

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 6(18), июнь 2006 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег.№ 21719
от 16.08.05

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

Главный редактор:
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
Вице-президент Клуба:
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	39
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	86
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	94
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	98

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **97**
стр.

ВСЕРОСИЙСКИЙ ФОРУМ "ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СРЕДА - 2006"

27-30 сентября 2006 года пройдет Всероссийский форум "Образовательная среда - 2006" (Москва, ВВЦ, павильон № 57).

подробности
на **100**
стр.



НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Христенко: авиапрому мешают проблемы структурного характера	3	"Аэрофлот" поделится	14
Для полного переоснащения авиационной промышленности необходимо 35 млрд долл., которые могут быть выделены из Стабфонда, считает С.Мионов	3	В Красноярск через Фарнборо	14
Как потратить 5 трлн руб.	4	В Москве обсудят планы поставки в Сирию российских авиалайнеров	15
Снижены ввозные пошлины на техоборудование для авиапромышленности	4	AiRUnion поступил по-государственному	15
Депутаты Госдумы ознакомятся с работой авиационных предприятий страны	4	Есть не только "МиГ"	16
Совет Федерации озабочен состоянием экспериментальной базы авиапрома	5	Министерство внутренней администрации Португалии берет в лизинг самолет Бе-200 производства корпорации "Иркут"	16
Авиапром под крылом	5	"Аэрофлот" планирует получать по 10-12 самолетов ежегодно	16
Авиастроители настаивают на создании гиганта AiRUnion	6	Авиапром России уверенно двинулся вспять	17
Возвращение в Европу	6	Не забудьте купальники и плавки	17
Безопасные полеты начинаются с техрегламентов	7	Передача Бе-200 Таганрогу потребует более \$10 млн	18
Самолет Як-130 имеет хорошие экспортные перспективы	7	"Русланы" не продаются	18
28 июня состоится заседание Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса	8	"Газпромавиа" и Eurocopter подписали Соглашение о создании Центра технического обслуживания вертолетов в России	18
Сирия пересядет на российские самолеты	8	Самолет Ту-154М, построенный на "Авиагоре", передадут заказчику	19
Нижегородский авиазавод "Сокол" полностью обеспечен заказами на ближайшие 3 года	8	Уго Чавес едет за истребителями	19
Когда же выйдем из пике?	9	"Ил" держит марку	20
Российский истребитель пятого поколения появится в 2009 году	9	Россия испытала ближний восторг	20
Ан-3 расправит крылья над Монголией	10	Франция заинтересована в модернизации и производстве тяжелых транспортных вертолетов совместно с Россией	21
Туполев завершает сертификацию Ту-204-300	10	Между Францией и США - только "МиГ"	21
Возобновляется производство самолета "Руслан"	11	Рособоронэкспорт подписал контракт с минобороны Франции	21
"Аэрофлот" экономит за счет Airbus и Boeing	12	Мы с Украиной больше не братья. по оружию	22
"Туполев" увеличит в пять раз поставки самолетов	12	Индонезия не отказывается от идеи приобрести истребители "Су"	22
Сделка с Венесуэлой по поставке Су-30 может быть заключена в ближайшее время	12	Boeing уходит в российский интернет	23
Суд снял претензии к "Илам"	13	Акционеры "Русполимета" отклонили допэмиссию предприятия	23
В Воронеже будут выпускать российский региональный самолет RRJ	13	Россия и Украина продолжают реализацию проекта по созданию самолета Ан-70 - представитель федеральной службы по ВТС	24
"Аэрофлот" откладывает подведение итогов тендера по дальнемагистральным самолетам до конца лета	13		

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за июнь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ХРИСТЕНКО: АВИАПРОМУ МЕШАЮТ ПРОБЛЕМЫ СТРУКТУРНОГО ХАРАКТЕРА

Объем продаж магистральных и региональных самолетов в России после 2010 г. запланирован на уровне 80-120 единиц в год, сообщил глава Минпромэнерго Виктор Христенко на заседании правительства. "В авиапроме мы столкнулись с проблемой структурного характера. Масштаб существовавшей в стране авиационной промышленности, ее научно-технического и производственного потенциала не соответствовал объему и требованиям платежеспособного спроса на продукцию отрасли как гражданского, так и военного назначения", - отметил министр.

Он пояснил, что основным критерием изменения ситуации в этом секторе будет служить динамичный и устойчивый рост объема продаж продукции отечественной авиапромышленности на мировых рынках. Глава Минпромэнерго подчеркнул, что речь идет не только о самолетах и вертолетах, но также и об узлах, агрегатах, комплектующих, сервисном обслуживании. По словам Христенко, является очевидным тот факт, что вывести авиапромышленность из кризиса можно только на основе развития государственно-частного партнерства. При этом как кризисное состояние отрасли, так и специфика создания новой, конку-

рентоспособной техники требует господдержки в различных формах, принятых в мировой практике.

В качестве примера он привел государственную программу вооружений и гособоронзаказ, поддержание развития научно-исследовательской базы, подготовку квалифицированных специалистов, а также содействие бизнесу в организации инфраструктуры рынка и в развитии международных кооперационных связей.

Министр напомнил, что для решения поставленных в авиапроме задач совместно с другими ведомствами и частным бизнесом Минпромэнерго разработало стратегию развития российской авиапромышленности, целью которой является сохранение технологической независимости и обеспечение конкурентоспособности новых поколений военной и гражданской продукции. Он подчеркнул, что общим результатом программы должно стать возвращение России на мировой авиарынок в качестве игрока в первой пятерке производителей. Об этом сообщает РИА "Новости".

источник: сайт "Страна.Ру"
01.05.06

ДЛЯ ПОЛНОГО ПЕРЕОСНАЩЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ НЕОБХОДИМО 35 МЛРД ДОЛЛ., КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ВЫДЕЛЕНЫ ИЗ СТАБФОНДА, СЧИТАЕТ С.МИРОНОВ

На встрече с депутатами Областного совета Липецкой области спикер Совета Федерации Сергей Миронов предложил направить часть средств Стабилизационного фонда на переоснащение промышленности в России.

По словам С.Миронова, хорошо, что Минфин определил три направления использования средств Стабфонда - погашение внешних долгов, формирование Инвестиционного фонда и Фонда будущих поколений. Однако он отметил, что вложение денег Фонда будущих поколений "в копилку под процент" будет означать кредитование западных банков. "Надо сегодня, имея финансовые возможности, кредитовать свою экономику, а не западную", - заявил С.Миронов, сказав, что сам является сторонником распечатывания Стабфонда. Спикер Совета Федерации предложил за счет средств Стабфонда сделать капитальные вложения в модернизацию отечественной промышленности. Например, помочь переоснастить и вывести на современный уровень авиационную промышленность.

"Российская промышленность нуждается в переоснащении, и нам не нужна старая иностранная техника, например, "бывшие в употреблении" Боинги. Нам следует строить свои самолеты, тем более у нас есть конкурентоспособные технологии", - подчеркнул С.Миронов. Он убежден, что если на средства Стабфонда закупить за рубежом необходимое для российской промышленности оборудование, инфляцию это не вызовет.

По словам С.Миронова, для полного переоснащения авиационной промышленности необходимо 35 млрд долл., которые могут быть выделены из Стабфонда. В этом случае, уверен председатель Совета Федерации, в течение 5 лет создающийся в России авиахолдинг сможет стать примерно таким же конкурентоспособным и даже капиталоемким, как "Газпром".

источник: ИА "Финмаркет"
28.06.06

КАК ПОТРАТИТЬ 5 ТРЛН РУБ.

Военно-промышленная комиссия правительства (ВПК) рассмотрела госпрограмму вооружений до 2015 г., на которую планируется выделить почти 5 трлн руб. Впервые в постсоветской истории военные рассчитывают на выделение столь больших средств, превышающих на 800 млрд руб. все расходы федерального бюджета 2006 г.

Государственная программа вооружений (ГПВ) - утверждаемый Советом безопасности документ, определяющий количество закупаемых и модернизируемых вооружений, финансирование разработок новых типов оружия на длительный срок. Действующая ГПВ на срок до 2010 г. утверждена в 2001 г.

ВПК обсудила и в целом одобрила проект госпрограммы вооружений до 2015 г. Как заявил председатель комиссии вице-премьер Сергей Иванов, общая сумма средств, выделенных на эту программу, составит 4,939 трлн руб., из которых 63%, или 3,41 трлн руб., пойдут на закупки новой серийной техники. Иванов утверждает, что программа позволит начать комплексное перевооружение армии. Зампред ВПК Владислав Путилин пояснил журналистам, что будет закуплено модернизированное вооружение для 300 батальонов сухопутных войск и ВДВ, нескольких ракетных бригад. Планируется приобрести около 1000 самолетов и вертолетов, несколько десятков кораблей, включая пять стратегических подлодок проекта 955.

Источник в военной промышленности уточнил, что среди приоритетных типов вооружений ударные вертолеты Ми-28, модернизированные транспортные вертолеты Ми-8/17, учебные самолеты Як-130, истребители-бомбардировщики Су-34, оперативно-тактические ракеты "Искандер". Радикальной модернизации подвергнется также значительное количество танков, а закупки автомобилей для армии превысят 100 000 единиц. Но большую часть средств по-прежнему

поглотят стратегические ядерные силы - речь идет и о новых ракетах "Булава" для подлодок проекта 955, и о ракетах "Тополь М", а также о новых радиолокационных системах предупреждения о ракетном нападении. Значительная часть ассигнований пойдет и на восстановление спутниковой группировки.

Минобороны все чаще включает в госпрограмму действительно перспективные для экспорта образцы, констатирует эксперт Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко, в их числе учебный самолет Як-130 и средний транспортный самолет МТА. Но количество заказов все равно недостаточно для выживания военной промышленности. Прежняя программа выполнена не была, отмечает эксперт Центра оборонной информации Иван Сафранчук. Но сейчас ситуация отличается от 1990-х гг. тем, что военные официально уже не говорят о нехватке денег, напоминает он. Поэтому выполнение именно этой программы покажет, смогут ли военные покупать действительно то, что им нужно, или купят то, что предложит промышленность, считает Сафранчук.

С учетом постоянного роста цен и в связи с необходимостью практически полного перевооружения 3,41 трлн руб. в течение 10 лет точно не хватит для переоснащения армии при ее нынешней численности в 1,1 млн человек, констатирует научный редактор журнала "Экспорт вооружений" Михаил Барабанов. Выполнять новую закупочную программу будет специальное гражданское агентство по закупкам, создать которое Иванов обещал к концу года. А контролировать закупки будет служба по гособоронзаказу, новым директором которой вместо ушедшего на тамбовскую Андрея Бельянинова может быть назначен первый замгендиректора "Рособоронэкспорта" Владимир Пахомов, сообщает источник в Минобороны.

*источник: газета "Ведомости"
05.06.06*

СНИЖЕНЫ ВВОЗНЫЕ ПОШЛИНЫ НА ТЕХОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТИ

Правительство снизило ввозные пошлины на технологическое оборудование для авиационной промышленности.

Как сообщила пресс-служба кабинета министров, соответствующее постановление подписал премьер-министр Михаил Фрадков.

Пошлины на токарные и фрезерные станки для производства авиационных двигателей и самолетов снижены с 5-15% до 0-10% от таможенной стоимости, уточнили РИА Новости в Минэкономразвития.

Ранее межведомственная комиссия по защитным мерам во внешней торговле и таможенно-тарифному регулированию рассмотрела соответствующий

запрос российских авиастроителей и рекомендовала правительству снизить пошлины, а по ряду позиций - отменить их.

По существующему порядку новые ставки пошлин устанавливаются на 9 месяцев, после чего велика вероятность, что они будут введены на постоянной основе, отметили в МЭРТ.

"Данная мера принята в том числе для реализации проекта по созданию нового российского регионального самолета RRJ", - сказал представитель МЭРТ.

