лет растущему рынку гражданских перевозок Китая потребуются около 1,8 тыс. самолетов пассажироместимостью более 150 мест.

*источник: АРМС-ТАСС
06.03.08*

КИТАЙ ЗАТРАТИТ НА СОЗДАНИЕ БОЛЬШОГО АВИАЛАЙНЕРА ДО \$ 7 МЛРД

Создание первого китайского большого пассажирского самолета потребует инвестиций в размере от 30 до 50 млрд юаней (от \$ 4,2 до \$ 7 млрд), на его проектирование потребуется около 10 лет, сообщил журналистам начальник научно-технического управления China Aviation Industry Corporation I Фэн Пэйдэ. По его словам, "создание большого самолета потребует не только значительных финансовых затрат, но и концентрации научно-технических возможностей". В этом процессе примут участие Сиань-

ская, Чэндуская и другие авиастроительные компании Китая, "возможно также международное сотрудничество", отметил представитель авиастроительной корпорации.

Эксперт отметил, что исследовательские работы по созданию самолета практически уже начались, на них выделено более 100 млн юаней (\$ 14 млн).

*источник: газета «Гудок»
07.03.08*

АМЕРИКАНЦЫ ИЗМЕНЯТ КОНЦЕПЦИЮ ПРИМЕНЕНИЯ ВОЕННОЙ АВИАЦИИ

Управление перспективных разработок Министерства обороны США (DARPA) намерено создать два принципиально новых автономных летательных аппарата, сообщает Flight Global. Первый из аппаратов, получивший обозначение Rapid Eye, сможет приступить к ведению воздушной разведки в любой точке мира в считанные минуты. Второй — Vulture — будет выполнять беспосадочные полеты продолжительностью до пяти лет.

В основу проекта Rapid Eye положена идея использования межконтинентальной баллистической ракеты для доставки беспилотного летательного аппарата (БПЛА) в любую точку на планете в течение одного часа. Аппарат будет иметь складывающиеся или надувные крылья, что позволит уместить его в носовой части ракеты. После отстыковки в заданной точке БПЛА приступит к автономному выполнению разведывательных задач на больших высотах, которые сможет выполнять в течение не менее семи часов без дозаправки. Одной из основных технических трудностей, которые стоят перед разработчиками, является пуск двигателя аппарата в разреженных слоях атмосферы.

В рамках второго проекта будет создан аппарат, который в случае необходимости будет направляться в кризисный район вслед за Rapid Eye. Предполагается, что БПЛА Vulture не будет совершать посадку в течение всего срока эксплуатации, то есть около пяти лет. По сути, он станет чем-то средним между самолетом и низкоорбитальным спутником. БПЛА Vulture будет иметь массу около 450 килограммов и размах крыльев от 100 до 150 метров. Наиболее вероятно, что двигатели и бортовые системы Vulture будут работать на солнечной энергии. В качестве альтернативных вариантов рассматривается установка атомного реактора и системы дозаправки в воздухе.

По словам руководителя проекта Vulture Дэниела Ньюмана (Daniel Newman), разработчики намерены радикально изменить сложившиеся представления о военной авиации. В настоящее время наибольшую продолжительность полета имеет стратегический разведывательный БПЛА Global Hawk производства компании Northrop Grumman. Аппарат способен совершать автономный полет в течение 40

часов. Перспективный БПЛА Global Observer компании Aerovironment будет иметь продолжительность полета около недели. Космическое агентство НАСА работает над созданием высотного беспилотного аппарата, который сможет находиться в воздухе без дозаправки в течение нескольких месяцев. Как пишет Flight Global, управление перспективных разработок Министерства обороны США решило пойти гораздо дальше.

Сдвиг парадигмы, по словам Дэниела Ньюмана, означает отказ от традиционной методики эксплуатации авиационной техники, которая включает в себя выполнение полетов, ремонт, обслуживание и так далее. Для решения поставленной задачи разработчикам потребуется создать сверхнадежное оборудование, автономные системы энергообеспечения, оптимизировать конструкцию планера в целях снижения разрушительного воздействия внешней среды.

В отличие от спутников, орбита которых проходит на высоте около 400 километров, БПЛА Vulture будет выполнять полет на высоте 18–27 километров. Это позволит повысить степень детализации визуальных данных и улучшить качество связи.

В основу архитектуры нового аппарата может быть заложена одна из трех концепций. Первая предусматривает создание сверхнадежного БПЛА, эквивалентного спутнику. Вторая концепция основана на применении модульного принципа, причем отдельные части аппарата смогут самостоятельно возвращаться на Землю для ремонта. И, наконец, ремонт БПЛА может выполняться непосредственно в воздушном пространстве.

В ближайшее время управление перспективных разработок Министерства обороны США планирует подписать контракты на выполнение первого этапа разработки БПЛА Vulture продолжительностью 12 месяцев. До середины 2012 года в рамках второго этапа планируется создать малоразмерный опытный образец и провести его испытания. Прототип сможет совершать полет продолжительностью 3 месяца.

*источник: LENTA.RU
05.03.08*

CFM INTERNATIONAL И "УЗБЕКИСТОН ХАВО ЙУЛЛАРИ" ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР НА ПОСТАВКУ ДВИГАТЕЛЕЙ CFM56

Компания CFM International и национальная авиакомпания Узбекистана "Узбекистон хаво йуллари" в конце февраля 2008 г. подписали договор на поставку двигателей CFM56-5B для шести самолетов Airbus A320, говорится в сообщении компании CFM International. Стоимость договора оценивается в \$ 80 млн.

Как сообщалось ранее, "Узбекистон хаво йуллари" в июне 2007 г. подписала с Airbus твердый контракт на приобретение 6 среднемагистральных лайнеров A320-200. Первые четыре самолета будут поставлены в 2011 г., а оставшиеся два — в начале 2012 года.

Парк самолетов авиакомпании "Узбекистон хаво йуллари" насчитывает 10 Boeing 757-200 и Boeing 767-

300ER, три Airbus A310-300, три региональных RJ-85 и 27 самолетов советского и узбекского производства Ту-154, Ил-114-100 и Ил-76ТД.

"Узбекистон хаво йуллари" является монополистом на рынке пассажирских и грузовых авиаперевозок в Узбекистане.

Правительству Узбекистана принадлежат 100 % акций "Узбекистон хаво йуллари". Ожидается, что в 2008 г. авиакомпания будет приватизирована.

CFM International является совместным предприятием компаний Snecma (SAFRAN Group) и General Electric Company.

*источник: AVIAPORT.RU
07.03.08*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Русский EADS не вышел	49
Авиастроители совершат промежуточную посадку	50
"Пермские моторы" сменили хозяина	51
Индия дождалась "МиГов"	52
Ан-38 запросил посадку в Омске	53
"Ростехнологии" сдали "золотую акцию"	54
Авиакомпания "Атлант-Союз" презентует новейший грузовой Ил-96-400Т ведущим мировым грузоперевозчикам	55
У порога пятого поколения	56
Сергей Чемезов не поделил акции с государством	58
ОАК избавится от обузы	59
"Климов" сосредоточит двигателестроение в Шушарах	60
Американцам придется сражаться с российскими и китайскими самолетами	61
Европейский дебют	62
ВЭБ удлинит крылья	63
Ростовский навигатор настроят на GPS	64
Звездная болезнь	65
Где взять деньги на НИОКР	66
Иран ищет спасения в российских самолетах	67
Истребители меняют на авиалайнеры	68
\$ 80 млрд на самолеты	68
"Мотор Сич" сохранит позиции на российском рынке	69
"Каскол" поделился двигателями	70
Владимир Артяков вступился за Ан-140	70
Полюса доступности	71
"ВСМПО-Ависма" добыла сырье	72
Подвиг Архипа Люльки	73
Авиастроители помогут почтовикам	74
К противолодочным самолетам появились противопоказания	75
SuperJet взял отсрочку	76
Асимметричный АТвет	77

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за март 2008 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

РУССКИЙ EADS НЕ ВЫШЕЛ

ОАК перенимает корпоративную структуру Boeing.

Создаваемая в России Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), изначально выбравшая в качестве примера для подражания европейский консорциум EADS, сейчас постепенно перенимает принципы корпоративного строительства американской корпорации Boeing. Теперь вместо отдельных хозяйствующих субъектов ОАК будет представлять собой единую компанию. В итоге один из основных дивизионов — гражданская авиация — лишился всех ключевых полномочий. По данным РБК daily, в отсутствие других желающих его возглавит Сергей Гальперин.

Изначально предполагалось, что бизнес ОАК будет структурирован по примеру EADS, в которую входят самостоятельные бизнес-единицы — авиастроительная компания Airbus, вертолетостроительная Eurocopter, Dassault — компания, специализирующаяся на военной технике, и производитель ракет MBDA. Все компании самостоятельно заключают договоры и поставляют технику. В этой схеме EADS представляет собой финансовую надстройку, роль которой заключается во владении акциями компаний, делегировании представителей в исполнительные органы и получении дивидендов. То же самое планировалось сделать и в России. ОАК должна была быть поделена на четыре самостоятельных дивизиона — управляющих компаний по гражданской, транспортной и военной технике и производству комплектующих.

Первым создали дивизион транспортной авиации, который состоит из работающих в тесной кооперации предприятий во главе с МАК "Ильюшин". Его возглавил Виктор Ливанов. Далее должен был создаваться гражданский дивизион, или ООО "УК "ОАК-ГС". Вместе с этим произошло и изменение стратегии развития самого ОАК. И вновь создаваемые дивизионы уже потеряют часть своих финансовых и маркетинговых функций, которые передаются головной компании. В частности, все контракты решено заключать от имени ОАК.

Наибольшие потери понес дивизион гражданских самолетов, который был лишен всех проектов и рычагов управления, превратившись в дирекцию программ гражданской авиации. В частности, перспективный проект SuperJet откололся в самостоятельный проект. MC-21 также обрел нового руководителя — вице-президента корпорации по перспективным проектам Валерия Безверхнего. Контракт по поставке и лицензионной сборке в Иране самолетов Ту-204 также был выделен в отдельное подразделе-

ние. Ил-114 и Ил-96-400 ушли к транспортному подразделению. Реализация остальных ныне существующих пассажирских проектов — Ил-96, Ту-204 и Ан-148 — была закреплена за дирекцией гражданских программ. Неучтенным остался лишь проект Ту-334. Послепродажное обслуживание выпущенных самолетов было отдано напрямую первому вице-президенту ОАК Михаилу Погосяну.

У ООО "УК "ОАК-ГС" остались только взаимодействие с конструкторскими бюро и серийное производство самолетов без финансового влияния. Утвержденный советом директоров ОАК в начале 2008 года на должность гендиректора данного подразделения нынешний глава компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК) Александр Рубцов отказался возглавить такую усеченную структуру. "У нас состоялся важный разговор с Алексеем Иннокентьевичем (Федоровым. — РБК daily), — говорит РБК daily Александр Рубцов. — Мы пришли к общему мнению, что надо сконцентрировать усилия на работе ИФК". По его словам, сейчас на лизинговой компании лежат обязательства по поставке 90 самолетов стоимостью 4 млрд долл. "Заниматься строительством новой бизнес-единицы и производить самолеты чрезвычайно сложно", — резюмирует г-н Рубцов.

По данным РБК daily, в ближайшее время место гендиректора "УК "ОАК-ГС" займет нынешний руководитель департамента программ гражданской авиации ОАК Сергей Гальперин. В 2003 году он работал в Финансовой лизинговой компании на должности начальника авиационного управления по проекту Ту-214, позже, в 2006 году, он перешел в созданное тогда НП "ОАК". Официальный представитель ОАК Максим Сысоев не стал комментировать эту информацию, связаться с самим Гальпериным РБК daily не удалось.

"Как не занимался ОАК основной своей задачей — серийным производством самолетов, так и не занимается, — говорит совладелец ИФК Александр Лебедев. — Зато они занимаются всем чем угодно: финансами, лизингом, акциями EADS". По его словам, если сейчас забрать команду Александра Рубцова и его самого, то лизинговый бизнес ИФК, который создавался девять лет, будет разрушен. Сейчас в ОАК идут процессы, непонятные рынку, говорит зам. директора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. "Можно понять Рубцова, который отказался идти в пустую структуру и не взял ее управление на себя", — говорит РБК daily эксперт.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
24.03.08

АВИАСТРОИТЕЛИ СОВЕРШАТ ПРОМЕЖУТОЧНУЮ ПОСАДКУ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена изменить первоначальный план создания Национального центра авиастроения в подмосковном Жуковском, утвержденный указом Владимира Путина.

Как стало известно "Ъ", ОАК рассматривает возможность реализации промежуточного варианта, предполагающего строительство инженерного центра в Москве в районе Ходынского поля площадью 150 тыс. кв. м. Туда переедут все конструкторские бюро, а занимаемые ими земельные участки и здания будут проданы.

Макет Национального центра авиастроения был продемонстрирован президенту Владимиру Путину и первому вице-премьеру Дмитрию Медведеву 20 февраля во время их посещения Жуковского. Тогда же господин Путин подписал указ № 217 о создании центра, в состав которого также войдет создаваемый ФГУП "Рособоронэкспорт" транспортно-выставочный комплекс "Россия".

Помимо строительства самого наццентра, куда планируется перевести авиастроительные КБ, на базе существующих филиалов МАИ и МФТИ будет организовано два авиационных университета. Намечено большое жилищное строительство, в основном, коттеджного типа, будет создана новая транспортная инфраструктура (прокладка скоростной шоссейной дороги и организация движения скоростного железнодорожного транспорта из Москвы). Полностью градостроительная концепция центра должна быть разработана к концу 2008 года.

Однако вчера в ОАК не исключили, что в ближайшие два месяца первоначальный проект претерпит изменения.

По словам источников "Ъ" в ОАК, на первом этапе предлагается реализовать промежуточный вариант: построить на территории производственной площадки корпорации "МиГ" в районе Ходынского поля новое здание, в котором разместится инженерный центр ОАК и штаб-квартира корпорации. В инженерный центр должны будут переехать все самолетостроительные конструкторские бюро, расположенные в Москве.

В районе Ходынки для инженерного центра планируется построить здание общей площадью 150 тыс. кв. м, где будут работать порядка 10 тыс. человек конструкторов и административного персонала. В это же здание будут перевезены не требующие больших производственных площадей экспериментальные стенды КБ, необходимые для ежедневной работы. Основная же часть экспериментальной базы предприятий будет передислоцирована в Жуковский.

Член правления ОАК Василий Прутковский уточнил, что проект создания наццентра в Жуковском "совсем не означает перевод туда сотрудников московских КБ".

"Мы говорим о строительстве там нового центра в дополнение к существующим КБ", — заметил он. По словам гендиректора МАК "Ильюшин" члена правления ОАК Виктора Ливанова, окончательное решение по реализации промежуточного варианта планируется принять в мае.

"Проект предстоит еще доработать и согласовать с московским правительством. Но, по моему мнению, это самый реальный на сегодня план", — говорит господин Ливанов. Василий Прутковский утверждает, что "промежуточный вариант еще недостаточно глубоко проработан". "Предложение создать инженерный центр в Москве для интеграции кадров конструкторских КБ высказывается рядом предприятий. Но это не значит, что будет меняться концепция создания центра в Жуковском", — утверждает он.

Финансировать создание подмосковного центра авиастроения будет Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк, ВЭБ). Проект создания "научно-производственного авиастроительного кластера" в Жуковском фигурирует в портфеле проектов, включенных в стратегию банка на период 2008–2012 годов.

Стоимость проекта, согласно документу (копия имеется в распоряжении "Ъ"), составит 12,3 млрд руб. (из них 6,2 млрд руб. намерен предоставить ВЭБ). До конца этого года банк выделит ОАК 2,5 млрд руб., которые, по мнению источника "Ъ" в администрации Московской области, пойдут на реализацию промежуточного варианта.

Причиной разработки промежуточного варианта стало нежелание сотрудников московских КБ переезжать в Жуковский. Гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак полагает, что одной из главных проблем при создании наццентра авиастроения в Жуковском станет кадровая проблема.

"Маловероятно, что удастся переселить людей из Москвы в Жуковский, — заявил "Ъ" господин Рыбак. — Выход, видимо, один: постепенно готовить кадры для центра на месте. Важно, чтобы при этом не были растеряны те немногие специалисты, которые еще продолжают работать в российской авиастроении". Эксперт считает, что создание полноценного центра авиастроения, видимо, займет даже больше времени, чем отводимые ОАК десять лет.

Судьбу освобождающихся площадок в ОАК не комментируют. Однако неофициально в корпорации говорят, что они будут проданы под коммерческую застройку. В Москве расположены ОКБ Сухого (улица Поликарпова), инженерный центр корпорации "МиГ" (Ленинградское шоссе), АК Ильюшина, ОКБ Яковлева, принадлежащее корпорации "Иркут" (оба на Ленинградском проспекте), а также ОАО "Туполев" (набережная Академика Туполева).

Площади каждого из них составляют в среднем 20–100 тыс. кв. м, а опытных производств — 100–200 тыс. кв. м. Кроме того, между Беговой улицей и проспектом Авиастроителя Сухого расположена производственная площадка корпорации "МиГ" (около

50 га) и опытный завод ОКБ Сухого (около 25 га). Коммерческий директор Galaxy Group Артем Цогоев оценивает рыночную стоимость производственных площадок корпорации "МиГ" и ОКБ Сухого с учетом имеющихся строений в \$ 7 млн за 1 га. Таким образом, эти площадки, по мнению эксперта, стоят \$ 350 млн и \$ 175 млн соответственно.

"Нужно отметить, что сами строения — цеха по производству самолетов, которые составляют несколько сотен тысяч квадратных метров, — очень крепкие и их быстро и недорого можно переделать под торговые или выставочные площади, вложившись по минимуму из расчета \$ 200 за кв. м", — рассуждает господин Цогоев. Такая реконструкция займет не более

года, зато деньги, полученные от сдачи в аренду, можно оперативно пустить на погашение кредитов, взятых для строительства в Жуковском, считает эксперт. А вложив около \$ 1 тыс. в существующие площади, можно превратить их в офисные. Оценить здания КБ господин Цогоев затруднился за неимением точных данных по метражу и качеству строений. По его мнению, эти площади могут стоить \$ 3 тыс. за кв. м.

*Константин ЛАНТРАТОВ,
Елена КИСЕЛЕВА,
Александра ГРИЦКОВА,
Ольга СИЧКАРЬ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
24.03.08*

"ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ" СМЕНИЛИ ХОЗЯИНА

Компания вошла в "Оборонпром".

Как стало известно РБК daily, 100-процентная дочерняя структура компании "Оборонпром" — ОАО "Сатурн" — приобретает ЗАО "Салес", которое владеет 71,63% акций ОАО "Пермский моторный завод". Таким образом, компания станет совладельцем еще одного предприятия, занимающегося производством авиадвигателей. По словам источников, близких к сделке, ее сумма составила 200 млн долл.

Пермский моторостроительный комплекс объединяет 18 предприятий, которые разрабатывают и выпускают газотурбинные двигатели для гражданской и военной авиации. Крупнейшими из них являются Пермский моторный завод, "Протон-ПМ" и "Авиадвигатель". Большинство предприятий комплекса принадлежат ЗАО "Салес".

АФК "Система" заполучила "Пермские моторы" у Внешторгбанка (ВТБ) осенью 2006 года. До этого собственником актива побывали "Интеррос" и группа "Гута". Согласно официальному сообщению АФК "Система", распространенному в 2006 году, в список активов ЗАО "Салес" вошло 71,6% акций Пермского моторостроительного завода, а также пакеты во вспомогательных предприятиях "Пермских моторов" (по 100% минус одна акция в ЗАО "ПМ-Недвижимость", ЗАО "Рэмос-ПМ", ЗАО "Инструментальный завод-ПМ", ЗАО "Железнодорожник-ПМ", 98,6% акций ОАО "Энергетик-ПМ", 34,65% акций ЗАО "Каскад-ПМ", 494 акции ЗАО "Металлист-ПМ", 99% акций ООО "Недвижимость-ПМ").

Как рассказал РБК daily источник, близкий к сделке, структура АФК "Система" — "РТИ-инвест" передала свою "дочку" (которой принадлежит 100% акций ЗАО "Салес") под контроль компании "Оборонпром". По словам источника, близкого к сделке, акции были переданы ОАО "Сатурн". Напомним, что эта управляющая компания была создана в феврале 2007 года для консолидации двигателестроительных активов, и в первую очередь для приобретения контрольного пакета акций НПО "Сатурн". По первоначальному плану, компания должна была объединить предприятия пермского моторостроительного куста, НПО "Сатурн" и Уфимское моторостроительное производственное объединение. Ее акционера-

ми на тот момент являлись "Оборонпром" — 51% акций и АФК "Система" — 49%. Однако из-за того, что сделка так и не была завершена, АФК "Система" продала партнеру свою долю в УК.

Для приобретения акций "Салес" "Сатурн" взял кредит в ВТБ. По оценкам экспертов, сумма сделки составляет 200 млн долл. Представитель "Оборонпрома" вчера отказался комментировать приобретение акций предприятия пермского моторостроительного куста, но отметил, что компания заинтересована в такой покупке. Директор по корпоративным коммуникациям АФК Геннадий Фролов также отказался комментировать сделку. Как сообщил источник, знакомый с деталями переговоров, сделка близка к завершению: "Реализовав этот актив, "Система" остается при своих в финансовом плане".

Выход АФК "Система" из "Пермских моторов" связан с корректировкой стратегии АФК, для которой авиационное двигателестроение стало непрофильным активом, отвлекающим ресурсы от проектов в потребительских секторах экономики, отметил источник. Ранее, в 2006 году, в АФК заявляли, что авиастроительный бизнес хорошо впишется в структуру дочернего концерна "Системы" — "Радиотехнические и информационные системы".

Между тем с покупкой "Пермских моторов" выстроились очертания двигательного холдинга "Оборонпрома". Он уже является управляющей компанией СНТК им. Кузнецова, госпакет которого (60%) "Оборонпром" планирует получить по указу президента, также недавно была завершена сделка по выкупу у крупнейшего частного акционера Алексея Леушкина 21,6% акций предприятия. "Оборонпром" претендует и на госпакет (38%) в ОАО "Моторостроитель", где идет постепенное снижение влияния бывшего менеджмента, которое создало крупную сеть, по мнению представителей "Оборонпрома", ненужных посредников. Также достигнута лояльность менеджмента в ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения", 50% которого находится в госсобственности.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
11.03.08*

ИНДИЯ ДОЖДАЛАСЬ "МИГОВ"

Слухи о том, что российский контракт могут перехватить американцы, индийские военные назвали "творением прессы".

Поставки Индии палубных истребителей МиГ-29К для модернизируемого Россией авианосца "Адмирал Горшков" начнутся через несколько месяцев. "Мы сейчас находимся на пороге этапа поставки. Передача нам первого серийного образца МиГ-29К состоится в мае текущего года", — заявил сегодня журналистам начальник штаба ВМС Индии адмирал Суриш Мехта.

По словам адмирала, исполнение контракта, в рамках которого Индия должна получить 16 палубных истребителей, включая 12 боевых и четыре учебно-боевых самолета, идет с небольшой задержкой. Первые полеты индийских летчиков на палубных истребителях МиГ-29К начнутся в июне-июле этого года. Мехта добавил, что отработка особенностей взлета и посадки на палубу авианосца будет производиться на оборудовании, аналогичном тому, которое установлено в учебном центре в городе Саки в Крыму.

Адмирал также рассказал, что подготовка индийских летчиков и авиаспециалистов палубных истребителей будет проходить в России в три этапа. "Наши летчики прибудут в Россию для обучения на срок 5 месяцев, а технический состав — 4,5 месяца, и их подготовка будет включать в себя теоретическое, практическое обучение и летную подготовку", — сказал адмирал.

В российской самолетостроительной корпорации "МиГ" "РИА Новости" подтвердили сроки начала поставок боевых машин для ВМС Индии. "Контракт подписан, в настоящее время завершается строительство первой партии истребителей МиГ-29К, и мы рассчитываем начать поставки в мае", — сказал представитель корпорации.

Адмирал Суриш Мехта, прибывший в Москву во главе военной делегации, в пятницу лично ознакомился со строительством истребителей на авиазаводе корпорации "МиГ" в подмосковных Луховицах. Правда, запланированные для индийского военачальника демонстрационные полеты палубных истребителей не состоялись, но индийский гость смог посетить цеха, где идет строительство и сборка истребителей. Делегацию сопровождал генеральный директор корпорации Анатолий Белов.

Визит военной делегации Индии продлится до 19 марта. Адмирал во время встреч в Москве обсудит ряд вопросов, касающихся хода выполнения контракта по модернизации авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", который в вооруженных силах Индии получил имя "Викрамадитья" (Vikramaditya означает "Сильный, как солнце").

В настоящее время Россия передала Индии подробную информацию для принятия решения по дальнейшей модернизации крейсера. В Миноборо-

ны рассчитывают, что это позволит в ходе предстоящих консультаций и переговоров выйти на согласованные решения по завершению ремонта и переоборудования "Адмирала Горшкова" и в конечном итоге передать ВМС Индии "практически новый авианосец".

Авианесущий крейсер "Адмирал флота Советского Союза Горшков" (до 4 октября 1991 года назывался "Баку") был спущен на воду в 1982 году и был способен нести на борту до 16 самолетов Як-38, 19 вертолетов К-27 и 3 вертолета К-25. Изначально индийские военные планировали разместить на авианосце 24 боевых самолета МиГ-29К с вертикальным взлетом. Меморандум о взаимопонимании, касающийся закупки республикой "Адмирала Горшкова", был подписан во время официального визита в Индию председателя Правительства РФ в декабре 1998 года.

Контракт по модернизации крейсера "Адмирал Горшков", ставший крупнейшим экспортным контрактом в сфере военно-технического сотрудничества Индии и России, был заключен в 2004 году. Работы по модернизации крейсера ведутся на "Севмашпредприятии" в Архангельской области.

Индия стремится получить крейсер как можно скорее, поскольку имеющийся на ее вооружении авианосец "Вират" устарел морально и физически. Первоначально планировалось, что крейсер будет передан ВМС Индии в 2008 году.

Однако позднее представители российской стороны заявили, что изначально при заключении контракта были допущены грубые просчеты, как в определении цены, так и в определении срока его исполнения, поэтому выполнить его в срок практически невозможно.

На этом фоне в феврале этого года появились слухи, что США намерены сделать Индии свое предложение: они, якобы, были готовы безвозмездно передать ей авианосец "Китти Хок" 1961-го года при условии, что индийская сторона закупит крупную партию американских новейших палубных истребителей. Опубликовавший эту информацию американский консервативный журнал Weekly Standard утверждал, что озвучить это предложение должен был министр обороны США Роберт Гейтс в ходе визита в Дели.

Сегодня начальник штаба ВМС Индии адмирал Суриш Мехта назвал эти сообщения "газетной уткой".

"Эти слухи — творение прессы. Насколько я знаю, такого предложения нашей стране сделано не было", — сказал Мехта.

*источник: газета «Газета»
14.03.08*

АН-38 ЗАПРОСИЛ ПОСАДКУ В ОМСКЕ

НАПО рассчитывает продать производство самолета "Полету".

Руководство ФГУП "Новосибирское авиационное производственное объединение имени Чкалова" (НАПО) ведет переговоры с омским производственным объединением (ПО) "Полет" о продаже технической документации и оснастки для производства Ан-38. По оценкам экспертов, за право выпускать двухмоторный самолет НАПО может запросить не менее 300 млн руб. Впрочем, по сведениям "Ъ", предложение новосибирцев "Полет" не заинтересует, поскольку Ан-38 — "машина бесперспективная и спроса на нее нет".

Как сообщил министр промышленности, транспорта и связи правительства Омской области Александр Луппов, предложение о переводе производства самолета Ан-38 в Омск поступило от полномочного представителя президента в СФО Анатолия Квашина. "Представители ПО "Полет" уже побывали в Новосибирске. Переговоры идут, но окончательного решения пока здесь еще не принято", — отметил Александр Луппов. По его данным, руководство НАПО форсирует передачу мощностей по выпуску гражданского Ан-38, чтобы сконцентрироваться на выполнении заказов по военным программам производства самолетов Су-34 и "Суперджет-100". "Предприятие сегодня имеет большие объемы по оборонной продукции. Все мощности загружены полностью, и они предлагают Омску войти в кооперацию по самолету Ан-38, так как у региона есть необходимые для этого возможности и специалисты", — пояснил господин Луппов.

Ближнемагистральный Ан-38 серийно производится на НАПО им. Чкалова с 1996 года. Самолет предназначен для перевозки 2,5 т грузов или 26–27 пассажиров на местных авиалиниях. Крейсерская скорость самолета — 340–380 км/ч, дальность полета с максимальной загрузкой — 900 км. Стоимость самолета — \$ 4,5 млн. В течение 11 лет было продано восемь машин, преимущественно иностранным заказчикам. НАПО входит в состав крупнейшего российского авиастроительного холдинга ОАО "Компания "Сухой". Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиастроении — от проектирования до эффективного послепродажного обслуживания. Продукция холдинга — боевые самолеты марки "Су".

ПО "Полет" специализируется на выпуске ракетоносителей "Космос-3М" и самолетов Ан-3. Входит в состав холдинга "ГКНПЦ имени Михаила Хруничева", который производит ракетоносители "Протон" ("Протон-М") и "Рокот", разрабатывает модульный ракетоноситель "Ангара".

Сами новосибирцы говорят не о кооперации или передаче производства, а о продаже технической документации, оснастки и оборудования для производства самолета на мощностях ПО "Полет". "НАПО за счет собственных средств вывело машину в производство. Это определенные затраты. Поэтому речь идет о продаже производства Ан-38", — уточнил заместитель генерального директора НАПО Михаил Остроушенко. При этом он категорически отказался назвать сумму, которую хотело бы получить пред-

приятие за Ан-38, потому что "все пока считается". Заместитель генерального директора по экономическим вопросам НАПО Фарид Шарафеев также предпочел говорить на эту тему в общих чертах. "Просто так подарить машину мы не можем. Идут переговоры", — сказал господин Шарафеев.

По оценке руководителя инновационного научно-исследовательского центра Сибирской автомобильно-дорожной академии Вячеслава Шалаева (бывший генеральный директор ОАО "Омский завод гражданской авиации". — "Ъ"), запуск в производство ближнемагистрального самолета "обойдется минимум в 300 млн руб.". "Нужно разработать документацию, закупить необходимое оборудование, организационные процессы, подготовить персонал, выпустить образцы, провести испытания, получить сертификат. 300 млн руб. в такой работе — самая нижняя планка", — подчеркнул Вячеслав Шалаев.

В ПО "Полет" информацию о возможной передаче производства Ан-38 в Омск официально комментировать отказываются. Как отметил источник в руководстве предприятия, Ан-38 не пользуется большим спросом в России и за ее пределами. "За все годы удалось продать всего несколько штук Ан-38. Мы столько же времени ведем проект по модернизации самолетов Ан-2 в Ан-3, продали несколько десятков машин, и портфель заказов постоянно пополняется. Мы сейчас вошли в космический центр Хруничева, где есть собственная программа развития малой авиации. Ан-38 — машина бесперспективная, мы бы не стали ей заниматься, даже если бы ее подарили, но за нее хлопочет руководство СФО. Поэтому с ответом никто не торопится, нужно выдержать вежливую паузу", — отметил собеседник "Ъ".

С представителем ПО "Полет" согласен пресс-секретарь авиакомпании "ЮТэйр" Юрий Мушихин. "Машина непонятная. Ан-38 — неудачная модель, которая попала в промежуток между малой авиацией и среднемагистральной. Сейчас нет авиакомпаний, которые бы заинтересовались этим самолетом", — уверен Юрий Мушихин.

Анатолий ШЕСТАКОВ

*источник: газета «Коммерсантъ — Новосибирск»
04.03.08*

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

Учредитель и издатель —
ОАО "Пермский моторный завод"
г. Пермь, Комсомольский пр-т, 93
тел.: +7 (342) 245-05-24, факс: (342) 245-13-20

Главный редактор Комаровский В. И.
Телефон: +7 (342) 240-94-62, п/я 717 в канцелярии ПМЗ
E-mail: wladko@jetmotors.perm.ru
Web-сайт: <http://pmz.ru/gazeta>

"РОСТЕХНОЛОГИИ" СДАЛИ "ЗОЛОТУЮ АКЦИЮ"

Государство будет иметь право вето в корпорации.

Главе "Ростехнологий" Сергею Чемезову пришлось пойти на уступки оборонному лобби в обмен на одобрение своего плана создания госкорпорации. Как стало известно "Ъ", в пятницу первый вице-премьер Сергей Иванов провел совещание, на котором был скорректирован план формирования имущественного взноса РФ в капитал "Ростехнологий". Создавать оборонные холдинги будут сами "Ростехнологии", но у государства в каждом из них будет "золотая акция". Это даст ему право вето по всем стратегически важным вопросам на решения "Ростехнологий" как акционера холдинговых структур.

О том, что Сергей Иванов провел совещание по вопросу создания "Ростехнологий", на котором присутствовали Сергей Чемезов и его первый заместитель Алексей Алешин, "Ъ" сообщили в аппарате первого вице-преьера. По словам одного из участников совещания, результатом двухчасового обсуждения принципов формирования имущественного взноса РФ в капитал "Ростехнологий" стала корректировка плана Сергея Чемезова, одобренная в середине марта премьер-министром Виктором Зубковым (см. "Ъ" от 14 марта).

"В целом был одобрен подход Чемезова, предполагающий прямую передачу госкорпорации принадлежащих государству акций предприятий, - рассказал "Ъ" другой участник совещания. - Однако ему придется пойти на ряд уступок". "Ростехнологии", по его словам, как и хотел Сергей Чемезов, получат в собственность госпакеты акций оборонных предприятий, из числа которых затем сформируют около 20 холдингов. Но при этом государство получит "золотую акцию" в каждом из холдингов. В "Ростехнологиях" в пятницу комментировать итоги совещания у Сергея Иванова отказались. Алексей Алешин заявил "Ъ", что "не вправе обсуждать совещания у первого вице-преьера".

Как уже сообщал "Ъ", в конце декабря господин Чемезов внес в правительство проект указа президента РФ о формировании имущественного взноса РФ в капитал "Ростехнологий". Документ содержал перечень почти из 250 предприятий, госпакеты акций которых предлагается передать в собственность госкорпорации (впоследствии список был расширен и теперь насчитывает уже более 500 предприятий).

Однако в середине января заместитель главы военно-промышленной комиссии при правительстве Владислав Путилин предложил альтернативный сценарий - сначала сформировать четыре холдинга со 100-процентным госучастием из числа оборонных предприятий, затем передать 75% их акций "Ростехнологиям", а 25% - оставить в собственности государства. Предложенный господином Путилиным подход был одобрен Сергеем Ивановым, который возглавляет военно-промышленную комиссию. Однако на совещании у премьер-министра Виктора Зубкова 12 марта был утвержден вариант Сергея Чемезова.

Впрочем, спустя всего неделю Сергей Иванов сумел взять реванш. В начале прошлой недели в ведомства

поступил итоговый протокол совещания у Виктора Зубкова, куда был включен пункт о необходимости "уточнить состав организаций, передаваемых в корпорацию". Как утверждает источник "Ъ" в аппарате правительства, Минобороны было поручено совместно с ФСБ, Службой внешней разведки, Федеральной службой охраны и рядом других ведомств "определить перечень организаций, решающих особо чувствительные задачи для безопасности страны, которые на данном этапе целесообразно сохранить в государственной собственности". В результате, по данным "Ъ", в ходе совещания у Сергея Иванова было рекомендовано не передавать в "Ростехнологии" предприятия, которые планировалось включить в создаваемый госкорпорацией холдинг "Автоматизированные системы связи и управления различного уровня, системы и средства радиоразведки и опознавания".

Однако главным итогом совещания, по мнению экспертов, является решение о сохранении за государством "золотой акции" в оборонных холдингах, что ограничит властные полномочия "Ростехнологий". По мнению управляющего партнера адвокатского бюро "Карабаев и партнеры" Сергея Карабаева, "золотая акция" - это "довольно действенный и эффективный инструмент участия в управлении компанией". "Это общее название специального права РФ в управлении обществом, которое предусмотрено законом "Об акционерных обществах" и должно быть прописано в уставе компании и законе о "Ростехнологиях", - говорит эксперт. - Это может быть, например, право вето на решения акционеров по стратегически важным вопросам, право проводить ревизии и проверки, не являясь при этом собственником доли этого предприятия, инициатива смены руководства и так далее".

По словам руководителя корпоративной практики компании "Вегас Лекс" Жанны Манкуловой, это довольно редкое право, которое в России применялось в основном в 1990-х годах при массовой приватизации госсобственности, особенно когда это касалось предприятий оборонного комплекса. "Сейчас это большая редкость. Таких объектов, в отношении которых стоит применять "золотую акцию", практически не осталось", - утверждает эксперт, подчеркнув, что "золотая акция" не имеет номинальной стоимости, на нее не начисляются дивиденды и ее нельзя обменять на обыкновенные акции компании. "Это специальное право представителей РФ участвовать в управлении обществом, например в общих собраниях акционеров с правом вето по наиболее важным вопросам", - констатирует госпожа Манкулова. Вместе с тем эксперты недоумевают, зачем государство настаивает на сохранении "золотой акции" в оборонных холдингах. "Гораздо эффективнее оставить предприятия в госсобственности, а затем передать их в доверительное управление тем же "Ростехнологиям", - считает Сергей Карабаев.

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
31.03.08

АВИАКОМПАНИЯ "АТЛАНТ-СОЮЗ" ПРЕЗЕНТУЕТ НОВЕЙШИЙ ГРУЗОВОЙ ИЛ-96-400Т ВЕДУЩИМ МИРОВЫМ ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКАМ

18 марта 2008 года на ВАСО (Воронежское акционерное самолетостроительное общество) состоится презентация нового воздушного судна типа Ил-96-400Т, стартовым заказчиком которого выступила авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз".

Данная презентация проводится в первую очередь для непосредственных партнеров и заказчиков авиакомпании "Атлант-Союз". В Воронеж прибудет председатель совета директоров авиакомпании Cargitalia Stanley Wraight. Так же будут присутствовать директор по собственной сети развития перевозок компании Panalpina World Wolfgang Meier, управляющий директор АСТ (Air Cargo Trader) Roy Douthwaite, вице-президент компании DHL Michael Schacher и директор грузовых авиалиний DHL Werner Koch. Со стороны "Атлант-Союза" будут присутствовать генеральный директор авиакомпании Евгений Филатов, первый заместитель генерального директора по стратегическому управлению и планированию Андрей Кожанов и директор департамента по грузовым перевозкам Алексей Маляревич. Воронежское акционерное самолетостроительное общество будут представлять первый заместитель генерального директора по производству Александр Анохин и руководители сборочных цехов на местах. Специалисты ВАСО проведут представителей делегации и средств массовой информации по основным сборочным цехам производственной линейки, показав процесс производства от отдельных элементов конструкции до полностью готового самолета. Делегатам будет дана возможность увидеть основные этапы создания воздушного судна и оценить возможности новейшего грузовика непосредственно на борту самолета ИЛ-96-400Т.

"Визит лидеров мировой индустрии непосредственно на завод-изготовитель и демонстрация воздушного судна Ил-96-400Т "Атлант-Союза" завершают приготовления к выводу на мировой рынок данного самолета, — сказал генеральный директор "Атлант-Союза" Евгений Филатов. — По итогам визита мы рассчитываем заключить соглашение с одним из лидеров авиагрузового рынка о стратегическом альянсе по продвижению услуг Ил-96-400Т на мировой рынок".

Введение в эксплуатацию Ил-96-400Т позволит авиакомпании выйти на мировой рынок доставки генерального груза, емкость которого многократно превосходит рынок самолетов Ил-76ТД. Согласно стратегическим планам авиакомпании бизнес на самолетах Ил-96-400Т генерирует около 45 млн долларов доходов в 2008 году, а к 2011 году — моменту ввода дополнительных трех воздушных судов данного типа — более четверти миллиарда долларов.

В первый раз широкой общественности самолет ИЛ-96-400Т был представлен в г. Жуковском на Меж-

дународном авиационно-космическом салоне МАКС-2007. В рамках ранее заключенного договора лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." поставит авиакомпании "Атлант-Союз" 5 данных воздушных судов на условиях финансового лизинга. Планируемые направления полетов: Азия — Европа, Китай — Германия, Германия — ОАЭ.

Самолет Ил-96-400Т разработан с учетом пожеланий авиаперевозчиков и соответствует всем современным и перспективным мировым требованиям. Коммерческая грузоподъемность воздушного судна составляет 92 тонны. Самолеты производятся на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО). Современная аэродинамическая конфигурация Ил-96-400Т, экономичные двигатели, высокая коммерческая нагрузка, усовершенствованная конструкция планера, модернизированный бортовой комплекс авионики и высоконадежные функциональные системы самолета позволяют эксплуатировать воздушное судно с максимальной эффективностью, не уступающей лучшим зарубежным аналогам. На самолете устанавливаются четыре турбореактивных двигателя ПС-90А1, обладающие взлетной тягой 17 400 кгс. Поставщиком двигателей является "Пермский моторный завод". Авиакомпания "Атлант-Союз" станет первым эксплуатантом самолетов данного типа. "Атлант-Союз" обладает пятнадцатилетним успешным опытом работы на авиагрузовом рынке и закрепила за собой репутацию надежного поставщика авиагрузовых услуг.

Среди партнеров компании в области грузовых перевозок такие лидеры отрасли, как Panalpina, DHL, SkyLink Aviation Inc, Coyne Airways, Diplomat Freight Services, Lufthansa Cargo, Chapman Freeborn, Maximus, Air Charter Service, AirPartner, Kales, Dynamis Aviation, Evergreen, EP-Team.

8 июня 2008 года авиакомпания "Атлант-Союз" празднует свое 15-летие. С 1999 года является официальным перевозчиком правительства Москвы. Грузовой парк воздушных судов авиакомпании состоит из Ил-76ТД. Парк пассажирских самолетов состоит из Ту-154М, Ил-86, Boeing 737-300 и Embraer-120. Базовым аэропортом авиакомпании является аэропорт "Внуково", расположенный в 11 км от Москвы.

Авиакомпания является победителем национальной авиационной премии "Крылья России — 2005" в номинации "Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях (объем перевозок на МВЛ до 1 млрд пассажиро-километров)" и лауреатом в номинации "Авиакомпания года — грузовой перевозчик на внутренних и международных воздушных линиях". В 2006 году "Атлант-Союз" стал лауреатом в номинации "Авиакомпания года — пассажирский перевозчик на международных воздушных линиях (объем перевозок более 1 млрд пассажиро-километров)".

*источник: компания «АК "Атлант-Союз"»
18.03.08*

У ПОРОГА ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Компания "Сухой" приступила к летным испытаниям многофункционального истребителя Су-35. Первый полет состоялся на аэродроме Летно-исследовательского института им. М. М. Громова в подмосковном Жуковском. Его провел заслуженный летчик-испытатель Российской Федерации Сергей Богдан.

Время полета составило 55 минут, высота полета — до 5000 метров. Запланированное задание выполнено полностью. Замечаний по работе двигателей, систем и оборудования не было. Немногим позднее истребитель в числе других приоритетных проектов был продемонстрирован Президенту России Владимиру Путину и первому заместителю председателя Правительства РФ Дмитрию Медведеву.

ОБМАНЧИВАЯ ВНЕШНОСТЬ

Название Су-35 уже давно известно в мире авиации. Под таким обозначением на международных авиасалонах с 1992 г. неоднократно демонстрировалась версия экспортной модификации истребителя Су-27, созданного в свое время по заказу российских ВВС. На рубеже нового тысячелетия истребители Су-35 участвовали в тендерах для ВВС Кореи и Бразилии. Работы по модернизации Су-27 продолжались. К середине первого десятилетия нового века сформировалась концепция глубокой модификации "двадцать седьмого". За предложенным проектом сохранили название Су-35.

Дебют первого опытного образца Су-35 состоялся на Международном авиационно-космическом салоне в 2007 году. Собранный летом того года в Комсомольском-на-Амуре авиационном производственном объединении (КнААПО), он вызвал огромный интерес у специалистов и посетителей салона. Су-35 — самолет поколения "4++", в котором использованы технологии пятого поколения.

Внешне Су-35 похож на Су-27, а в отличие от Су-30МКИ на нем нет и не будет переднего горизонтального оперения. Принципиальные различия выявляются при более внимательном изучении авиационного комплекса.

За счет усовершенствования планера конструкторы фирмы "Сухой" добились существенного увеличения ресурса самолета — до 6000 ч, или 30 лет эксплуатации (ресурс до первого контрольно-восстановительного ремонта и межремонтный повышен до 1500 ч, или 10 лет эксплуатации).

Не забыли отечественные конструкторы и о снижении радиолокационной заметности истребителя. Они применили технологии, снижающие возможность обнаружения машины противником в сантиметровом диапазоне радиоволн в секторе углов $\pm 60^\circ$.

Специалисты обращают внимание и на другие конструктивные особенности многофункционального истребителя. Они отмечают отсутствие традиционного

для самолетов Су-27 верхнего тормозного щитка — его функции перешли к дифференциально отклоняемым рулям направления. В связи с увеличением взлетной и посадочной массы на самолете усилено торможение передней опора сделана двухколесной.

Реализовано электродистанционное управление по трем каналам без механической проводки. МНПК "Авионика" разработала новую комплексную систему. Она выполняет функции дистанционного управления, автоматического управления, ограничительных сигналов, воздушных сигналов, управления торможением колес шасси и повышает пилотажные и маневренные возможности истребителя.

"СЕРДЦЕ" САМОЛЕТА

Другим важным дополнением к маневренности и отличием Су-35 от самолетов семейства Су-27 стало применение в его силовой установке новых двигателей с повышенной тягой. Они разработаны на НПО "Сатурн" по заказу ОАО "ОКБ Сухого" и известны под названием "117С".

Первые два серийных двигателя 117С для проведения летных испытаний в составе первого опытного истребителя поставлены на КнААПО в начале 2007 года. ЦИАМ дал положительное заключение о достаточности объема проведенных расчетных работ, специальных и ресурсных испытаний для оформления решения о допуске двигателя 117С к летно-конструкторским испытаниям.

Конструктивно двигатели стали глубокой модернизацией и развитием серийного АЛ-31Ф с использованием технологий пятого поколения. На них применяется новый вентилятор, новые турбины высокого и низкого давления, новая цифровая система управления. Предусмотрено использование сопла с управляемым вектором тяги, что расширило диапазон маневренных возможностей истребителя.

В результате проведенной модернизации тяга двигателя на особом режиме повышена на 16 процентов — до 14 500 кгс, что на две тонны превышает показатели базового двигателя. На максимальном бесфорсажном режиме тяга достигает 8800 кгс. По сравнению с АЛ-31Ф ресурсные показатели возросли в 2–2,7 раза. Межремонтный ресурс увеличивается с 500 до 1000 ч (ресурс до первого капитального ремонта — 1500 ч), а назначенный — с 1500 до 4000 ч.

Серийный выпуск двигателей 117С будет осуществляться в кооперации Уфимским моторостроительным производственным объединением (УМПО) и НПО "Сатурн". Все работы по созданию и организации серийного производства силовой установки эти фирмы ведут на паритетной основе. В настоящее время началось изготовление восьми двигателей окончательной компоновки, которые будут использованы в доводке изделия.

ИНФОРМАЦИЯ ДЛЯ БОЯ

Не менее ценной для многофункционального истребителя стала разработка индикаторов и ряда

других систем БРЭО самолета Раменским КБ приборостроения и другими предприятиями НПК "Технокомплекс".

Главная отличительная особенность Су-35 — применение принципиально нового комплекса бортового оборудования. В его основе лежит информационно-управляющая система (ИУС). Она предназначена для функциональной, логической, информационной и программной увязки систем бортового оборудования в единую интегрированную систему. По большому счету, бортовой комплекс обеспечивает взаимодействие между экипажем и оборудованием. В состав ИУС входят два центральных цифровых вычислителя, средства коммутации и преобразования информации и система индикации, реализующая концепцию "стеклянной кабины". Основу информационно-управляющего поля кабины Су-35 составляют два цветных многофункциональных жидкокристаллических индикатора типа МФИ, многофункциональный пульт со встроенным дисплейным процессором, широкоугольный коллиматорный индикатор на фоне лобового стекла и пульт управления и индикации.

Многофункциональные индикаторы МФИ со встроенным дисплейным процессором имеют размер 9 x 12 дюймов (диагональ — 15 дюймов) и разрешение 1400 x 1050 пикселей. Они предназначены для приема, обработки и отображения в мультиоконном режиме графической, цифро-буквенной и символьной информации, отображения телевизионной информации от бортовых телевизионных датчиков с наложением на нее цифро-буквенной и символьной синтезированной информации, а также формирования и выдачи видеосигнала в цифровом виде в систему видеорегистрации.

Как убедительно доказал опыт, в ближнем воздушном бою немаловажное значение имеет осматриваемость. Отечественные конструкторы в этом плане облегчили работу военным. Коллиматорный авиационный индикатор со встроенным процессором обеспечивает летчика на фоне закабинного пространства коллиматорным изображением информации, формируемой в соответствии с управляющими сигналами. Он имеет поле зрения 20 x 30°.

В новой кабине Су-35 управление бортовым оборудованием, системами и вооружением обеспечивается кнопками и переключателями на ручке управления самолетом и рычагах управления двигателями, а также кнопочным обрамлением многофункциональных индикаторов. Таким образом, на самолете реализуется концепция HOTAS, позволяющая пилоту контролировать практически все системы истребителя, не отрывая рук от органов управления.

"ВСЕВИДЯЩИЙ" РАДАР

Поистине знаковым в модернизированном самолете стало оснащение его новой радиолокационной системой управления (РЛСУ) с фазированной антенной решеткой "Ирбис-Э". Она разработана ОАО "Научно-исследовательский институт приборостроения им. В. В. Тихомирова" (НИИП) и конструктивно представляет собой многофункциональную РЛС сантиметрового диапазона с пассивной ФАР, размещенной на двухступенном гидроприводе (по азимуту и крену). Благодаря этому максимальный угол отклонения луча по азимуту при электронном управлении и механиче-

ском довороте антенны увеличивается до 120°. К настоящему времени опытные образцы системы прошли необходимые стендовые испытания, а первый из них установлен на борт летающей лаборатории Су-30МК2 и проходит летные испытания. Первый полет летающей лаборатории с включением "Ирбиса" в ЛИИ им. М. М. Громова состоялся в начале 2007 года и продемонстрировал высокие характеристики новой РЛС в режиме "воздух — поверхность".

Необходимо отметить, что Су-35 ни в коей мере не рассматривается экспертами как российский ответ на F-22. Однако благодаря РЛСУ "Ирбис-Э" отечественный многофункциональный истребитель сможет в определенных условиях противостоять американскому Raptor. Комплекс позволяет обнаруживать и сопровождать "на проходе" до 30 воздушных целей при сохранении непрерывности обзора пространства, вести одновременный обстрел до восьми воздушных или до четырех наземных целей.

Воздушные цели с эффективной поверхностью рассеяния (ЭПР) 3 кв. м на встречных курсах РЛСУ "Ирбис-Э" обнаруживает на дальности до 400 км. По заявлениям специалистов, "малозаметные" цели (с ЭПР в 0,01 кв. м) новая система обнаружит на дальностях до 90 км. При распознавании плотной групповой цели разрешающая способность на расстоянии 50 км должна составлять 50—100 м по дальности, 5 м/с по скорости и 2,5° по угловым координатам.

По сравнению со своими предшественниками "Ирбис-Э" имеет более высокие характеристики: более чем вдвое расширенную полосу рабочих частот, увеличенную с 70 до 120° зону обнаружения и сопровождения воздушных целей по азимуту и в 2—2,5 раза — дальность действия. По этим показателям "Ирбис-Э" находится на уровне самых современных зарубежных разработок в этой области, превосходя большинство американских и западноевропейских РЛС. Кроме того, радиолокационная система обладает улучшенной помехозащищенностью и может определить направление и обнаружить до 10 самолетов — постановщиков помех, а на одного из них для выполнения атаки рассчитать дальность.

"Ирбис-Э" дает возможность применять на Су-35 весь спектр вооружения, используемого современными Су-30МК, планируется интегрировать и новые типы управляемого оружия "воздух — воздух" и "воздух — поверхность", в том числе большой дальности. Максимальная боевая нагрузка Су-35 массой 8000 кг, размещенная на 12 точках подвески, позволяет гарантированно поражать воздушные, наземные и надводные цели различного класса.

Новинка НИИП обеспечивает обнаружение и сопровождение управляемых ракет противника класса "воздух — воздух" и "поверхность — воздух", атакующих Су-35. У летчика будет в запасе не менее шести секунд, что, по оценке экспертов, более чем достаточно для выполнения гарантированно эффективного маневра по противодействию.

Здесь необходимо упомянуть, что на Су-35 установлена и другая новая бортовая начинка — современное навигационное и радиосвязное оборудование, системы, обеспечивающие групповые действия истребителей, а также высокоэффективный комплекс радиозлектронного противодействия. При этом традиционно их конкретный состав и комплектация определяются заказчиком.

В ПРИЦЕЛЕ — БУДУЩЕЕ

Свое ближайшее будущее на мировом рынке истребителей российская компания "Сухой" связывает с появлением глубоко модернизированного сверхманевренного многофункционального истребителя Су-35. В настоящее время на КНААПО идет сборка еще двух опытных самолетов. Они присоединятся к программе испытаний в этом году.

"Тридцать пятый" должен дать российскому авиакомплексу в период с 2009 по 2015 г. превосходство над всеми другими модернизируемыми многофункциональными истребителями четвертого поколения, которые сейчас разрабатываются в мире. Ожидается,

что серийное производство и поставки Су-35 заказчикам могут начаться уже в 2010–2011 гг. и продолжатся параллельно с выходом на рынок истребителя пятого поколения. Новая разработка фирмы "Сухой" находится между нынешними вариантами Су-30МК и перспективным самолетом пятого поколения, поставки которого могут начаться со второй половины следующего десятилетия. В итоге будет обеспечено и господство нашей военной авиатехники на мировом рынке вооружения.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
05.03.08

СЕРГЕЙ ЧЕМЕЗОВ НЕ ПОДЕЛИЛ АКЦИИ С ГОСУДАРСТВОМ

Комиссия Сергея Иванова не хочет отдавать "Ростехнологиям" все госпакеты оборонных предприятий.

Планы главы "Ростехнологий" Сергея Чемезова запустить в собственность корпорации госпакеты акций почти 250 предприятий натолкнулись на сопротивление Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, которую возглавляет первый вице-премьер Сергей Иванов. Господин Иванов одобрил альтернативный сценарий формирования имущественного взноса РФ в капитал "Ростехнологий": он предполагает не прямую передачу всех госпакетов, а создание на начальном этапе четырех оборонных холдингов со 100-процентным госучастием, после чего "Ростехнологиям" должны быть переданы не более 75 % их акций. Представители "Ростехнологий" говорят, что будут добиваться реализации своего плана.

Как уже сообщал "Ъ", в конце декабря Сергей Чемезов внес в правительство проект указа Президента РФ о формировании имущественного взноса РФ в уставный капитал "Ростехнологий". Документ, с которым удалось ознакомиться "Ъ", содержит перечень из почти 250 предприятий, 169 из которых находятся в списке стратегических. Господин Чемезов предлагает передать госпакеты акций этих предприятий в собственность госкорпорации.

Однако в середине января появился альтернативный сценарий: первый заместитель председателя Военно-промышленной комиссии при правительстве, министр РФ Владислав Путилин на одном из заседаний комиссии предложил сначала сформировать холдинги со 100-процентным госучастием из числа оборонных предприятий, а затем передать часть их акций "Ростехнологиям". При этом предусматривается, что государство сохранит в холдингах не менее 25 % акций. По словам одного из членов комиссии, там "испытали шок", узнав о готовящейся передаче "Ростехнологиям" двух третей предприятий, участвующих в выполнении гособоронзаказа. "Из федерального закона "О госкорпорации "Ростехнологии" неясно, кто несет ответственность за невыполнение передающимися ей предприятиями работ по обеспечению обороноспособности государства", — утверждает он.

Об этом предложении господина Путилина знают в Минобороны. "План-график создания интегрированных структур предполагает создание четырех отраслевых холдингов — боеприпасного, по обычным вооружениям, авиационной и электронной промышленности", — сообщили "Ъ" в министерстве. Источник "Ъ" подчеркнул, что предложенный господином Путилиным подход был одобрен лично главой комиссии, первым вице-премьером Сергеем Ивановым.

Тем не менее в "Ростехнологиях" от своих планов отказываться не намерены. Как стало известно "Ъ", в конце прошлой недели Сергей Чемезов провел закрытое совещание с представителями Минобороны, Минпромэнерго, Росимущества и Роспрома, на котором обсуждались принципы формирования имущественного взноса РФ при создании "Ростехнологий". Как рассказал "Ъ" один из участников совещания, на нем было решено настаивать на изначально предложенной "Ростехнологиями" схеме формирования взноса РФ, то есть прямой передаче госпакетов акций предприятий.

Факт существования двух альтернативных вариантов формирования капитала "Ростехнологий" "Ъ" вчера подтвердили в самой госкорпорации. "На совещании в прошлый четверг действительно обсуждались два подхода к формированию имущественного взноса РФ в капитал госкорпорации, — заявил вчера "Ъ" первый заместитель главы "Ростехнологий" Алексей Алешин. — Участники совещания согласились с тем, что передача госкорпорации предприятий "россыпью" является более продуктивным подходом". По его словам, реализация альтернативного варианта займет значительно больше времени — не менее полутора-двух лет. Окончательное решение о выборе сценария, по словам господина Алешина, должно быть принято "в течение ближайших двух недель". В приемной Владислава Путилина "Ъ" вчера заявили, что он отказывается публично обсуждать столь "деликатную" тему.

"Ростехнологии", в свою очередь, готовы самостоятельно сформировать интегрированные структуры из полученных госактивов. Как сообщили "Ъ" в Росимуществе, предполагается, что силами "Ростехнологий" до конца 2008 года будет создано 14 новых холдингов по отраслевому признаку. К примеру, в ОАО "Тюльское вооружение" войдут 9 предприятий, в

ОАО "Ижевское оружие и патроны" — 7, в ОАО "НПК "Оптические системы и технологии" — 22, в ОАО "НПК "Артиллерийский выстрел" — 18.

"До сих пор аппаратный авторитет Сергея Чemezова был непререкаем: он всегда получал то, что хотел. Вопрос в том, сохранит ли он свое влияние во время президентства Медведева, — рассуждает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. — Не секрет, что у Чemezова довольно прохладные отношения с Сергеем Ивановым, а Путилин защищает точку зрения своего шефа". По мнению эксперта, предложенный господином Чemezовым сценарий "имеет право на существование", однако основной риск при передаче огромного количества предприятий "Ростехнологиям" состоит в дефиците грамотных управленцев.

Партнер юридической фирмы "Вегас Лекс" Альберт Еганян утверждает, что оба рассматриваемых варианта являются легитимными: "Юридических

ограничений для реализации и того и другого нет. Выбор подхода к формированию уставного капитала "Ростехнологий" лежит исключительно в политической плоскости". Эксперт согласен с представителями "Ростехнологий" в том, что реализация предложения Владислава Путилина займет гораздо больше времени, чем их собственный проект. В свою очередь, гендиректор Института проблем естественных монополий Юрий Саакян считает, что подход, предусматривающий сохранение в госсобственности блокпакетов акций холдингов, сформированных из стратегических предприятий, более соответствует интересам государства: "Людей, которые отвечают за выполнение гособоронзаказа, можно понять: сохраняя в федеральной собственности блокпакеты в оборонных холдингах, они хотят подстраховаться".

Елена КИСЕЛЕВА

источник: газета «Коммерсантъ»
04.03.08

ОАК ИЗБАВИТСЯ ОТ ОБУЗЫ

Компания может продать акции "Ильюшин Финанс Ко."

Вслед за отказом от приобретения акций EADS менеджмент Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) подумывает о продаже ряда активов, негативно влияющих на капитализацию компании. В частности, как рассказали РБК daily сразу несколько источников в авиационных кругах, ОАК обсуждает возможность продажи Банку развития (ВЭБ) пакета акций лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК). Как рассказали РБК daily несколько источников в авиационных кругах, ОАК может передать Банку развития 46,3 % акций ИФК. "Сейчас банк владеет 20,4 % акций компании. С изменением статуса этого кредитного учреждения его менеджмент всерьез стал задумываться об увеличении присутствия в авиации и, в частности, в ИФК", — отмечает источник РБК daily. По его словам, переговоры между ОАК и банком могут быть завершены до конца 2008 года. По словам источника в ОАК, сделка по передаче акций ИФК Банку развития должна обязательно быть завершена до объявления сроков проведения IPO.

Планируется, что IPO ОАК может состояться в 2009–2011 годах, до тех пор 75 % акций корпорации будет принадлежать государству. По словам собеседников РБК daily, перед размещением своих акций ОАК должна избавиться от активов, имеющих большие финансовые обязательства, чтобы ее капитализация, по оценкам исполнительного директора ОАК Валерия Безверхнего, могла составить 7–7,5 млрд долл. В частности, в рамках этой стратегии корпорация отказалась выкупать у банка ВТБ 5,02 % акций EADS. После того как банк в 2006 году приобрел эти бумаги, их рыночная стоимость снизилась на треть. "Акции покупались за 1 млрд долл., потом резко пошли вниз. Для того чтобы убрать убыточный актив из ВТБ, но не передавать его в ОАК, была придумана схема по передаче их ВЭБ, чтобы спрятать убытки", — говорит РБК daily владелец Национальной резервной

корпорации (НРК) Александр Лебедев (у которого на сегодняшний день сохраняется 26,6 % акций ИФК).

Другим активом, который может негативно повлиять на капитализацию ОАК, как раз и является ИФК. Дело в том, что при аккумулировании кредиторской задолженности она может влиять на баланс материнской компании, поясняет гендиректор ИФК Александр Рубцов. На сегодняшний день компания уже заняла 250 млн долл. В течение двух лет кредиторская задолженность ИФК может вырасти до 2 млрд долл. "На один бюджетный рубль мы привлекаем 3–3,5 руб. заемных средств, такова специфика лизингового бизнеса", — отмечает РБК daily г-н Рубцов.