*источник: РИА "Новости"
27.06.06*

ДЕПУТАТЫ ГОСДУМЫ ОЗНАКОМЯТСЯ С РАБОТОЙ АВИАЦИОННЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ СТРАНЫ

6 - 8 июня Экспертный совет по вопросам авиационно-космического комплекса комитета Госдумы РФ по промышленности, строительству и наукоемким технологиям проведет ряд мероприятий по ознакомлению депутатов с работой предприятий

ОАО "Туполев" и серийных заводов, производящих его технику.

*источник: ИА "Татар-информ"
06.06.06*

СОВЕТ ФЕДЕРАЦИИ ОЗАБОЧЕН СОСТОЯНИЕМ ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНОЙ БАЗЫ АВИАПРОМА

При одном из Комитетов Совета Федерации создана рабочая группа, которая должна постоянно заниматься вопросами состояния, обеспечения эксплуатации, загрузки и развития экспериментальной базы Государственных научных центров. Эта рабочая группа должна представить предложения в Государственную Думу и СФ о выделении бюджетных средств на содержание экспериментальной базы авиационной промышленности на 2007 г. - такое решение принято в конце мая текущего года по итогам проведения Круглого стола в Совете Федерации по теме "О государственной поддержке развития экспериментальной базы авиационной промышленности", состоянию и мерам по законодательному обеспечению научно-экспериментальной базы авиастроения. Круглый стол был проведен под председательством заместителя Председателя Совета Федерации Светланы Орловой.

В выступлениях руководителей государственных научных центров подчеркивалось, что исследовательская научно-экспериментальная база имеет

исключительно важное значение и ее роль со временем будет только усиливаться в связи с развитием нанотехнологий, гиперзвуковых исследований и необходимостью создания перспективной конкурентоспособной авиационной техники, включая беспилотные летательные аппараты (БЛА).

За рубежом за последние годы очень сильно продвинулись экспериментальные исследования по двигателям шестого поколения, в то время как в России проводится совершенствование авиационных двигателей четвертого поколения. Необходим научно-технический задел для решения многих проблем, которые невозможно решить без совершенствования и развития экспериментальной базы.

Выступающие подчеркивали, что отечественные научные школы пока сохранены, есть возможность обеспечения выхода на мировой уровень науки в области авиастроения. Однако необходимо усилить государственное финансирование.

*источник: AVIAPORT.RU
07.06.06*

АВИАПРОМ ПОД КРЫЛОМ

Минэкономразвития России выступает за сохранение действующих пошлин на импорт практически всех типов иностранных самолетов: об этом в середине июня заявила журналистам директор департамента госрегулирования внешнеторговой деятельности и таможенного дела Минэкономразвития Галина Баландина. Но такая позиция, напомним, противоречит требованиям США и некоторых других стран-членов ОЭСР снизить или даже отменить эти пошлины.

Только по самолетам бизнес-авиации (предназначенным в основном для чартерных перевозок VIP-пассажиров) Минэкономразвития согласно на двукратное снижение импортной пошлины - до 10%. В ближайшее время, по данным Минэкономразвития, эти предложения будут внесены в правительство РФ (но конкретные сроки это ведомство и Федеральная таможенная служба не уточняют). По словам Г. Баландиной, упомянутые предложения "пока не нашли единоголосной поддержки на недавнем заседании межведомственной комиссии по защитным мерам во внешней торговле, где оно рассматривалось. Поэтому предложения будут внесены с изложениями основных позиций".

Что касается других типов самолетов, Минэкономразвития не готово освободить их импорт от пошлин. Как полагает Г. Баландина, "этот вопрос требует уточнения, ибо принимаются беспрецедентные меры поддержки отечественного авиапрома".

При ввозе магистральных и региональных ("каботажных") самолетов импортного производства в Россию полагается уплатить 20-процентную пошлину и 18-процентный НДС. После предполагаемого снижения пошлины до 10% совокупный пошлинный платеж для бизнес-самолетов останется на уровне 28 %.

Тем временем уровень износа отечественного авиапарка превышает 40%, в том числе по грузовой авиации - минимум 50%. Износ же основных фондов в авиастроении приближается к 60-процентному уровню. Но транзитный потенциал воздушного про-

странства РФ и растущий спрос на внутрироссийские авиаперевозки, как и на авиасообщения в экс-СССР, - главная причина лоббирования "западными переговорщиками" фактической отмены Россией ограничений на импорт авиатехники.

Отечественные авиастроители по понятным причинам опасаются снижения и, тем более, отмены пошлин, так как это поставит их на грань банкротства. Руководитель Роспрома Борис Алешин недавно заявил, что "российские авиастроительные концерны просят сохранить действующие ввозные пошлины на самолеты-конкуренты: они написали коллективное письмо, в котором выразили свою точку зрения на эту проблему. Нужно держать пошлины на региональные самолеты". Но, по словам Б. Алешина, авиастроители согласны с тем, что необходимо отменить пошлины на воздушные суда, пока не имеющие аналогов в России: это, например, новые широкофюзеляжные самолеты. А на импортную авиатехнику старше 7 лет пошлины, как считают в Роспроме, нужно не только сохранить, но даже повысить.

Российские же авиаперевозчики, по имеющейся информации, заинтересованы в снижении и даже отмене "авиапошлин", ибо машины российского производства пока не могут и в ближайшее время не смогут сравниться с зарубежными аналогами по качественным, в том числе экологическим параметрам. Упомянутые факторы обусловили различия во мнениях, повторим, по перспективному уровню пошлин на импортную авиатехнику.

США с 1990-х годов требуют обнулить российские ввозные пошлины на самолеты. Российская же переговорная делегация, по данным американских источников, решилась, якобы, на обходной маневр: Boeing получит разрешение по минимальной пошлине - менее 10% - завозить в Россию самолеты, которые пока не производятся в России.

*источник: газета "Российская Бизнес-газета"
20.06.06*

АВИАСТРОИТЕЛИ НАСТАИВАЮТ НА СОЗДАНИИ ГИГАНТА AIRUNION

Российские авиастроители выступают за создание единой авиакомпании на базе альянса AirUnion. "Для реализации проекта, направленного на возрождение отечественного гражданского самолетостроения, необходимо ускорение консолидации процессов в авиатранспортной отрасли, в частности, создание единой авиакомпании на базе альянса AirUnion", - говорится в письме, поступившем на имя министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко. Об этом сообщает РБК со ссылкой на источник в правительстве.

Как сообщил источник, письмо подписали генеральный директор ФГПУ "РСК "МиГ" А.Федоров, генеральный директор ОАО "Компания "Сухой" М.Погосян, президент НП "Объединенный авиационный консорциум" В.Безверхний, президент - генеральный конструктор ОАО "Туполев" И.Шевчук и другие. Письмо содержит обоснование необходимости "ускорить принятие государственного решения о создании единой авиакомпании AirUnion".

В письме, в частности, говорится, что успех усилий по возрождению отечественного самолетостроения "будет зависеть не только от наличия удачных конструкторских разработок и готовности производственных мощностей, но и от того, насколько будет

сформирован спрос на эту продукцию, в первую очередь, на внутрироссийском рынке". Среди новых разработок наиболее перспективным является проект RRJ. Проект изначально рассчитан как на внутреннее, так и на экспортное потребление, сообщил источник. Именно альянс AirUnion "обладает самой разветвленной в России маршрутной сетью для самолетов малой и средней размерности и готов начать эксплуатацию RRJ именно в российских регионах, где потенциал применения самолетов семейства RRJ уже сегодня оценивается не менее чем в 120 единиц", отмечается в письме. Кроме того, источник подчеркнул, что опыт AirUnion по интеграции в мировую маршрутную сеть позволит "сертифицировать новый российский самолет в Европе и продвинуть его на остроконкурентный европейский рынок".

В письме также подчеркивается, что "наличие на российском авиационном рынке нескольких крупных операторов с различной конфигурацией маршрутных сетей обеспечит равновесие рыночной среды, что создаст предпосылки для дальнейшего развития авиатранспорта и устойчивого спроса на продукцию отечественного авиастроения".

*источник: сайт "Ukraine Daily"
14.06.06*

ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЕВРОПУ

Российский самолет Ил-86 в скором времени сможет выполнять рейсы в европейские страны. АК имени Ильюшина совместно с НПО "Сатурн" предлагает авиакомпаниям установить на эти самолеты новые двигатели, отвечающие современным требованиям. По мнению участников рынка, новый двигатель продлит ресурс самолетов на 10 лет.

Предложение о ремоторизации самолетов Ил-86 содержится в письме первого заместителя генерального директора ОАО "Авиационный комплекс им. С. В. Ильюшина" Юрия Юдина на имя президента Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта Евгения Чибирева (копия письма имеется в распоряжении "Бизнеса"). В нем сообщается, что двигатель Д-30КП "Бурлак" соответствует требованиям главы 4 ИКАО по шуму и нормам ИКАО 2004 г. по эмиссии и имеет назначенный ресурс 20 тыс. часов. Результаты испытаний двигателя, полученные от НПО "Сатурн", позволяют вернуться к проработке вопроса его установки на самолет Ил-86 с сохранением в целом его летно-технических характеристик.

Напомним, что Ил-86 не могут летать в европейские страны с 2004 г., когда были ужесточены требования по шумам и эмиссии. "В случае сохранения у авиакомпаний, эксплуатирующих самолеты Ил-86, заинтересованности в их возврате на международные линии европейского региона... предприятие готово рассмотреть все аспекты программы ремоторизации Ил-86 совместно с компаниями и НПО "Сатурн", - говорится в сообщении АК имени Ильюшина.

Авиакомпании получили это предложение на этой неделе. В России Ил-86 эксплуатируют "Аэрофлот", S7 (бывшая "Сибирь"), "Уральские авиалинии", "КрасЭйр", ГТК "Россия" и "Атлант-Союз". Мнения участников рынка по вопросу эффективности такой

модернизации разделились. В "Аэрофлоте" и S7 Airlines сообщили, что изучают возможность модернизации своих самолетов. Представитель одной из авиакомпаний в свою очередь сказал, что не видит интереса в этом проекте. "Ил-86 топливно неэффективны, а сейчас все стремятся по возможности закупать экономичные самолеты", - сказал источник. Впрочем, проект заинтересовал нескольких участников рынка.

"Если он получит реальный старт, то мы готовы поддержать его", - сообщили в "Атлант-Союзе". По словам представителя компании, модернизация позволит эксплуатировать его около 10 лет. А гендиректор "Уральских авиалиний" Сергей Скуратов считает, что привлекательность проекта зависит от стоимости ремоторизации. "Если цена нас устроит, то это будет отличный самолет. Его будет выгодно эксплуатировать даже на регулярных рейсах в Европу", - говорит Скуратов.

По мнению руководителя аналитического отдела "АвиаПорт" Олега Пантелеева, позитивный результат для авиакомпаний будет. "Если самолет будет отвечать требованиям по шуму, у него несколько улучшится экономика и он сможет еще какое-то время летать", - говорит аналитик.

В пресс-службе НПО "Сатурн" сообщили, что стоимость одного двигателя Д-30КП "Бурлак" составляет \$1,3 млн. По словам Олега Пантелеева, при таком раскладе ремоторизация самолета обойдется минимум в \$6,5 млн. Аналитик считает, что авиакомпаниям захотят сначала увидеть "живой" двигатель "Бурлак" и сертифицированный с Д-30КП самолет, а затем уже размещать заказы.

*источник: газета "Бизнес"
08.06.06*

БЕЗОПАСНЫЕ ПОЛЕТЫ НАЧИНАЮТСЯ С ТЕХРЕГЛАМЕНТОВ

На первом заседании Совета по техническому регулированию в авиационной промышленности при Минпромэнерго России принято решение сформировать рабочую группу, которая разработает концепцию системы регулирования в отрасли.

"Мы всячески приветствуем создание профессиональных коллективов по регулированию в отдельных отраслях, - заявил, открывая заседание Совета, заместитель министра Андрей Реус. - Такие Советы могут довести начатую работу до правильного документа, проанализировав существующую нормативную базу, современные условия".

На заседании Совета были рассмотрены особенности применения Федерального Закона о техническом регулировании в сфере авиационной промышленности и представлены проекты первых двух технических регламентов для авиационной промышленности, разрабатываемых в настоящее время.