"Принципиальное решение принято лишь в отношении блокирующего пакета акций, который будет находиться в распоряжении ОАК. По остальной структуре акционеров сейчас ведутся дискуссии. Вариантов много, контроль в компании может остаться как у Банка развития, так и у структур другого акционера — НРК", — говорит Александр Рубцов РБК daily. Официальный представитель ОАК Максим Сысоев отказался вчера от комментариев.

Ранее Александр Лебедев уже предлагал создать на базе ИФК крупную лизинговую компанию, которая сможет заниматься не только отечественной, но и зарубежной техникой. Для этого он предлагает объединить ИФК с европейской лизинговой "дочкой" НРК — Alpstrem AG. По предложению г-на Лебедева, контроль над объединенной компанией должен остаться за частными инвесторами. "Банку развития полный акционерный контроль над компанией не нужен, ему надо присутствовать в органах управления ИФК и контролировать освоение бюджетных средств, выделяемых на авиацию", — пояснил Александр Лебедев.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
03.03.08

"КЛИМОВ" СОСРЕДОТОЧИТ ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ В ШУВАРАХ

Площадки в Выборгском районе застроят офисами и жильем на полмиллиарда долларов.

ЗАО "Строительный трест" застроит две производственные площадки ОАО "Климов" на Белоостровской и Кантемировской улицах. Производство авиадвигателей "Климова" будет переведено в Шувалово. По оценкам участников рынка, в застройку двух участков понадобится привлечь более \$ 500 млн. Аналитики отмечают, что за счет реализации девелоперских проектов "Климов" сможет профинансировать как переезд предприятия, так и частично строительство нового цеха на окраине города.

Сейчас мощности петербургского авиадвигателестроителя ОАО "Климов" расположены в Выборгском районе: цех механообработки находится на Белоостровской улице и занимает примерно 2 га, на Кантемировской улице примерно на 8 га земли размещаются административное здание, производство и конструкторское бюро. Кроме того, недалеко от этих объектов около 2 га занимает спортивный стадион, принадлежащий заводу. В районе Шувалово у предприятия в распоряжении 15 га, где ведется сборка и испытание продукции.

Как рассказал заместитель генерального директора по стратегическому развитию и корпоративным вопросам ОАО "Климов" Александр Вознесенский, в течение 6–7 лет все производственные мощности завода будут перенесены на площадку в Шувалово.

"Сейчас нам приходится в процессе сборки постоянно перевозить двигатели из города в Озерки и обратно — для испытаний, — поясняет господин Вознесенский. — При этом загрузка площадки на Белоостровской улице составляет всего 20 процентов, на Кантемировской — 40 процентов, а затраты на их содержание ежегодно составляют около 150 млн рублей".

ОАО "Климов" — разработчик газотурбинных двигателей, в частности турбовинтового двигателя ТВ7-117, двигателей семейства ТВ3-117, двигателей семейства РД-33. В декабре 2006 года предприятие из ФГУП "Завод имени В. Я. Климова" было преобразовано в ОАО "Климов".

В апреле 2007 года 100 % акций ОАО было передано в собственность корпорации "Миг". Оборот составляет примерно 4 млрд рублей в год, к 2020 году планируется увеличить этот показатель до 12 млрд рублей. Чистая прибыль по итогам 2007 года составила около 100 млн рублей.

С площадки на Белоостровской улице оборудование уже частично переносится в Озерки и Кантемировскую улицу, до конца года она будет полностью освобождена, и с начала 2009 года планируется начать застройку территории. Как сообщил заместитель генерального директора ЗАО "Строительный трест" Беслан Берсиров, на Белоостровской улице предполагается построить около 40 тыс. кв. м жилых и офисных помещений.

До конца 2009 года "Климов" планирует также на месте своего стадиона на Кантемировской, 18, построить крытый спортивный комплекс с футбольными, баскетбольными и волейбольными площадками стоимостью \$ 5–6 млн (участок может быть использован исключительно под застройку спортивными сооружениями).

Но самой крупной площадкой под застройку станет участок между Кантемировской улицей и улицей Александра Матросова. На 8 га земли, по предварительной оценке, возможно строительство жилья и торговых площадей.

Однако до начала строительства предприятию необходимо будет решить проблему использования вновь выявленного памятника культурного наследия на территории цеха — первого корпуса завода "Русское Рено" площадью почти 22 тыс. кв. м, построенного в 1914 году.

Наличие памятника пока не позволяет девелоперам точно оценить объем предполагаемого строительства. "Четверть зданий там находится под охраной КГИОПа, снести их вряд ли нам разрешат, поэтому точные параметры проекта будут ясны после прояснения этих вопросов", — заявил господин Берсиров.

Партнером завода в создании концепции строительства объектов недвижимости помимо Строительного треста выступает GVA Sawyer.

Генеральный директор ООО "Центр развития проектов "Петербургская недвижимость" Илья Еременко уверен, что на участке на Кантемировской улице целесообразнее строить до 50 % жилья бизнес-класса и почти столько же офисов, а также "сопутствующую торговлю" при жилье и машинопотокках, но соотношение функций, а также наличие парковок необходимо тщательно рассчитать.

"Наиболее правильное решение промышленного предприятия — самостоятельно реализовывать проекты, а не продавать участок, — говорит господин Еременко, — "Климов" может также сократить затраты, начав продавать построенное жилье". По его мнению, на участке может быть построено 200 тыс. кв. м, объем инвестиций в проект может достигать \$ 450 млн.

На площадке в Шувалово ОАО "Климов" сосредоточит оборудование с двух городских площадок, а также в течение трех лет построит рядом новое производство с современным оборудованием площадью 9,5 тыс. кв. м.

В строительстве нового корпуса с учетом покупки оборудования компания инвестирует около \$ 30 млн. По словам заместителя генерального директора по производству ОАО "Климов" Александра Грачева, за счет перебазирования площадь производства сократится с почти 60 тыс. кв. м до 10 тыс. кв. м. В Шувалово ОАО "Климов" займется разработкой и сборкой новых двигателей в классе мощности 500, 800, 1,5 тыс. и 2,5 тыс. л. с.

Руководитель отдела аналитики компании INFOLi-ne Михаил Бурмистров говорит, что основной экономический эффект от перевода производственных

мощностей на окраину города обусловлен значительной разницей цен на земельные участки, где сейчас расположены производственные мощности, и участка в Шувалове, куда будет перенесено производство.

"Кроме того, проектирование и строительство производственных объектов с нуля позволит обеспечить оптимизацию размещения оборудования и, таким образом, увеличить производственные мощности предприятия не менее чем на 30 процентов", — говорит господин Бурмистров. По его мнению, за счет

реализации девелоперских проектов может быть полностью профинансирован как переезд предприятия на новую производственную площадку, так и значительная часть расходов на строительство нового цеха.

Ирина БЫЧИНА

*источник: газета «Коммерсантъ» — СПб
11.03.08*

АМЕРИКАНЦАМ ПРИДЕТСЯ СРАЖАТЬСЯ С РОССИЙСКИМИ И КИТАЙСКИМИ САМОЛЕТАМИ

Иран в стремлении поддержать свою противовоздушную оборону в свете резко возросшей напряженности в регионе и конфронтации с Западом по своей ядерной программе рассматривает Россию и Китай как поставщиков боевых самолетов для замены собственных устаревших реактивных самолетов американского производства.

И Москва, и Пекин отказываются прокомментировать сообщения в СМИ о том, что Иран стремится подписать контракт о покупке российских Су-30 и китайских J-10. Но аналитики отмечают, что Тегеран уже занимается в рамках национальной программы модернизацией Воздушных сил Ирана (IRIAF). Но это не решает глобальной проблемы в силу того, что Тегеран не может получить первоклассные реактивные самолеты из любого другого источника из-за западного эмбарго оружия.

Основу Воздушных сил Ирана составляет вооружение 1970-х годов, таким образом, они не могут противостоять современным воздушным силам. Су-30 — это истребитель-бомбардировщик, который может решать практически все задачи в рамках любого вооруженного конфликта, кроме того, данный самолет широко экспортировался и получил заслуженное признание на мировом рынке. Сотни таких машин стоят на вооружении Индии, Малайзии, Алжира, Китая, Венесуэлы, Индонезии и Вьетнама.

Иран хочет получить способность противостоять в воздухе самым современным образцам боевых самолетов. В свете этого Китай и Россия — лучшие партнеры для реализации задуманного. По не подтвержденным официальными лицами данным Иран вел переговоры о покупке 250 Су-30с и приблизительно 40 J-10.

В случае подписания договора о поставке это будет самым большим заказом, когда-либо размещаемым для Су-30. Россия уже продала Ирану 24 перехватчика МиГ-29, 12 Су-24 и несколько десятков зенитных ракетных систем. Министерство иностранных дел Ирана не подтверждает, но и не отрицает сообщения о том, что Иран стремится купить реактивные самолеты из России и Китая. "Сотрудничество между Ираном, Россией и Китаем происходит в рамках международных инструкций", — сказал представитель министерства иностранных дел Мохаммад Али Хоссеини.

Напомним, что в 2006 году Вашингтон применил санкции против корпорации "Сухой" за ее связи с Ираном, но вскоре был вынужден снять их, чтобы позволить "Боингу" продолжить работу с корпорацией "Сухой" в рамках их совместного проекта.

Агрессивные заявления чиновников Белого дома о возможных воздушных ударах по ядерным объектам Ирана и другим военным целям на территории Ирана вынудили Тегеран в срочном порядке заняться укреплением своей противовоздушной обороны. Подлил масла в огонь и Израиль, который намекнул, что может в любой момент нанести удар по ядерным объектам Ирана. На протяжении довольно длительного периода времени воздушные силы Ирана считались лучшими в регионе, к тому же в период прозападной политики Тегерана он получал первоклассное вооружение из Америки. Например, в 1970-х Иран был единственным государством, которое наряду с США имело на вооружении F-14.

Но после установления исламского режима в 1979 году отношения быстро испортились и привели к американскому эмбарго оружия, которое действует до сегодняшнего дня. Оставленный без запасных частей, в течение 1980–1988 гг. в ходе ирано-иракской войны IRIAF выходил из положения, снимая части с одной машины для ремонта других реактивных самолетов. После войны в Заливе в 1991 году воздушные силы были укреплены, тогда множество иракских пилотов перебежало с их реактивными самолетами в Иран. В начале 90-х Россия поставила некоторое количество МиГ-29 и Су-24.

Позже Иран пробовал развить собственную авиационную отрасль. Хотя точный размер и состав воздушных сил остается неизвестным, эксперты соглашаются, что большая часть все еще состоит из вьетнамских F-14, F-4 Phantom и F-5s. В то время как эти самолеты все еще в состоянии обеспечить неплохую противовоздушную оборону и могут в теории достигать главных американских военных баз в Ираке или в другом месте региона, они не в состоянии достать до целей на территории Израиля. Но в случае поставки современных российских и китайских самолетов Иран получит подавляющее преимущество в воздушном пространстве региона, даже с учетом американских воздушных сил в данном регионе.

*источник: телеканал «ГТРК Иртыш»
04.03.08*

ЕВРОПЕЙСКИЙ ДЕБЮТ

Корпорация "МиГ" передала стране НАТО партию обновленных МиГ-29.

Военно-техническое сотрудничество России со странами НАТО — явление, в общем, довольно уникальное. Западные страны — члены альянса в большинстве своем имеют развитую оборонную промышленность, способную удовлетворить запросы как своих вооруженных сил, так и армий-партнеров. Новые члены НАТО из числа восточно- и центрально-европейских государств ориентируются прежде всего на США и зачастую не желают иметь ничего общего с российским оружием по причинам идеологическим. Тем интереснее представляется опыт РСК "МиГ", на прошлой неделе передавшей ВВС Словакии партию модернизированных истребителей МиГ-29.

На авиабазе Сляч 29 февраля состоялась торжественная церемония передачи ВВС Словакии двенадцати модернизированных РСК "МиГ" самолетов МиГ-29СД, успешно завершивших программу войсковых испытаний. В церемонии приняли участие министр обороны Словакии Ярослав Башка и начальник Генерального штаба ВС Словакии генерал Любомир Булик.

С вводом в строй эскадрильи МиГ-29СД ВВС Словакии качественно обновятся. Возможности и характеристики этих машин, их техническое состояние полностью соответствуют жестким требованиям НАТО, что для Словакии, в 2004 г. вступившей в альянс, имеет первостепенное значение. Эти самолеты смогут эффективно выполнять свои задачи до 2030–2035 гг., в то время как без доработок их бы списали в утиль уже в следующем десятилетии. Для РСК "МиГ" успешное завершение программы модернизации словацких истребителей стало авторитетным подтверждением эффективности предложенных российскими специалистами технических решений, востребованных в том числе и государствами, входящими в НАТО.

Работы по модернизации проводились в соответствии с рамочным контрактом, подписанным Минобороны Словакии и РСК "МиГ" в 2002 г. Принципы интеграции новых элементов авионики в БРЭО самолетов, технология модернизации, конструкторская документация были разработаны и апробированы специалистами РСК "МиГ" в Москве. А сам процесс ремонта и обновления истребителей осуществлялся на предприятии LOT в городе Тренчин. Причем операции по монтажу оборудования и систем западного производства выполняли российские специалисты.

Работы по модернизации словацких "МиГов" можно условно разделить на две части. Это, во-первых, непосредственное обновление систем и оборудования и, во-вторых, адаптация БРЭО самолетов к стандартам НАТО. Первая фаза характеризуется включением в состав авионики ряда новых функциональных систем, объединенных мультиплексным каналом информационного обмена, соответствующим MIL STD 1553B. В кабине пилота установлены новые приборы российской разработки, в частности бортовой компьютер БЦВМ МКВ-03, цветной много-

функциональный индикатор, система видеорегистрации. В части нового оборудования реализован принцип открытой архитектуры, что в будущем позволяет практически без доработок устанавливать дополнительное оборудование и применять новые средства поражения российского или зарубежного производства.

Адаптация БРЭО истребителей ВВС Словакии к западным требованиям сводится к интеграции комбинированных запросчиков-ответчиков (для одноместных истребителей) и ответчиков (для учебно-боевых машин) производства компании BAЕ Systems, систем связи и навигации фирмы Rockwell Collins, радиомаяков и светосигнального оборудования, соответствующих стандартам НАТО/ИКАО.

Установка новой аппаратуры госопознавания — это, пожалуй, важнейший элемент адаптации к западным стандартам, поскольку пилоты не прошедших модернизацию МиГ-29 других стран Европы, как правило, не могут классифицировать обнаруженную цель самостоятельно и вынуждены обращаться к наземному центру управления. Последний определяет принадлежность цели, опираясь на имеющуюся на земле информацию, и выдает соответствующие команды на борт.

Навигационное оборудование самолета дополнено приемниками тех систем, которые используются в НАТО. Кроме того, модернизация обеспечивает полную совместимость с существующими навигационными системами НАТО. Для летчиков ВВС Словакии полет на модернизированном МиГ-29 с точки зрения навигационного обеспечения не будет отличаться от полета на истребителях западного производства. Модернизированное оборудование кабины позволяет отображать навигационно-плановую обстановку с привязкой к текущему положению самолета. Обновленное связанное оборудование позволяет работать в радиосетях управления авиацией, взаимодействовать с пунктами УВД, а также с подразделениями сухопутных войск и военно-морских сил НАТО. Работы РСК "МиГ" в Словакии — это первый пример, когда фирмы из России и ряда западных стран на территории государства — члена НАТО совместными усилиями совершенствовали боевые самолеты российского производства.

Модернизированный "МиГ" соответствует всем стандартам ИКАО, что позволяет выполнять полеты по международным воздушным трассам в заполненном самолетами небе Европы. Следует отметить, что в ВВС Словакии МиГ-29 останутся "чистыми" истребителями, получившими расширенные возможности по перехвату нарушителей воздушного пространства. Контрактом не предусматривалось придание этим машинам ударных возможностей, соответствующих модификации МиГ-29СМ и, тем более, МиГ-29СМТ.

Помимо модернизации бортового радиоэлектронного комплекса, специалисты РСК "МиГ" провели на словацких истребителях большой объем работ по доработке и усилению некоторых элементов планера.

Кроме того, удалось в 3,5 раза уменьшить количество агрегатов с ограниченным ресурсом. На аэродроме базирования внедрена наземная автоматизированная система контроля, формирующая "динамический паспорт" технического состояния каждой машины. Это позволяет прогнозировать техсостояние истребителей и проводить своевременное обслуживание систем и агрегатов. Теперь российские истребители ВВС Словакии будут эксплуатироваться по техническому состоянию, без установления межремонтных сроков и ресурсов. Регламентируются лишь сроки проведения несложного периодического технического обслуживания и такой процедуры, как оценка технического состояния. По ее результатам выполняются соответствующие контрольно-восстановительные операции и продлеваются сроки службы.

Сложные работы по обеспечению технической готовности самолетов, включая поиск и устранение возможных неисправностей оборудования, будут выполнять бригады квалифицированных специалистов РСК "МиГ" во взаимодействии со штатным техническим составом ВВС Словакии. В результате этих мероприятий ресурс модернизированных словацких "МиГов" продлен до 40 лет и 4000 летних часов. Напомним, что назначенный ресурс первых МиГ-29 составлял 2500 летних часов, или 20 лет. Эксплуатация по техническому состоянию позволяет сократить стоимость летного часа почти на 40 %.

Получившаяся в результате проведения этих работ модификация истребителя имеет, как уже упоминалось, фирменное обозначение МиГ-29СД, однако в ВВС Словакии эти машины обозначаются как МиГ-29АС (одноместные) и МиГ-29УБС. В ходе войсковых испытаний истребители приняли участие в учениях, проводившихся в рамках НАТО, и проде-

монстрировали высокие боевые, летно-технические и эксплуатационные характеристики, полностью удовлетворяющие словацких военных. Один из обновленных истребителей планируется продемонстрировать на авиасалоне IIA 2008, который пройдет в Берлине в конце мая этого года. Надо отметить, что в результате модернизации техническая готовность парка МиГ-29АС/УБС ВВС Словакии превысила 80 %. Это отличный показатель, превышающий требования, предусмотренные контрактом на проведение ремонта и модернизацию этих машин. Эти цифры выглядят особенно убедительными, если вспомнить тот факт, что боеготовность некоторых вполне современных американских F-15C/D, на которых в последнее время выявлен ряд конструктивных дефектов, в ВВС США составила около 60 %.

Словацкие МиГ-29АС/УБС уже осмотрели представители ВВС Польши, располагающих 45 истребителями этого типа. Комплекс проведенных в Словакии работ вызывает вполне закономерный интерес и у других новых членов НАТО, продолжающих эксплуатировать МиГ-29. Это Венгрия, имеющая 26 МиГ-29, Болгария с 20 МиГ-29 и Румыния с 18 машинами этого типа. Надо напомнить, что РСК "МиГ" в течение 2008 г. должна закончить работы по приведению болгарских МиГ-29 в боеготовое состояние, хотя контрактов на модернизацию этих машин пока не заключалось. В целом руководство корпорации оценивает мировой рынок работ по модернизации истребителей семейства МиГ-29 в 7–8 млрд долларов.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
05.03.08*

ВЭБ УДЛИНИТ КРЫЛЬЯ

Компания увеличит долю в ИФК.

Банк развития и внешнеэкономической деятельности (ВЭБ) может получить акции лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." (ИФК), принадлежащие Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Правда, определенности с тем, сколько акций будет передано, до сих пор ни у менеджмента ВЭБ, ни у ОАК нет. На сегодняшний день ОАК владеет 31 % акций ИФК, из которых принято принципиальное решение оставить блокирующий пакет, остальные акции передать.

На 1 марта 2008 года в состав акционеров ИФК входили ОАК (31 %, акции были переданы Росимуществом по указу президента), Росимущество (17 %), ВЭБ (21 %), Национальная резервная корпорация (26 %, НРК), компания "Ильюшин Финанс" и менеджмент ИФК (в сумме 4,5 %). Таким образом, государство и ОАК не имеют контрольного пакета в ИФК, что не позволяет им полностью контролировать действия менеджмента лизинговой компании.

С изменением статуса ВЭБ его менеджмент всерьез стал задумываться об увеличении присутствия в авиации, и в частности в ИФК. Как заявил вчера жур-

налистам председатель Банка развития Владимир Дмитриев, "консолидируя пакет ИФК, мы могли бы содействовать выходу ОАК на IPO уже без непрофильных активов". По словам Владимира Дмитриева, сделка по передаче акций может быть завершена во второй половине 2008 года и до объявления сроков проведения IPO ОАК. "Принято принципиальное решение лишь в отношении блокирующего пакета акций ИФК, который будет находиться в распоряжении ОАК. По остальной структуре акционеров сейчас ведутся дискуссии. Вариантов много", — отметил РБК daily гендиректор ИФК Александр Рубцов.

Напомним, что IPO ОАК может состояться в 2009–2011 годах, до тех пор 75 % акций корпорации будет принадлежать государству. Перед размещением своих акций ОАК должна избавиться от активов, имеющих большие финансовые обязательства, чтобы ее капитализация, по оценкам исполнительного вице-президента ОАК Валерия Безверхнего, могла составить 7–7,5 млрд долл. Между тем пакет акций ИФК на балансе ОАК может негативно сказаться на ее капитализации. Как пояснил Александр Рубцов, сейчас ИФК уже заняла 250 млн долл., а в течение двух лет кредитная задолженность компании может вырасти до 2

млрд долл. "На один бюджетный рубль мы привлекаем 3–3,5 руб. заемных средств, такова специфика лизингового бизнеса", — отмечает он.

Между тем Владимир Дмитриев не затронул судьбу акций второй лизинговой компании, входящей в состав ОАК, — Финансовой лизинговой компании (ФЛК), которая также может повлиять на капитализацию ОАК. По словам представителей ОАК, сейчас компания занимается поставками оборудования российским предприятиям. При этом компания до сих пор не может исполнить контракт на поставку 10 самолетов Ту-214. В настоящее время государство владеет 77,52 % акций компании, 58 % находятся в уставном капитале ОАК.

Александр Лебедев, совладелец НРК, уже предлагал создать на базе ИФК крупную лизинговую компанию, которая сможет заниматься не только отечественной, но и зарубежной техникой. Для этого он предлагает объединить ИФК с европейской лизинговой "дочкой" НРК — Alpstream AG. По предложению г-на Лебедева контроль над объединенной компанией должен остаться за частными инвесторами.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
18.03.08*

РОСТОВСКИЙ НАВИГАТОР НАСТРОЯТ НА GPS

Ростовский оборонный завод "Квант" начнет выпуск портативных спутниковых навигаторов "Глонасс"/GPS. Без совмещения с более развитой спутниковой системой отечественный прибор не смог бы конкурировать с импортом.

Ростовское ОАО "Научно-производственное предприятие космического приборостроения "Квант" получило в феврале сертификат Южного центра сертификации и испытаний на серийное производство портативных приемников "Глонасс"/GPS, которое начнется в 2009 г., сообщил "Ведомостям" начальник управления корпоративных отношений "Кванта" Марк Магдашев. Информацию подтвердила эксперт Южного центра сертификации и испытаний Зинаида Кравцова.

ПЕРСПЕКТИВА

2 миллиардов долларов может достичь объем продаж приемников "Глонасс"/GPS в России в течение двух лет за счет расширения отечественного производства, подсчитал руководитель группы продаж КБ "Навис" Сергей Тихомиров.

Разработку и изготовление первого опытного образца выполнили специалисты "Кванта". Приемник 12 x 5 см рассчитан на приемку сигналов двух спутниковых систем — "Глонасс" и GPS, состоит из антенны, высокочастотного блока, устройства обработки сигналов и общего навигационного процессора, работает от батарейки, встраивается в автомобиль, работает в трех режимах по внешней команде — GPS, "Глонасс" и "Глонасс"/GPS, рассказал заместитель генерального конструктора "Кванта" Сергей Круговой.

Новая продукция позволит заводу выпускать комплекс оборудования для "Глонасс" (сейчас завод выпускает системы связи для спутников "Глонасс"), говорит Круговой. Опытная партия — около 100 шт. — будет изготовлена в 2008 г. Первая серийная партия может составить около 1000 приемников, говорит Круговой. По словам Магдашева, новая производственная линия и НИОКР обошлись предприятию в 5 млн руб. собственных средств. Срок окупаемости проекта — три

года, говорит он. Рентабельность производства приемников гражданского назначения достигает 25 %, говорит руководитель группы продаж КБ "Навис" Сергей Тихомиров.

Цена ростовского приемника будет сопоставима с импортными, говорит Магдашев. Стоимость зарубежных приборов, которые работают в режиме GPS и пользуются большим спросом в России, — 3G Navigation, Ashtech, JPS, Sokkia, Spectra Precision (США), Leica (Швейцария) — 18 000–23 000 руб. за 1 шт., сообщил заместитель гендиректора НИИ космического приборостроения (Москва) Александр Четыркин.

По словам аналитика iKS-Consulting Максима Савватина, ростовский завод обеспечил приемнику конкурентное преимущество, добавив опцию режима GPS: там, где "Глонасс" не обеспечит ориентацию на местности, можно переключиться на GPS. Но такой приемник рассчитан на потенциальный спрос, поскольку программа внедрения "Глонасс" на орбите еще до конца не реализована, добавляет аналитик.

Состав спутниковой группировки "Глонасс" пока не позволяет предоставлять услуги на 100 % территории России (сейчас около 62 %), надежность спутников мала, а начать массовые продажи приемников "Глонасс" не удалось. Редактор журнала "Новости космонавтики" Игорь Лисов считает, что для надежной работы системы нужно 24 спутника (сейчас 13), этого можно достичь лишь к 2010 г.

"Квант" пошел по пути других российских производителей. КБ "Навис" увеличило продажи приемников "Глонасс"/GPS с 1500 шт. в 2006 г. до 5000 в 2007 г., план на 2008 г. — более 30 000 приемников, говорит Тихомиров. НИИ космического приборостроения в 2008 г. выпустит 1000 приемников, рассказал Четыркин. По оценкам Российского института радионавигации и времени и КБ "Навис", потребность в таких приемниках в России — 350 000–400 000 изделий в год.

Полина ЕФИМОВА

*источник: газета «Ведомости — Юг России»
14.03.07*

ЗВЕЗДНАЯ БОЛЕЗНЬ

Роскосмос и Оборонпром не поделят "Моторостроителя".

На самарском ОАО "Моторостроитель" обострился конфликт между Роскосмосом и Оборонпромом. Последний добивается отставки с поста гендиректора завода Дмитрия Носова, представляющего интересы космического агентства. В планах госкомпании поставить свою креатуру на этот пост. Это станет возможным после консолидации Оборонпромом контрольного пакета акций предприятия в ближайшее время. Аналитики полагают, что после этого структура "Ростехнологий" будет единолично управлять ОАО, которое может снизить объем космических заказов и изменить ценовую политику не в пользу Роскосмоса.

Информацию о намерении Оборонпрома (100 % принадлежит госкорпорации "Ростехнологии") сместить с поста гендиректора "Моторостроителя" Дмитрия Носова подтвердили сразу несколько источников "Ъ" на самарских двигателестроительных предприятиях. По информации собеседников "Ъ", отставка Дмитрия Носова будет утверждена на годовом собрании акционеров "Моторостроителя" в мае.

"Дмитрий Носов не устраивает Оборонпром, который хотел бы больше власти на предприятии", — отметил один из источников. Получить комментарии Дмитрия Носова не удалось.

ОАО "Моторостроитель" — крупнейшее предприятие авиационно-космического двигателестроения. У государства 38 % обыкновенных акций "Моторостроителя", 54 % контролируют структуры ГК "Каскол" Сергея Недорослева. Кредиторская задолженность, по словам председателя совета директоров ОАО Николая Якушина, — более 2 млрд руб. В 3 квартале 2007 г. выручка составила 1,936 млрд руб., чистая прибыль — 2,997 млн руб.

"Моторостроитель" вместе с СНТК им. Кузнецова, СКБМ и "Металлист-Самара" предполагается объединить в двигателестроительный холдинг с НПО "Сатурн", Уфимским машиностроительным производственным объединением и "Пермскими моторами", который будет управляться Оборонпромом.

Дмитрий Носов был утвержден в должности гендиректора "Моторостроителя" совсем недавно — на внеочередном общем собрании акционеров предприятия, прошедшем 19 февраля этого года. Тогда же акционеры утвердили отставку бывшего гендиректора Игоря Шитарева.

Кандидатура господина Носова была компромиссом между Роскосмосом и Оборонпромом, интересы которых столкнулись на самарском предприятии. В Роскосмосе опасались, что когда ОАО окажется под контролем Оборонпрома, то под угрозой окажется выполнение заказов агентства (около 70 % заказов "Моторостроителя" идут по линии российской космической программы). В результате было решено, что Оборонпром и Роскосмос будут управлять заводом совместно.

Пост гендиректора оставался за представителем агентства (Дмитрием Носовым), а пост заместителя

гендиректора по экономике и финансам — за Оборонпромом (Василием Лапотько).

Не исключено, что сейчас желание Оборонпрома поставить свою креатуру на пост гендиректора является следствием противостояния главы госкорпорации "Ростехнологии" (в нее входит Оборонпром) Сергея Чемезова и курирующей деятельность Роскосмоса вице-преьера и председателя Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ Сергея Иванова. Чиновники разошлись во взглядах на формирование оборонных холдингов, в которые войдут почти 300 предприятий.

Еще одной вероятной причиной конфликта может являться то, что сейчас Роскосмос пытается усилить свои позиции на "Моторостроителе". По информации источника "Ъ" на "Моторостроителе", через самарское ЦСКБ "Прогресс" агентство рассматривает возможность приобретения не менее блокирующего пакета ОАО у ГК "Каскол" Сергея Недорослева.

В Роскосмосе эту информацию оставили без комментариев. В свою очередь Оборонпром также принимает меры по увеличению своей доли на "Моторостроителе". Компания сейчас покупает у "Каскола" 13 % акций самарского завода.

При вхождении предприятия в один из двигателестроительных холдингов от государства к Оборонпрому еще перейдут госакции завода в размере 38 % и пакет госкомпании составит 51 %. В Оборонпроме утверждают, что причин для конфликта между холдингом и агентством нет.

По мнению аналитика ИК "Капиталь" Михаила Пака, "Моторостроитель" в любом случае продолжит выполнять заказы Роскосмоса в прежнем объеме, однако договорные условия могут измениться не в пользу агентства, в том числе может измениться ценовая политика "Моторостроителя" в отношении космических заказов.

"Для Оборонпрома, создающего двигателестроительный холдинг, в который войдет "Моторостроитель", важно поставить своего человека на пост гендиректора, который бы дал компании надежность в принятии решений, гарантирующих защиту интересов госкорпорации", — говорит Михаил Пак.

Не исключено, что сейчас Оборонпром беспокоит желание ЦСКБ "Прогресс" получить в собственность акции предприятия, добавляет он.

"Видимо, сначала Оборонпром был вынужден утвердить креатуру Роскосмоса на должности гендиректора завода, но сейчас, когда компания вместе с государством близка к получению контрольного пакета предприятия, ее руководство решило действовать более жестко", — полагает аналитик.