"Авиация - одна из самых сложных сфер экономики. И мы надеемся, - сказал Андрей Реус, - что конкурентность этого сектора должна вырасти".

В своем докладе директор Департамента технического регулирования Марина Глазатова отметила уже ставший реальностью экономический факт, что государство уже не является единственным заказчиком, и соответственно, оно не может определять и задавать в обязательном порядке абсолютно все требования, которые относятся к продукции.

Директор Департамента акцентировала внимание собравшихся на том, что этот факт явился причиной того, что вся система нормирования сегодня пересматривается под новые задачи: у государства задача - обеспечить безопасность всех на его территории живущих и работающих, у хозяйствующих субъектов - получить прибыль.

"И вот на стыке взаимных интересов и рождается нормативный акт, который регулирует предпринимательскую деятельность, обязывает исполнять требования, обеспечивающее безопасность", - заявила Марина Глазатова.

По результатам обсуждения Совет признал необходимым вести разработку системы технического регулирования в авиационной промышленности с учетом положений существующих нормативных актов (Закона о техническом регулировании, Воздушного кодекса РФ), а также международных обязательств Российской Федерации в рамках международных договоров (Чикагская конвенция 1944 г. и др.).

При этом была отмечена необходимость учесть особенности нормативного регулирования жизненного цикла авиационной техники военного и двойного назначения.

Участники Совета признали целесообразным формирование рабочей группы под председательством директора по вопросам технического регулирования Некоммерческого партнерства "ОАК" А. Шабрина. Эта группа должна будет до 15 сентября 2006 г. разработать концепцию системы технического регулирования в авиационной промышленности.

Под конец заседания генеральный директор ФГУП "НИИСУ" представил вниманию собравшихся проекты первых двух технических регламентов для авиационной промышленности, разрабатываемых в настоящее время. По итогам их обсуждения было решено все прозвучавшие замечания и предложения учесть при дальнейшей разработке документов и подготовке к общественным слушаниям по этим регламентам.

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
18.06.06*

САМОЛЕТ ЯК-130 ИМЕЕТ ХОРОШИЕ ЭКСПОРТНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Самолет Як-130 имеет хорошие экспортные перспективы, сообщил журналистам гендиректор ФГУП Рособоронэкспорт Сергей Чемезов во вторник на аэродроме нижегородского авиазавода Сокол, где производятся эти самолеты. "Як-130 будет представлен на предстоящем авиасалоне в Фарнборо, интерес к нему будет большой. Самолет имеет очень хорошие шансы", - сказал Чемезов.

Он отметил, что самолет Як-130 одновременно учебный и боевой, поэтому он интересен для ВВС. Глава Рособоронэкспорта также сообщил, что весной этого года был заключен первый контракт на поставку Як-130 в Алжир. Контракт предусматривает поставку 16 самолетов, первые три машины планируется передать зарубежной стороне до конца этого года.

Чемезов прибыл в Нижний Новгород для подписания соглашения о сотрудничестве с правительством Нижегородской области. Это второе соглашение, которое Рособоронэкспорт подписывает с регионами, первый документ был подписан в Санкт-Петербурге.

"Нижегородская область занимает третье место по объему поставок военной техники на экспорт. Естественно, нам безразлично, в каком состоянии находится предприятие", - пояснил Чемезов.

Учебно-боевой самолет Як-130 создан для основного и повышенного этапов подготовки летчиков и способен эффективно решать боевые задачи в локальных конфликтах и в ходе контртеррористических операций. Совершенная аэродинамика и большая тяговооруженность позволяют Як-130 выполнять полеты на всех режимах, свойственных современным и перспективным боевым самолетам, и эффективно решать боевые задачи. Самолет обладает превосходными характеристиками на малых скоростях полета, хорошими маневренными и взлетно-посадочными характеристиками, высокой скороподъемностью. Як-130 позволяет осуществлять полет на больших углах атаки, применять высокоточное оружие, способен нести большую боевую нагрузку.

Самолет может быть легко адаптирован к требованиям ВВС различных стран как по техническим показателям, так и по эксплуатационным характеристикам. Он позволяет отрабатывать 80% всей программы подготовки летчиков и является одной из основных составляющих учебно-тренировочного комплекса.

*источник: РИА "Новости"
27.06.06*

28 ИЮНЯ СОСТОИТСЯ ЗАСЕДАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ИНТЕГРАЦИИ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОИТЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСА

Участники Комиссии обсудят ход реализации Плана мероприятий по созданию ОАО "ОАК", в частности вопросы приватизации ФГУП "РСК "МиГ" и "КАПО", подготовки проекта федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон от 18 июля 1998г. №114-ФЗ "О военно-техническом сотрудничестве Российской Федерации с иностранными государствами", подготовки изменений в законодательство о приватизации и об акционерных обществах.

Также в повестку заседания внесены пункты: о мероприятиях по соблюдению обязанностей при-

бретателя более 20% акций (при оплате акций ОАО "ОАК" акциями акционерных обществ) в соответствии с антимонопольным законодательством; о ходе оценки рыночной стоимости акций, вносимых в качестве вклада в уставной капитал ОАО "ОАК"; а также ряд других вопросов, касающихся интеграции предприятий авиастроительного комплекса.

*источник:
организация "Минпромэнерго России"
27.06.06*

СИРИЯ ПЕРЕСЯДЕТ НА РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ

Министерство транспорта Сирии и ИФК подписали соглашение о намерениях по поставке сирийцам семи российских самолетов. Об этом RBC daily сообщил гендиректор ИФК Александр Рубцов. По его словам, соглашение о намерениях будет оговаривать условия поставки, в частности количество самолетов, их комплектацию и стоимость. На данный момент речь идет о покупке авиакомпаниями этой страны трех Ил-96 и четырех Ту-204. Каталожная стоимость Ил-96-400 составляет около 60 млн долл., Ту-204 - чуть более 30 млн долл. Однако точную стоимость сделки стороны не раскрывают.

Самолеты будут поставлены сирийской стороне через полтора года с момента подписания твердого контракта. "Мне сложно говорить, когда это состоится, все будет зависеть от того, как пойдет переговорный процесс. Еще несколько месяцев уйдет на согласование контракта", - отметил Александр Рубцов. Между тем, как сказал на пресс-конференции министр транспорта Сирии Яаруб Бадр, пока ведутся переговоры и подписываются документы, сирийские авиакомпании уже готовы начать эксплуатацию этих самолетов. Обсуждается возможность "мокрого" лизинга нескольких российских бортов (операционного лизинга с экипажем). Как поясняют стороны, это делается для того, чтобы сирийские авиакомпании успели подготовить ремонтную базу для обслуживания самолетов, а также летный и наземный персонал. Сами самолеты вместе с экипажами будут взяты у авиакомпаний "Домодедовские авиалинии" и "Владивосток Авиа". Как рассказал на пресс-конференции Александр Рубцов, такую схему компания использовала при поставках самолетов на Кубу.

Это не первая экспортная сделка ИФК. В декабре и марте компания сдала в эксплуатацию два самолета

та Ил-96-300 кубинской авиакомпании Cubana de Aviación. В апреле был подписан договор на поставку на Кубу еще двух Ил-96-300, двух Ту-204-100 и одного грузового Ту-204. Тогда же между ИФК и Министерством транспорта Зимбабве было подписано соглашение о намерениях приобрести пять самолетов Ил-96-400.

Кроме того, стало известно, что несколько недель назад был подписан приказ о выделении бюджетных средств на лизинг отечественных самолетов в 2006 г. Всего на поддержку и развитие авиализинга в России будет выделено, как и в 2005 г., 6 млрд руб. Об этом рассказал Александр Рубцов. По его словам, приказ о выделении средств был подписан 16 июня, физического поступления средств он ожидает не ранее ноября 2006 г. Несколько участников рынка, пожелавших остаться неназванными, с удивлением восприняли информацию о том, что средства на лизинг самолетов между двумя компаниями - ИФК и ФЛК - были разделены поровну. Ведь в прошлом году у компаний был несопоставимый объем заказов. Из-за проблем с финансированием Финансовая лизинговая корпорация до сих пор не сдала в эксплуатацию самолет для авиакомпании "Трансаэро" (как ожидалось, он поступит в авиакомпанию в конце прошлого года, но срок передвинут на август 2006 г.). Руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин отказался комментировать пропорцию распределения средств, отметив, что ему "неизвестно ничего о том, что вопрос по выделению средств окончательно решен".

*источник: газета "RBC Daily"
26.06.06*

НИЖЕГОРОДСКИЙ АВИАЗАВОД "СОКОЛ" ПОЛНОСТЬЮ ОБЕСПЕЧЕН ЗАКАЗАМИ НА БЛИЖАЙШИЕ 3 ГОДА

ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" полностью обеспечен заказами на три года вперед, сообщил журналистам генеральный директор завода Михаил Шибяев. По его словам, завод "Сокол" в настоящее время работает по контрактам через Рособоронэкспорт по поставке ряда агрегатов для самолетов Як-130, запчастей к ранее поставленной технике, в частности, различных вариантов МиГ-29, МиГ-31, МиГ-21 БИС.

Кроме того, сказал М. Шибяев, на заводе реализуется проект для воздушных транспортных систем, в рамках которого планируется в течение 2006 г. поставить 10 самолетов М-101Т для проекта авиатакси, в ближайшее время будет передан уже 7-й самолет.

*источник: ИА "НТА-Приволжье"
27.06.06*

КОГДА ЖЕ ВЫЙДЕМ ИЗ ПИКЕ?

Общая ситуация в отечественном оборонно-промышленном комплексе (ОПК) улучшается, год от года растет государственный оборонный заказ, да и за рубежом наше вооружение в цене. Но, по мнению ряда специалистов, ситуация в важнейшем сегменте ОПК - авиастроении - пока остается критичной.

Кризис в российском авиастроении продолжается, заявил президент ассоциации "Союз авиационного двигателестроения" (АССАД) Виктор Чуйко. В России нет органа, который бы координировал такую сложную отрасль.

Фактически приостановлено осуществление федеральной целевой программы по строительству гражданской авиационной техники, отметил В. Чуйко на заседании "круглого стола" по проблемам российско-украинской интеграции в области авиастроения. По мнению эксперта, в последние 2 года в отрасли произошло не улучшение, как думают некоторые, а существенное ухудшение.

Административная реформа не оправдала в этом сегменте возложенных на нее надежд. Раньше жаловались на Росавиакосмос, а сегодня при трехступенчатом распределении ответственности между министерствами, агентствами, федеральными службами складывается впечатление, что никто ни за что не отвечает, сказал гендиректор АССАД.

Положение дел призвано было исправить создание объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), однако процесс ее формирования неоправданно затянулся.

Мы уже пять лет говорим о создании ОАК, и сейчас ее еще нет. При этом выясняется, что главная задача этой структуры - не разработка программы на основе маркетинговых исследований, а сведение к единой акции активов всех предприятий. Такой подход может завершиться плачевно. Хотя есть международный опыт, когда во главу угла при создании вертикально интегрированных структур ставится продукт - самолет, двигатель, авионика. Все это сводится вместе, затем определяется, какие средства нужны от разработки до эксплуатации, и создается холдинг.

В то же время другой эксперт - бывший начальник вооружения Вооруженных Сил РФ генерал-полковник Анатолий Ситнов - заявил Интерфаксу-АВН, что, "если Россия не соберет весь авиапром бывшего Советского Союза, включая науку, авиаперевозчиков, производителей, ремонтников, металлургов, у нас ничего не получится. Нас разберут по отдельным цехам". По его мнению, если не будет объединения России с Украиной, Узбекистаном, Белоруссией и другими участниками авиационной промышленности бывшего СССР, нас ждет в лучшем случае 1,5 - 2% мирового рынка. Анатолий Ситнов считает, что мы должны давать себе четкий отчет, что в России не все хорошо с авиапромом, конструкторскими бюро и

основными производствами, которые, кроме ульяновского, имеют оборудование, выпущенное 25 - 30 лет назад. Создавать современные технологии они практически не имеют возможности.