Ольга ВАРЛАМОВА

источник: газета «Коммерсантъ — Самара»
25.03.08

ГДЕ ВЗЯТЬ ДЕНЬГИ НА НИОКР

Создатели авиационных двигателей не получают и малой доли своей прибыли.

Современный этап развития авиационной техники характеризуется высокими требованиями к состоянию научно-технологической базы (НТБ). Поэтому разработчики крайне нуждаются в средствах для проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР).

В соответствии с действующими законодательными нормами ведущие двигателестроительные компании осуществляют непрерывный контроль жизненного цикла своих изделий, начиная от их проектирования и заканчивая утилизацией. Они самостоятельно определяют требуемый уровень финансирования НИОКР. В целом доля затрат НИОКР производителей авиационной техники, в частности авиационных двигателей, составляет от 6 до 12 % от общего объема продаж любой компании.

В советские времена в России все вопросы, связанные с развитием НТБ авиационной техники, регулировались Министерством авиационной промышленности (МАП) СССР. После распада Союза это ведомство было ликвидировано, а все входившие в него компоненты — разработчики, производители и ремонтные предприятия — стали независимыми субъектами.

Это создало множество проблем для развития всей авиационной отрасли. Идеи создания двигателей, их реализация и сертификация сегодня являются прерогативой разработчика. За серийное производство двигателей отвечают заводы-изготовители, а ремонт и сервисное обслуживание отданы на откуп нескольким авиаремонтным заводам. Такое разделение привело к тому, что затраты на создание новых авиадвигателей и доходы от их реализации стали распределяться непропорционально. Наибольшие расходы несет разработчик, основные доходы от поставок двигателей получают серийные изготовители, а деньги за сервисное обслуживание идут ремонтным предприятиям.

КБ, разрабатывающие новую авиационную технику, получают ничтожно малое количество средств из объемов ее продаж на внутреннем и внешнем рынках, а их доходы ни в коей мере не покрывают расходы на создание новых изделий. Такое положение дел ведет к истощению, поглощению, а чаще всего к полному уничтожению много лет создававшихся инженерных школ. В результате прекращаются разработки перспективных изделий и утрачиваются целые их направления.

Тем не менее сегодня некоторым КБ удается добиваться качественного выполнения работ серийными и ремонтными предприятиями. Осуществление разработчиком функций надзора и конструкторского сопровождения ремонта позволило в свое время выявить в ОАО "УЗГА" факты выпуска продукции по несогласованной технологии, что и явилось причиной отказа ОАО "Климов" от заключения на 2007 год договора на техническое сопровождение своих изделий до устранения выявленных недостатков.

Взаимодействие с разработчиком выгодно как для серийных производителей, так и для ремонтных заводов, поскольку такая кооперация позволяет использовать потенциал КБ для оптимизации своих опытных производств и повышения качества продукции. Авторский надзор и конструкторское сопровождение являются единственными источниками финансирования НИОКР в России. Доля этих средств составляет менее 3 %. А это в 3–4 раза ниже, чем у западных двигателестроителей.

Производители серийной продукции вместо поддержки разработчиков пытаются создавать на своей базе собственные КБ. Это приводит к тому, что средства, которые могли бы пойти главным разработчикам на создание новой продукции, распыляются на организацию суррогатных КБ, таких, например, какие у себя организовали ведущие производители авиационных двигателей ФГУП "ММПП "Салют" и ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени В. В. Чернышева". Подчиненная роль заводских КБ приводит к тому, что они проводят бесконечную модернизацию освоенной номенклатуры изделий, а о перспективных разработках речь не идет, поскольку не хватает средств, опыта и знаний.

В России необходимо иметь такую структуру, которая позволила бы финансировать новые разработки за счет продаж серийной продукции и сервисного обслуживания. Для этого нужно было бы создавать либо единый холдинг, подобный GE, Snecma, RR, PW, либо добиться от серийных заводов и ремонтных предприятий финансирования разработок в нужных объемах. Логичным выглядит следующий порядок: на первом этапе размер отчислений за конструкторское сопровождение следовало бы увеличить минимально до 10 %, как это делается за рубежом. А конкретные затраты на финансирование направлений НИОКР должны определяться самими разработчиками.

На прошедшем в ноябре прошлого года совещании по вопросам развития НИОКР премьер-министр Виктор Зубков поднял тему финансирования новых разработок в авиационной и космической отраслях. Сегодня в рамках соответствующих федеральных целевых программ создан механизм комплексного финансирования НИОКР, когда средства, выделяемые из госбюджета, должны дополняться внебюджетными источниками финансирования. "Под все эти ФЦП резервируются бюджетные средства, их общий объем с 2005 по 2010 год составит почти 200 миллиардов рублей", — сказал Виктор Зубков.

Однако в правительстве признают, что средства из внебюджетных источников поступают плохо и медленно. Премьер-министр привел пример: на финансирование НИОКР в рамках ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники" в 2007 году планировалось привлечь 8 млрд руб., но за девять месяцев было выделено только 4 % от этой суммы. По словам Виктора Зубкова, "расчет в основном идет на государственную поддержку", а "институты развития используются слабо". Другим источником доходов разработчиков могли бы

стать поступления от серийных и ремонтных заводов за конструкторское сопровождение готовой продукции. Однако при существующей системе подобных расчетов разработчику приходится договариваться с каждым серийным и ремонтным заводом в индивидуальном порядке. Без совершенствования нормативной базы, регулирующей эти отношения, невозможно обеспечить покрытие внебюджетной части расходов на НИОКР. В 2006 году, по данным ОАО "Климов", производители его моторов заплатили разработчику около 9 млн долл., или 1,5 % от своего совокупного оборота в 600 млн. Эти средства покрыли всего 30 % расходов компании на перспективные разработки. Государственное финансирование обеспечило еще 23 %, а остальные 47 % из общих затрат на НИОКР пришлось изыскивать самостоятельно.

Решению данной проблемы может также помочь намеченная Правительством РФ консолидация разра-

ботчиков и производителей авиационных двигателей в интегрированные холдинги. Лидеры мирового авиадвигателестроения уже давно прошли этот этап. Сейчас большинство из них сами входят в еще более крупные диверсифицированные промышленные корпорации, внутри которых часть доходов от продаж серийной продукции перераспределяется на новые разработки.

Внебюджетное финансирование разработок новых изделий должны обеспечивать заводы-производители. Долю их отчислений необходимо увеличить до 10 %, и это позволит покрыть затраты на НИОКР, не привлекая бюджетные средства и инвестиции от частных заказчиков.

Владимир ИВАНОВ

источник:

*газета «Независимое военное обозрение»
21.03.08*

ИРАН ИЩЕТ СПАСЕНИЯ В РОССИЙСКИХ САМОЛЕТАХ

Тегеран намерен приобрести в России 100 пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214.

Иранские информагентства ISNA и Fars сообщили о намерении Тегерана приобрести в России 100 пассажирских самолетов Ту-204 и Ту-214. Несмотря на упадок отечественного самолетостроения — в год выпускается по два-три десятка гражданских самолетов, — эксперты уверены, что России по плечу выполнить этот контракт. Тем более что большая часть из этих самолетов будет поставлена не в готовом виде, а в деталях — для их сборки в Иране.

Контракт, который может быть подписан в ближайшие месяцы, рассчитан на 10 лет. Вчера информацию о его возможном заключении подтвердил информагентствам анонимный источник в российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Отметим, что на прошлой неделе делегация ОАК во главе с президентом этой организации Алексеем Федоровым посетила Иран, где был заключен ряд договоренностей. Договор включает в себя не только экспорт готовых самолетов, но и поставку запчастей для сборки лайнеров на территории Ирана и их последующего ремонта. По предварительным данным, общая сумма этой сделки может составить от 2 до 2,5 млрд долл.

По данным иранских журналистов, Тегеран планирует также заключить договор на поставку еще пяти авиалайнеров Ту-334, которые могут быть поставлены в Иран в ближайшие пять лет. Кроме того, в прошлом году на международном авиасалоне МАКС-2007 иранская авиакомпания Iran Airtur заключила контракт с ОАО "Ильюшин Финанс Ко." по закупке пяти авиалайнеров Ту-204-100Е. Как ожидается, самолеты отправятся в Тегеран в следующем году.

По словам главы аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, амбициозный проект по закупке 100 современных российских лайнеров вполне осуществим, несмотря на плачевное состояние отрасли, выпустившей в 2007 году чуть больше двух десятков гражданских авиалайнеров. Дело в том, что соглашение предусматривает поставку только нескольких

собранных самолетов. Большая же часть поставок придется на комплектующие, готовые самолеты из которых будут собирать уже в Иране. С одной стороны, такой формат поставок снимает многие вопросы для российской стороны. Однако вместе с тем создает и дополнительные сложности, поскольку уровень развития иранской авиапромышленности весьма низкий.

Более того, имеются и негативные примеры сотрудничества с иранскими авиастроителями на подобных условиях. В 1995 году Тегеран начал проект по лицензионной сборке на заводе в Исфахане самолетов Ан-140 украинского производства. Однако в итоге удалось собрать только три авиалайнера.

Нельзя также исключать, что, решаясь на столь масштабный проект, Тегеран собирался разыграть геополитическую карту накануне прошедшего в понедельник голосования в Совете Безопасности ООН по резолюции, ужесточающей международные санкции против Ирана, в расчете на то, что Москва заблокирует принятие этой резолюции. Впрочем, если такой расчет был, то он не оправдался.

По словам Пантелеева, говоря о столь крупном проекте, нельзя сбрасывать со счетов сложную обстановку вокруг Ирана. Любая эскалация конфликта со стороны США, включая военную угрозу, создает серьезные риски для его реализации. При этом сборка самолетов подразумевает закупки технологического оборудования с привлечением крупных кредитных средств. Учитывая уровень политических рисков, лишь отдельные государства согласятся выдать кредиты Тегерану.

Несмотря на все трудности, проект весьма привлекателен для России. Он дает шанс на восстановление самолетостроительных мощностей в стране, а также поднимает репутацию российских самолетов в глазах других стран, пусть даже это страны-изгои наподобие Ирана.

Максим ЕГОРОВ

*источник: газета «Независимая газета»
05.03.08*

ИСТРЕБИТЕЛИ МЕНЯЮТ НА АВИАЛАЙНЕРЫ

Российское военное авиастроение уверенно набирает высоту, но пока только за счет экспорта истребителей.

По словам главы корпорации "Иркут" Олега Демченко, их компания в 2008–2010 годах планирует поставить на экспорт 106 истребителей марки Су-30МК. А еще есть "МиГ", сумевший договориться с Индией о модернизации 69 стоящих на вооружении индийских ВВС истребителей МиГ-29. Однако основной упор должен быть сделан на гражданские самолеты. Это не только куда больший рынок, но и возможность сохранения технологического потенциала страны.

Военное самолетостроение — локомотив российского авиапрома. Рост экспорта истребителей напрямую влияет не только на прибыль компаний, но и на их возможности по саморазвитию. По словам Демченко, главная из них — это гражданское направление. На фоне развития проекта пассажирского авиалайнера фирмы "Сухой" Sukhoi SuperJet "Иркут" создает свой пассажирский авиалайнер МС-21. Он заменит Ту-154 и будет конкурировать с европейским А320.

"Мы ставим перед собой задачу сделать МС-21 лучше серийного Airbus минимум на 10–15 процентов", — говорит Олег Демченко. В представлении российских конструкторов, МС-21 — последний шанс сохранить технологическое лидерство в авиастроении. Если сегодня не вложиться в проект, то через несколько лет будет полностью утрачен научный потенциал отрасли, существование которой немислимо без крупных, амбициозных проектов. В случае с МС-21 их предостаточно. Это и создание крыла и фюзеляжа машины из новых композиционных материалов. В конструкции авиалайнера их будет не менее 40 процентов, что очень много для современных машин. Это и задача повышения топливной экономии на 25 процентов, влекущая за собой создание двигателей новой конструкции. Это и повышенные требования к полетной безопасности. В проект вовлечены все конструкторские бюро, а основное производство планируется разме-

стить на Иркутском авиационном заводе, где к 2015 году в основном будет закончена программа производства истребителя Су-30МК. В сентябре этого года начнутся эскизное проектирование машины и подбор соисполнителей. По словам Демченко, делать новое крыло будет подразделение КБ "Сухой" — "Гражданские самолеты Сухого". Фюзеляжем займется "Иркут" и КБ Яковлева. Хвостовой частью — КБ Бериева. После этого, к концу года, будет объявлен тендер по двигателю. На МС-21 выделяют \$ 3 млрд. Для современной России это беспрецедентная сумма, свидетельствующая о твердом намерении государства не только сделать все для сохранения авиапрома, но и инвестировать в его будущее.

"Если Россия не сможет создать такую машину, то гражданской авиации в стране не будет", — констатирует Олег Демченко.

"НОЧНОГО ЯСТРЕБА" ПОДБИЛИ ДЕНЬГИ

В апреле США спешат легендарные самолеты-невидимки F-117 Nighthawk. Созданный 27 лет назад "ночной ястреб" производил впечатление суперсовременного самолета. Черный треугольник фюзеляжа с острыми, угловатыми обводами. Не самолет, а летучая мышь. Впрочем, все эти "навороты" разбились на практике. Первое же применение F-117 в реальном военном конфликте показало, что он не только выведен устаревшими советскими РЛС, но еще и малоуправляем, из-за чего его легко сбить в ближнем, контактном бою. Однако списать "ястреба" решили совсем не из-за этого. Военным не хватило денег на другую суперновинку — истребитель 5-го поколения F-22 Raptor. Цена одного F-22 — \$ 133,1 млн. В результате пришлось сократить весь парк — 55 F-117. Экономленные на этом деньги пойдут на закупку 180 F-22.

Дмитрий ЛИТОВКИН

источник: газета «Известия»
14.03.08

\$ 80 МЛРД НА САМОЛЕТЫ

Российские авиакомпании способны до 2026 г. купить 900 лайнеров на \$ 80 млрд, полагает Airbus. Он рассчитывает получить половину заказов.

Расчеты Airbus основаны на существующих темпах роста авиаперевозок российских авиакомпаний — 6,2 % в год. Сейчас парк российских авиакомпаний насчитывает 528 самолетов, а к 2026 г. он должен будет увеличиться до 939, говорится в материалах презентации Airbus. Для этого потребуется 921 магистральный самолет — как для замены устаревшей техники, так и для расширения авиапарка. Около 800 единиц составят узкофюзеляжные самолеты и 120 — широкофюзеляжные, полагает Airbus.

Он рассчитывает заработать половину из \$ 80 млрд, которые россияне потратят на обновление парка. По словам российского представителя компании, Airbus планирует сохранить свою долю рынка, которая сейчас превышает 50 %. Конкурент Airbus — компания Boeing — тоже имеет большие виды на российский рынок. В материалах презентации Boeing, опубликованных в начале февраля, потребность России и стран СНГ в новых лайнерах на 2007–2026 гг. оценивается в 1000 самолетов. Правда, сумма закупок, по оценке Boeing, немного скромнее — \$ 70 млрд. Представитель Boeing не стал говорить, какую долю рассчитывает занять в России его компания. Обоих конкурентов в России хочет потеснить российский авиапром в лице Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК).

Уже в 2025 г. она рассчитывает доминировать на рынке, выпускаая 260–290 самолетов в год, говорится в стратегии ОАК. За 2008–2025 гг. корпорация хочет выпустить около 2600 самолетов. Из них около 600 будут конкурировать с Airbus и Boeing. Это будут модернизированные Ил-96, Ту-204/214 и новый магистральный узкофюзеляжный самолет МС-21 на 150–210 мест. Впрочем, своего прогноза рынка у ОАК пока нет.

Прогнозы Airbus основаны на пессимистическом сценарии, считает гендиректор InfoMost Борис Рыбак. Рынок пассажирских авиаперевозок в последние пять

лет рос на 10–15 % в год и до 2014 г. рост продолжится, полагает он. Если не будет макроэкономических потрясений, к 2025 г. российский рынок больших самолетов по-прежнему будут делить между собой два глобальных игрока – Airbus и Boeing, считает Рыбак. У ОАК есть шансы его потеснить, только если проект МС-21 окажется удачным.

Глеб СТОЛЯРОВ

источник: газета «Ведомости»
13.03.08

"МОТОР СИЧ" СОХРАНИТ ПОЗИЦИИ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ

Планы Российской Федерации перенести производство газотурбинных двигателей (ГТД) для вертолетов российского производства на территорию России вписываются в стратегию Москвы о постепенном переходе на самостоятельное производство продукции военно-промышленного комплекса, но не повлияют на позицию украинского завода "Мотор Сич" на российском рынке. По крайней мере, в ближайшие 15–20 лет.

Такого мнения придерживается научный сотрудник Института изучения России (ИИР) Сергей Гончаров. Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в ИИР, еще в минувшем году руководство РФ поставило задачу разработки Государственной программы развития газотурбинного двигателестроения на 2008–2015 годы с перспективой до 2025 года. Первым же практическим шагом на пути к сокращению зависимости от украинского производителя стало решение Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации, датированное январем 2008 года, об организации самостоятельного производства вертолетных ГТД типов ТВЗ-117 и ВК-2500.

В настоящее время 80 % вертолетных двигателей для российской авиапромышленности производится запорожским ОАО "Мотор Сич" (объем экспорта продукции и услуг предприятия в Россию по данным за 2007 г. составил около \$ 180 млн). Кроме того, это предприятие, существующее еще со времен Российской Империи, обеспечивает 100 % прямых поставок двигателей зарубежным эксплуатантам вертолетов марки "Ми".

"Данный подход руководства РФ обусловлен как коммерческими соображениями (одних только двигателей для новых вертолетов марки "Ми" в 2007 году потребовалось около 240 единиц), так и политическими причинами (технологическая независимость отрасли, критически важной для обороны страны). Однако ожидать сокращения спроса на вертолетные ГТД запорожского производства в ближайшие годы не следует. Причина, как это ни парадоксально, заключается в том же факторе, который побудил к жизни российские планы импортозамещения в сфере вертолетного двигателестроения, – значительном росте производства вертолетов. В отличие от российского гражданского самолетостроения, которое до сих пор переживает затяжной кризис, производство вертолетов в России уверенно

набирает обороты, причем для гражданского рынка даже в большей степени, чем для военного", – считает С. Гончаров.

По его мнению, России необходимо практически с нуля построить новый производственный комплекс по производству вертолетных двигателей. Юридически он может войти и в состав одного из существующих предприятий, например ОАО "Климов" или ММЗ им. Чернышева. "Это не только потребует больших денежных средств (эта проблема при нынешнем состоянии российского бюджета решается), но и не менее 4–5 лет. Еще пара лет потребуются, чтобы новое предприятие заработало на полную мощность. Все это время потребности в ГТД для вертолетов марки "Ми" будут почти исключительно удовлетворяться за счет поставок из Украины", – отметил сотрудник ИИР.

"Следует понимать, что строительство в России мощностей по производству вертолетных двигателей, полностью обеспечивающих потребности в производстве новых вертолетов, совершенно не означает, что на Москву автоматически переориентируются все зарубежные эксплуатанты вертолетов советской и российской постройки, которые самостоятельно выполняют ремонтные работы. Между тем доля таких поставок в портфеле заказов ОАО "Мотор Сич" составляет около половины и даже несколько превосходит объемы экспорта в Россию. Таким образом, и в среднесрочной перспективе украинское предприятие будет обеспечено значительным объемом заказов", – считает С. Гончаров. При этом он придерживается мнения, что "куда более серьезные проблемы, в результате которых даже может встать вопрос о выживании предприятия", возникнут у запорожского предприятия не ранее чем через 15–20 лет, когда будет списана львиная доля советских и российских вертолетов, изначально оснащенных запорожскими моторами. "Однако этот срок, как показывает мировая практика, вполне достаточен для того, чтобы произвести реструктуризацию и освоить новые рынки – например, стать производителем легкого многоцелевого вертолета украинского производства, оснащенного, естественно, запорожскими ГТД", – подытожил эксперт.

Напомним, ОАО "Мотор Сич" является одним из крупнейших украинских машиностроительных предприятий. Выпускает авиадвигатели для вертолетов "Ми" и "Ка", самолетов Ан-124, Ан-140, Як-130.

источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
05.03.08

"КАСКОЛ" ПОДЕЛИЛСЯ ДВИГАТЕЛЯМИ

Компания продает "Оборонпрому" 13 % акций "Моторостроителя".

Холдинговая компания "Оборонпром" продолжает консолидировать двигателестроительные активы. Как стало известно РБК daily, в ближайшее время компания завершит сделку по покупке 13 % акций самарского ОАО "Моторостроитель" у группы "Каскол" и тем самым доведет свою долю в двигателестроительном предприятии до 51 %.

ОАО "Моторостроитель" занимается ремонтом авиационных двигателей НК-12МП для самолетов Ту-142, Ту-95МС, НК-25 для Ту-22МЗ, НК-32 для Ту-160, а также серийным производством ракетных двигателей РД-108 и их модификаций для ракет-носителей "Союз", "Союз-2" и РН "Молния". В общем объеме производства доля государственного заказа занимает 47 %. Численность работников "Моторостроителя" — 11 тыс. человек.

Как рассказал РБК daily источник, близкий к сделке, в ближайшее время "Оборонпром" завершит покупку у "Каскола" 13 % акций самарского ОАО "Моторостроитель". "Достигнуто принципиальное решение о сделке. На сегодняшний день она проходит юридическое оформление, сразу после которого документы будут подписаны", — говорит собеседник РБК daily. По его словам, акции были проданы по рыночной стоимости. Согласно котировкам предприятия на РТС, стоимость указанного пакета акций на вчерашний день составляет около 11 млн долл.

"Оборонпром" уже контролирует 38 % акций "Моторостроителя", принадлежащих государству. "Оборонпром" претендует на этот пакет, который может быть передан холдингу после подписания соответствующего указа президента. Сделка с "Касколом" (он сейчас контролирует 54 % акций "Моторостроителя") позволит "Оборонпрому" получить контроль над самарским предприятием. Представитель "Оборонпрома" вчера отказался комментировать сделку. Совладелец группы компаний "Каскол" Сергей Недорослев также вчера отказался от комментариев.

Если "Оборонпром" выкупил акции предприятия по рыночной цене, эта новость позитивна для рынка, уверен аналитик ИК "Брокеркредитсервис" Севастьян Козицын. "У инвесторов иногда складывается впечатление о том, что структуры "Рособоронэкспорта" стараются получить многие активы слишком дешево", — поясняет он. При этом эксперт напоминает, что на слухах об интересе "Оборонпрома" к "Моторостроителю" с мая 2007 года капитализация этого предприятия выросла в пять раз.

Росту котировок "Моторостроителя" не помешал даже рост долговой нагрузки компании. Согласно проведенному "Оборонпромом" аудиту, менеджмент "Моторостроителя", пользуясь стратегическим статусом предприятия, в течение длительного периода не уплачивает налоговые платежи, в связи с чем появилась существенная налоговая задолженность в 1,5 млрд руб. Как отмечается в ответе на запрос РБК daily в адрес "Оборонпрома", несмотря на это "Моторостроитель" ежегодно декларировал миллиардные обороты и прибыль, с которой выплачивались дивиденды. Убыток предприятия на начало октября 2007 года составлял более 200 млн руб. Часть прибыли предприятия уходила посредникам, через которых продавалась продукция завода: ЗАО "ДЭМ" и "Центральная компания ФПГ "Двигатели НК". Последняя задолжала предприятию 165 млн руб. (в том числе с 2001 года на ней висит долг в 100 млн руб.), что не помешало предоставить заводу займы на сумму 60 млн руб. под 13,2 % годовых. Помимо этого ОАО "Моторостроитель" в 2005–2007 годах получило в качестве авансов более 280 млн руб. от компаний "Газпрома" на производство и ремонт двигателей, однако обязательства со стороны завода не были выполнены. Просрочка в выполнении заказов на сегодняшний день составляет до двух лет.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
12.03.08

ВЛАДИМИР АРТЯКОВ ВСТУПИЛСЯ ЗА АН-140

...предложив сохранить пошлины на самолеты до 50 мест.

Губернатор Самарской области Владимир Артяков направил письма премьеру Виктору Зубкову и первому вице-премьеру Сергею Иванову с просьбой не снижать таможенные пошлины на иностранные самолеты вместимостью до 50 мест. По мнению губернатора, снижение пошлин поставит под угрозу выпуск самолета Ан-140 на самарском авиационном заводе "Авиакор". В Минпромэнерго сохранять пошлину размером 20 % не намерены, но вместо обнуления собираются снизить ее до 8 %.

В письме, адресованном премьер-министру Виктору Зубкову и его заместителям Сергею Иванову и Алексею Кудрину, Владимир Артяков просит не отменять пошлины, поскольку это может негативно отразиться на самарском заводе "Авиакор". Компания производит в этом сегменте самолет Ан-140, который в условиях прекращения производства Ту-154 "является единственным продуктом, дающим новый импульс для развития "Авиакора". Два Ан-140 уже собраны и эксплуатируются авиакомпанией "Якутия", план завода предполагает производство еще 44 машин до 2010 года, из них десять — в этом году. Губернатор просит

правительство сохранить пошлины на прежнем уровне, отмечая, что их отмена приведет к замене устаревших отечественных самолетов на дешевые, но такие же старые иностранные, так как цены на них в пять–семь раз ниже.

"Авиакор" входит в холдинг "Русские машины" Олега Дерипаски. Основу производственной программы "Авиакора" составляют достройка самолетов Ту-154М (в заделе с советских времен осталось четыре планера) и сборка самолетов Ан-140. В течение последних трех–пяти лет завод активно занимался продвижением Ан-140, но пока портфель заказов ограничен заказом госавиакомпании "Якутия" и рамочными соглашениями. В первом полугодии 2007 года выручка "Авиакора" составила 259,6 млн руб., чистый убыток – 285,6 млн руб.

В начале февраля заместитель министра промышленности и энергетики Денис Мантуров говорил, что пошлины могут быть снижены "вплоть до обнуления". Вчера заместитель директора департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Валерий Воскобойников сообщил "Ъ", что отмена пошлин уже не обсуждается, а речь идет только о снижении их до 8 % с нынешних 20 %. "Срок действия льгот должен быть ограничен 1 января 2013 года – периодом, необходимым для выхода на запланированные объемы выпуска российских самолетов", – отметил господин Воскобойников. В Минпромэнерго подчеркивают, что "Авиакор" выпускает Ан-140 в небольших количествах и сейчас не в состоянии обеспечить нужды региональных перевозок.

Эксперты и участники рынка не думают, что Владимиру Артякову удастся добиться сохранения пошлин в прежнем размере. "Чисто запретительная

мера – не лучший способ поддержать отечественного производителя, – полагает глава аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. – К 2010 году в России останется считанное количество самолетов Ан-24, и, если к этому времени не будет развернуто массовое производство Ан-140, это приведет к существенному сокращению региональных перевозок, которые и сейчас не в самом лучшем состоянии". К проекту производства Ан-140 скептически относятся и в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), продвигающей в региональном сегменте Ил-114 (64 кресла), который должен выпускать государственный Ташкентский авиазавод. "В 2006–2007 годах проводились консультации относительно возможности участия "Авиакора" в ОАК, но никаких договоренностей не достигнуто", – уточнили в ОАК. "Возможный портфель заказов на Ан-140 – не более 20–25 машин, – говорит источник "Ъ" в корпорации. – Основная проблема – высокая стоимость самолета (около \$ 12 млн. – "Ъ"). Кроме того, изначально предполагалось, что часть деталей, в том числе крыло, будет поставлять Харьковский завод, но сейчас он в тяжелом положении и "Авиакору" надо все делать самому, а это дополнительное время и средства". Поскольку "Авиакор" не входит в ОАК, стратегия развития корпорации до 2025 года, утвержденная советом директоров ОАК 12 февраля, не предусматривает выпуска Ан-140.

Мария КУЗНЕЦОВА,
Александра ГРИЦКОВА,
Петр МИРОНЕНКО

источник: газета «Коммерсантъ»
06.03.08

ПОЛЮСА ДОСТУПНОСТИ

Россия может стать монополистом по авиаперевозкам в Арктике и Антарктике.

Первый вице-премьер Сергей Иванов заявил о приоритетности полярных исследований для России и подчеркнул, что наша страна может стать монополистом по авиаперевозкам в Арктике и Антарктике.

Об этом он сказал на совещании по развитию полярной авиации, которое проходило на антарктической станции "Новолазаревская".

– Россияне не только открыли Антарктиду, но и обживают ее, – заявил Иванов. При этом он отметил, что для решения транспортной проблемы полярников необходимы два типа самолетов: Ил-76 с двигателями ПС-90 для межконтинентальных перелетов и Ил-114 для внутриконтинентальных перелетов.

По мнению Иванова, для российской антарктической экспедиции "нужно два или три, больше не нужно, Ил-114". "И тогда, – заявил первый вице-премьер, – мы будем близки к монополизму перевозок по Арктике и Антарктике".

Говоря о преимуществах нового Ил-76ТД-90ВД, Иванов также подчеркнул, что с началом его эксплуатации "мы навсегда забудем понятие возврата или невозврата". Он также отметил, что "необходимы

небольшие средства, чтобы разработать и испытать для него новые лыжно-колесные шасси". И обратил внимание на то, что "средства на разработку шасси ни в каких планах по развитию авиации пока не предусмотрены", поэтому придется изыскивать средства и механизмы ассигнований. Ведь бюджет на три года уже принят.

Присутствующий на совещании глава Объединенной авиастроительной корпорации Алексей Федоров рассказал, что используемый сейчас Ил-76 с его нынешними двигателями "имеет ограниченную дальность полета, и если по погодным условиям в Антарктиде закроется взлетно-посадочная полоса, он без дозаправки не вернется". Во время каждого рейса за два часа до Антарктиды командир принимает решение, продолжать полет или возвращаться в Кейптаун.

– Это так называемая точка возврата, – пояснил он.

По словам Федорова, корпорация готова решить транспортные проблемы российских полярников к 2010 году, изготовив для них 1 транспортный Ил-76 и несколько Ил-114Т с лыжно-колесными шасси. При этом он подчеркнул, что специалисты Российской антарктической экспедиции сейчас испытывают множество транспортных проблем. Это не только приводит к потере времени и денег, но и небезопасно.

Чтобы исправить ситуацию, планируется заменить Ил-76, который доставляет людей и грузы, летая по маршруту протяженностью 4120 километров Кейптаун (ЮАР) — российская станция "Новолазаревская", на более современный самолет. "Это создаст безопасный авиамост до Антарктиды", — уверен Федоров.

Испытания Ил-76-90 намечены на 2010 год, а их поставки могут начаться в 2011 году. Ежегодно корпорация сможет производить по 10 машин, в том числе для Минобороны.

Ил-114Т должен решить проблему передвижений и доставки грузов по самой Антарктиде. Сейчас российские специалисты добираются до станции либо на вездеходах, либо пользуются американским самолетом DC-3-BT67 Bassler, который арендуют у канадской авиакомпании. По расчетам, один Ил-114Т обойдется примерно в 25 миллионов долларов.

СПРАВКА "РГ"

Внутриконтинентальные полеты отечественной авиации в Антарктиде осуществляются без перерывов уже 53-й год. Это исследовательские полеты, визуальная ледовая разведка, доставка персонала и грузов, аварийно-спасательные полеты.