В такой пиковой ситуации Россию могут ждать те же проблемы с авиастроением, которые после войны возникли в Германии и Японии. Им было запрещено строить самолеты. Например, немецкие авиационные фирмы "Мессершмитт" и "Хейнкель" прекратили выпуск самолетов, и немецкой авиации не стало. Япония также при всех ее успехах в новых технологиях не может похвастать достижениями в авиастроении.

К сожалению, национальные авиационные промышленности стран СНГ несут на себе отпечаток специализации и кооперации, которые формировались во времена СССР. Например, культура военно-транспортных рамповых самолетов типа Ан-70, а также самолетов регионального плана типа Ан-140 остается прерогативой Украины. Поэтому, для того чтобы в России повторить ту авиационную культуру, которая есть на Украине, необходимо много времени.

Говоря о перспективах российско-украинской интеграции в области авиастроения, Анатолий Ситнов призвал брать пример с Европы. Ни одна страна в Европе не могла больше конкурировать с "Боингом". Они объединились и теперь паритетны с ним.

По его словам, "вульгарный передел собственности в авиационной отрасли ничего не имеет общего с интересами государства".

На разработку летательных аппаратов любого класса - самолетов, вертолетов, дистанционно пилотируемых летательных аппаратов - необходимо от 12 до 20 лет. И чем сложнее образцы, тем больше требуется финансовых затрат, сказал А. Ситнов. Мы должны четко понять, что если мы уходим от авиатехники четвертого поколения к пятому, то уровень затрат вырастает на порядок. Поэтому и не получается у нас ни двигателя, ни самолета пятого поколения. Надо вкладывать деньги и впереди гнать науку, а у нас постоянно тянут сначала производство, заявил эксперт. Без мощных усилий и господдержки в области создания новых самолетов и двигателей, без продвижения в науке и научно-испытательной базе российский авиапром не ждет ничего хорошего. Все находится в таком состоянии, которое нам не обеспечивает создание перспективных самолетов.

Другой немаловажный аспект заключается в том, что мало лишь увеличивать финансирование, необходим строгий государственный контроль за распределением и освоением средств. Каждая копейка должна пойти на дело, а не в карманы чиновников, как это бывало не раз.

*источник: газета "Красная звезда"
28.06.06*

РОССИЙСКИЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ ПОЯВИТСЯ В 2009 ГОДУ

Российский истребитель пятого поколения появится в воздухе в 2009 г., сообщил министр обороны РФ Сергей Иванов. Отвечая на вопрос, когда появится российский истребитель пятого поколения,

министр сказал: "В 2009 году ждите в воздухе с новым двигателем".

*источник: сайт "Утро.Ру"
20.06.06*

АН-3 РАСПРАВИТ КРЫЛЬЯ НАД МОНГОЛИЕЙ

Как стало известно "Ъ", Омское производственное объединение (ПО) "Поле" получило заказ от правительства Монголии на модернизацию парка из 30 самолетов Ан-2 в Ан-3. Модернизация каждого самолета обойдется Монголии в сумму до 35 млн. руб., помимо этого в течение ближайших двух недель омичи передадут новым партнерам два самолета Ан-3 в аренду с правом выкупа. Ближайшие конкуренты ПО "Поле" известию о новом контракте омичей восприняли спокойно - свои самолеты они намерены поставлять не в Монголию, а на европейский рынок.

Как вчера сообщил генеральный директор ООО "ЮСОН-Сибирь" (занимается продвижением продукции ПО "Поле" - "Ъ") Василий Цой, о модернизации самолетов Ан-2 в Ан-3 представители производственного объединения "Поле" договорились во время визита в Улан-Батор. "Сейчас там празднуют 800 лет с момента создания Монголии. В рамках этого события монгольская правительственная комиссия подписала протокол о намерениях полностью модернизировать парк гражданской авиации страны, состоящий из 30 самолетов Ан-2. Наши специалисты предложили партнерам не покупать новые машины, а глубоко модернизировать имеющиеся - по сути, получить новые самолеты, но значительно дешевле. Монгольской стороне это предложение понравилось, и мы сейчас готовим договор", - рассказал Василий Цой.

Две новые машины Ан-3 правительство Монголии берет у омичей в аренду. "Договор об аренде составлен, и он предусматривает право выкупа самолетов. В первой декаде июля машины отправятся в Монголию, чтобы встать на внутренние авиарейсы. Работу по модернизации монгольских машин мы должны начать до конца 2006 года", - раскрыл подробности нового проекта господин Цой.

Легкий биплан Ан-3 является модификацией самолета Ан-2, которая была выполнена киевским конструкторским бюро имени Антонова. Ан-3 оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20, который

выпускается на Омском моторостроительном объединении (ОМПО) имени Петра Баранова. Документация на машину и право на модернизацию конструкторское бюро имени Антонова передало на омское производственное объединение "Поле". С тех пор было модернизировано более 50 Ан-3 для российских авиакомпаний. Биплан Ан-3Т способен взлетать с грунтовых площадок длиной до 100 м, брать на борт до 12 пассажиров либо до 1,8 т груза. Стоимость переоснащения Ан-2 в Ан-3Т составляет около 35 млн руб.

Сколько времени потребуется для того, чтобы обновить весь парк самолетов Монголии, генеральный директор "ЮСОН-Сибирь" уточнять не стал, "потому что документы еще готовятся".

Ближайшие конкуренты омских авиастроителей - Новосибирское авиационное производственное объединение (НАПО) имени Валерия Чкалова - известию о новом контракте "Поле" восприняли спокойно. НАПО выпускает более вместительный пассажирский самолет Ан-38 с двумя двигателями, который может брать на борт до 27 пассажиров. "Мы не видим обострения конкуренции между нами и омичами. Потому что система местных линий авиасообщений в России сейчас практически разрушена. Нет инфраструктуры, районные аэропорты не действуют, билеты на такие рейсы не дотируются властями. Поэтому в 2006 году мы получили только один заказ на Ан-38 из Подмоскovie", - с сожалением отметил заместитель генерального директора НАПО Евгений Елгаев. Хотя новосибирцы не намерены отказываться от производства самолета для местных линий, в отличие от омского предприятия, они делают ставку на работу с европейскими заказчиками. "Мы отказались от двигателей ТВД-20 и сертифицировали Ан-38 с американскими моторами TPE 331-14GR-801E производства компании Honeywell. И с этим предложением намерены выйти на европейский рынок", - раскрыл планы Евгений Елгаев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
21.06.06*

ТУПОЛЕВ ЗАВЕРШАЕТ СЕРТИФИКАЦИЮ ТУ-204-300

Корпорация "Туполев" завершает сертификацию российского самолета Ту-204-300 по европейской классификации EASA, что позволит этому самолету напрямую конкурировать с Boeing и Airbus на внешнем рынке.

Об этом сообщил журналистам генеральный директор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. "В июле-августе 2006 г. мы планируем завершить процесс сертификации этой машины по европейской классификации EASA, что позволит сразу напрямую конкурировать с Boeing и Airbus", - заявил он, отвечая на вопрос РИА "Новости". По словам Шевчука, Ту-204-300 является первым современным отечественным самолетом, способным совершать длительные перелеты без промежуточных остановок.

Именно на таком самолете, принадлежащем авиакомпании "Владивосток Авиа", впервые слетал в мае 2006 г. глава Роспрома Борис Алешин. По при-

лету на авиакосмический салон ILA-2006 в Берлин, он сказал, отвечая на вопрос, что остался очень доволен этой новой российской машиной.

"Скажу однозначно - лететь сюда на Ту-204-300 понравилось. Я считаю, что это очень хороший самолет получился, творчески был реализован проект нашими конструкторскими бюро совместно с заказчиками и продавцами", - сказал тогда Алешин.

"К сожалению, мы очень много потеряли времени с этим самолетом, и наверстать его вряд ли удастся, но нужно приложить все силы к тому, чтобы этот самолет можно было бы продавать на зарубежные рынки, и мы сейчас все делаем для того, чтобы продавать, продавать и продавать его на экспорт. И это чуть ли ни главная задача правительства и корпорации Туполев", - отметил глава Роспрома.

*источник: газета "Взгляд"
07.06.06*

ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТА "РУСЛАН"

Ульяновский авиационный завод "Авиастар-СП" возобновил серийное производство рамповых воздушных судов большой грузоподъемности - последней модификации Ан-124 "Руслан". Производственные мощности завода позволяют выпускать до 50 самолетов в год.

Последние 10 лет в авиагрузовом бизнесе наблюдается устойчивый рост объема перевозок в среднем порядка 13% год. Сегодня он составляет свыше 125 тыс. т. По экспертным оценкам ежегодный объем перевозок может достигнуть к 2020 г. 350-400 тыс. т. груза или \$1-1,5 млрд в стоимостном выражении. Особую роль в этом призваны сыграть самые тяжелые и грузоподъемные серийные самолеты в мире - российско-украинские Ан-124-100 "Руслан".

Именно этот самолет победил в недавнем конкурсе американский C-17 и будет перевозить войска НАТО. Контракт по программе SALIS (Strategic Airlift Interim Solution) был заключен в январе 2006 г. и предусматривает лизинг шести "Русланов" на протяжении трех лет с возможной пролонгацией до 2012 г. Две машины уже сейчас находятся в Германии на аэродроме постоянного базирования Лейпциг-Галле, еще четыре - в резерве в России и на Украине. Сумма годового лизинга составляет \$220 млн.

В октябре прошлого года исполнилось ровно 20 лет, как в воздух поднялся первый, сошедший со ступеней авиационного завода в Ульяновске серийный Ан-124. Согласно тогдашним планам там предполагалось построить 60 "Русланов" и еще 36 - на авиазаводе в Киеве. Из-за распада СССР этот план удалось выполнить только наполовину.

Эксплуатация Ан-124 в военно-транспортной авиации (ВТА) началась в 1987 г., хотя официально он был принят на вооружение в начале 1991 г. С конца 80-х гг. военные "Русланы" стали привлекаться к грузовым перевозкам в интересах гражданских заказчиков.

Высокая эффективность одного из самых грузоподъемных в мире транспортников показала необходимость разработки и сертификации его специализированной гражданской модификации. Ею и стал Ан-124-100, поднявшийся в первый полет в июне 1991 г. Четыре таких машины были изготовлены в Киеве и три в Ульяновске, а в 1994 и 1995 г. соответственно их серийное производство прекратилось. Правда, позднее по типу Ан-124-100 было переоборудовано 15 ранее выпущенных военно-транспортных Ан-124.

Кроме того, недавно из оставшегося задела были достроены три "Руслана" в Ульяновске и один в Киеве, заложенные еще в середине 90-х гг. При этом последний "киевлянин", несмотря на ранее заключенный контракт с компанией правительства Москвы "Атлант - Союз", ушел за границу - его приобрели Объединенные Арабские Эмираты. До этого единственным зарубежным эксплуатантом "Русланов" была ливийская грузовая авиакомпания, получившая в 2001-2002 гг. два Ан-124-100 опять же с Украины.

Сегодня перевозки грузов, особенно уникальных и негабаритных, на Ан-124-100 выделены в отдельный сегмент мирового рынка, успешно контролируемый российскими и украинскими компаниями. Рост объема перевозок требовал постройки новых воздушных судов, и вопрос о возобновлении их производства в Ульяновске обсуждался не один год. Одна-

ко только недавно удалось приступить к практической реализации этой идеи.

Принят и подписан соответствующими ведомствами и организациями России и Украины перечень первоочередных мер по возобновлению производства. Подготовлены бизнес-план и технико-экономическое обоснование проекта, готовится само производство. Финансирование планируется из нескольких источников, включая собственные средства участников проекта и правительственные кредитные гарантии. Правительство России оказывает стартовую финансовую поддержку, возврат средств по которой будет осуществляться по мере продажи произведенных самолетов.

Ульяновская авиакомпания "Волга-Днепр" и воронежская "Полет" заключили предварительное соглашение с ульяновским авиационным заводом "Авиастар-СП" о поставке десяти самолетов - по пять для каждой компании.

Начало поставок запланировано на 2008 г. А вообще потребности этих российских компаний оцениваются в 15 и 5-8 самолетов соответственно. Некоторое количество самолетов, возможно, приобретут украинские "Антоновские авиалинии" и московский "Атлант-Союз". 4-10 "Русланов" могут понадобиться Объединенным арабским эмиратам.