Ранее для этих целей использовалось несколько модификаций Ан-2 и Ил-14, но они давно устарели.

Владимир РАДОМИРОВ

источник: газета «Российская газета»
12.03.08

"ВСМПО-АВИСМА" ДОБЫЛА СЫРЬЕ

Корпорация получила часть месторождения Центральное.

У титановой корпорации "ВСМПО-Ависма" впервые появилось собственное сырье. Администрация Тамбовской области продала корпорации ГПК "Титан", которое владеет правами на освоение месторождения с запасами 1,3 млн тонн двуокиси титана. Но на этом госкорпорация останавливаться не собирается. Она планирует принять участие в тендере на освоение всего месторождения, составив конкуренцию другому основному претенденту — "Норникелю".

Губернатор Тамбовской области Олег Бетин рассказал "Ъ", что администрация области завершила сделку по продаже акционерам "ВСМПО-Ависма" ООО "Горнопромышленная компания "Титан", владеющего частью ильменитового месторождения Центральное.

"У "Титана" есть лицензия не только на разработку месторождения Центральное на участке земли 800 га, но и на промышленное производство ильменита", — пояснил чиновник. Более подробно раскрыть параметры сделки он отказался. Но источник "Ъ", знакомый с деталями проекта, уточнил, что корпорация получила 6,5 % запасов Центрального с правами на разведку и добычу ильменит-рутил-циркониевых песков в северной части Восточного участка месторождения с запасами 1,3 млн тонн двуокиси титана.

Центральное — крупное месторождение в Тамбовской области с запасами 1,6 млрд тонн рудных песков с содержанием в них ильменита 27 млн тонн, рутила — 5,5 млн тонн, циркония — 4,9 млн тонн, окиси титана — 20 млн тонн.

ООО "ГПК "Титан", согласно данным СПАРК, зарегистрировано в 2003 году. Контрольная доля компании до последнего времени принадлежала ОАО ГПК ЦНА-1, которым владеет подконтрольное Тамбовской области ТОГУП "Водгазхоз".

Глава "ВСМПО-Ависмы" Владислав Тетюхин накануне говорил "Ъ", что "сделка завершается". В курирующем "ВСМПО-Ависму" "Оборонимпэкс"

(дочерняя компания "Рособоронэкспорта") не смогли вчера подтвердить факт завершения сделки. Но о намерении обеспечить "ВСМПО-Ависму" собственным ильменитом (сырье для производства титановой губки) руководство "Рособоронэкспорта" заявило еще в прошлом году. Более того, в июне гендиректор "Рособоронэкспорта" Сергей Чемезов (сейчас возглавляет госкорпорацию "Ростехнологии", которая покупает активы "Рособоронэкспорта") уточнял, что рассматривается как раз Центральное. Но купить его целиком не удалось. Дело в том, что лицензией на геологоразведку 93,5 % месторождения владеет ГМК "Норильский никель". И, как рассказали "Ъ" в компании, в середине прошлого года "Норникель" подал документы в МПР с просьбой включить его в список претендентов на промышленную разработку Восточного участка Центрального.

По словам господина Тетюхина, для покрытия потребностей корпорации в сырье мощность ГОКа должна быть около 200 тыс. тонн руды в год с содержанием около 60 % металла. По оценкам аналитика ИК "Тройка Диалог" Сергея Донского, стоимость ГОКа может составить до \$ 200 млн. Запасов полученного "ВСМПО-Ависмой" участка хватит примерно на десять лет, отмечает директор аналитического департамента UBS Алексей Морозов.

"Это небольшой срок для корпорации, но лучше, чем совсем ничего", — считает эксперт. Сейчас "ВСМПО-Ависма" зависит в основном от украинских поставщиков сырья — Иршанского и Вольногорского ГОКов. Уже был прецедент, когда они на несколько дней останавливали отгрузку. Однако замгендиректора "Оборонимпэкса" Михаил Воеводин заверил "Ъ", что компания заинтересована в том, чтобы получить контроль над всем Центральным месторождением. Поэтому "Рособоронэкспорт" будет конкурировать с "Норникелем" в тендере на это месторождение.

источник: газета «Коммерсантъ»
21.03.08

ПОДВИГ АРХИПА ЛЮЛЬКИ

В минувшее воскресенье, 23 марта с. г., исполнилось 100 лет со дня рождения Архипа Михайловича Люльки — гениального российского ученого и конструктора, выдающегося организатора, первооткрывателя двухконтурного реактивного двигателя. 2008 год авиационное сообщество объявило годом академика А. М. Люльки.

Жизненный путь Архипа Михайловича — одного из основателей конструкторской школы НПО "Сатурн" и отечественного двигателестроения в целом — это яркая часть истории турбореактивных двигателей России, а творческие достижения авиаконструктора — достояние всего человечества. Именно поэтому 100-летие академика Люльки отмечает вся мировая научная общественность.

Архип Михайлович Люлька (1908—1984) родился в с. Саварка Киевской губернии в многодетной крестьянской семье. Окончил Киевский политехнический институт в 1931 году. С 1933 по 1939 год преподавал в Харьковском авиационном институте. Уже там в 1937 году Люлька начал работу над проектом воздушно-реактивного двигателя с центробежным компрессором. Двигатель предполагалось установить на истребитель ХАИ-2, работа, однако, опережала технические возможности того времени.

В тот же период конструктор разработал проект ТРД с осевым компрессором, который был одобрен Наркоматом авиационной промышленности. Работы начались в СКБ-1 в Ленинграде. Там же А. М. Люлькой был создан первый в СССР технический проект авиационного турбореактивного двигателя РД-1. В апреле 1941 года Архип Михайлович получил авторское свидетельство на схему двухконтурного реактивного двигателя, которая нашла мировое признание.

Война отодвинула планы создания авиационного реактивного двигателя, и Люлька некоторое время трудился на танковом заводе в Челябинске. С 1943 года он продолжает работу над ТРД. 30 марта 1946 г. было образовано ОКБ-165 по разработке и созданию отечественных турбореактивных двигателей, а Люлька был назначен руководителем этого предприятия. С этой даты начинается история ОКБ "Сатурн".

Под руководством А. Люльки был создан первый отечественный турбореактивный двигатель ТР-1. Впоследствии КБ А. М. Люльки создает целый ряд удачных реактивных двигателей, которыми оснащаются самолеты Сухого, Туполева, Ильюшина, Бериева. Наиболее известно из них семейство двигателей АЛ-7: АЛ-7П (для Ту-110), АЛ-7ПБ и АЛ-7ТВ (для первых Ил-62). По решению руководства страны двигатели, созданные в ОКБ А. М. Люльки, стали именоваться инициалами конструктора — АЛ (Архип Люлька).

В следующих модификациях конструктор оснащает АЛ-7 форсажной камерой: двигатель АЛ-7Ф предназначен для первого сверхзвукового истребителя ОКБ Сухого С-1. Двигатель получился настолько

удачным, что авиаконструкторы пробуют оснастить им свои новые самолеты: Ил-54, Ту-98, перехватчики Сухого Т-3 и П-1, Микояна — И-7У и И-75, Лавочкина — Ла-250.

Самолеты Ил-54, С-1 и Т-3 участвуют в параде, а на С-1 впервые в СССР была достигнута скорость, в два раза превышающая скорость звука.

Вскоре АЛ-7Ф и его последующие модификации АЛ-7Ф-1, АЛ-7Ф-2 внедряют в серийное производство сразу на нескольких заводах.

С 1950 по 1960 год профессор А. М. Люлька преподает в МАИ. В 1957 году он становится генеральным конструктором ОКБ-165. Ему передано и ОКБ-45, работавшее до того над двигателями В. Я. Климова.

В 1965—1970 годах в стенах ОКБ появляется новое поколение двигателей — семейство АЛ-21Ф. Кроме этого, там же рождаются проекты малоразмерных газотурбинных и жидкостных ракетных двигателей.

В начале 1970-х годов А. Люлька обратился к реализации своего изобретения — схемы двухконтурного ТРД со смешением потоков, авторское свидетельство на которое он получил еще в 1941 г. Сейчас по этой схеме строится абсолютное большинство турбореактивных двигателей в мире.

В 1976 г. коллектив ОКБ Люльки приступил к созданию двигателя четвертого поколения АЛ-31Ф для установки на фронтовой истребитель Су-27 разработки ОКБ Сухого. Этот двигатель — вершина творчества Архипа Михайловича. По оценке современников, лучший отечественный двигатель был установлен на лучший самолет, на котором с 1986 по 1988 год было установлено более 30 мировых рекордов.

Из выступления Архипа Михайловича Люльки перед коллективом созданного и возглавляемого им ОКБ "Сатурн" в 1978 году по случаю своего 70-летия:

"Нас теперь называют пионерами создания отечественного турбореактивного двигателя. Прежде всего это обязывающее определение и, конечно, очень приятное. В нем есть что-то от нашей молодости, которую забыть нельзя.

Наше конструкторское бюро, его замечательные люди прошли большой и очень нелегкий путь от первых опытов и конструкторских проработок в области реактивного двигателестроения до становления и полного утверждения ТРД как основной двигательной установки на современном самолете любого типа и назначения. Это была эпоха энтузиастов, выбравших совершенно самостоятельный путь.

Прошло много лет с начала работ над турбореактивными двигателями в Советском Союзе, а я и сейчас не вижу предела их возможностей. В ближайшие годы нам предстоит решить ряд очень интересных и сложных задач по созданию новых поколений двигателей. И в том, что они будут решены, у меня нет никаких сомнений. Ведь был же когда-то решен основной вопрос развития нашей авиации — создание отечественного турбореактивного двигателя!"

Двигатель АЛ-31Ф, разработанный в 1976—1985 годах НПО "Сатурн" под руководством генерального конструктора академика А. М. Люльки, а на этапе

государственных испытаний — под руководством генерального конструктора В. М. Чепкина (возглавлявшего ОКБ с 1984 по 2000 год), и сегодня признан одним из лучших двигателей мира для самолетов фронтовой авиации. АЛ-31Ф устанавливается на истребители Су-27 и его модификации, палубные истребители Су-33, многоцелевые истребители Су-35, Су-30МК, фронтовые бомбардировщики Су-34.

Генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин:

"Мы всегда должны помнить, что усилиями Люльки Архипа Михайловича, усилиями его соратников были созданы великие двигатели марки "АЛ", которые производились и производятся тысячами штук, которые стоят на вооружении российских ВВС и армий десятков стран мира. Двигатель АЛ-31 бесспорно стал техническим бестселлером XX века. Сегодня мы празднуем 100-летие Архипа Михайловича, но в это время тысячи двигателей, созданных им, ежедневно поднимают в небо сотни самолетов таких глобальных стран мира, как Россия, Индия, Китай.

Есть такое понятие — конструкторская школа. У Архипа Михайловича Люльки была сформирована собственная школа, школа создания суперсовременных реактивных двигателей для боевых самолетов. Наследие — это знания, как теоретические, так и практические, которые были накоплены десятилетиями, связанные с завязкой двигателя, его компоновкой, закладкой, доводкой, интеграцией силовой установки в летательный аппарат.

Естественно, приумножение этих знаний, приумножение традиций школы Архипа Михайловича Люльки — это, конечно, перевод тех знаний на современные рельсы. Сегодня совершенно другие информационные и технологические возможности как в стране, так и в мире, и все это очень активно используется НПО "Сатурн" при создании современных двигателей. Самая главная задача, которая стоит перед нашей компанией, — создавать не менее удачные образцы двигателей, вводить их в эксплуатацию,

обеспечивать новыми силовыми установками следующее поколение самолетов ОКБ Сухого. Мы создаем сегодня вместе с нашим партнером — Уфимским моторостроительным производственным объединением — новый двигатель для ОКБ Сухого для самолетов пятого поколения. Недавно поднят в небо нашими двигателями 117С и успешно проходит летные испытания совершенно новый самолет — многофункциональный истребитель Су-35. И мы не сомневаемся, что все задачи, которые стоят перед компанией в рамках обеспечения ОКБ Сухого современными силовыми установками, будут выполнены.

Вот это и есть главное сегодня — модернизировать существующее производство, сохранять школу, отбирать лучших людей, чтобы они потом выросли в таких же генеральных конструкторов. Это и есть наилучший способ сохранения наследия великого конструктора — Архипа Михайловича Люльки".

Страна должным образом отметила заслуги конструктора: в 1975 году ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда, он был награжден многими орденами и медалями СССР, был лауреатом Ленинской и двух Государственных премий СССР.

После смерти Архипа Михайловича в 1984 году его имя присвоили предприятию, которое он возглавлял с 1946 года, а также площади Москвы рядом с его ОКБ и опытным заводом.

В начале XXI века Научно-технический центр им. А. Люльки и Лыткаринский машиностроительный завод, которые были созданы и долгое время возглавлялись Архипом Михайловичем Люлькой, вошли в состав ОАО "Научно-производственное объединение "Сатурн". Дело генерального конструктора продолжается. Коллектив НПО Сатурн работает над проектами новых авиационных двигателей, которым по традиции присваивается марка "АЛ" — Архип Люлька.

источник: газета «Красная звезда»
26.03.08

АВИАСТРОИТЕЛИ ПОМОГУТ ПОЧТОВИКАМ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) намерена помочь ФГУП "Почта России" в создании логистической компании, способной потеснить международные службы курьерской доставки. Для реализации данного проекта почтовой компании понадобятся самолеты Ил-96-400 и Ту-204С, которые готова построить ОАК.

Объединенная авиастроительная корпорация ищет возможности для расширения клиентской базы внутри страны и рассчитывает получить крупного заказчика в лице ФГУП "Почта России". "Оборот отправок почты сейчас крайне не мобилен в силу многих объективных причин", — заявил вчера директор департамента ОАК по связям с госорганами Олег Красных. Он отмечает, что сейчас все западные логистические компании перевозят грузы на магистральных авиарейсах, впоследствии до потребителя груз

доставляется региональными самолетами. "Для этого должна хорошо работать аэропортовая система, где грузы должны нормально обрабатываться", — отмечает Олег Красных.

По его словам, ОАК готова помочь "Почте России" в реализации проекта по созданию специализированной логистической компании, первые переговоры с руководством ФГУП уже прошли. "Сейчас мы хотим выйти к государственным органам власти, для того чтобы разработать меры стимулирующего характера. Хотя это будет чисто бизнес-проект при поддержке государства", — говорит он РБК daily. По его словам, ОАК и ФГУП "Почта России" приступают к проработке идеи этого проекта. Такому перевозчику потребуются, в первую очередь, самолеты Ил-96-400 и Ту-204С, а также самолеты, только планируемые к производству.

Сегодня цена на самолеты Ил-96-400Т и Ту-204С сопоставима с ценой лайнеров Boeing, конвертированных из пассажирских в грузовой вариант, отмечает руководитель аналитической службы агентства

"АвиаПорт" Олег Пантелеев. "Но при этом заказчик получает новый отечественный лайнер, с гарантиями и небольшими эксплуатационными расходами. По оценке российских авиакомпаний, заказавших Ил-96-400Т, эта машина не уступает по экономике MD-11 или Boeing 747-200", — отмечает эксперт. По его словам, для того чтобы создать такую компанию, понадобится порядка 10 млрд руб.

Участники рынка слышали об авиационных проектах "Почты России". "На сегодняшний день идут переговоры по эксплуатации "Почтой России" самолетов Ил-114Т, количество которых может составить до 15 машин", — говорит г-н Пантелеев. В почтовой компании не смогли вчера ни подтвердить, ни опровергнуть данную информацию.

На сегодняшний день ФГУП "Почта России" переживает не лучшие времена. По итогам 2007 года чистый убыток компании увеличился с 2,8 до 4,6 млрд руб. При этом регулируемые государством услуги общедоступной связи принесли убыток в 5,8 млрд руб. В то же время размер ежегодных компенсаций из госбюджета на покрытие убытков от регулируемых услуг остается неизменным — лишь 146 млн руб. Чтобы компенсировать убытки, сейчас компания ищет возможности для инвестиций в новые, более доход-

ные виды бизнеса. Коллегия Министерства информационных технологий и связи 25 марта будет рассматривать вопрос о программе развития "Почты России" на среднесрочную перспективу.

Внимание к логистической отрасли неслучайно. К примеру, Германия с оборотом логистической отрасли в 180 млрд евро занимает лидирующее место в Европе. За ней следуют Великобритания (106 млрд евро), Франция (97,1 млрд евро), Италия (72,6 млрд евро). Среди самых крупных логистических компаний — немецкая Deutsche Post с ее дочерними компаниями DHL Logistics и DHL Express, датская Reederei Maersk, а также Deutsche Bahn с Schenker. При этом работа таких компаний, как DHL, FedEx и UPS, вызывает у российских потребителей массу нареканий. В редакцию РБК daily с начала года поступили десятки жалоб на эти компании. Западных перевозчиков обвиняют в краже грузов, фактическом вымогательстве, не говоря уже о низком качестве обслуживания клиентов.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета RBC Daily
14.03.08

К ПРОТИВОЛОДОЧНЫМ САМОЛЕТАМ ПОЯВИЛИСЬ ПРОТИВОПОКАЗАНИЯ

"Рособоронэкспорт" теряет позиции на рынке.

"Рособоронэкспорт" ведет переговоры с Индией о размере штрафа, который российская сторона выплатит за задержку поставки патрульных самолетов Ил-38SD. Эксперты отмечают, что России угрожает потеря рынка противолодочных самолетов, поскольку, например, для Индии в условиях роста экономики страны дешевизна техники не столь важна. "Ильюшин" уже проиграл тендер на поставку Индии еще восьми машин.

Как стало известно "Ъ", до конца марта "Рособоронэкспорт" должен договориться с Индией о размере штрафа, который Россия выплатит за задержку по контракту на поставку трех патрульных самолетов Ил-38SD. Ранее Индии были переданы две машины, модернизированные МАК "Ильюшин", в том числе с установкой поисково-прицельной системы Sea Dragon (SD), но еще три остаются в России, так как индийские ВМС отказываются их принимать. Источники "Ъ" в оборонно-промышленном комплексе утверждают, что "к технике уже вопросов практически нет". "Но Индия требует выплаты 5 % от общей стоимости контракта (то есть около \$ 7,5 млн. — "Ъ"), а мы настаиваем, что первые два самолета были поставлены вовремя", — рассказал "Ъ" источник в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК, в нее входит "Ильюшин").

Контракт на модернизацию пяти Ил-38 в вариант Ил-38SD (с установкой SD) в целом на \$ 150 млн "Рособоронэкспорт" подписал в 2001 году. В сентябре 2007 года стало известно, что Индия приостановила оплату по контракту: индийцы настаивали, что на испытаниях SD показал себя несоответствующим тех-

ническому заданию, хотя в "Ильюшине" настаивали, что система сработала штатно.

От ситуации с контрактом по модернизации Ил-38 во многом зависело, мог ли "Рособоронэкспорт" победить в конкурсе на закупку восьми противолодочных самолетов, который Индия объявила в 2006 году. В нем также участвовали американские Lockheed Martin с самолетом P-3C Orion и Boeing с P-8A Poseidon. Новыми самолетами будут заменены восемь-десять самолетов Ту-142, полученных Индией из СССР в 1986 году. Изначально предполагалось их модернизировать в России с продлением ресурса, но после возникновения трудностей с контрактом по Ил-38SD Индия приняла решение о выводе их из состава индийских ВМС. "Официально Индия еще не объявила итоги тендера, но уже ясно, что мы его проиграли, так как одним из его условий была поставка самолетов из текущего производства, а Ил-38 не выпускаются с 1970-х годов", — рассказал "Ъ" источник в профильном российском ведомстве, знакомый с условиями конкурса.

Министерство обороны Индии сейчас ведет переговоры с компанией Boeing по согласованию стоимости восьми патрульных противолодочных самолетов P-8I Poseidon, стоимость сделки оценивается в \$ 2 млрд. "Американский Poseidon значительно дороже Ил-38, но индийская экономика растет высокими темпами, более 8 % в год, так что страна может себе позволить закупать более дорогую технику", — говорит эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко.

Взамен Ил-38 в качестве патрульного самолета "Рособоронэкспорт" продвигает на рынке Ил-114, которые, как планируют в ОАК, должен производить

Ташкентский авиазавод. Эти самолеты были предложены Венесуэле, но для Ил-114 еще не проработана установка вооружения, а также не готова новая поисково-прицельная система (головное предприятие — петербургское ОАО "Радар ММС").

Начало серийного производства Ил-114 для Минобороны ожидается не ранее 2020 года, когда завершится эксплуатационный срок Ил-38 (в составе ВМФ РФ 42 машины) и самолетов на базе Ил-18 (92 машины). "Если Венесуэла разместит заказ на 20 машин, патрульный Ил-114 в версии противолодочного самолета можно сделать за пять лет", — пояснили "Ъ" в ОАК. Однако эксперты сомневаются, что на

эту машину в ближайшее время найдется экспортный заказчик. Глава аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев отмечает, что в результате Россия может потерять экспортный рынок противолодочных самолетов, что связано в первую очередь с "хроническим недофинансированием" предприятий, разрабатывающих новое вооружение.

Александра ГРИЦКОВА

*источник: газета «Коммерсантъ»
11.03.08*

SUPERJET ВЗЯЛ ОТСРОЧКУ

ОАК предупредила о задержке поставок.

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) официально признала перенос сроков поставок первого самолета Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100). Как сообщил журналистам президент ОАК Алексей Федоров, корпорация не готова назвать точную дату поставки первого самолета. По первоначальным планам первый самолет намечено поставить "Аэрофлоту" в ноябре 2008 года. Если задержка будет значительной, то по условиям поставки перевозчик может предъявить производителю штрафные санкции или аннулировать контракт.

"Это (точная дата поставок SSJ 100. — РБК daily) будет понятно после объявления даты начала сертификационных испытаний самолета", — заявил вчера Алексей Федоров. Он уверен, что за это к ОАК не будут применяться штрафные санкции. "Перенос сроков поставок не повлечет штрафных санкций... Так как контракт (с "Аэрофлотом". — РБК daily) предусматривает временной зазор", — отметил президент ОАК. По первоначальному плану первый самолет должны были поставить стартовому заказчику ("Аэрофлоту") в конце этого года. Г-н Федоров подчеркнул, что "перенос сроков был вызван проблемой с комплектующими и оборудованием для самолетов".

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) должно поставить первый самолет SSJ 100 "Аэрофлоту" в ноябре 2008 года. У ГСС уже есть более 70 твердых контрактов на SSJ 100, в том числе твердый контракт на 30 самолетов и опцион еще на 15 с "Аэрофлотом". Другим крупным заказчиком выступает авиакомпания AirUnion, которая подписала контракты на 15 самолетов, предусматривающие опцион на такое же количество машин.

Согласно контракту, подписанному с авиакомпанией "Аэрофлот", максимальный размер штрафа за непоставку самолета в срок составляет 1,5 млн долл., при этом возможность договориться о списании штрафа контрактом не предусмотрена. Если задержка первых пяти лайнеров превысит шесть месяцев, то перевозчик имеет право аннулировать контракт.

В "Аэрофлоте" пока нет информации о переносе сроков поставки SSJ 100. Как рассказал на прошлой

неделе гендиректор авиакомпании Валерий Окулов, в компанию никаких официальных документов о задержке поставок лайнера не поступало.

"До прихода самолетов "Аэрофлот" будет использовать парк самолетов Ту-134", — отметил г-н Окулов.

"Драматической проблемы мы не видим, но все же придется внести коррективы в расписание будущего года, так как самолет в нем учтен", — пояснил РБК daily заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков.

"Также авиакомпания обязательно воспользуется правом на финансовые санкции", — говорит г-н Кошляков. Но расторгать контракт "Аэрофлот" не намерен.

"Мы рассчитываем, что ГСС выполнит свои обещания. AirUnion рассчитывает получить первый самолет к лету 2010 года", — объясняет РБК daily представитель компании Ольга Трапезникова. По ее словам, если производитель нарушит сроки поставок, то это произойдет по веским причинам. "Штрафных санкций в условиях контракта нет", — отмечает она. По сути, и самого контракта нет, так как авиакомпания — эксплуатант самолета (ОАО "Авиакомпания "ЭйрЮнион") еще не создана.

"Сегодня в Комсомольске активно ведется подготовка самолета к началу летных испытаний. И мы работаем в очень напряженном графике, чтобы максимально соответствовать своим обязательствам перед стартовым заказчиком в предусмотренных контрактом рамках", — отмечает директор по внешним связям и связям с общественностью ГСС Ольга Каюкова. По ее словам, помимо работ по подготовке первого SSJ 100 на завершающем этапе сборки находятся второй и третий летные самолеты. Четвертый проходит агрегатную сборку.

"Это нам позволит оперативно ввести в программу сертификации все четыре летных образца. Сами испытания начнутся в Комсомольске и будут продолжены в летно-испытательном комплексе в Жуковском", — сказала она.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета RBC Daily
25.03.08*

АСИММЕТРИЧНЫЙ АТВЕТ

Создана Ассоциация тяжелых вертолетов России.

В Ростове-на-Дону на конференции эксплуатантов самых грузоподъемных вертолетов в мире Ми-26Т была создана Ассоциация тяжелых вертолетов РФ (АТВ), в состав которой вошли представители 14 министерств, ведомств и частных компаний России. Участники нового некоммерческого партнерства планируют координировать деятельность по отстаиванию позиций на зарубежных рынках в конкуренции с такими производителями, как Eurocopter и Sikorsky. Эксперты полагают, что члены АТВ могут бороться с конкурентами с помощью согласованной ценовой политики и создания дополнительных услуг.

Как пояснил РБК daily заместитель генерального директора ОАО "Роствертол" (производитель Ми-26Т) Александр Колупаев, идея создания АТВ появилась еще в 2006 году, когда были обозначены ближайшие перспективы мирового рынка тяжелых вертолетов. По его подсчетам, до 2011 года в мире будет выпущено порядка 10 тыс. машин этого класса на сумму 50 млрд долл. При этом российские участники рынка постоянно жалуются на обострившуюся конкуренцию со стороны мощных авиастроительных концернов Eurocopter и Sikorsky, которые прилагают массу усилий, чтобы не пустить Ми-26Т в наиболее перспективные африканский и азиатский его сегменты.

По мнению г-на Колупаева, совместные усилия производителей, эксплуатантов и представителей госструктур, входящих в АТВ, смогут создать "цивилизованный рынок авиационных услуг", тех-обслуживание машин, продление ресурса их узлов и агрегатов, повысить рентабельность работы компаний. Кроме того, по признанию генерального конструктора Московского вертолетного завода им. М.Л. Миля (МВЗ) Алексея Самусенко, после 18 лет стагнации отрасли и отсутствия госзаказа на продукцию в России расцвел черный рынок контрафактных авиазапчастей, из-за чего уже отмечено несколько крушений вертолетов. Ряд частных компаний-эксплуатантов уже готовы профинансировать создание единого сервисного центра для Ми-26Т.

В то же время, пояснили РБК daily в ассоциации, рост цен на продукцию отечественных предприятий делает эксплуатацию Ми-26Т неконкурентоспособной (себестоимость одного летного часа вертолета уже исчисляется из расчета 8 тыс. долл.), что приводит к потере рынков сбыта. Ожидается, что теперь АТВ будет проводить согласованную ценовую политику. В частности, в текущем году стоимость вертолета сохранится на прошлогоднем уровне.

Эксперт ИК "Финам" Владимир Сергиевский полагает, что об эффективности АТВ говорить еще рано, так как внутри страны у Ми-26Т мало потребителей, а за рубежом влияние отечественных производителей пока минимально. Выиграть у конкурентов, полагает он, российские вертолетостроители могут лишь более привлекательной ценой и качественными услугами.

Как заметил РБК daily аналитик ИГ "Антанта Капитал" Игорь Краевский, фактически создание АТВ означает появление в России собственного "вертолетного синдиката", который может через согласованные тарифы влиять на рынок. Однако, считает он, российские производители все же проигрывают зарубежным конкурентам из-за слишком большого разрыва в грузоподъемности своих вертолетов - есть небольшие и есть очень большие. Западные же компании предлагают всю грузовую линейку.

Сами представители "Роствертола" сдаваться не собираются. По утверждению главного инженера компании Андрея Варфоломеева, в настоящее время уже идет работа над созданием Ми-26Т2 (глубокая модернизация Ми-26Т), в котором будут пересмотрены функциональные обязанности членов экипажа с сокращением их числа до двух-трех человек. Сейчас идет подготовка техзаданий на уровне МВЗ, ростовским заводом выделяется вертолет для испытаний. По словам г-на Варфоломеева, ожидается, что первые результаты испытаний появятся в первом квартале 2009 года.

Сергей КИСИН

*источник: газета «RBC Daily»
28.03.08*



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

“МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ “САЛЮТ”

ФГУП “ММП “САЛЮТ” – крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства “Су”) и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для Су-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:
105118, Москва, пр-т Буденного, 16
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

ИТОГИ 2007 ГОДА: УБЕДИТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПРИ РЕШЕНИИ СЛОЖНЫХ ЗАДАЧ

Концерн EADS в 2007 году продемонстрировал убедительные результаты деятельности, несмотря на стоящие перед ним довольно сложные задачи. Объем заказов концерна увеличился в два раза по сравнению с 2006 годом, а показатель EBIT восстановил свои позиции в соответствии с прогнозом EADS. В 2008 году показатель EBIT, по расчетам EADS, должен составить 1,8 млрд евро.

"2007 год был довольно тяжелым, предстояло решить множество сложных задач. Все подразделения EADS продемонстрировали силу и упорство в решении этих задач, и, хотя нам предстоит еще многое сделать, чтобы вновь завоевать всестороннее доверие инвесторов и клиентов, за этот год мы многого достигли.

Мы внедрили упрощенную систему управления и сохранили высокий уровень инвестиций в научно-исследовательскую деятельность. Концентрация на эффективности и изменения, достигнутые в ходе реализации плана Power8, — важные условия для последующих инвестиций в будущее EADS, — сказал главный исполнительный директор EADS Луи Галлуа (Louis Gallois). — EADS вносит большой вклад в обеспечение успехов в будущем и предпринимает конкретные шаги для достижения амбициозных целей, предусмотренных планом развития до 2020 года Vision 2020.

Мы решили множество задач, и ситуация с наличием денежных средств дает нам достаточную гибкость перед лицом глобальных экономических вызовов. По своей природе мы довольно осторожны, но у меня есть ощущение, что EADS обеспечивает себе сильные позиции на более высоком уровне".

В то время как реализация программы Power8 уже способствовала экономии средств, компания Airbus достигла новых успехов в поставках самолетов, особенно семейства A320. В настоящее время два самолета A380 эксплуатируются авиакомпанией Singapore Airlines. Компания Eurocopter продолжила наращивать объемы серийного производства вертолетов и обслуживания.

Подразделение EADS Astrium ускорило производство Ariane 5 благодаря росту в сфере услуг Paradigm и достигло технологического прогресса, обеспечив интеграцию космической лаборатории Columbus в составе Международной космической станции. Улучшение системы управления в подразделении по обороне и безопасности стало возможным благодаря направлениям военных авиационных систем (Military Air Systems) и оборонных и коммуникационных систем (Defence and Communication Systems).