В самолетах подобного типа нуждаются НАТО и Европейский Союз. Поставка им Ан-124 возможна как на условиях аренды и лизинга, так и прямых закупок. Тем более, что компания "Волга-Днепр" уже создала в Европе базу для технического обслуживания Ан-124.

Объектом возобновленного серийного производства должен стать модернизированный Ан-124-100М-150, то есть грузоподъемностью до 150 т, с усовершенствованным оборудованием и уменьшенным с шести до четырех человек составом экипажа.

Как известно, "Русланы" (а также единственный Ан-225 "Мрія") оснащались турбовентиляторными двигателями Д-18Т тягой 23430 кг. Современная версия этого двигателя - Д-18Т серии 3. Ею укомплектованы все коммерческие самолеты Ан-124-100 и могут оснащаться новые модифицированные машины, производство которых возобновляется в Ульяновске. Но для более полного использования возможностей Ан-124-100М-150 с увеличенной грузоподъемностью украинские двигателестроители предлагают новую версию двигателя - Д-18Т серии 4, отличающуюся повышенной тягой и реализацией ряда мероприятий в соответствии с ужесточившимися требованиями ИКАО. В результате конструкторско-технологических доработок удалось существенно повысить эксплуатационные характеристики двигателя, его надежность, экономичность и долговечность.

По мнению председателя Совета директоров ЗАО "Авиастар-СП" Алексея Исайкина, возглавившего программу возрождения серийного выпуска Ан-124, восстановление производства "Руслана" должно привести к оживлению в российском самолетостроении и в значительной степени повлиять на сохранение за Россией и Украиной ведущих позиций на мировом рынке грузовых авиаперевозок.

источник: РИА "Новости"
06.06.05

"АЭРОФЛОТ" ЭКОНОМИТ ЗА СЧЕТ AIRBUS И BOEING

"Аэрофлот" провоцирует новый виток противостояния европейского и американского авиастроения в борьбе за собственный заказ. Вчера начальник службы планирования и развития воздушного парка авиакомпании Сергей Колтович заявил, что дальнемагистральные самолеты западных производителей будут приобретаться лишь при условии отмены ввозных таможенных пошлин. Правда, добиваться этих налоговых послаблений должны будут сами Airbus и Boeing, которые оспаривают право поставить "Аэрофлоту" 22 воздушных судна. По словам Колтовича, вопрос таможенных преференций является одним из ключевых условий тендера на переговорах российской компании с иностранными поставщиками.

Именно поэтому, как полагают аналитики, "Аэрофлот" не спешит подводить итоги тендера на покупку дальнемагистральных самолетов, в котором участвуют Boeing 787 и Airbus A350. Напомним: недавно замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков сообщил, что компания намерена принять решение в конце лета, однако до сих пор этого не сделала.

Сегодня появилась новая версия причины, по которой задерживается подведение итогов тендера. На нее экспертов натолкнули именно осторожные заявления Сергея Колтовича. "Если таможенные пошлины и НДС не будут отменены к моменту поставки первого самолета, то "Аэрофлот" выйдет из этого контракта", - заявил представитель авиакомпании. Причем, оговорился Колтович, в случае неблагопри-

ятного развития событий "Аэрофлот" не просто выйдет из контракта, но и получит право на возврат ранее выплаченных авансовых платежей.

"Это, если угодно, дополнительное условие тендера", - сказал "Газете" на условиях анонимности аналитик одной из столичных инвестиционных компаний. "И в том и в другом контракте предусмотрено, что при нынешних пошлинах и НДС "Аэрофлот" имеет право отказаться от этих самолетов", - пояснила "Газете" пресс-секретарь "Аэрофлота" Ирина Даненберг. Правда, на вопрос, есть ли альтернатива самолетам Airbus и Boeing и что будет закупать "Аэрофлот" в случае расторжения соглашений с этими компаниями, Даненберг не дала внятного ответа. "Альтернатива нужна. Что мы будем закупать - покажет время. Нам нужны подобные самолеты, но, к сожалению, пока нам не идут навстречу, хотя во всем мире нет ни НДС, ни пошлин на авиатехнику", - заявила она.

"Реализация контракта просто будет отодвинута, - считает руководитель аналитической службы ИА "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - "Аэрофлот" не реализует масштабные планы по расширению маршрутной сети. Ранее "Аэрофлот" планировал удвоить объем перевозок. И хотя эти планы непосредственно не привязаны к тендеру, стратегическая политика компании может быть серьезно скорректирована", - считает Пантелеев.

*источник: газета "Газета"
08.06.06*

"ТУПОЛЕВ" УВЕЛИЧИТ В ПЯТЬ РАЗ ПОСТАВКИ САМОЛЕТОВ

Фирма "Туполев" объявила, что с 2006 г. ежегодные поставки на рынок ее новых самолетов увеличатся в 4-5 раз. "На предстоящие два года фирма имеет 40 твердых заказов на производство самолетов семейства Ту-204/214 и 25 заказов - на Ту-334", - заявил сегодня президент и генеральный конструктор фирмы Игорь Шевчук. В частности, среди российских заказчиков - авиакомпании "Пулково", "Трансаэро", среди зарубежных - компании Китая, Кубы, Сирии, Ирана, Венесуэлы, пояснил он. Строительство самолетов марки "Ту" нового поколения ведется на ульяновском

заводе "Авиастар-СП, на Казанском авиационном производственном объединении имени Горбунова, а также на киевском серийном заводе "Авиант".

По словам Шевчука, самолеты Ту-334, строящиеся в Киеве, "на 80% оснащены бортовым оборудованием российского производства". Такая же доля российских комплектующих и в украинском двигателе Д-436, который будет устанавливаться на Ту-334, сообщает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета "Взгляд"
07.06.06*

СДЕЛКА С ВЕНЕСУЭЛОЙ ПО ПОСТАВКЕ СУ-30 МОЖЕТ БЫТЬ ЗАКЛЮЧЕНА В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Сделка по заключению контракта с Венесуэлой о поставке истребителей Су-30 может быть осуществлена в короткие сроки, сообщил генеральный директор - генеральный конструктор ФГУП "РСК МиГ", председатель совета директоров ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (ПТС: IRKT) Алексей Федоров журналистам в Иркутске.

Как отметил А.Федоров, Венесуэла является серьезным покупателем, что, например, подтверждается сделкой по покупке стрелкового оружия, передает "Интерфакс".

Ранее сообщалось, что президент Венесуэлы Уго Чавес объявил о решении страны закупить у России 24 боевых самолета Су-30 для замены самолетов F-16 американского производства, находящихся на вооружении венесуэльских военно-воздушных сил.

У.Чавес пояснил, что выбор сделан в пользу российских Су-30 в результате отказа властей США соблюдать контракт с Венесуэлой о поставках запасных частей к американским истребителям. По его словам, 21 самолет F-16 теоретически все еще несет службу, но практически все большая их часть остается на земле. Президент подчеркнул, что российские машины "технологически гораздо более продвинутые, чем BVC F-16, возраст которых - более 20 лет". Он не исключил, что в будущем его страна может приобрести у России последнюю модель самолетов корпорации "Сухой" - Су35.

*источник: газета "Труд"
15.06.06*

СУД СНЯЛ ПРЕТЕНЗИИ К "ИЛАМ"

Арбитражный суд Москвы отклонил иск "Аэрофлота" к ОАО "Авиационный комплекс имени Ильюшина" ("Ил") и ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО), разработчику и производителю самолетов Ил-96-300, о возмещении убытков от полуторамесячного простоя лайнеров в прошлом году. Мотивировка решения суда пока неизвестна, скорее всего, суд согласился с доводами ответчиков о том, что на самолетах "Аэрофлота" дефектов не обнаружено.

Рассмотрение иска к "Илу" и ВАСО началось в ноябре, авиакомпания тогда потребовала возместить убытки от простоя Ил-96, оцененные в \$5 млн. Вчера состоялось очередное судебное заседание по иску.

Представитель перевозчика заявил в суде, что компания считает всех ответчиков виновными в простое самолетов. "Как следует из документов Ространснадзора, в агрегате УГ-151-7 (агрегат тормозной системы. - "Ъ") был выявлен ряд конструктивных недостатков, которые ответчики, судя по распоряжению (Ространснадзора. - "Ъ"), устранили, а значит, сами признали, что допустили их, - пояснил адвокат "Аэрофлота". - Об этом говорит и то, что ни одно из распоряжений, ни о приостановлении полетов, ни об устранении недостатков, не было ими обжаловано".

С этим не согласился представитель "Ила" Михаил Адаев. "На самом деле недостатков выявлено не было. Ни в одном документе не говорится, какие дефекты в конструкции стали причиной аварии (имеется в виду отказ тормозной системы задней пары

колес на левой стойке шасси на президентском лайнере 2 августа в финском городе Турку - "Ъ"), - заявил он. - Если бы такое произошло, Межгосударственный авиационный комитет обязал бы нас внести в конструкторскую документацию изменения, но этого сделано не было".

После прений и совещания суд вынес решение об отклонении иска. Мотивировочная часть решения пока не готова. В "Аэрофлоте" вчера отказались комментировать решение суда и не уточнили, будет ли перевозчик его обжаловать. До сих пор собеседники "Ъ" в менеджменте компании заявляли, что не собираются отказываться от своих судебных претензий. "Мы надеялись на такое решение, поскольку юридические претензии необоснованны, - заявил "Ъ" гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов. - Ил-96 "Аэрофлота" (всего в парке шесть таких машин. - "Ъ") эксплуатируются в среднем одиннадцать лет, и в течение этого времени с ними не было серьезных технических происшествий. В приостановке их эксплуатации не было необходимости, а по результатам осмотра и технического исследования отклонений выявлено не было". Сегодня арбитражным судом Москвы будет рассмотрен аналогичный иск авиакомпании "Домодедовские авиалинии" (ДАЛ), эксплуатирующей три самолета Ил-96. ДАЛ оценивают убытки в 180 млн руб. и требуют еще \$615 тыс. за упущенную выгоду.

*источник: газета "Коммерсантъ"
08.06.06*

В ВОРОНЕЖЕ БУДУТ ВЫПУСКАТЬ РОССИЙСКИЙ РЕГИОНАЛЬНЫЙ САМОЛЕТ RRJ

Решение о производстве в Воронеже российского регионального самолета RRJ принято по итогам визита на Воронежское самолетостроительное объединение (ВАСО) гендиректора ОАО "Компания "Сухой". Об этом в ходе еженедельной планерки в областной администрации сообщил глава области Владимир Кулаков.

По его словам, на первоначальном этапе ВАСО будет специализироваться на производстве агрегатов из композитных материалов: закрылки, элементы крыла и оперения самолета. Кроме того, предполагается, что в будущем на территории предприятия будет создан некий научный центр, в обязанности

которого будет входить сопровождение выполнения контрактов на поставку заказчикам грузовой модификации Ил-96-400.

Ранее глава региона выразил уверенность, что производственные мощности ВАСО смогут выпускать не только RRJ, но и Ан-148. По итогам майской встречи с Владимиром Путиным у воронежского губернатора сложилось мнение, что никаких вопросов, связанных с производством в Воронеже Ан-148 нет ни у президента, ни у его помощников и советников.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
14.06.06*

"АЭРОФЛОТ" ОТКЛАДЫВАЕТ ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ ТЕНДЕРА ПО ДАЛЬНЕМАГИСТРАЛЬНЫМ САМОЛЕТАМ ДО КОНЦА ЛЕТА

ОАО "Аэрофлот - российские авиалинии" откладывает подведение итогов тендера по выбору поставщика дальнемагистральных самолетов до конца лета, сообщил заместитель генерального директора компании Лев Кошляков во вторник журналистам в Москве.

Он признал, что перенос сроков тендера связан с возможным переносом срока поставок самолета А350. Ранее руководство концерна EADS (в который входит производитель самолетов Airbus) заявляло, что срок начала коммерческих поставок самолета может быть сдвинут на 3 года в связи с выявленными конструктивными недоработками новой модели.