Выручка составила 39,1 млрд евро (в 2007 году — 39,4 млрд) благодаря, в частности, возросшим объе-

мам поставок самолетов Airbus (453 самолета против 434 в 2006 году), а также росту объемов поставок Eurocopter и EADS Astrium. Несмотря на снижение курса доллара США и снижение выручки по программе транспортного самолета A400M, в целом показатель выручки концерна остался стабильным по сравнению с предыдущим годом. 55 % выручки получено за пределами Европы благодаря существенным поступлениям на рынках Азиатско-Тихоокеанского региона (23 %), Северной Америки (20 %) и других регионов (12 %).

В 2007 году прибыль EADS до уплаты процентов и налогов EBIT (без учета нематериальных активов и доходов по разовым статьям) составила 52 млн евро (в 2006 году — 399 млн). Существенное влияние на показатель EBIT оказали выплаты по программе A400M (связанные с задержками поставок от 6 до 12 месяцев), издержки программы реструктуризации Power8 и запуска проекта A350 XWB.

Также негативное влияние оказал снижающийся курс доллара США. Платежи по менее привлекательным по сравнению с 2006 годом хеджированиям были более чем сбалансированы за счет переоценки задолженностей. При этом влияние курса доллара США на прогнозы оказало дополнительное давление на показатель EBIT. Тем не менее, продолжилось улучшение показателей по реализации основных программ EADS. Положительно сказался рост поставок самолетов Airbus и хорошие результаты вертолетостроительного, оборонного и космического подразделений.

Чистый убыток EADS составил 446 млн евро (в 2006 году — чистая прибыль в размере 99 млн евро), или 0,56 евро за акцию (в 2006 году — прибыль в размере 0,12 евро).

В 2007 году собственные расходы EADS на НИОКР увеличились до 2608 млн евро (в 2006 году — 2458 млн). Увеличение финансирования обусловлено продолжением ряда программ Airbus по разработке самолетов, в особенности программы A350 XWB.

Свободный денежный поток до вычета издержек финансирования клиентов возрос до 3426 млн евро (869 млн евро в 2006 году) благодаря увеличению денежного потока от основной деятельности и снижению расходов.

Улучшение операционного денежного потока было в основном связано с увеличением объема авансовых платежей от заказчиков (включая рефинансирование программы Paradigm в размере 1,1 млрд евро) и было лишь частично нейтрализовано за счет восстановления объема товарно-материальных запасов.

Свободный денежный поток, включая кредитование клиентов, возрос до 3 487 млн евро (2029 млн евро за 2006 год). Однако описанное выше положительное влияние было в большой степени нейтрализовано меньшими поступлениями от продажи активов по кредитованию клиентов. В 2007 году объем

наличных денежных средств в распоряжении концерна составил 7 млрд евро (на конец 2006 года — 4,2 млрд евро).

Успехи концерна в сфере продаж, финансовая стабильность и обнадеживающие результаты деятельности по основным программам получили отражение в дивидендной политике EADS. Совет директоров предлагает годовому общему собранию акционеров утвердить выплату дивидендов в размере 0,12 евро на акцию (в 2006 году — 0,12 евро).

"Выплата дивидендов — пусть в ограниченных объемах и несмотря на чистый убыток — больше, чем просто жест признательности акционерам за их лояльность; это прежде всего свидетельство уверенности в прогнозах на несколько лет вперед, несмотря на предстоящие непростые задачи", — прокомментировал главный финансовый директор EADS Ханс Петер Ринг (Hans Peter Ring).

Несмотря на снижающийся курс доллара, EADS в два раза увеличил объем полученных заказов по итогам 2007 года, достигнув рекордного показателя в 136,8 млрд евро (в 2006 году — 69 млрд евро). Основными факторами стали активный рост объема заказов Airbus (120 %), а также рост заказов подразделений по обороне и безопасности (45 %) и Eurocopter (35 %). В благоприятных рыночных условиях концерн получил преимущества за счет высокого рыночного спроса и наличия привлекательных предложений по всему спектру продукции.

В конце 2007 года портфель заказов EADS увеличился до 339,5 млрд евро (262,8 млрд евро в конце 2006 года). Рост на 29 процентов был достигнут несмотря на переоценку в размере 19,9 млрд евро на конец года из-за снижения курса доллара. Заказы на гражданские самолеты размещаются в соответствии с каталожной стоимостью.

Кроме того, за счет заключения новых контрактов Eurocopter, EADS Astrium и Defence & Security портфель заказов концерна в оборонной сфере увеличился до 54,5 млрд евро (52,9 млрд евро в конце 2006

года). По данным на конец декабря 2007 года, в EADS работали 116 493 сотрудника (в конце 2006 года — 116 805 сотрудников).

ПРОГНОЗЫ

Прогноз EADS основан на соотношении 1 евро = 1,45 доллара США.

Принимая во внимание продолжительный экономический рост и получение солидного объема заказов, несмотря на переменчивую рыночную конъюнктуру, концерн верит в дальнейшее развитие рынка коммерческих самолетов и рост поставок Airbus, пик которых ожидается в 2011–2012 гг.

EADS рассчитывает, что в 2008 году компания Airbus получит порядка 700 заказов на самолеты.

Объем выручки EADS в 2008 году должен превысить 40 млрд евро, по итогам поставки около 470 самолетов.

По прогнозам EADS в 2008 году показатель EBIT должен составить 1,8 млрд евро с учетом растущей прибыльности, с одной стороны, и возникающих экономических и ценовых осложнений — с другой стороны.

Данный показатель дается с учетом непредвиденных расходов, но без учета возможных влияний краткосрочных изменений курса или пересмотра существующих условий, а также без учета возможных продаж промышленных площадей.

Несмотря на существующие риски, в настоящее время EADS не ожидает дальнейшего материального ущерба по основным программам развития.

В настоящее время EADS ожидает, что объем свободного денежного потока составит 0,5 млрд евро до кредитования клиентов (принимая во внимание тот факт, что это наиболее переменчивый показатель).

источник: компания EADS
11.03.08



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **93**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

САМОЛЕТ ОТ MITSUBISHI

Японцы разработали свой региональный самолет.

В конце прошлой недели акции крупнейшей аэрокосмической компании Азии Mitsubishi Heavy Industries Ltd. выросли на 6,3 %, установив месячный рекорд роста. Поводом для этого послужила информация о том, что японцы близки к началу коммерческого производства своего собственного реактивного пассажирского самолета. Первые поставки региональных авиалайнеров запланированы на 2012 год. Mitsubishi будет конкурировать и с Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100), и с самолетами канадской Bombardier Inc. и бразильской Embraer.

С 1962 по 1972 год предприятия Японии выпускали турбовинтовой самолет YS-11. Сегодня у страны своего авиапроизводства практически нет — здесь готовят лишь компоненты для мировых лидеров Airbus и Boeing.

Новый проект Mitsubishi Regional Jet (MRJ) пассажироместимостью 70–90 мест призван возродить национальное самолетостроение. "Японцы станут новым конкурентом в сегменте небольших и средних самолетов, — сказал РБК daily эксперт BGC International Говард Уилдон. — На рынке уже присутствуют французы и американцы, на него сейчас выходят русские, со своим региональным самолетом скоро появится Китай".

По планам компании запуск производства обойдется в 150 млрд иен (1,52 млрд долл.), причем треть

этой суммы выделит японское Министерство экономики, торговли и промышленности. Остальное внесет новая структура, куда войдут Toyota Motor Corp., Mitsubishi Corp., Mitsui & Co., а также Sumitomo Corp. Каждый MRJ будет продаваться по цене 30–40 млн долл. Ожидается, что 70 новых самолетов закажут два крупнейших авиаперевозчика Японии — All Nippon Airways Co. и Japan Airlines Corp.

Топливо дорожает, и авиакомпании стремятся удешевить перелеты, покупая экономичные самолеты с увеличенным интервалом технического обслуживания. Дальность полета регионального лайнера находится в популярном у авиакомпаний диапазоне от 2,5 до 4 тыс. км. "Поначалу японцам будет трудно конкурировать на этом рынке, но когда они продадут самолеты внутренним перевозчикам, то вполне смогут бросить вызов остальному миру", — сказал Говард Уилдон. Помимо лидеров Airbus и Boeing в этом сегменте закрепилась канадская Bombardier с самолетами серии CRJ вместимостью от 50 до 100 мест (ввод в эксплуатацию стоместного CRJ 1000 запланирован на конец 2009 года). Бразильская Embraer, четвертый в мире авиапроизводитель, выпускает региональную серию ERJ. Российская компания "Гражданские самолеты Сухого" поставит "Аэрофлоту" первые SSJ 100 уже в ноябре 2008 года.

Роман КИРИЛЛОВ

источник: газета RBC Daily
24.03.08

КРЫЛЬЯ "МЕЧТЫ" ОКАЗАЛИСЬ СЛАБОВАТЫ

Программа Boeing 787 может снова отстать от графика.

Авиастроительный концерн Boeing вынужден изменить конструкцию крыла проектируемого лайнера Boeing 787 Dreamliner. Первая поставка этого самолета заказчикам запланирована на начало 2009 года, однако отраслевые эксперты опасаются, что из-за проблем, возникших с крылом, выход "самолета мечты" задержится. В официальном заявлении Boeing по этому поводу, опубликованном на прошлой неделе, ничего не говорится об изменении графика проектирования самолета. Тем не менее независимые аналитики и некоторые клиенты Boeing полагают, что еще до конца марта или в самом начале апреля компания признает, что вынуждена отступить от ранее объявленных сроков — уже четвертый раз с момента запуска проекта Dreamliner.

О том, что кессон крыла (то есть ту часть крыла, которой оно крепится к фюзеляжу самолета) у Boeing 787 надо переделывать, первым оповестил общественность в начале прошлой недели глава лизинговой компании International Lease Finance Corp. (ILFC)

Стивен Удвар-Хейзи. ILFC — крупнейшая в авиационной сфере финансовая организация. Принадлежащий ей парк самолетов по стоимости самый большой в мире. ILFC также является одним из крупнейших заказчиков Boeing. Одних только Dreamliner она заказала 74 штуки. Неудивительно, что проблемы с крыльями нового лайнера вызвали у г-на Удвара-Хейзи беспокойство. По мнению главы ILFC, теперь первый испытательный полет Boeing 787 состоится не в июне, как было запланировано, а в лучшем случае к концу года. А первый заказчик (японская компания All Nippon Airways) приступит к эксплуатации первой из этих машин не в начале 2009 года, как ей было обещано, а лишь в конце третьего квартала.

Пресс-секретарь Boeing Ивонн Лич в конце прошлой недели опубликовала успокоительное заявление, в котором признается, что в ходе испытаний проектировщики Boeing 787 пришли к выводу о необходимости усилить конструкцию кессона крыла. Тем не менее, такой поворот дела назван там "нормальной составной частью процесса проектирования нового аэроплана". "Напряженный процесс испытаний, про-

водящихся в рамках программы-787, подтвердил большинство наших конструкторских решений, однако мы сочли необходимым внести некоторые усовершенствования", — говорится в заявлении компании. Г-жа Лич сообщила, что переделке сейчас подвергаются первые шесть самолетов, два из которых уже собраны, а остальные находятся в процессе окончательной сборки. Следующие за ними машины будут выпускаться уже с "усовершенствованными" кессонами.

В заявлении Boeing ничего не говорится об изменении срока реализации проекта. Однако отраслевые эксперты полагают, что в течение ближайших двух недель компания вынуждена будет признать правоту пессимистических прогнозов г-на Удвара-Хейзи. Если так и случится, то Boeing, возможно, столкнется с финансовыми претензиями со стороны недовольных заказчиков. Ранее из-за других проблем, возникших в ходе проектирования и организации выпуска этой

машины, Boeing вынужден был перенести первый полет Dreamliner сначала с августа — сентября 2007 года на ноябрь — декабрь, а затем и на конец первого квартала 2008-го. Последний раз это ключевое для любого авиастроительного проекта событие было отложено в январе, до конца второго квартала текущего года. Тогда же было объявлено, что поставки самолета потребителям начнутся в первые месяцы 2009 года, а не в конце 2008-го, как обещали раньше. До начала этого года клиенты с пониманием относились к затруднениям авиастроителей, однако в январе появились первые сообщения, что некоторые из заказчиков рассматривают возможность взыскать с Boeing компенсацию за нарушение контрактных сроков.

Михаил КУКУШКИН

*источник: газета «Время новостей»
24.03.08*

ВЗЛЕТ НАД ПРОБКАМИ

Канадцы представили на автосалоне в Нью-Йорке машину-самолет.

Автомобилем 2008 года на Международном автосалоне в Нью-Йорке признана Mazda2 (известная как Mazda Demio). Этот японский автомобиль опередил 38 других моделей, участвовавших в конкурсе, в том числе Ford Mondeo и Mercedes-Benz C-Class. В финальной борьбе Mazda2 получила 47 голосов жюри из 24 стран. Однако настоящей сенсацией стала машина-самолет. Тем, кто не желает стоять в пробках, за это чудо техники придется заплатить 450 тыс. долларов.

Конкурс "Автомобиль года" был впервые официально проведен в 2005 году и с тех пор считается одним из самых престижных и авторитетных в мире. Критерии попадания в список финалистов в этом году были достаточно просты: автомобиль должен быть "свежим" (преьера должна была состояться не раньше Франкфуртского автосалона — 2007), быть в серийном производстве и реализовываться как минимум в пяти разных странах на двух континентах.

Награды присуждали жюри, состоящим из 47 журналистов из 24 стран мира, пишущих на автомобильную тематику. По их мнению, именно модель Mazda2 воплотила в себе все новейшие тенденции: ее отличает стильный дизайн, экологичность, безопасность и экономичность потребления топлива, что достигается за счет снижения веса автомобиля примерно на 100 кг. Mazda2 была признана лучшей в таких странах, как ЮАР, Греция, Австрия, Бельгия и Дания. В Европе автомобиль уже поступил в продажу, в России же его начнут реализовывать с апреля этого года. Базовая комплектация с 1,5-литровым двигателем будет стоить около 18 тыс. долларов.

Новая модель Audi R8 с двигателем 4,2 л V8 FSI была признана лучшей сразу в двух номинациях — "Лучший дизайн" и "Лучший скоростной легковой автомобиль", обогнав Mazda2 и Volvo C30. Правда, это не стало большим сюрпризом для наблюдателей

рынка, ведь Audi уже второй год подряд удерживает первенство — в прошлом году в этой номинации лидировал ее же автомобиль Audi TT, а в 2006 году "самым красивым" авто был признан Citroen C4.

Модель BMW 118d серии Efficient Dynamics с показателями по выхлопным газам всего 119 г/км признан самым экологически чистым автомобилем года. Потребление топлива снижено на 21 %. В этой категории хэтчбек сумел опередить SmartForTwo cdi и Volkswagen Passat 1,9 TDI BlueMotion. В Россию BMW 118d пока не поставляется.

Впрочем, настоящий фурор на автошоу произвел концепт AirCar от Milner Motors. Кроме обычной комплектации автомобиля в нем есть складные крылья и переднее горизонтальное "оперение" (так называемая схема "утка"). После некоторых доработок автомобиль сможет подняться на высоту 7,5 км. Так что ему не будут страшны никакие пробки. Максимальная скорость на шоссе составляет всего 137 км/час, однако расчетная крейсерская скорость в небе равна 322 км/час. Размеры машины в воздухе: длина — 5,08 м, размах крыльев — 8,53 м, высота — 1,68 м. На земле (при сложенных крыльях) ширина аппарата сокращается до 2,13 м, но зато увеличивается высота — до 1,98 м. Вес пустого авто составляет 817 кг, а взлетная масса — 1,36 тонны.

Автошоу в Нью-Йорке ежегодно посещают более миллиона человек, поэтому неудивительно, что в нынешнем году более 20 производителей автомобилей представили свои новинки именно здесь. Однако никогда ранее его победителями не становились нелюксовые машины — ранее титул "Лучший автомобиль года" получали такие автомобили, как Audi A6 в 2005 году, BMW 3-Series в 2006 году и Lexus LS460 в 2007 году.

Ирина ЦЫПУЛЕВА

*источник: газета «Время новостей»
25.03.08*

БЕСПОСАДОЧНЫЙ САМОЛЕТ

В настоящее время разрабатываются самолеты-разведчики, способные годами летать в стратосфере.

После успешного испытания Китаем систем подавления орбитальных спутников противника аналитики военных ведомств активизировались в области разработок технических средств, способных быстро заменить уничтоженные навигационные, разведывательные и телекоммуникационные космические аппараты. Одним из путей решения этой проблемы высокие чины из Пентагона видят конструирование небольших беспилотных самолетов, способных курсировать на высотах до 20 км и в течение долгого времени вести наблюдения за земной поверхностью. Между тем при посадке такие самолеты очень часто терпят аварии. И агентство по передовым оборонным исследованиям DARPA взялось за беспрецедентную задачу. Перед инженерами поставлена цель разработать летательный аппарат, который мог бы продержаться в воздухе в течение всего пятилетнего срока эксплуатации. Помимо этого он должен иметь малые размеры, плохо обнаруживаться локаторами и иметь возможность ремонта прямо во время полета.

Казалось бы, столь невероятная задача в принципе не может быть воплощена в жизнь, однако у военных аналитиков США совершенно иные соображения на этот счет. С началом 2000-х сразу несколько фирм, как военных, так и гражданских, взялись за разработку стратосферных летательных аппаратов. Самый известный из них — Helios, детище Национального управления по авионавигации и исследованию космического пространства NASA, представленный в 2001 году. В 2003-м Helios прошел цикл испытаний, поднимался на высоты до 16 км, но разбился во время захода на посадку на аэродром на Гавайских островах. Оказалось, что воплотить в одном аппарате такие требования, как безупречная работа в стратосфере и стабильное поведение при спуске на низкие высоты, оказалось почти невозможным. В итоге родился проект беспилотника "Гриф" (Vulture), который не должен садиться совсем и способен оставаться в воздухе в течение пяти лет.

"Этот аппарат может стать прорывом в области конструирования беспилотных самолетов, — рассказывает главный менеджер проекта Дэниел Ньюман. — Vulture должен иметь высокую надежность, работать в условиях низкой температуры в стратосфере и сопротивляться жесткому ультрафиолетовому облучению, уничтожающему обшивку. Необходимо, чтобы самолет довольствовался незначительной энергией в течение пятилетнего срока службы, вырабатываемой солнечными батареями или поступающей от топливных элементов. С технической точки зрения эта задача трудна, но выполнима".

В прошлом году DARPA объявило конкурс на разработку "стратосферного спутника", и вот сейчас представители агентства поделились информацией, что подрядчик определен и с ним в ближайшее время будет подписан контракт. Правда, до окончательного

оформления сделки название фирмы оглашаться не будет. Между тем стали известны более подробные технические требования к Vulture. Аппарат должен поднимать в стратосферу оборудование массой до 500 кг, довольствоваться 5 кВт энергии и непрерывно работать в течение пяти лет.

Ожидается, что программа разделится на три фазы. Сначала будет определен внешний вид и проведен анализ надежности конструкции. Затем следует изготовление опытного образца, испытания и по их итогам конструирование нескольких эксплуатационных образцов самолета, которые будут представлены комиссии Пентагона, решающей вопрос о приемке его на вооружение. Окончательным сроком, когда это должно произойти, называется 2015 год.

"Разработкой таких аппаратов занимаются очень многие конструкторские коллективы в мире, — рассказывает РБК daily начальник сектора ЦАГИ, специалист по малым летательным аппаратам Андрей Дунаевский. — Правда, были вопросы по эффективности солнечных батарей ночью. Резервные аккумуляторы могут быть слишком тяжелые. Предлагалось разработать самолеты, которые бы могли воспринимать энергию лазерного луча, направляемого с Земли или с другого самолета".

Но этот способ не позволял бы использовать разведывательные самолеты в глубине территории противника и подразумевал быстрое обнаружение разведчика. DARPA пошло по другому пути. В качестве дополнительной задачи конструкторам рекомендовано проработать вопрос о возможности размещения на планере помимо солнечных батарей еще и топливных элементов, вырабатывающих ток за счет синтеза кислорода и водорода. Такие проекты уже существовали. Так, фирма AeroVironment уже представляла Global Observer, летающий на жидком водороде. В воздухе он мог продержаться пять-шесть дней. Более продолжительный полет потребовал бы дозаправки в воздухе на высотах 18–20 км. В итоге запланировано применить на Vulture модульные конструкции фюзеляжа, предполагаемую быструю замену в полете целых блоков резервных топливных элементов.

"Конечно, пять лет — это слишком большой срок эксплуатации и потребуются значительно повысить ресурс электродвигателей и всех элементов конструкции, — рассказывает РБК daily декан факультета аэромеханики летательной техники МФТИ Виктор Вышинский. — Сейчас можно добиться поддержания летательных аппаратов на больших высотах в течение года. Кроме того, можно использовать дирижабли, которые могли бы маневрировать в стратосфере, все время оставаясь над одной точкой поверхности. Между тем время для работы имеется, разработка таких аппаратов будет вестись, в том числе и у нас в институте. И, без сомнения, за беспилотниками большое будущее".

Владимир ГАВРИЛОВ

*источник: газета RBC Daily
19.03.08*

ИНТЕРВЬЮ

"ТУ-204 — ПРЕКРАСНЫЙ САМОЛЕТ"

Интервью с главным конструктором ОАО "Туполев" Львом Лановским.

В конце минувшего 2007 года мы стали свидетелями успешного выполнения контрактов по поставке самолетов Ту-204 различных модификаций Республике Куба и КНДР, а также растущего в мире интереса к лайнерам этого семейства. В середине февраля 2008 года "Владивосток Авиа" сообщила о достижении авиакомпанией годового налета 3500 часов на самолет Ту-204-300 и о решении увеличить число экипажей на каждый из эксплуатируемых ею самолетов этого типа до шести. Редакция журнала "Авианорама" обратилась за комментариями к главному конструктору ОАО "Туполев" Льву Лановскому.

— Лев Аронович, скажите, пожалуйста, какие дальнейшие перспективы у экспорта "туполевских" самолетов?

— Сейчас готовятся самолеты для российских и зарубежных заказчиков. Ведутся переговоры с корейцами, с сирийцами и с иранцами. Рассматривается вопрос выпуска еще двух самолетов для Кубы. Возможно, Китай купит два самолета.

Если мы не ударим в грязь лицом, то, надеюсь, наши самолеты станут закупать и в Южной Америке, следом за Кубой. Прежде всего это 204-е самолеты. Здесь очень многое зависит от того, какие отношения установятся между ОАО "Туполев" и кубинским заказчиком. Если мы сумеем установить такие же взаимоотношения, как у нас с "Владивосток Авиа", то мы сразу продвинемся вперед.

— Как на данный момент продвигается контракт с Ираном?

— Иранцы изъявили желание закупить 5 самолетов Ту-204-100Е (примерно такие же машины, как для Кубы). Пока же мы планируем поставить для них один самолет к середине года. Иранцы выставили нам дополнительные требования по замене двигателя на ПС-90А2, по замене вспомогательной силовой установки, а также по модернизации пилотажно-навигационного комплекса. Один самолет мы им должны передать по уже имеющемуся контракту. Остальное зависит от того, насколько успешно он начнет эксплуатироваться в Иране. Вообще же у иранцев было намерение купить до 50 самолетов Ту-204/214. Также в протоколе о намерениях присутствовали самолеты Ту-334. Пять лет назад иранцы даже выражали желание наладить у себя их сборку и производство. В истекший период дело едва не доходило до подписания соответствующего контракта.

— Приходится ли что-то значительно изменять в тех самолетах, что мы поставляем на экспорт?

— Конечно. В тех самолетах, что мы готовили на Запад, на Кубу и в Китай, были проведены очень большие работы по переводу всех характеристик самолета,

всех номенклатурных размерностей в английскую систему мер, а руководства по летной эксплуатации — на английский язык. Эта огромная работа затронула не только нас, самолетостроителей, но и всех смежников. Потому что все обозначения на всех экранах должны были быть на английском и в английской системе мер. Естественно, менялись и все версии программного обеспечения... Работа, в общем, была проведена колоссальная. В том числе и в части сертификационных и специальных работ.

Мы получили дополнения к сертификатам и на английскую, и на китайскую, и на кубинскую машины. И все это было снова сертифицировано. Были учтены даже самые незначительные замечания. Касались они и улучшения пилотажных особенностей машины, и расширения ограничений... Например, для кубинских машин потребовалось внести изменения, связанные с расширением возможностей относительно высот взлетных полос. Дело в том, что их самолеты летают в Колумбию и в Перу, где аэродромы расположены на высотах выше 2,5 тыс. метров. Мы внесли в наши машины такие изменения: теперь они могут садиться и взлетать даже с аэродромов, расположенных на трехтысячечетровой высоте. В результате всех этих дополнительных сертификационных испытаний были получены и дополнения к нашим сертификатам. Естественно, работы проводились в интересах не только этих конкретных машин, но и в интересах всех остальных Ту-204, которые предстоит выпускать. И это распространяется на все достигнутые решения: как по высоте аэродромов, транзитного базирования, так и по другим моментам, касающимся эксплуатации самолетов семейства Ту-204.

Любой заказчик, в том числе и российский, высказывает свои собственные, дополнительные требования. Например, по оборудованию кабины и по салону, по оборудованию кухонь, по обслуживанию и питанию, по наличию аудио-, видеоаппаратуры (кому-то ставим российскую, кому-то — немецкую), по количеству тележек, по шагу кресел и т. д. Все нами учитывается. Так, недавно был сделан самолет для корейской стороны с англоязычной версией мер и обозначений, а вот аэрошоу для того, чтобы люди видели, где они находятся и как они летают, было сделано нами на корейском языке.

Недавно из Кореи я получил благодарственное письмо, где в частности сказано: "Ту-204 — прекрасный самолет". Сейчас начались переговоры о закупке корейской компанией второго самолета. На Кубу, как известно, недавно ушли две пассажирских и одна грузовая машины. Сейчас ведутся переговоры по закупке Кубой третьего пассажирского и второго грузового самолетов. Исходя из этого здесь можно сделать вывод, что те и другие самолеты являются товарами равного спроса. Китай же закупает у нас только грузо-

вые самолеты. Мы ставим на них, по желанию китайцев, двигатели "Роллс-Ройс", все остальные покупают Ту-204 с нашими, российскими двигателями.

— В настоящее время заканчиваются испытания семейства самолетов Ту-204 на получение международного сертификата ETOPS. Наверное, уже можно говорить об их результатах?

— ETOPS (Extended-range Twin-engine Operational Performance Standards) — это особые требования к выполнению полетов на двухмоторном самолете на безориентирной местности (полетов через океан, пустыню либо над полярными зонами), разработанные Международной организацией гражданской авиации — ИКАО. По нормам ETOPS маршрут двухмоторного самолета должен быть построен таким образом, чтобы он постоянно находился в пределах определенного времени лета до ближайшего аэродрома, где можно было бы совершить аварийную посадку в случае отказа одного из двигателей. Существуют следующие временные параметры: 75, 90, 120 и 180 мин.

На перспективу на дальние самолеты делается еще плюс один час. Поскольку наши самолеты могут летать сегодня достаточно далеко — "трехсотка" (Ту-204-300. — Прим. ред.) у нас летает, например, на дальности семь тысяч километров, и это нормальные полеты, — мы должны в районах, где ближайшие запасные аэродромы находятся на расстоянии более 60 километров, обеспечить им безопасный полет на случай отказа одного двигателя. И мы должны доказать, что оборудование самолета позволяет это делать. Это может касаться целого ряда полетов и внутри страны — районов Восточной и Северо-Восточной Сибири и так далее. В особенности — полетов над морскими пространствами. В частности, кубинские самолеты должны иметь в запасе как минимум один час полета, чтобы можно было долететь до аэродромов Канады, так как для Кубы американские аэродромы закрыты.

При испытаниях семейства самолетов Ту-204 было зафиксировано, что эти лайнеры способны лететь свыше 120 мин в случае отказа одного двигателя и 2-й системы кондиционирования. Этот факт свидетельствует о высокой степени надежности и безопасности полетов Ту-204. Мы провели целый комплекс испытаний и показали сегодня, что все наше оборудование предусматривает огромный запас. В частности, оно допускает такую ситуацию: отказ одного двигателя и вместе с этим и вероятность отказа одной из систем самолета — тех, которые непосредственно связаны с безопасностью полета (системы кондиционирования, гидравлических систем, систем штурвального управления и др.). Это касается всех систем, которые принимают активное участие в полете.

Сегодня мы завершили этап испытаний — путем анализа и проведения летных испытаний подтвердили, что борт и бортовое оборудование обеспечивают полеты в пределах, как я уже сказал, 120 минут без каких-либо сложностей в пилотировании. Иными словами, Ту-204 любой модификации может конкурировать с такими известными брендами, как А300, А310, А330, Boeing 757, Boeing 767, Boeing 777.

— Можно ли утверждать, что после завершения этих испытаний Ту-204 становится лайнером международного класса?

— Он таковым уже является. Просто сейчас мы расширяем возможности его эксплуатации. Например, полеты Лондон — Нью-Йорк. Мы можем там летать. Но полет должен обеспечивать полтора часа ETOPS.

Либо нам нужно идти, увеличивая путь, там, где, например, аэродромы расположены в полутора тысячах километров. Сегодня же наши Ту-204 летают и в Африку, и на острова — всюду, где есть поблизости запасные аэродромы. Но мы хотим, чтобы наши самолеты могли спокойно летать и над бескрайней тайгой, и над океанами... — то есть в безориентирной местности.

— Однако известны высказывания, что ETOPS — это административная преграда, что ETOPS нужен Америке, а нам не нужен...

— Не так. В Америке даже двухдвигательные самолеты, все, которые летают через Атлантический океан, — они все имеют ETOPS. И мы тоже хотим летать через океан, а не окружными дорогами, через Исландию, Ньюфаундленд и т. д. Это просто необходимо нам. Тем более, что у нас есть и Север с его бескрайними просторами.

— Теперь вопрос относительно планов производства самолетов Ту-204 для отечественных нужд. Какие российские авиакомпании, кроме "Владивосток Авиа", в ближайшее время планируют пополнить свой парк самолетами семейства Ту-204/214?

— По планам ОАК в этом году запланирован выпуск восьми самолетов Ту-204: четыре — для новой авиакомпании "Авиалинии-400", два самолета для "Владивосток Авиа" в дополнение к тем четырем, которые они уже эксплуатируют (заметьте, это во многом говорит о качестве наших самолетов, раз они еще два покупают). Очень скоро этот вопрос должен решиться. Планируется выпуск самолета VIP-класса для банка ВТБ. Создается также самолет в интересах нашего Министерства обороны.

Руководством авиакомпании "Авиалинии-400" было заявлено, что они хотят "стать основным эксплуатантом российских пассажирских самолетов в России", в частности самолетов марки "Туполев". Компанию возглавляет владелец Национальной резервной корпорации и совладелец лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко." Александр Лебедев. У них сегодня в наличии уже четыре наших самолета. Мы активно с ними сотрудничаем и помогаем им. Если "Авиалинии-400" в этом году пополнят свой парк хотя бы 5–6 машинами, то они встанут в линию самых серьезных отечественных авиакомпаний. Хотел бы заметить здесь, что, например, "Владивосток Авиа", купив у нас всего четыре самолета Ту-204-300, за год выдвинулась по доходам на первое место в стране среди авиакомпаний.