Представители концерна в середине мая сообщили, что уже уведомили потенциальных заказчиков о вновь возникших обстоятельствах.

"Аэрофлот" в настоящее время выбирает между моделями самолетов А350 и Boeing 787. Российский перевозчик планирует заключить контракт на поставку 22 самолетов. Первоначально авиакомпания планировала подвести итоги тендера еще осенью минувшего года.

*источник: ИА "Интерфакс"
06.06.06*

"АЭРОФЛОТ" ПОДЕЛИТСЯ

"Аэрофлоту" не обязательно придется выбирать между Boeing и Airbus, заказывая 22 новых самолета на \$3 млрд. Как стало известно "Ведомостям", "Аэрофлот" может разделить между ними заказ. Все зависит от того, какие изменения Airbus внесет в будущий A350.

"Аэрофлот" - крупнейшая авиакомпания России. В 2005 г. вместе с "дочками" перевез 8,1 млн пассажиров. Общий парк - 118 лайнеров. Выручка за 2005 г. по МСФО - \$2,5 млрд, чистая прибыль - \$189,8 млн. Государство владеет 51,2% акций "Аэрофлота", около 30% - у Национальной резервной корпорации (НРК), примерно 15% - под контролем менеджмента.

Год назад "Аэрофлот" задумался, как будет пополнять парк дальнемагистральных лайнеров через пять лет. Компания объявила конкурс на поставку минимум 22 новых самолетов - между новинками Boeing (787 Dreamliner) и Airbus (A350). Стоимость заказа должна составить почти \$3 млрд - без учета скидок и опционов.

Менеджмент "Аэрофлота" склонялся в пользу Boeing. Но совет директоров в феврале его не поддержал, а в апреле чиновники рекомендовали выбрать Airbus. Основной причиной стала жесткость американцев в переговорах по ВТО, объяснял тогда "Ведомостям" кремлевский чиновник. Карты Кремлю спутала сама Airbus. Весной она решила скорректировать программу A350 - изменить компоновку лайнеров, расширить модельный ряд и проч. - из-за претензий заказчиков, как признался один из сотрудников Airbus.

Boeing 787 появится в 2008 г. и будет выпускаться в трех версиях. Он рассчитан на 210-290 мест и обойдется в \$132-150,5 млн. A350 должен был появиться в 2010 г. в двух версиях - на 253-300 пассажиров и стоимостью \$150-160 млн. На конец мая Boeing собрала заказы на 403 Boeing 787, Airbus - лишь на 182 A350.

Официально об изменениях программы Airbus должна объявить до середины июля, говорят представители компании. "Аэрофлоту" презентацию нововведений Airbus сделала около двух недель назад, говорят менеджер "Аэрофлота" и близкий к Airbus источник. Теперь "Аэрофлот" задумался над тем, чтобы поделить заказ между Airbus и Boeing, о чем гендиректор "Аэрофлота" Валерий Окулов и уве-

домил руководство Airbus на прошлой неделе, говорит близкий к Airbus источник. С новой программой A350 сроки выхода лайнера на рынок могут затянуться минимум на год. "Аэрофлоту" нужно получить хотя бы два новых самолета в 2010 г., но весь заказ отдать Boeing он не может - из-за позиции кремлевских чиновников, добавляет собеседник "Ведомостей". А правительственный чиновник говорит, что в профильных министерствах как раз склоняются в пользу выбора Boeing.

"Аэрофлот" не исключает, что заказ может быть разделен, подтверждает начальник службы планирования парка "Аэрофлота" Сергей Колтович. Но связано это не с рекомендациями чиновников. Весь заказ отдавать Boeing "Аэрофлот" пока не намерен, поскольку Airbus может предложить качественно другой лайнер после корректировки программы A350, объясняет он. Ждут этого и другие перевозчики. Гендиректор Singapore Airlines Чу Чоун Сен, один из главных критиков A350, заявил, что тот же лайнер после изменений может стать серьезным конкурентом Boeing 787. И Singapore Airlines готова заказать несколько десятков новых A350, пишет The Wall Street Journal. Кроме того, в парке "Аэрофлота" новые самолеты даже могут не конкурировать между собой, добавляет Колтович. Компания может заказать Boeing 787 меньшей вместимости, а A350 - большей.

Представители Airbus и Boeing комментировать переговоры с "Аэрофлотом" не стали. В начале года оба претендента говорили, что "Аэрофлот" получил от них "беспрецедентно" выгодные условия поставки. "Решив разбить контракт, "Аэрофлот" может лишиться части льгот", - полагает гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. Но решение "Аэрофлота" он все равно одобряет, несмотря на то что это не укладывается в политику унификации парка. "Единый тип самолетов принципиален для компаний, работающих только на одном направлении, - рассуждает Рыбак. - А "Аэрофлот", разбив контракт, предлагает идеальный компромисс и чиновникам, и поставщикам".

*источник: газета "Ведомости"
14.06.06*

В КРАСНОЯРСК ЧЕРЕЗ ФАРНБОРО

Компания "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) рассчитывает получить заказ на самолеты проекта RRJ от авиационного альянса AiRUnion.

Альянс, создаваемый главой "КрасЭйр" Борисом Абрамовичем, рассчитывает подписать соглашение об основных условиях поставки самолетов RRJ в июле 2006 г. в рамках международного авиасалона в британском Фарнборо. Основной контракт предусматривает приобретение AiRUnion в лизинг 20 самолетов модификации RRJ95B для использования на региональных внутрироссийских линиях. Кроме того, AiRUnion подпишет опцион на следующие тридцать лайнеров, которые будут обслуживать европейские маршруты авиаперевозчика. Поставки самолетов начнутся в конце 2008 - начале 2009 г. В планах AiRUnion подписать жесткий контракт на поставку самолетов модификации RRJ95B уже до конца 2006 г.

Региональный директор ГСС Николай Махнев провел презентацию самолета RRJ для авиакомпании "Дальавиа". На ней он заявил, что компания объявила конкурс на русскоязычное название лайнера. По словам Николая Махнева, несколько российских авиакомпаний уже указали на то, что самолет, который будет производиться в России, должен иметь русское название. По словам господина Махнева, окончательно определена схема кооперации по сборке RRJ. Основные работы будут производиться на КнААПО (Казань). Здесь будет собираться весь фюзеляж, крыло и производиться окончательная сборка. Сборка хвостовой части, а также изготовление некоторых деталей и агрегатов достанется Новосибирску.

*источник: газета "Тудок"
15.06.06*

В МОСКВЕ ОБСУДЯТ ПЛАНЫ ПОСТАВКИ В СИРИЮ РОССИЙСКИХ АВИАЛАЙНЕРОВ

Министр транспорта Сирии Яаруб Сулейман Бадр прибывает в Москву с визитом, в ходе которого будут обсуждаться детали соглашения по поставкам пассажирских самолетов российского производства для Сирийских авиалиний.

"На переговорах в Москве продолжится обсуждение планов поставки в Сирию российских пассажирских авиалайнеров, которые должны компенсировать нехватку самолетов в Сирийских арабских авиалиниях", - сказал министр в интервью РИА Новости накануне визита в Россию.

"Мы надеемся, что результатом этого станет двустороннее соглашение по оснащению Сирийских арабских авиалиний самолетами Ту-204 и Ил-96 российского производства", - добавил он.

В программе визита сирийской делегации посещение предприятий, на которых собираются эти самолеты, переговоры по финансовым сторонам будущего контракта. "В ходе визита будет завершено изучение технических характеристик самолетов", - уточнил Бадр. Он выразил удовлетворение финансовыми условиями российского предложения.

"Предложение российской стороны очень привлекательное и внушает оптимизм", - сказал сирийский министр. В поездке его будут сопровождать генеральный директор Сирийских авиалиний, пило-

ты, финансисты и технические специалисты.

Ранее Бадр сообщил РИА Новости, что Сирия планирует приобрести один-два самолета Ил-96 и 3-4 самолета Ту-204.

В настоящее время Сирийские авиалинии используют самолеты A320, Boeing 727 и Boeing 747-SP. Однако приобретение авиалайнеров западного производства стало проблематичным в связи с экономическими санкциями, введенными США против Сирии. В недавнем прошлом сорвалась сделка по приобретению Сирией самолетов европейского производства. Компания Airbus, участвовавшая в тендере на поставку самолетов, не смогла гарантировать сирийской стороне сроки их поставки. Дело в том, что Франция нуждается в разрешении на экспорт со стороны США, поскольку в самолетах, о которых шла речь, более 10% комплектующих американского производства. Это вынудило Сирию немедленно приступить к поиску других решений для приобретения необходимой техники. Речь шла, в том числе, и об аренде самолетов. Однако, по словам министра транспорта Сирии, сейчас с особой тщательностью изучается другой вариант - отказ от самолетов Airbus и приобретение российских авиалайнеров.

источник: РИА "Новости"
20.06.06

AIRUNION ПОСТУПИЛ ПО-ГОСУДАРСТВЕННОМУ

Альянс AirUnion планирует закупить до 50 самолетов RRJ95B и уже ведет переговоры с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого". Ранее "КрасЭйр", на основе которой формируется альянс, планировала пополнить свой парк аналогичными RRJ региональными самолетами Ан-148 и даже подписала контракт, который, впрочем, не был одобрен основным акционером авиакомпания - государством. По мнению аналитиков, AirUnion пошел на поводу у государства, поэтому этот контракт едва ли когда-нибудь будет реализован.

Альянс AirUnion планирует подписать с ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) соглашение о приобретении в лизинг 20 самолетов RRJ95B, сообщает "Интерфакс", ссылаясь на источник в бизнес-кругах. По мнению источника агентства, соглашение о намерениях может быть подписано уже в июле в рамках международного авиасалона в Фарнборо, а поставки могут начаться в конце 2008-го - начале 2009 г.

В AirUnion "Бизнесу" подтвердили, что такие переговоры ведутся. Однако, по словам директора департамента общественных связей "КрасЭйр" Ольги Трапезниковой, переговоры находятся в начальной стадии, никаких соглашений еще не подписано, и говорить о приобретении RRJ как о состоявшемся проекте еще рано. Известно, что переговоры ведутся о твердом контракте на закупку 20 RRJ95B, а также об опционе на 30 самолетов этого типа.

Ранее из двух региональных самолетов - проекта RRJ и Ан-148 - "КрасЭйр" делала выбор в пользу последнего. По словам аналитика "Центринвест групп" Михаила Ганелина, авиакомпания "КрасЭйр" хотела покупать Ан-148, потому что это были уже реальные самолеты, в отличие от RRJ, существовавшего лишь в проекте. Как писал "Бизнес", весной 2005 года был подписан договор между "КрасЭйр" и лизинговой

компанией "Ильюшин финанс Ко" (ИФК) о лизинге 10 самолетов Ан-148-100 и опционе еще на пять авиалайнеров. "КрасЭйр" должна была стать стартовым заказчиком самолетов этого типа. Однако компания так и не утвердила эту сделку. Собрание акционеров, посвященное этому вопросу, было признано несостоявшимся из-за отсутствия директивы, формулирующей мнение Росимущества, основного акционера авиакомпании. Больше к этому вопросу в "КрасЭйр" не возвращались.

По словам Ольги Трапезниковой, переговоры с ГСС не означают, что компания решила отказаться от покупки Ан-148. Надеются на реализацию контракта и в ИФК. Как отмечает пресс-секретарь "Ильюшин финанс Ко" Андрей Липовецкий, речь идет о разных самолетах: Ан-148 - самолет вместимостью до 70 пассажиров, а RRJ вмещает около 95 человек. "Контракт был подписан, мы ждем одобрения со стороны "КрасЭйр", - говорит Липовецкий. По его словам, начало поставок планировалось в 2006 году, но одобрение задерживается, поэтому сроки, вероятно, будут переноситься.

По мнению аналитиков, едва ли "КрасЭйр" вернется к рассмотрению вопроса о закупке Ан-148. "Ан-148 и RRJ - одинаковые по типу региональные самолеты", - говорит аналитик Михаил Ганелин. По его мнению, вероятно, альянс решил не обострять отношения с государством и принял политическое решение в пользу проекта RRJ, получившего государственную поддержку. "Производство RRJ начнется уже скоро, возможно, AirUnion решил подождать. Но в любом случае это некий реверанс в пользу государства", - считает аналитик.