— Как Вы относитесь к вопросу укрупнения авиакомпаний?

— Сейчас, в общем-то, идет укрепление и укрупнение компаний. Например, идет речь о слиянии авиакомпании "Кавминводьявиа" с авиакомпанией "Россия". Может быть, это и правильный путь. Мелкие компании, когда у них всего один-два самолета, не в состоянии обеспечить безопасные полеты на своих авиалиниях, потому что у них не хватает сил, средств и возможностей нормально эксплуатировать технику. Компания, которая имеет много или относительно много самолетов, имеет и большие доходы, и большее количество сотрудников. Соответственно повышаются безопасность полетов и сервис пассажиров.

Должен заметить, что руководители компании "Владивосток Авиа" — деятельные люди, очень доброжелательно эксплуатирующие технику. Существует постоянная обратная связь с ними, на "Туполев" посту-

пают их требования, замечания, предложения. Мы вместе с ними и сами постоянно учимся, как нам сделать лучше наши самолеты. Такая система обратной связи, должен сказать, это исключительный в наше время случай, чтобы все шло и от руководства, и от летчиков, и от инженеров, как от одного коллектива единомышленников. У них идей — огромное количество, и мы стараемся их внедрять. Вот сейчас, при выпуске двух новых самолетов — 44-го и 45-го, — у нас идут мероприятия, которые отработаны вместе с "Владивосток Авиа".

— В заключение вопрос о центрах технического обслуживания самолетов семейства Ту-204/214...

— Раньше существовала система авиаремонтов. Отлетал самолет три или пять тысяч часов, и его отправляли на завод. А сегодня мы все обслуживание производим в авиакомпаниях или в технических центрах, созданных ими. Если авиакомпания еще не создала

его, то милости просим во Владивосток или в Минводы. Там и дешевле, и надежнее, и качественнее все будет сделано.

Что касается создания новых центров по обслуживанию наших самолетов, ОАО "Туполев" будет принимать самое активное участие в их сертификации, в подготовке специалистов и, может быть, даже на базе нашего учебного центра. Выпускники-специалисты будут получать удостоверение о допуске на все эти работы. В свое время во Владивостоке, в Минводах, в Новосибирске и в Красноярске мы сертифицировали техцентры и давали допуски на весь спектр работ по техническому обслуживанию авиалайнеров марки "Ту".

Татьяна СКВОРЦОВА

*источник: журнал «Авиапанорама»
21.03.08*

ОНИ НЕ ВИДЯТ. ОНИ НЕ СЛЫШАТ. ОНИ НИЧЕГО НЕ ЧИТАЮТ

Интервью с генеральным директором Института материаловедения и эффективных технологий (ИМЭТ) Марселем Бикбау.

Благоприятная рыночная конъюнктура, питаемая взрывным ростом цен на жилье, как ни парадоксально, не создала предпосылок для начала технического перевооружения в строительной индустрии нашей страны. Самая консервативная отрасль мира в России превратилась в одну из самых анахроничных. Российские строительные предприятия активно эксплуатируют советскую промышленную базу, которая морально устарела. Достаточно сказать, что в Москве более 90 % всех жилых зданий возводится из сборного железобетона, то есть по технологии середины прошлого века. Отрасль почти лишена своей научной базы — источника идей, подпитки для внедрения новых технологий и материалов. Ее техническая революция впереди, хотя предпосылки для нового прорыва были заложены еще в последние годы существования СССР.

Институт материаловедения и эффективных технологий (ИМЭТ) был создан в 1988 году в системе Госстроя СССР по инициативе доктора химических наук Марселя Бикбау и стал первым институтом строительного комплекса, который работал на заказ. В основу разработок института было положено открытие Бикбау в физико-химии силикатов, он впервые осуществил синтез монокристаллов и расшифровку атомного строения силикатов кальция и других минералов цемента, что позволило на атомарном уровне изменить технологический процесс его производства и управлять процессами кристаллизации расплавов. Разработки ИМЭТ сделали возможным получение материалов с заданными свойствами.

Все рухнуло после развала СССР. Десятки НИИ прекратили свое существование, но ИМЭТ по сей день остается действующим научным институтом и одновременно небольшой строительной компанией, которая возводит дома по новой технологии — в них легко дышится, они строятся из экологически чистых матери-

алов, их строительство обходится дешевле (в среднем на 30 %) сегодняшних рыночных ставок. "Эксперт" обратился к генеральному директору "Московского ИМЭТа", академику РАН (а также Международной академии экологии, безопасности человека и природы, Санкт-Петербургской инженерной академии, Нью-Йоркской академии наук) Марселю Бикбау с вопросом о том, какие открытия, по его мнению, будут положены в основу будущего технологического прорыва в строительной отрасли и, главное, как этот прорыв осуществить.

— Марсель Янович, рост цен на недвижимость объясняется многими факторами, но мало кто говорит о том, что высокая цена на жилье — это отчасти еще и итог применения устаревших технологий в строительстве. Рынок не решил эту проблему?

— Рынок в привычном понимании этого слова действует только в индивидуальном строительстве и ремонте. Цены на жилье в Москве одни из самых высоких в мире, они многократно превосходят фактическую стоимость работ, но его покупают по такой цене. Можно вводить какие угодно запреты. Правительство Москвы даже предлагает запретить покупать в Москве жилье иногородним. Но у тех москвичей, кто в жилье нуждается, нет денег даже на его покупку по себестоимости. До национального проекта "Доступное жилье" была еще и государственная программа с теми же целями. Однако жилья в достаточном количестве все равно не появилось. В прошлом году в России построено 60,7 миллиона квадратных метров жилья, то есть 0,35 квадратного метра на человека. Китайцы за то же время построили более двух миллиардов квадратных метров, то есть полтора квадратных метра на человека.

— Но почему же строительные компании не спешат осваивать новые технологии хотя бы с целью экономии цемента? Ведь можно увеличить прибыль за счет снижения себестоимости при сохранении высокой отпускной цены.

— Средняя себестоимость строительства в России — тысяча долларов за квадратный метр. Продажная цена

выше в два-три-четыре раза. При средней себестоимости строительства жилья в Москве на уровне 1500 долларов его продают по 5 тысяч долларов. В таком соотношении будет ли для строителей важно построить жилье не за 1500, а за 1300 или даже 1200 долларов? Внедрение нового — это прежде всего риск и капиталовложения. Новые технологические решения не будут приносить экономию больше 20–25 процентов. Потому что любая технология затрагивает лишь одну из сторон строительного процесса, например фундамент (15 процентов стоимости здания), коробку (55 процентов), кровлю (10 процентов) и так далее. Это улучшение в одной или двух из этих сфер. Технология, которая позволила бы изменить все представления о строительстве, пока из области фантастики.

Сегодня прибыль почти всех звеньев в строительстве фиксируется от затрат. Это самое разрушительное для рынка явление. Предложение, сознательно или нет, сводится к минимуму. Спрос остается высоким. В принципе это тоже рыночный прием — минимизировать предложение при большом спросе. Единственный выход — строить как можно больше: Путин говорил о том, что нужно вводить хотя бы 130–140 миллионов квадратных метров жилья в год, это всего лишь один квадратный метр на человека в год. Это столько, сколько строят в хорошо обеспеченной жильем Европе.

— Каким образом в СССР удалось совершить гигантский технический скачок после Второй мировой войны? Почему не получается сегодня?

— В мае 1950 года был создан Госстрой СССР. Первое задание, которое получили его сотрудники, — ездить по всему миру и искать технологию, которая позволила бы наладить массовое строительство жилья. Такая технология была найдена — это технология сборного железобетона. Под нее был принят десяток правительственных постановлений, созданы заводы по разработке щебня, песка, производству цемента, арматуры, а также домостроительные комбинаты, ЖБИ, НИИ, ОРГИ. На найденной технологической основе была создана целая система строительного комплекса — от образовательных учреждений до проектных, информационных, технологических и управленческих структур. Были построены тысячи заводов: от карьеров по добыче сырья до крупнейших в мире предприятий по производству сборного железобетона, домостроительных комбинатов. Одних заводов по производству керамзитового гравия было построено более четырехсот. Мы вышли на первые позиции в мире по керамзиту — производили его больше, чем весь остальной мир, цемента — больше, чем любая другая страна. Это было колоссальное достижение.

К настоящему времени технология сборного железобетона свою роль сыграла, устарела морально и физически. Дома из сборного бетона недолговечны и вредны для человека. К тому же для этой технологии есть ограничение по высоте зданий — максимум 22–23 этажа. Но в России, в Москве, сохранились десятки предприятий, которые продолжают по этой устаревшей технологии клепать так называемые новые серии. А что это такое? Это то же самое, что клепали при советской власти, но с бантиками — с плиточкой, новой раскрасочкой.

— Не оказались ли сегодняшние предприятия заложниками несовершенной технологии, внедренной по всей стране в середине прошлого века?

— Любые технологические процессы, связанные с производством, требуют обновления раз в пять-шесть

лет. Это относится как к государству, так и к корпорациям. Но у нас сегодня износ оборудования, например в той же цементной промышленности, — 90 процентов. То есть оно давным-давно не должно работать. Но его реанимируют, латают. Зачем сегодня владельцу цементного завода совершенствовать технологию, если даже некачественный продукт уходит с колес? К тому же система контроля качества не работает, штрафы за ущерб экологии мизерны.

— Созрел ли СССР для второго инновационного рывка в строительных технологиях или путь развития был выбран тупиковый?

— Второго рывка не получилось. В 1985 году мы вышли на предел возможностей — 87 миллионов квадратных метров жилья в год. Были все необходимые новые технические решения, но их не поддерживали. Отраслевая наука стала чистой профанацией, потому что утратила все выходы в производство. Слова такие были в ходу — "муки внедрения". Вроде есть ровное, спокойное течение, но находится какой-то сумасшедший, который хочет внедриться в нормальную работу предприятия и нарушить его покой.

К концу семидесятых правительство стало понимать, что затраты на энергоснабжение жилья в три-четыре раза превышают мировой уровень. И что оно делает? В 1979 году принимает новый нормативный документ по теплозащите ограждающих конструкций (СНИП 11-3-79 "Строительная теплотехника"). Керамзит как ключевой теплоизолирующий материал, на основе которого было построено 80 процентов жилья в СССР, — экологически чистый, долговечный и дешевый — был выброшен и заменен на так называемые эффективные утеплители — пенопласт, пенополистирол, минвату, Rockwool. Что получилось? Все дома, которые сегодня утепляют этими материалами, обречены. По существующим на Западе нормам срок годности этих утеплителей — десять–двенадцать лет. Они не только недолговечны, но и вредны — выделяют фенолформальдегидные соединения, которые укорачивают жизнь человеку. Если добавить, что их сочетают с тяжелым бетоном, который "не дышит", то что можно сказать об энергосбережении? Через форточки при проветривании теряется то самое тепло, которое пытаются экономить с применением эффективных утеплителей. И это в стране, где была создана самая большая промышленная база по производству керамзитового гравия. Сегодня от нее осталась половина. Остальное поржавело, порезали, продали. Удивительная ситуация на рынке сложилась: прибалты, немцы, скандинавы всю развывают у нас производство и сбыт таких "эффективных" утеплителей, а сами скупают в России, на Украине и в Белоруссии керамзитовый гравий и вывозят его в свои страны.

Можно привести пример другого инженерного решения, которое должно было стать технологической основой строительства массового жилья в России, но воспользовались им опять не мы. В СССР была разработана прекрасная научно-техническая база строительства зданий и сооружений по технологии каркасов с применением трубобетона как новой несущей конструкции. Были написаны сотни научных трудов, успешно защищены около сотни кандидатских и докторских диссертаций. Ведь применение трубобетона позволяло отказаться от материалоемких несущих стен, облегчить многоэтажное или высотное здание в среднем в два раза, то есть потратить на его строительство в два раза меньше бетона и металла, снизить

себестоимость на 25–30 процентов. Разработали технологию мы, а используют ее сегодня немцы, японцы, австралийцы, а больше всех – американцы и китайцы.

– Это технология была "уведена" или за границей к ней пришли самостоятельно?

– Первая в мире методика расчета трубобетонных конструкций была опубликована профессором Гвоздевым в 1932 году. Все остальные школы во многом используют этот метод предельных состояний. Сегодня нормативная база по трубобетону есть в Германии, Австрии, Японии, Китае, США, но ее нет в России. А нет потому, что идеология сборного железобетона, которая существовала в стране, табуировала все остальные технологии. Да, у нас появилась технология монолитного домостроения. Это был серьезный конкурент сборному железобетону. Но осуществлять монолитное домостроение в климатических условиях России всегда будет очень трудно. У нас зима и холода длятся восемь месяцев, что отрицательно влияет на твердение бетона. Поэтому монолитные дома у нас очень дорогие и очень тяжелые. Высотки в Москве (те же "Эдельвейс", "Континенталь") строятся по технологии монолита метровой толщины, что радикально утяжеляет здания и оборачивается большими затратами. Возникла парадоксальная ситуация: при колоссальной стоимости жилья и земли инвесторы не хотят строить в Москве высотки. Правительство Москвы декларировало, что построит 200 высотных зданий в 60 комплексах вдоль третьего кольца Москвы. Но инвесторы не спешат. Ответственность технологическая очень большая – никто ее на себя брать не хочет.

– Ваш институт стал одним из первых строительных НИИ, который готов был работать на заказ ВПК, нефтяников, строителей, даже медиков. В чем суть вашего открытия в физико-химии силикатов, почему заказ стал возможным?

– До нашего открытия считалось, что некислородные анионы в силикатных расплавах никакой роли не играют, при температурах и соприкосновении с атмосферой легко возгоняются, улетают. Нам удалось доказать, что в определенных условиях в силикатных и алюмосиликатных расплавах некислородные анионы никуда не исчезают. Они начинают собирать вокруг себя ближайшее атомное окружение и образуют необычную структуру, которую я назвал кластером, структурным мотивом. Нам удалось синтезировать минерал с таким новым структурным мотивом – я его назвал алинит. В 1977 году в журнале Nature вышла наша статья, описывающая его атомную структуру. Затем мы показали, что при использовании небольшого количества таких атомов, как хлор, фтор, сера, в базовых кислородных соединениях можно получить новые минералы с новыми свойствами. На практике нам удалось в реальных соединениях цемента – а это силикаты кальция – осуществить своеобразную хирургическую операцию. Достаточно поменять несколько кислородных атомов на некислородные – и свойства цемента меняются, появляются возможности их регулировать. Например, мы получили цементы, которые работали как в условиях вечной мерзлоты, так и в условиях горячих гидротермальных скважин, что отвечало запросам нефтяников. Мы успели выпустить более двух миллионов тонн нового цемента. В 1979 году за признание этого открытия члены Отделения неорганической химии и технологии Академии наук СССР проголосовали единогласно – а это, в частности,

академики Эмануэль, Семенов, Жаворонков, Белов, Овчинников.

Путем изоморфного замещения кислородных атомов минералов можно управлять и процессами кристаллизации расплавов. В восьмидесятых мы разработали оригинальный состав для облицовочных плит стартовой площадки ракет на Байконуре. Новый материал спокойно выдержал десятки стартов ракет. Плиты раскалялись при старте добела, наблюдалось шелушение их поверхности, но покрытие площадки стояло. Раньше при каждом взлете все бетонные конструкции на площадке разносило в пух и прах. С новым материалом возникли предпосылки для реальной экономии средств. То есть удалось впервые в мире получить камень, который спокойно реагировал на высокие температуры, газодинамические и другие воздействия.

Обычный цемент при его более тонком измельчении обнаруживает удивительные свойства: мы доказали возможность радикального повышения его прочности (в разы), резкого снижения или увеличения активности (в зависимости от стоящих задач), повышения водонепроницаемости, морозостойкости и других свойств, приближающих искусственный камень к природному граниту. Англичане сумели добиться, чтобы цементный камень приобрел такое свойство, как гибкость. Из него можно делать пружины, коврики.

– Надо полагать, что главным барьером для внедрения новых технологий является необходимость радикального перевооружения цементных заводов?

– Для того чтобы начать производить цемент с качественно новыми характеристиками, необходимо докомплектовать оборудование в помольных цехах. Все необходимые разработки есть. Весь мир прекрасно понимает, что чем тоньше молоть цемент, тем быстрее он будет взаимодействовать с водой. Это залог повышения активности цемента. Но за эту активность приходится платить высокую цену. Такой мелкоизмельченный цемент начинает потреблять очень много воды. А вода – яд для цемента, она нарушает баланс. Что такое нормальный цементный камень? Цементное молоко в нем распределяется между зёрнами песка таким образом, что именно на поверхностях кварца (кремнезема) образуются химические соединения. Именно они обеспечивают срастание всей монолитной структуры в цементный камень. Заполнение щебнем – это уже вторичное дело. Мы не просто цемент измельчаем тоньше, мы совместно с ним диспергируем кремнеземистые соединения – измельчаем природные пески, пуццолановые породы, отходы в виде зол, шлаков. Создаем гомогенную систему, которая обеспечивает высокое качество цемента. При этом на заводах получают цементный клинкер, в минералы которого загоняют избыточную известь, тратя 700–720 килокалорий тепла на килограмм. Мы разработали технологию механохимической обработки цемента, совместив ее с микрокапсуляцией. Это позволяет получать сегодня те же показатели по марке цемента, вводя на одну его часть две части кварцевого песка (или других пород). Реальные затраты тепла снижаются до уровня 300–400 килокалорий на килограмм цемента. Если обычный цемент по существующим стандартам хранится не более двух-трех месяцев, то новая технология дает цементу способность годами сохранять высокую марку и не терять качество.

Я вам главное скажу: по этой технологии со временем будет работать весь мир. Она не только резко снижает энергозатраты и повышает качество продукта, но и позволяет включать в состав цемента дешевые кремнеземистые добавки — вулканистые породы, пески, шлаки, золы. Это путь к эффективной переработке сотен миллионов тонн промышленных отходов.

— Ваши разработки могут сегодня претендовать на то, чтобы изменить представления о комфортности жилья? Все-таки люди переезжают в новые квартиры не из барачков, их требования к новому жилью достаточно высоки, тем более по такой цене.

— Мы разработали технологию производства нового теплоизоляционного материала капсимет. Как ни странно, никто в мире до нее не додумался. То есть мы взяли керамзитовый гравий и покрыли его тонкой (0,1–0,3 миллиметра) оболочкой цементного молочка. Для этого пришлось сконструировать новое оборудование — смесители-капсуляторы. Интересно, что такое оборудование и такой подход в целом весьма перспективны для получения большого числа новых материалов и изделий. Операцию капсулирования удается произвести с любыми материалами — от керамзита до ракушечника, стекла, отходов стройматериалов, любых пористых структур. Таких новых машин несколько видов — они уже используются в строительстве. То есть появился крупнопористый легкий бетон, о котором строители давно мечтали. Это и есть теплые и "дышащие" стены. Отличие от существующих строительных технологий радикальное. Если говорить о звукоизоляции, то речь идет о созданных новых гетерогенных, неоднородных системах, которые хорошо глушат звук. Разработанные системы и тепло проводят по-другому. Мы сумели завязать керамзитовый гравий, который сам обладает очень развитой пористостью, в монолитную крупнопористую структуру. Обычно это пространство между зернами заполнялось цементом или цементирующим раствором. У нас расход цемента в три раза ниже, чем в обычном бетоне, — не 400 килограммов на кубометр стены, а 120. Объемная масса кубометра стены — в пределах 450–550 килограммов. Есть разница? В силу легкости такой конструкции можно экономить на фундаментах. При этом строительство очень быстрое — коробка дома в два-три этажа с помощью одного капсулятора-смесителя и нескольких рабочих возводится за три месяца. Мы построили уже больше сотни домов в Подмоскowie, церковь Всех святых в Дубне и несколько зданий в Москве.

— И что же говорят компании, которые строят массовое жилье?

— Они об этом ничего не знают. Они не слышат. Они не видят. Они ничего не читают.

— Какова, по вашему мнению, оптимальная схема внедрения новых технологий в строительстве жилья?

— В системе, которая создаст все необходимые условия для появления доступного жилья в России, важна прежде всего технологическая основа. Государство должно принять на вооружение вариант строительства жилья по наиболее экономичной технологии каркасов зданий и проводить внятную техническую политику. Только каркасы позволяют в среднем экономить все материалы в полтора-два раза. В первую очередь металл и цемент. Строить нужно без несущих стен! Так делает весь мир. Что такое труботетон? Это несущие колонны. Все. Остальные стены выполняют

функцию тепло- и звукоизоляции. Почему американцы строили свои небоскребы из металлических конструкций? Потому что металл обладает прекрасной несущей способностью. Чем выше здание вы строите, тем больше требований к материалу. А для того чтобы бетон сам себя нес, нужно постоянно увеличивать толщину колонны. Что уже говорить о монолитной оболочке. В труботетоне удачно сочетаются способность металла как обоймы работать на изгиб, растяжение и способность бетона работать на сжатие. Это идеальное сочетание металла и бетона в конструкции. Кстати, именно по этому варианту косвенного армирования построена Останкинская башня.

Сегодня в Москве строители потихоньку переходят к каркасам. Что делают? Уменьшают монолитную стену. Сводят бетон до конструкции прямоугольной колонны. Она технологичнее и удобнее, позволяет выиграть в площади и создать пространство в проемах между колоннами для окон и дверей. Основная часть домов строится в каркасе, но в монолите. Что мы предлагаем? Мы предлагаем вариант труботетона, потому что это уже сталебетонные конструкции. Стальные трубы монтируются быстрее других конструкций и омоноличиваются бетоном. Можно использовать обычный бетон, хотя китайцы сегодня вышли на высокопрочный бетон. Это дает экономию в массе бетона. Если рассматривать три вида несущих конструкций — стальную, железобетонную, труботетонную, — то при предельных нагрузках стальная колонна способна сломаться мгновенно. Вспомните аквапарк. Железобетонная тоже. Пошли трещины, арматуру срезало — и ее нет. И только колонны из труботетона неразрушаемы. Такая колонна мнется, жмется, но ничего с ней сделать невозможно. Это единственная конструкция, которая выдерживает длительные предельные нагрузки и является лучшей в плане сейсмической стойкости и надежности. Китайцы продвинулись в этой технологии намного дальше нас. Здесь (показывает книги на китайском языке. — "Эксперт") зафиксированы примеры реализации технологии труботетона на десятках небоскребов, отработаны узлы, приведены расчеты. Здесь все, что проектировщику нужно как воздух. Я просто удивляюсь, что они это все напечатали. Они рванули далеко вперед, а мы остались на месте, даже деградировали.

— Почему Вы уверены, что новые государственные структуры пойдут по пути освоения новых технологий?

— А потому что это надо поставить условием с самого начала. Нужно создавать тендеры с конкретными технологическими и экономическими условиями. Строить многоэтажные и высотные дома только с каркасными архитектурно-строительными системами, с жесткими сроками строительства, с фиксированной стоимостью квадратного метра, но с гарантией, что строительная компания получит 25–30 процентов прибыли. Экономические требования тоже должны быть жесткие — при строительстве тратить на квадратный метр жилья не 0,85 кубометра бетона и не 70 килограммов металла, как сегодня в Москве, а 0,40 кубометра бетона и 40 килограммов металла, как в развитых странах. Все. Кто тратит больше, тот в этой игре не участвует.

Олег ХРАБРЫЙ

*источник: e-Профессионал.Ру
12.03.08*

ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ

новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей

TOGNUM СОТРУДНИЧАЕТ С ВМФ ТУРЦИИ

Компания MTU Friedrichshafen, являющаяся подразделением компании Tognum, получила два крупных заказа от правительства Турции на поставку дизельных моторов для новых патрульных и сторожевых судов на общую сумму 60 млн евро.

Министерство обороны Турции осуществляет постройку новых судов с целью модернизации национальной береговой охраны и флота. Первые моторы будут поставлены в 2009 году.

Кроме того, силовой установкой производства MTU Friedrichshafen будет оснащен флагманский проект турецкого флота - патрульный корабль MILGEM. Для этого корабля длиной почти 100 метров MTU поставит всю ходовую часть - комбинацию из дизельных моторов и газовых турбин. Силовая установка будет состоять из двух 16-цилиндровых моторов MTU серии 595 мощностью до 4320 кВт каждый, газовой турбины LM2500 мощностью 23 000 кВт, передачи совмещенного типа для дизельных и тур-

бинных моторов, ведущих валов и гребных винтов регулируемого шага. Ходовая часть будет дополнена оборудованием MTU для электронного контроля и мониторинга. Таким образом, силовая установка общей мощностью 31 640 кВт позволит судну разогнаться до максимальной скорости 29 узлов. Поставка готовой установки будет осуществлена в середине 2009 года.

MILGEM станет первым кораблем такого типа, сконструированным и построенным в Турции. Ранее крупные суда для турецкого флота производились в сотрудничестве с зарубежными верфями. Патрульные корабли класса MILGEM (сокращение от турецкого *milli gemi* - "национальный корабль") будут производиться в Турции под управлением турецкого менеджмента. Первый корабль уже находится в процессе постройки и будет спущен на воду в 2011 году. В будущем планируется дальнейшая постройка судов этого класса.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.diesel/pub.com
19.02.08*

SIEMENS ПОСТРОИТ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ КОМБИНИРОВАННОГО ЦИКЛА В ПОРТУГАЛИИ

Подразделение Siemens Energy Sector объявило о запланированной постройке под ключ двух электростанций комбинированного цикла в Португалии для компании ElecGas S.A., совместного предприятия независимой компании по производству электроэнергии International Power и испанской Endesa S.A.

После запуска в коммерческую эксплуатацию, который намечен на 2011 год, Siemens также примет на себя обязательства по техническому обслуживанию силового блока в течение 25 лет. Общая стоимость заказа вместе с долгосрочным соглашением на обслу-

живание составляет примерно 915 млн долларов.

Полный объем поставки включает в себя две газовые турбины типа SGT5-4000F, две паровые турбины, два генератора с водородным охлаждением, а также все необходимое электрическое оборудование. Общая мощность одновалных установок на природном газе с плановым КПД более 58 % составит примерно 830 МВт. Новое оборудование будет установлено компанией Siemens на центральной электростанции Пега в городе Абрантес, примерно в 130 км к северо-востоку от Лиссабона, рядом с существующей электростанцией "Техо-Энергия".

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com/energy
05.03.08*

ТУРБИНЫ "СИЛОВЫХ МАШИН" ДЛЯ РОССИЙСКИХ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ

"Силовые машины" и ТГК-2, крупнейший поставщик теплоэнергии на севере России, подписали контракт на поставку силового оборудования для электростанций Тверская ТПП-3, Костромская ТПП-2 и Ярославская ТПП-2.

Объем контракта включает в себя разработку, производство и поставку трех газовых турбин GTE-160, по одной на каждую из станций. "Силовые машины" также будут отвечать за шефмонтаж и технический надзор на этапах установки и запуска. Поставка оборудования будет осуществлена в 3-м и 4-м кварталах 2009 года. Общая стоимость контракта составит примерно 125 млн долларов.

Модернизируемые электростанции будут переоборудованы в рамках инвестиционной программы компании РАО "ЕЭС России", направленной на увеличение скорости развития российского сило-

вого комплекса. Объем инвестиционной программы ТГК-2 до 2011 года составляет около 1,6 млрд долларов. Новое оборудование поможет повысить установленную мощность каждой из электростанций и улучшить надежность поставок тепловой и электрической энергии в Тверской, Костромской и Ярославской областях.

ЗАО "ТГК-2" производит электрическую и тепловую энергию и поставляет пар и горячую воду конечным клиентам. ТГК-2 владеет энергетическими мощностями в шести регионах - Архангельской, Вологодской, Костромской, Новгородской, Тверской и Ярославской областях. Компания контролирует 16 теплоэлектростанций, восемь котельных и пять тепловых предприятий. Общая установленная мощность всех компаний ТГК-2 составляет 2567 МВт, общая тепловая производительность - 12 451 Гкал/час.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
06.03.08*

КОМПРЕССОРЫ GE ДЛЯ ГАЗОПРОВОДА SINOPEC

Второй по величине производитель нефти и газа в Китае, компания China Petroleum and Chemical Corp. (Sinopec), выбрал технологию компании GE по сжатию нефти и газа для проекта постройки нового трубопровода с целью облегчить поставки газа в быстроразвивающиеся восточные области страны.

GE осуществит поставку восьми турбокомпрессорных установок и дополнительного оборудования для трубопровода Сычуань - Восточный Китай компании Sinopec. Запуск трубопровода с начальной пропускной способностью 6 млрд кубометров газа, которую планируется затем увеличить до 15 млрд кубометров, намечен на 2009 год. Основная магистраль

нового трубопровода длиной более 1600 км пройдет по территории китайских провинций Сычуань, Хубэй, Анхой и Дзедзэн. Вторая магистраль длиной 842 км будет начинаться в городе Ичан провинции Хубэй и заканчиваться в городе Пуян другой центральной провинции - Хенань. Два более коротких отрезка будут расположены возле газового месторождения Пугуан и вблизи Шанхая.

По условиям стратегического соглашения между GE Oil & Gas и Sinopec, обе компании будут углублять сотрудничество в области исследований и разработок новых проектов, применения новых технологий, менеджмента качества, обслуживания оборудования и технических тренингов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/oilandgas
07.03.08*

ТУРБИНЫ GE LM6000 ДЛЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИИ В НИГЕРИИ

В рамках программы по стимулированию промышленного производства электроэнергии в Нигерии и африканских странах к югу от Сахары компания Geometric Power Ltd. приобрела три авиационных газовых турбины типа LM6000-PD SPRINT производства GE Energy для установки на новой образцовой электростанции, которая будет построена в городе Аба, финансовом центре штата Абиа на юго-востоке Нигерии.

Электростанция мощностью 140 МВт будет основана на трех газотурбинных установках LM6000-PD SPRINT. GE Energy также осуществит поставку осталь-

ного завода, контрольных и внешних систем, устройств для охлаждения поступающего воздуха. Годовой объем поставок электроэнергии в город Аба оценивается лишь в 20 % от необходимого, поэтому некоторые районы города целыми днями остаются без света. Поставка электроэнергии предприятиям также недостаточна, поэтому многим из них приходится использовать собственные устройства по производству электроэнергии, что делает эксплуатацию оборудования крайне дорогой. После запуска новой электростанции доступность промышленной электроэнергии будет значительно повышена.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.energy.com
02.03.08*

ЭЛЕКТРИЧЕСТВО ДЛЯ БРОНКСА

Поселение, расположенное в нью-йоркском квартале Бронкс, с конца 2007 года снабжает город собственной электроэнергией.

Коммунальное объединение "Ко-Оп-Сити" заказало компании Siemens постройку газо- и паротурбинной электростанции мощностью 40 МВ, которая производит почти в два раза больше электроэнергии, чем необходимо самому кварталу, состоящему из 16 000 домохозяйств с населением примерно 60 000 человек.

Избыточное электричество по рыночной цене закупает местный поставщик электроэнергии компания Con Edison, испытывающая нехватку собственных мощностей для производства электроэнергии вслед-

ствие высокого спроса и устаревшей инфраструктуры энергетического рынка.

"Ко-Оп-Сити" рассчитывает на ежегодный доход в размере 15-25 млн долларов, что позволит вернуть расходы на постройку электростанции, которые составили 65 миллионов долларов, в течение трех-пяти лет, а затем инвестировать поступающие средства в инфраструктуру жилого района.