источник: газета "Бизнес"
06.06.06

ЕСТЬ НЕ ТОЛЬКО "МИГ"

В прошлом году впервые за свою историю ОАО "Нижегородский авиационный завод "Сокол" построил и передал заказчикам - Ульяновскому и Бугурусланскому авиаучилищам - два серийных гражданских самолета М-101Т. Завод выиграл тендер на поставку этим училищам еще пяти самолетов в 2006 г. С лизинговой фирмой "Воздушные транспортные самолеты" заключены контракты на поставку больших партий М-101Т. Об этом сообщил генеральный директор ОАО "НАЗ "Сокол" Михаил Шибяев в докладе, сделанном на общем годовом собрании акционеров.

Отчетный 2005 г. стал для предприятия временно переходом от выполнения разовых заказов к началу серийного производства. Еще больше расширилось сотрудничество с РСК "МиГ" - стратегическим партнером завода. Освоено серийное производство легкого турбовинтового самолета М-101Т совместно с его разработчиком - ФГУП "Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева". Начато и долгожданное серийное производство учебно-боевого самолета Як-130 по заказу Министерства обороны. В настоящее время первый "Як" находится на совместных государственных испытаниях. 2-й и 3-й самолеты также будут переданы испытателям.

В прошлом году существенно расширилась кооперация "Сокола" с Российской самолетостроительной корпорацией "МиГ" в производстве палубного истребителя, в модернизации МиГов прошлых лет. Это сотрудничество, по словам Михаила Шибяева, возглавляет перечень приоритетных направлений деятельности ОАО "НАЗ "Сокол". Критериями их выбора являются, кроме сохранения авиастроительного профиля деятельности и повышения доли высокотехнологичной продукции в общем объеме производства, развитие технологий, высокая рентабельность и уси-

ление конкурентных позиций на рынке. Инвестиции в производство увеличились на "Соколе" в прошлом году в 5 раз. В нынешнем, сообщил Михаил Шибяев, будет инвестировано 92 млрд руб. Это связано прежде всего с освоением новой продукции. Коэффициент обновления основных фондов составил 12,5%. Интенсивная работа по наращиванию мощностей требует от руководства "Сокола" увеличения численности работающих. В условиях острого дефицита квалифицированных рабочих кадров авиационного профиля руководство "Сокола" организовало в одном из нижегородских вузов кафедру самолетостроения, занялось перепрофилированием ПТУ №20, что при заводе. Кроме того, авиастроители приглашают рабочих из Балахны и Заволжья. Молодые специалисты готовятся за счет средств ОАО "НАЗ "Сокол". В прошлом году затраты на обучение таких студентов составили 847 тысяч руб. На предприятии созданы авиационный учебный центр по переподготовке авиаперсонала (летчиков и инженеров) и центр технического обслуживания для выполнения работ на самолете М-101Т.

Продолжаются работы по экспортным контрактам. Партнерами "Сокола" остаются Индия и Алжир, ведутся переговоры с Намибией. Крупнейший для "Сокола" экспортный контракт был подписан в марте этого года - на 3,5 млрд долл. А 31 января 2006 г. состоялась отправка первого самолета М-101Т покупателю - фирме "Воздушные Транспортные Системы", которая планирует использовать его в качестве авиатакси на местных авиалиниях. Наверное, скоро появится и такое понятие, как "авиационные пробки", ну а уже привычные автомобильные, может быть, потихоньку будут уменьшаться.

*источник:
сайт "Агентство Бизнес Мониторинга"
05.06.06*

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННЕЙ АДМИНИСТРАЦИИ ПОРТУГАЛИИ БЕРЕТ В ЛИЗИНГ САМОЛЕТ БЕ-200 ПРОИЗВОДСТВА КОРПОРАЦИИ "ИРКУТ"

7 июня 2006 г. в столице Португалии, Лиссабоне, ТАНТК им. Г.М.Бериева, входящий в состав Корпорации "Иркут", и Национальная служба пожаротушения и гражданской обороны, входящая в состав Министерства внутренней администрации Португальской Республики, подписали контракт о лизинге самолета-амфибии Бе-200. В соответствии с достигнутой договоренностью, начиная с 1 июля 2006 г. самолет Бе-200 в типовой конфигурации Бе-200ЧС передается в лизинг португальской стороне на 62 дня с экипажем и техническим обеспечением для выполнения задач по борьбе с лесными и почвенными пожарами. По данным португальских СМИ, в 2005 г. в этой стране в результате пожаров

было уничтожено более 300 тыс. гектаров леса.

В соответствии с лизинговым соглашением российской сторона предоставляет Португалии самолет с экипажем и техническим обеспечением. По итогам эксплуатации в Португалии будет принято решение о закупке 4 самолетов. Как отметил Генеральный директор ТАНТК им. Г.М.Бериева В.А.Кобзев, "Мы не сомневаемся в уникальных возможностях нашего самолета. Они подтверждены опытом его эксплуатации. Уверен, что Бе-200 хорошо себя зарекомендует в Португалии".

*источник: компания "НПК "Иркут"
08.06.06*

"АЭРОФЛОТ" ПЛАНИРУЕТ ПОЛУЧАТЬ ПО 10-12 САМОЛЕТОВ ЕЖЕГОДНО

"Аэрофлот" планирует ежегодно получать по 10-12 самолетов, заявил 22 июня гендиректор авиакомпании Валерий Окулов. По словам Окулова, потребность авиакомпании в настоящее время составляет 30-50 машин, в год компания планирует получать по 10-12 машин. В 4-м квартале 2006 г. "Аэрофлот" получит

семь А321, три "Боинг-767". В 2007 г. - девять А320", - отметил он. Гендиректор "Аэрофлота" также отметил, что в 2009-2010 гг. авиакомпания будет получать более 15 машин в год.

*источник: АРМС-ТАСС
23.06.06*

АВИАПРОМ РОССИИ УВЕРЕННО ДВИНУЛСЯ ВСПЯТЬ

Российский авиапром в очередной раз подтвердил глубинность тенденции, неоднократно отмеченной в публикациях CNews: вместо разработки новых, конкурентоспособных не только сейчас, но и в перспективе образцов авиатехники промышленность предпочитает задумываться то о продлении ресурса, то о возобновлении выпуска самолетов, доставшихся России из уже далекого советского прошлого. Как сообщает "Эхо Москвы", Россия возобновляет производство самолетов Ан-124 "Руслан", прекращенное 11 лет назад. Самолет Ан-124 был создан в ОКБ им. Антонова в 1982 г.

Как писал ранее CNews, такое решение стало логичным следствием резко возросшего спроса на "Русланы", которым на мировом рынке замены в принципе нет и не предвидится в обозримом будущем.

Уникальные возможности советских тяжеловесов, автоматизированных настолько, что они даже на необорудованных площадках могут производить погрузку и разгрузку сверхтяжелых грузов с помощью установленных в фюзеляже подъемных кранов, снижали уважение и зависть и у военных, и у гражданских операторов по всему миру.

Несколько ранее Россия вышла из совместного с Украиной проекта по созданию нового, более современного транспортного самолета Ан-70, который должен был прийти на смену отработавшим свое средним транспортным самолетам. Это стало следствием того, что разработчикам самолета после многолетних усилий так и не удалось сделать то, что они сделать намеревались.

В частности, получившийся самолет, по мнению российских военных, перешел из категории средних в категорию тяжелых. Вместо Ан-70 решено в очередной раз продлить расчетный период эксплуатации хороших, но уж очень древних самолетов Ан-22 "Антей".

Несмотря на возобновление производства "Русланов" и его очевидную разумность, советскому самолету стать российским уже не суждено - его производство будет организовано совместно с Украиной. Более того - как сообщает РБК, Украина рассматривает возможность участия Германии в производстве Ан-124, что, очевидно, позволит снизить себестоимость и обеспечить его должное качество.

*источник: сайт "CNews"
12.06.06*

НЕ ЗАБУДЬТЕ КУПАЛЬНИКИ И ПЛАВКИ

Первое заседание оргкомитета по подготовке Шестой международной выставки и научной конференции по гидроавиации "Гидроавиасалон-2006" прошло под председательством заместителя руководителя Федерального агентства по промышленности Александра Рыбаса. Салон пройдет в городе-курорте Геленджике на территории испытательно-экспериментальной базы Таганрогского авиационного научно-технического комплекса (ТАНТК) имени Г.М. Бериева с 6 по 10 сентября этого года. Особенность нынешнего салона - в Геленджике начата реконструкция аэропорта. Однако от традиционного мероприятия решено не отказываться.

Организатором водно-авиационного шоу правительства России определило "Роспром". Пять предыдущих выставок были успешными. Выставка уникальная - больше нигде в мире морских авиасалонов не проводят. Пользуясь этим, россияне заполняют свободную нишу. Здесь демонстрируются возможности гидроавиации при выполнении патрульных и спасательных операций на море, оказании помощи при экологических катастрофах. Экспонаты гидроавиасалона - это самолеты-амфибии, вертолеты и самолеты палубного базирования, экранопланы, суда на воздушной подушке, катера.

Более 50 предприятий и фирм уже заявили о своем участии, еще с двумя сотнями организаций как с потенциальными участниками ведутся переговоры. Получены подтверждения от компаний из Германии, Англии, Израиля, Италии, Нидерландов, США. А всего приглашения разосланы в адрес 970 отечественных организаций, 48 фирм ближнего зарубежья, 20 представительств в России иностранных фирм. Из девяти шале выставки семь уже заняты, зарезервировано примерно 55% выставочных площадей.

Однако живой иностранной техники не будет - только стенды. Среди российских экспонатов - само-

лет Бе-200, потенциальный рынок которого в противопожарном варианте - около 50 самолетов, а как многоцелевого - до 200 машин. Над Геленджикской бухтой летают гидросамолет на четыре места Бе-101 и транспортный Бе-112, разрабатываемый для Крайнего Севера. Покажут и МиГ-29К, строящийся для индийского авианосца.

В этот раз на "Гидроавиасалоне" свою продукцию продемонстрируют и небольшие фирмы, работающие в области авиации общего назначения. Это известные пока узкому кругу специалистов Ла-8, четырехместный самолет-амфибия Л-4, летательные аппараты М-12, "Корвет", "Европа", поплавковый самолет-амфибия "Аккорд-201", легкий многоцелевой самолет А-27 "Аэропракт", гидросамолет С-400 "Капитан". Кроме того, посетители познакомятся с новейшими технологиями и материалами, оборудованием, средствами спасения. В салоне будут участвовать пилотажные группы "Стрижи" и "Русские витязи". Обещан показ вертолетной техники.

В рамках заявленной научной конференции будут рассмотрены проблемы гидро- и аэродинамики, проекты специальных комплексов и оборудования для морских летательных аппаратов.

В начале июля оргкомитет намерен собраться вновь. На этот раз с выездом на место - для реконструкции и проведения деловой игры. Члены оргкомитета посмотрят, как Бе-103 будет работать в качестве авиатакси для доставки зрителей из Анапы и Краснодара. Аккредитованных журналистов на выставку повезут на Бе-200. Он взлетит с подмосковного аэродрома и приводится в Геленджикской бухте. Пишущим и снимающим предложено захватить купальные костюмы.

*источник: газета "Время новостей"
06.06.06*

ПЕРЕДАЧА БЕ-200 ТАГАНРОГУ ПОТРЕБУЕТ БОЛЕЕ \$10 МЛН

Перенос сборки самолета-амфибии Бе-200 из Иркутска в Таганрог потребует от корпорации "Иркут" дополнительных расходов в размере от \$10 до \$16 млн. На пресс-конференции в Москве гендиректор ТАНТК им. Бериева, входящей в корпорацию, Виктор Кобзев сообщил, что таганрогское предприятие будет приобретать станды для сборки этого самолета, оборудование для производства некоторых агрегатов Бе-200 в Таганроге и испытательное оборудование (частично оно будет перенесено из Иркутска).