Для реализации проекта Siemens осуществила поставку двух газовых турбин, паровой турбины, системы управления и подключения к электросети.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
07.02.08*

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ GE OIL & GAS И STATOILHYDRO

Компании StatoilHydro и GE Oil & Gas подписали соглашение о техническом сотрудничестве, которое закладывает основу для установления рабочих отношений между компаниями в сфере совместной разработки технологий для газовых и нефтяных проектов.

Соглашение подчеркивает готовность обеих компаний к долгосрочному партнерству в области разработки концепций и технологий, а также улучшения существующих технологий, направленных на эффективную добычу, производство и транспорти-

ровку нефти и газа на береговых, прибрежных и водных заводах и фабриках.

Совместная работа будет вестись в следующих областях: добыча сырья с морских платформ, эффективное производство электроэнергии и сопутствующие разработки, проекты в области возобновляемых источников энергии. Кроме того, StatoilHydro и GE Oil & Gas планируют делиться друг с другом опытом и апробированными практиками в области инноваций, исследований и разработок.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ge.com/oilandgas
12.02.08*

WOOD GROUP: ЗАКАЗ В НИГЕРИИ

Подразделение по производству газовых турбин энергетической компании John Wood Group выиграло контракт стоимостью примерно 2,5 млн долларов на поставку, запуск и эксплуатацию установки на основе газовой турбины Siemens Turbopon.

Заказчиком выступает компания Leventis Overseas Ltd, установка будет размещена на стекольном производстве Frigoglass в нигерийском городе Аба. По

условиям контракта GTS будет осуществлять доставку и ввод в строй газовой турбины, проведет работы по ее установке и вводу в эксплуатацию. Также компания произведет некоторые усовершенствования установки, направленные на то, чтобы приспособить ее к условиям работы в нигерийском климате, включая средства контроля за температурой поступающего воздуха и охлаждение смазывающих масел.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.woodgroup.com
14.02.08*

WARTSILA ПРИОБРЕЛА НОРВЕЖСКУЮ MARITIME SERVICE

Компания Wartsila объявила о покупке компании Maritime Service AS, специализирующейся на модернизации и техническом обслуживании судов, расположенной в городе Олесунд на восточном побережье Норвегии.

Покупка должна усилить позиции Wartsila в регионе и расширить список услуг по модернизации судов в этом регионе. Годовой объем продаж компа-

нии Maritime Service в 2007 году составил 4,8 млн долларов. В компании работают 28 человек, 25 из которых являются обслуживающим персоналом. Бизнес компании будет включен в структуру норвежского бизнеса Wartsila. Финансовые детали сделки не разглашаются.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.wartsila.com
03.03.08*

PETER BROTHERHOOD: ТУРБИНЫ ДЛЯ НОРВЕГИИ

Компания Peter Brotherhood осуществила поставку трех генераторных установок на паровых турбинах мощностью 5 MW каждая для норвежской компании Aker Floating Production.

Генераторы будут установлены на верхней палубе плавучего нефтекомплекса Aker Smart 1, который будет действовать в Индийском океане под управлением компании Aker Borgestad Operations. Aker Smart 1 будет осуществлять добычу нефти на месторождении в 60 км от берега восточной Индии на глубине от 1 до 1,4 км.

Разработку месторождения осуществляет компания Reliance Industries Ltd. Начало производства разбито на два этапа: в первой половине 2008 года будет запущено производство нефти, к концу года - производство газа. Три генераторных установки, приводимых в действие паровыми турбинами, будут состоять из турбины, редуктора и генератора, смонтированных на общей станине, включающей в себя также систему смазки и отдельный конденсатор с водяным охлаждением, расположенный сразу под выпускной коробкой турбины.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
17.03.08*

GE OIL & GAS: ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ НЕФТЕПЕРЕРАБАТЫВАЮЩЕЙ СТАНЦИИ

Компания GE Oil & Gas выбрана поставщиком оборудования для новой установки по переработке тяжелой нефти, работы по строительству которой ведутся в Тиссиде на северо-востоке Англии компанией SONHOE.

По условиям контракта примерной стоимостью 200 миллионов долларов, компания GE Oil & Gas поставит SONHOE реакторы, центрифужные компрессоры, компрессоры поршневого типа и воздухо-

охлаждители. Все эти элементы являются существенной частью сооружения, будучи основной статьей капитальных затрат и обеспечивая надежность функционирования станции.

Новый завод будет перерабатывать низкокачественную тяжелую нефть в топливо высокого класса - сверхнизкосернистый дизель, керосин и нефть. Станция будет производить 200 000 баррелей нефтепродуктов в день, ее запуск намечен на 2013-2014 гг.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
21.02.08*

НОВЫЙ ПРЕЗИДЕНТ DRESSER WAUKESHA

Управленец Барри Гликман (Barry Glickman), посвятивший большую часть своей карьеры работе в энергетической отрасли, стал 14-м президентом Dresser Waukesha, подразделения компании Dresser, Inc. Планируется, что он начнет работу в Waukesha 7 апреля.

Объявляя о назначении Гликмана, Джон Райан (- John Ryan), президент и генеральный директор Dresser, Inc., заявил: "Мы очень рады решению Барри присоединиться к нашему коллективу и взять на себя управление бизнесом Waukesha по производству силовых установок. Его впечатляющий опыт в энерге-

тической промышленности и успешное пребывание в должности генерального управляющего подразделения газовых моторов Jenbacher компании GE делает его идеальным кандидатом для управления теми тенденциями роста, которые уже заложены в Waukesha".

Гликман сменил Томаса Лэрда (Thomas J. Laird), покинувшего компанию в январе и занявшего место президента Flow Technologies - недавно созданной дочерней компании Dresser со штаб-квартирой в Хьюстоне.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
14.03.08*

КОМПРЕССОРЫ GE ДЛЯ КУВЕЙТА

Кувейтская компания Kuwait Oil Company выбрала компрессорную технологию GE Oil & Gas для использования на новом нефтегазовом пункте промыслового сбора.

GE осуществит поставку двух компрессоров, работающих на электрических моторах. Компрессоры

будут произведены на заводе компании GE Oil & Gas во французском городе Ле-Крезо и доставлены в Кувейт в декабре 2008 года.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
07.02.08*

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА – 2008 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета:

750 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 1 до 199 экз.

500 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 200 до 499 экз.

250 рублей за 1 экземпляр в месяц при покупке от 500 экз.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте ЗАЯВКУ по факсу +7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

МАТЕРИАЛЫ КЛУБА

ПРОТОКОЛ СОВМЕСТНОГО ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА И НАБЛЮДАТЕЛЬНОГО СОВЕТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

г. Москва

20 марта 2008 года



Клуб авиастроителей создан по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России.

Деятельность Клуба включает в себя:

– повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризацию достижений отрасли;

– профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;

– поддержку и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли.

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Члены Совета Клуба:

Елисеев Юрий Сергеевич
Зазулов Виктор Иванович
Кувшинов Сергей Викторович
Петров Анатолий Павлович
Чуйко Виктор Михайлович

Члены Наблюдательного совета Клуба:

Кезин Николай Петрович
Киреев Сергей Евгеньевич
Матвеев Александр Макарович
Родителива Нина Володаровна

Кворум есть.

С правом совещательного голоса:

Гвоздев Сергей Валентинович, исполнительный вице-президент Клуба
Герцев Павел Степанович, действительный член Клуба
Клейн Александр Владимирович, член Клуба, главный редактор "Бюллетеня Клуба авиастроителей"

ПОВЕСТКА ДНЯ:

1. Отчет президента Клуба господина Елисеева Ю. С. о работе Клуба в 2007 году.
2. Отчет о целевом использовании средств в 2007 году. Докладчик – исполнительный вице-президент Клуба Гвоздев С. В.
3. Отчет о проверке финансовой дисциплины в Клубе. Докладчик – член Наблюдательного совета Клуба Родителива Н. В.
4. О бюджете Клуба на 2008 год. Докладчик – исполнительный вице-президент Клуба Гвоздев С. В.
5. О приеме новых членов Клуба.
6. Разное.

ПРИНЯТЫЕ РЕШЕНИЯ:

1. Одобрить отчет президента Клуба Елисеева Ю. С.
2. Утвердить отчет о целевом использовании средств в 2007 году в сумме 2695,2 тыс. руб. (при условии положительного решения Наблюдательного совета о достоверности отчета).
3. Отчет Родителивой Н. В. о проведенной проверке соблюдения требований устава и финансовой дисциплины в Клубе. Госпожа Родителива Н. В. предложила принять следующее решение Наблюдательного совета Клуба: "Все хозяйственные операции Клуба отражены в соответствии с требованиями закона "О бухгалтерском учете" № 129 ФЗ, а также в соответствии с правилами, установленными Положениями по бухгалтерскому учету. Ведение кассовых и банковских операций осуществлялось без нарушений.

Ввиду того, что Клуб является некоммерческой организацией и не имеет своей целью извлечение прибыли из своей деятельности, получение убытка от издания и рассылки Бюллетеня Клуба авиастроителей не является нарушением финансовой дисциплины. Издание и распространение указанного издания полностью соответствуют уставным целям Клуба".

4. Утвердить бюджет Клуба на 2008 год.

Принять к сведению следующий размер планового дефицита бюджета клуба: 2262,1 тыс. руб. Членам Совета и аппарату Клуба приложить все возможные усилия к покрытию дефицита не за счет экономии затрат, а за счет привлечения дополнительных средств в Клуб.

5. Рассмотрев личное заявление Смирнова Артура Андреевича, студента Санкт-Петербургского университета аэрокосмического приборостроения, с просьбой о вступлении в Клуб, решили принять господина Смирнова А. А. в члены Клуба.

6. Провести следующее заседание Света Клуба в середине августа, на котором в числе вопросов повестки дня рассмотреть вопрос о поощрении молодых членов Клуба за активную работу в Клубе поездкой в Геленджик.

7. Провести общее собрание Клуба в сентябре-октябре 2008 года в Москве.

Члены советов обсудили также ряд других вопросов, по которым решения не приняты, поскольку эти решения требуют предварительной проработки. Обсуждены следующие вопросы:

– проведение конкурсов представителей различных профессий;

– распространение опыта Лицея № 1550 среди школ и колледжей, подшефных предприятиям авиастроения;

– изменение размера и периодичности уплаты членских взносов;

– участие в программах Правительства России и региональных органов власти;

– участие в Международном салоне "Двигатели-2008";

– привлечение внимания органов власти к Олимпиаде по истории авиации и воздухоплавания.

РЕЗУЛЬТАТЫ ГОЛОСОВАНИЙ:

По решениям, указанным в пп. 1, 2, 4, 5, 6, 7, голосовали члены Совета Клуба. Результат голосования: единогласно "за".

По решениям, указанным в п. 3, голосовали члены Наблюдательного совета Клуба. Результат голосования: единогласно "за".

*Председатель Совета Клуба
Елисеев Ю. С.*

*Председатель Наблюдательного
совета Клуба
Матвеевко А. М.*

ОТЧЕТ ПРЕЗИДЕНТА КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

на заседании Совета Клуба 20 марта 2008 года

Уважаемые дамы и господа!

В предыдущем, 2007 году работа Клуба авиастроителей осуществлялась в рамках его устава и в соответствии с выбранными стратегическими приоритетами деятельности.

В рассматриваемый период Клубом осуществлялись следующие основные направления деятельности:

– издание и распространение Бюллетеня Клуба авиастроителей;

– подготовка и проведение ежегодной Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания для русскоговорящих юношей и девушек в возрасте от 12 до 18 лет;

– подготовка и проведение ежегодной Московской региональной политехнической олимпиады школьников;

– осуществление совместных с подшефным Лицеом № 1550 экспериментальных работ по созданию новых технологий профессионального ориентирования школьников на отрасли авиационного машиностроения;

– материальная поддержка развития лицея № 1550, включая оснащение специализированной лаборатории мультимедийных когнитивных технологий, создание Музея авиации и выставки профессиональных работ по тематике "Авиация";

– разработка по заказу Правительства Москвы новой концепции построения системы профессионального и социального самоопределения школьников;

– подготовка и проведение периодических (два раза в год) форумов бухгалтеров авиастроения.

В 2007 году также были начаты работы по установлению долгосрочных связей с Академией наук авиации и воздухоплавания.

На сегодня достигнуты следующие результаты: Академия включилась в работу по организации Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, поддержала предложения Клуба о создании в Москве Детского центра авиации и приняла решение о создании совместного с клубом Экспертного совета для проведения консультаций и платных экспертиз для субъектов российского бизнеса, науки, образования и органов государственного управления. Руководителем Совета избран господин Матвеевко Александр Макарович. От Клуба эту работу возглавляет первый вице-президент господин Зазулов Виктор Иванович.

Кроме указанных долгосрочных программ, выполнен ряд разовых мероприятий в рамках уставной деятельности Клуба, а именно:

– принято участие в программе МГТУ им. Баумана "Шаг в будущее, Москва";

– принято участие в Международном авиасалоне МАКС-2007;

– организован ряд встреч лицеев в подшефном Лицее с известными летчиками, конструкторами, общественными деятелями;

– организован выезд двух победителей Олимпиады по истории авиации и воздухоплавания, членов Клуба, студентов МГТУ им. Баумана г. Жилина С. и Киселева А. в Ганновер (Германия) для участия в международной конференции студентов.

Проведение указанных мероприятий, а также поддержка деятельности Клуба требовали, безусловно, определенных материальных затрат.

В 2007 году доходы Клуба включали в себя как вступительные и членские взносы, средства целевого финансирования (средства бюджета и меценатов), так и выручку от предпринимательской деятельности (продажа Бюллетеня, реклама в Бюллетене, заказ Правительства Москвы, распространение ранее изданных книг В. Н. Кондаурова, плата за участие в форуме бухгалтеров авиастроения и пр.).

Коммерческие доходы Клуба составили 1970,0 тыс. руб. Расходы по коммерческой деятельности – 3945,2 тыс. руб., таким образом, убыток от коммерческой деятельности Клуба составил 1975,2 тыс. руб. и он образован в результате следующих операций:

– убыток от издания Бюллетеня – 2942,6 тыс. руб.;

– прибыль от остальных видов коммерческой деятельности – 967,4 тыс. руб.

Таким образом, прибыль от всех, кроме Бюллетеня, видов деятельности была направлена на покрытие убытка от издания и распространения Бюллетеня.

Доходы и расходы средств целевого финансирования отражены в предоставленном вам отчете о целевом использовании средств. Общий объем поступивших средств составил 2487,1 тыс. руб. (из них 1970,0 тыс. руб. – от ММПП "Салют"), общий расход средств составил 2695,2 тыс. руб.

Дефицит бюджета покрыт неизрасходованным остатком прошлого года.

Таким образом, среднемесячный расход целевых средств Клубом составляет 224,6 тыс. руб. с учетом покрытия убытков от издания и распространения Бюллетеня, или 59,8 тыс. руб. без учета указанных убытков. Считаю размер этих средств не только недо-

статочным, но и крайне малым, не позволяющим под- нять работу Клуба на необходимый уровень.

Среди положительных результатов деятельности Клуба следует особо отметить тот факт, что постоянно растет узнаваемость его марки среди авиационной общественности России. И значительную роль в этом, безусловно, играет Бюллетень Клуба авиастроителей. Его редакции, возглавляемой главным редактором господином Клейном Александром Владимировичем, удалось создать по-настоящему интересное и информационно полезное издание, благоприятно воспринимаемое нашим сообществом. Однако фак- тические убытки от издания Бюллетеня весьма велики по отношению к общим доходам Клуба, и подходы к финансово-экономической стратегии его издания должны быть отдельно обсуждены Советом.

Также особо следует отметить работу вице-прези- дента Клуба по образовательным и профориентацион- ным проектам господина Кувшинова Сергея Викторовича. Благодаря его активной позиции и успешным результатам работы в своей области компетенций Клуб стал известен не только среди авиастроителей, но и приобрел уважение в среде специалистов в области образования и воспитания подростков. Об этом свиде- тельствуют и результаты деятельности курируемого им Лицея № 1550, и поддержка проводимой Клубом Олимпиады губернатора областей России, и ряд публикаций, и участие в ряде программ Клуба таких известных фирм, как Panasonic, Intel, Polymedia.

Однако следует отметить, что в таком важном деле, как пополнение рядов Клуба, привлечение уча- стия в нем крупнейших российских компаний, по- прежнему дела находятся не на должном уровне. Думаю, что надо признать, что основную вину за такое положение дел должен принять на себя Совет во главе со мной. Мы недостаточное внимание уделяем данному вопросу и должны учесть это в будущем.

Предлагаю сейчас обсудить и утвердить финан- совые отчеты деятельности Клуба в 2007 году, план доходов и расходов на 2008 год и поговорить о при- оритетах на будущее.

С уважением
Юрий Елисеев, президент Клуба
авиастроителей

УТВЕРЖДЕНО

на совместном заседании Совета Клуба и Наблюдательного совета Клуба.
Протокол от 20.03.2008 года

БУХГАЛТЕРСКИЙ БАЛАНС НА 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА

АКТИВ	На конец отчетного периода, тыс. руб.
Внеоборотные активы	139
Оборотные активы	2207
Итого активов	2346
КАПИТАЛ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА	
Добавочный капитал	97
Целевые средства	601
Обязательства	1648
Итого пассивов	2346

ОТЧЕТ О ПРИБЫЛЯХ И УБЫТКАХ ЗА ПЕРИОД С 1 ЯНВАРЯ ПО 31 ДЕКАБРЯ 2007 ГОДА

Показатель	За отчетный период, тыс. руб.
Выручка (нетто) по коммерческим видам деятельности	1970
Себестоимость проданных товаров, работ, услуг	3947
Прочие расходы	2
Убыток отчетного периода, в том числе:	1977
- убыток от издания и распространения Бюллетеня Клуба авиастроителей	2973
- убыток от других видов деятельности	967

Исполнительный вице-президент Клуба

Гвоздев С. В.

Главный бухгалтер

Полюшонкова М. П.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Утверждено Собранием Клуба авиастроителей.
Протокол от 15 декабря 2006 года.

Клуб авиастроителей открыт для всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением.

Членами Клуба могут быть любые физические лица, а также юридические лица, не преследующие извлечения прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие ее между участниками. Права и обязанности членов Клуба изложены в уставе Клуба.

Основанием для решения вопроса о членстве в Клубе является свободное волеизъявление лица, выраженное в письменном заявлении на имя президента Клуба (такое лицо с момента получения заявления Аппаратом Клуба получает статус "Кандидат в члены Клуба"), или рекомендация одного или нескольких членов Клуба о приглашении какого-либо частного лица в Клуб в качестве члена Клуба.

Вопрос о членстве в клубе находится в компетенции Собрания Клуба или Совета Клуба.

Положительное решение вопроса о членстве в Клубе, вынесенное в отношении кандидата в члены Клуба, фактически означает начало членства в Клубе с даты такого решения. Аппарат Клуба направляет в адрес этого лица извещение о приеме в Клуб и, если это физическое лицо, клубную карту и значок.

Положительное решение вопроса о членстве в Клубе, вынесенное в отношении лица, получившего рекомендацию кого-либо из членов Клуба, фактически является решением о присвоении этому лицу статуса "Персона грата". Персоне грата направляется официальное приглашение в Клуб от имени президента Клуба.

Персона грата имеет право:

— отказаться от членства в Клубе;

— принять приглашение сразу;

— посетить одно заседание Клуба и принять решение после этого посещения.

Согласие персоны грата означает начало членства в Клубе. Аппарат Клуба направляет в адрес этого лица клубную карту и значок.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ СТАТУСЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Действительный член Клуба — член Клуба (только физическое лицо), активно принимающий участие в деятельности Клуба и/или своей деятельностью активно способствующий достижению целей Клуба. Статус "Действительный член Клуба" может быть присвоен по решению Собрания Клуба или Совета Клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только член Клуба, уже имеющий статус "Действительный член Клуба". Члену Клуба, которому присвоен статус "Действительный член Клуба", президентом Клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

Почетный член Клуба — статус, присваиваемый действительным членам Клуба, внесшим значительный вклад в развитие авиастроения, а также в развитие Клуба авиастроителей, по специальному решению Собрания Клуба или Совета Клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только действительный член Клуба. Члену Клуба, которому присвоен статус "Почетный член Клуба", президентом Клуба направляется специальное письмо, удостоверяющее факт присвоения статуса.

ПРЕКРАЩЕНИЕ ЧЛЕНСТВА В КЛУБЕ

Для прекращения членства в Клубе достаточно желания члена Клуба, изложенного в письменной форме и направленного в адрес президента Клуба.

Каждый член Клуба может быть исключен из Клуба по решению Собрания Клуба или Совета Клуба в случаях:

— неоднократного нарушения устава Клуба;

— нанесения своими действиями ущерба имуществу и репутации Клуба;

— задержки в уплате членских взносов более чем на 60 дней.

Любые решения Совета Клуба могут быть обжалованы в Наблюдательном совете Клуба или на Собрании Клуба.

МОСКОВСКАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТЕХНИЧЕСКАЯ ОЛИМПИАДА 2007–2008 ГГ.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ЖЮРИ, ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕДМЕТНОЙ (МЕТОДИЧЕСКОЙ) КОМИССИИ

Москвитин Михаил Львович, кандидат физико-математических наук, учитель физики высшей квалификационной категории Лицея № 1550.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ОРГКОМИТЕТА

Зазулов Виктор Иванович, доктор технических наук, профессор, первый вице-президент Клуба авиастроителей.

Контактный телефон Олимпиады:
+7 (495) 685-19-30, 945-86-00

Московский региональный тур политехнической олимпиады школьников проходил 15 и 22 марта 2008 года в Лицея № 1550.

В первый день учащимся 10-х и 11-х классов были предложены задания, для выполнения которых требовалось уверенное знание физики, математики, умение разбираться в работе сравнительно простых машин и механизмов.

Набравшим наибольшее число баллов предстояло еще выступление с докладами проектно-исследовательских работ.

УЧАСТНИКИ 2-ГО ТУРА МОСКОВСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКОЙ ОЛИМПИАДЫ ШКОЛЬНИКОВ

№ п/п	Ф. И. О. участника	Населенный пункт	Учебное заведение	Класс	Кол-во баллов
1	Беседин Илья Станиславович	г. Москва, САО	ГОУ СОШ № 1249	11	16
2	Фролов Сергей Сергеевич	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	11	14
3	Прохоров Николай Сергеевич	г. Москва, САО	ГОУ СОШ № 1249 с углубленным изучением немецкого языка	11	13
4	Пук Геннадий Михайлович	г. Москва, ЮВАО	ГОУ Лицей № 1547	11	13
5	Сафаров Эдгар Арамович	г. Москва, ЮВАО	ГОУ Лицей № 1547	11	13
6	Соловьев Дмитрий Михайлович	г. Москва, ЮВАО	ГОУ Лицей № 1547	11	12
7	Рудневский Артем Юрьевич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1550	11	12
8	Ледовский Александр Дмитриевич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1550	11	12
9	Веретенников Алексей Сергеевич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1550	11	12
10	Уваров Андрей Евгеньевич	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	11	11
11	Гавриш Олег Николаевич	г. Москва, САО	ГОУ СОШ № 146	11	10
12	Кириченко Олег Олегович	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1550	11	10
13	Прохоров Василий Сергеевич	г. Москва, САО	ГОУ СОШ № 1249 с углубленным изучением немецкого языка	11	10
14	Гриневский Антон Сергеевич	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	10	13
15	Родкин Дмитрий Михайлович	г. Москва, ВАО	ГОУ СОШ № 444	10	12
16	Печенко Иван Сергеевич	г. Москва, ВАО	ГОУ СОШ № 444	10	11
17	Язиков Никита Алексеевич	г. Москва, ЮВАО	ГОУ Лицей № 1547	10	11
18	Старостин Михаил Васильевич	г. Москва, ВАО	ГОУ СОШ № 444	10	10
19	Чуканов Виталий Игоревич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1502	10	9
20	Дворкович Антон Александрович	г. Москва, ВАО	ГОУ СОШ № 444	10	9
21	Нам Людмила Николаевна	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	10	9

Во второй день Олимпиады, 22 марта, заслушав выступления ребят, жюри окончательно подвело итоги. Был определен состав участников во Всероссийском туре Олимпиады.

СОСТАВ УЧАСТНИКОВ ВСЕРОССИЙСКОГО ТУРА ОЛИМПИАДЫ:

№ п/п	Ф. И. О. участника	Населенный пункт	Учебное заведение	Класс	Баллы		Общее кол-во баллов	Место
					1-й тур	2-й тур		
1	Ледовский Александр Дмитриевич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1550	11	12	9	21	1
2	Фролов Сергей Сергеевич	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	11	14	4	18	2
3	Уваров Андрей Евгеньевич	г. Москва, СВАО	ГОУ Лицей информационных технологий № 1537	11	12	3	15	поощрит.
4	Язиков Никита Алексеевич	г. Москва, ЮВАО	ГОУ Лицей № 1547	10	11	8	19	1
19	Чуканов Виталий Игоревич	г. Москва, САО	ГОУ Лицей № 1502	10	9	7	16	2

В целом Олимпиада прошла на должном уровне, в доброжелательной обстановке, без каких-либо жалоб и нареканий со стороны ребят. Пожалуй, чувство досады вызвало то обстоятельство, что участников могло быть гораздо больше. Наверное, тут сыграли роль разные факторы, но одно можно сказать точно: система оповещения сработала плохо. Многие школы, видимо, просто не знали о проведении Олимпиады. А жаль! Ведь Олимпиада в первую очередь нужна школьникам для проявления их интересов и способностей к науке и технике. Надеемся на улучшение ситуации в следующем году.

Михаил МОСКВИТИН, председатель жюри Олимпиады

ЛИЦЕЙ № 1550 НА МЕЖДУНАРОДНОМ КОНГРЕССЕ "GLOBAL EDUCATION – ОБРАЗОВАНИЕ БЕЗ ГРАНИЦ 2008"

Интерактивный профессиональный центр Лицея № 1550, созданный Клубом авиастроителей в содружестве с Институтом новых информационных технологий РГГУ, будет представлен на Международном конгрессе "Global Education – Образование без границ 2008".

Международный конгресс "Global Education – Образование без границ 2008" пройдет 17–18 апреля 2008 г. в Москве, на территории МВЦ "Крокус Экспо".

Деловые мероприятия конгресса объединены общей темой "Экономика знаний". Одним из центральных событий конгресса станет международная тематическая конференция "Глобальная экономика знаний: диалог в России". Данное мероприятие направлено на создание площадки для диалога международных экспертов и специалистов российского образования для обмена положительным опытом в области построения "экономики, основанной на знаниях" в разных странах, внедрения инновационных систем в образование. Параллельно пройдут специальные сессии "Инновации в вузах, или Кто платит

по счетам?" и "НПО и СПО нового поколения: завоевываем популярность", пленарные заседания "Школы нового поколения", круглые столы и презентации.

В рамках конгресса при поддержке Международного форума лидеров бизнеса (IBLF), РСПП, РИА "Новости" состоится Молодежный форум "Выстраивая карьеру: путь молодого лидера", целью которого является создание площадки для дискуссии молодежи, бизнеса и власти по вопросам формирования системы отбора, подготовки и продвижения молодых лидеров, топ-менеджеров в различных отраслях, организациях и компаниях.

Программа форума включает в себя проведение диалогов on-line с молодыми топ-менеджерами ведущих российских и зарубежных компаний, встречи с экспертами в области карьерного консалтинга, тренинги, ролевые игры, представление проектов ресурсных рекрутмент-центров и работы виртуального "карьерного центра" (ЦРНО, ГУ-ВШЭ) в режиме on-line, а также Интерактивного профессионального центра лицея № 1550 (РГГУ и Клуб авиастроителей).

источник:

<http://globaledu.ru/kongress.htm>

ВЫСТАВКА "ДВИГАТЕЛИ-2008"

**10-й Международный салон. Научно-технический конгресс по
двигателестроению НТКД-2008**

15–19 апреля 2008 г.

Москва, ВВЦ, пав. 57

МЕЖДУНАРОДНАЯ АССОЦИАЦИЯ "СОЮЗ АВИАЦИОННОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ" (АССАД)

**АССАД — добровольный союз
изготовителей и
потребителей
высокотехнической продукции.
В нее входят практически все
крупнейшие фирмы мира по
авиационным моторам,
имеющие большой авторитет
и владеющие высочайшим
искусством создания,
производства и эксплуатации
сложнейших технических
устройств, каким является
авиадвигатель. Ассоциация
является оптимальной
структурой, координирующей
выполнение требований,
предъявляемых к
авиадвигателям в течение
всего жизненного цикла.**

**Ассоциация тесно
взаимодействует с
Российским авиационно-
космическим агентством,
Министерством науки,
промышленности и
технологий РФ, МО (ВВС) РФ,
Авиарегистром
Межгосударственного
авиационного комитета.**

ОРГКОМИТЕТ ВЫСТАВКИ "ДВИГАТЕЛИ-2008"

**Ассоциация "Союз авиационного
двигателестроения" (АССАД)**

**тел.: +7 (495) 366-09-16,
тел.: +7 (495) 369-80-48,
факс: +7(495) 366-45-88
e-mail: assad@assad.ru**

WWW.DVIGATEL.RU

ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Двигателестроение было и остается ведущей отраслью машиностроения России. Лучший показатель пройденного пути, своеобразный смотр достижений — выставка "Двигатели-2008", которая в десятый раз пройдет в Москве 15–19 апреля 2008 г.

Юбилейная выставка и проходящий в ее рамках научно-технический конгресс — логическое продолжение и развитие предшествующих салонов, начиная с самого первого, "Авиадвигателестроение-90", состоявшегося в 1990 г.

ТЕМАТИКА МЕРОПРИЯТИЯ

- Авиационные и космические двигатели
- Двигатели для автомобилей, тракторов, судов, подвижного состава
- Двигатели для газо- и нефтеперекачивающих агрегатов
- Двигатели для энергетических установок
- Электродвигатели, ветродвигатели
- Микродвигатели для спортивного моделизма
- Двойные технологии
- Компьютерные разработки
- Станкостроение
- Металлургия
- Топлива, масла, смазки
- Подшипники
- Перспективные научные и инвестиционные проекты
- Ремонт и сервисное обслуживание.

В рамках салона проводятся выставка и научно-технический конгресс по двигателестроению с широким привлечением специалистов авиационной, космической, автомобильной, тракторной и судостроительной промышленности, потребителей двигателей и представителей экологических организаций.

Научно-техническим конгрессом предусматривается проведение пленарного заседания и симпозиумов по следующим темам:

- двигатели и экология;
- газотурбинное двигателестроение: перспективы развития;
- перспективы развития поршневых и комбинированных двигателей;
- прочность, надежность, долговечность и эксплуатационная технологичность двигателей;
- подшипники и опоры;
- системы автоматического управления и диагностика в двигателестроении;
- совершенствование методов испытаний;
- технологии производства, современное оборудование;
- новые материалы, технологии ремонта;
- металлургия гранул;
- промышленные установки.

На салоне планируется проведение круглого стола, дней регионов, презентаций предприятий, пресс-конференций и переговоров.



Генеральный спонсор проекта: ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru



Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"