"Финансирование затрат будет по частям обеспечиваться из собственных средств ТАНТК им. Бериева и впоследствии учитываться в стоимости самолета", - отметил г-н Кобзев. Он также сообщил, что решение

о переносе сборки Бе-200 из Иркутска в Таганрог уже одобрено советами директоров ТАНК им. Бериева и НПК "Иркут" и поддержано руководством Ростовской области и Южного федерального округа.

Напомним, ранее на аэрокосмическом салоне IIA-2006 в Берлине председатель Совета директоров "Иркута" Алексей Федоров заявил, что перенос производства амфибий будет выполнен только после окончания контракта на поставки Бе-200 для МЧС РФ. Сейчас для МЧС изготовлено три из семи самолетов, "Иркут" в этом году планирует поставить еще две амфибии.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
05.05.06*

"РУСЛАНЫ" НЕ ПРОДАЮТСЯ

Проект авиакомпании "Волга-Днепр" по возобновлению выпуска большегрузных лайнеров "Руслан" стоимостью \$1,5 млрд оказался под вопросом. Как стало известно "Ведомостям", единственным заказчиком лайнеров готова стать лишь сама "Волга-Днепр". Проект теперь вряд ли может претендовать на деньги инвестфонда, считают эксперты.

Ан-124-100 "Руслан" - единственный в мире самолет, способный перевозить грузы диаметром 6,5 м и весом 150 т. С 1986 г. выпущено 56 этих лайнеров. Сейчас они не выпускаются, и в эксплуатации их осталось 49. Из них 23 - у Минобороны России, 10 - у "Волга-Днепр" и 16 - у авиакомпании "Полет".

"Волга-Днепр" - крупнейший в мире авиаперевозчик негабаритных грузов с годовым оборотом около \$300 млн, контролируется менеджментом.

В начале года "Волга-Днепр" обратилась ко всем потенциальным заказчикам новых "Русланов", и ни один из них не вызвался заказывать лайнеры, рассказал "Ведомостям" топ-менеджер перевозчика. Новые Ан-124 пока собирается покупать только сама "Волга-Днепр", готовая подписаться под заказом 5-8 машин, утверждает он. Его слова подтверждает сотрудник Минобороны, чье ведомство должно было стать основным покупателем "Русланов". "В своем отзыве на предложение "Волга-Днепр" министерство указало, что Ан-124 не входит в госпрограмму вооружений и, следовательно, к его закупкам Минобороны интереса не проявляет", - говорит госслужащий. "Мы заинтересованы в модернизации "Русланов", которые сейчас есть у армии, но новые самолеты для нас слишком накладны", - добавляет топ-менеджер авиакомпании "Атлант-Союз".

Свой проект "Волга-Днепр" собиралась реализовать вместе с ульяновским предприятием "Авиастар-

СП". Предполагалось до 2030 г. произвести не менее 50-55 лайнеров по цене \$100-110 млн. По плану "Волга-Днепр" в этом случае проект стоимостью \$1,5 млрд окупился бы за 22 года.

Первый этап проекта предусматривал модернизацию завода и НИОКР. Его стоимость "Волга-Днепр" оценила в \$407 млн. 75% этих средств компания и собиралась попросить у государства. Где взять средства на модернизацию самолета в размере \$1,08 млрд, авиакомпания еще не решила.

В нынешнем году через инвестфонд будет распределено 70 млрд руб. Заявки от конкурсантов принимались до 19 мая, но к этому сроку "Волга-Днепр" не успела. По словам вице-президента "Волга-Днепр" Сергея Шкляника, заявка еще готовится - сейчас она проходит согласования в Минпромэнерго. Заказчики самолетов найдутся, уверен Шкляник.

Все заказы "Волга-Днепр" собирала для своей заявки на средства инвестфонда. Но из-за их отсутствия эксперты сомневаются в успехе проекта. Шкляник уверен, что компании удастся убедить чиновников в эффективности проекта и без твердых заказов на "Русланы". Но президент НП "ОАК" (координирует создание Объединенной авиастроительной корпорации) Валерий Безверхний уверен, что проект перевозчика "неокупаем". "Нижняя планка для того, чтобы даже поставить вопрос, быть этому проекту или не быть, - это твердый заказ на 15-20 самолетов", - говорит Безверхний. А без гарантии окупаемости ни один проект не может претендовать на средства инвестфонда, добавляет директор Института региональной политики Булат Столяров, консультант одного из конкурсантов - проекта "Нижнее Приангарье".

*источник: газета "Ведомости"
01.06.06*

"ГАЗПРОМАВИА" И EUROSCOPTER ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ЦЕНТРА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВЕРТОЛЕТОВ В РОССИИ

22 июня 2006 года в штаб-квартире Eurocopter в Марселе генеральный директор Авиапредприятия "Газпромавиа" Андрей Овчаренко и первый вице-президент группы Eurocopter Филипп Араш подписали Соглашение о создании Центра технического обслуживания вертолетов на базе подмосковного аэропорта Остафьево.

Центр техобслуживания получит сертификат компании Eurocopter, что позволит выполнять техническое обслуживание и ремонт вертолетов производства этой европейской компании на территории России.

*источник: компания "АК "Газпромавиа"
22.06.06*

САМОЛЕТ ТУ-154М, ПОСТРОЕННЫЙ НА "АВИАКОРЕ", ПЕРЕДАДУТ ЗАКАЗЧИКУ

6 июня 2006 г. в г. Краснодаре состоится торжественная церемония передачи в эксплуатацию самолета Ту-154М, построенного на Самарском авиационном заводе "Авиакор", входящем в Холдинг "Русские машины", являющийся частью группы компаний "Базовый элемент". Самолет построен по договору с ОАО "Муниципальная инвестиционная компания", которая передает его в лизинг авиакомпании "Авиационные Линии Кубани".

На самолете установлен пилотажно-навигационный комплекс, обеспечивающий полеты по требованиям RNP-1, которые будут введены в Европе с начала 2007 г. На самолете установлены двигатели со звукопоглощающими конструкциями, обеспечивающи-

ми выполнение требований главы 3 приложения 16 ИКАО. Все эти доработки позволяют беспрепятственно выполнять полеты во всех регионах мира, в том числе в сложных навигационных и метеорологических условиях. Самолет будет эксплуатироваться как в России, так и за рубежом.

В течение месяца после передачи первого самолета "Авиационные Линии Кубани" получат второй аналогичный самолет, а всего в 2006 г. "Авиакор" выпустит 6 самолетов: три Ту-154М и три Ан-140.

*источник: компания
"ОАО "Авиакор - авиационный завод"
05.06.06*

УГО ЧАВЕС ЕДЕТ ЗА ИСТРЕБИТЕЛЯМИ

Венесуэла планирует закупить партию российских истребителей Су-30. Контракт может быть подписан во время визита президента страны Уго Чавеса в Москву в конце июля. США намерены помешать сделке, но едва ли станут омрачать из-за этого атмосферу саммита G8 в Петербурге, говорят эксперты.

О том, что Чавес придет в Россию 25-27 июля, вчера заявил журналистам венесуэльский посол в России Наварро Рохас. Во время визита он собирается встретиться с президентом Владимиром Путиным, а также посетит оборонные предприятия в Волгограде.

В Москву Чавес едет не с пустыми руками: он рассчитывает подписать контракт на поставку в Венесуэлу 24 истребителей Су-30, говорит Рохас. В дальнейшем, по словам посла, не исключены закупки в России учебно-боевых самолетов Як-130 и пассажирских Ил-96. Менеджер одной из компаний российского ВПК рассказывает, что параметры будущей сделки обсуждаются уже сейчас в Каракасе, где находится российская делегация представителей "Рособоронэкспорта".

По словам источника, речь идет о поставках первой партии из 12-18 самолетов Су-30 того же типа, что и поставляемые в КНР Су-30МК2. В самом "Рособоронэкспорте" от комментариев воздержались. А по словам эксперта Центра анализа стратегий и технологий Константина Макиенко, один истребитель может стоить \$40 млн, и общая сумма сделки составит \$480-720 млн в зависимости от числа проданных самолетов.

Российские истребители заменят находящиеся на вооружении венесуэльских ВВС американские истребители F-16. В мае США ввели эмбарго на поставки оружия Венесуэле, обвинив правительство Чавеса в нежелании участвовать в борьбе с действующими в соседней Колумбии повстанческими группировками. В итоге американцы перестали поставлять запчасти для венесуэльских F-16, а правительство Венесуэлы объявило, что готовится снять их с вооружения.

Продажа истребителей станет не первой российско-венесуэльской сделкой в сфере ВТС. В феврале 2005 г. "Рособоронэкспорт" подписал с Минобороны Венесуэлы контракт на поставку 10 вертолетов Ми-17В-5, одного тяжелого транспортного Ми-26Т и трех боевых Ми-35М. Кроме того, Россия согласилась

поставить Венесуэле 100 000 автоматов АК-103 для полного перевооружения венесуэльской армии. По словам источника в российской оборонной промышленности, сейчас в стадии согласования находится контракт о строительстве в Венесуэле предприятия по производству автоматов, однако неизвестно, будет ли он завершен до приезда Чавеса в Москву.

Военный советник Чавеса - генерал Альберто Муллер заявил в интервью AP в воскресенье, что производительность завода должна будет составить 20000-30000 единиц оружия в год, а его сооружение может начаться в ближайшие 4-5 лет. По данным справочника Military Balance, общая численность вооруженных сил Венесуэлы составляет 83300 человек.

Строительство предприятия вызывает большую обеспокоенность в США, чем поставки самолетов, поскольку венесуэльские "Калашниковы" могут бесконтрольно распространяться по региону, говорит Филип Хьюз из Вашингтонского Центра стратегических и международных исследований.

Визит Чавеса состоится вскоре после саммита G8 в Санкт-Петербурге 15-17 июля, и правительство США намерено помешать поставкам российского оружия.

"Мы обратимся к российскому правительству, потенциальному поставщику этих самолетов", - заявил в пятницу журналистам официальный представитель госдепартамента Шон Маккормак. Но начальник Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Михаил Дмитриев заявил ранее "Интерфаксу", что между Россией и Венесуэлой в сфере ВТС "нет возражений и противопоказаний".

"Истребители угрожают региональной стабильности в Латинской Америке", - говорит Хьюз. Поэтому президент США Джордж Буш и госсекретарь Кондолиза Райс наверняка заявят российским партнерам о своих опасениях, хотя едва ли станут из-за этого омрачать атмосферу саммита G8, считает эксперт.

По мнению Макиенко, "Россия могла бы пойти навстречу американцам, если бы США прислушались к возражениям Москвы по поводу перевооружения Польши и военной помощи Грузии".

*источник: газета "Ведомости"
20.06.06*

"ИЛ" ДЕРЖИТ МАРКУ

Основу местных авиаперевозок в послевоенные времена выполнял в СССР воздушный трудяга Ил-14 - надежная и комфортабельная по тем временам машина. Вот почему, когда некоторое время назад встал вопрос о разработке среднемагистрального самолета нового поколения, в ОКБ имени Туполева решили сделать "римейк" ветерана - но, разумеется, на современном техническом уровне. Так появился Ил-114, рассчитанный на перевозку 50-60 пассажиров, солидного по объему и весу багажа, способный работать с коротких и необязательно бетонных взлетно-посадочных полос. А главное - высокoeкономичный: по сравнению с аналогичным по вместимости Ан-24, удельный расход топлива у него примерно вдвое меньше, а дальность полета - значительно больше. Обо всем этом корреспонденту "Союза" рассказал заместитель генерального директора авиакомплекс имени Ильюшина - директор ОКБ, в прошлом - главный конструктор самолета Николай Таликов, который прилетел на своем детище в Минск.

Этот визит неслучаен. Он отражает достаточно тесные деловые связи белорусских и российских авиаторов и производителей авиатехники. Именно на этой основе в свое время и была достигнута договоренность о том, что "ильюшинцы" покажут свою машину в Минске. Что и говорить, впечатление она произвела достаточно благоприятное и на специалистов, и на курсантов местного авиационного колледжа. Ее возможности подробно были освещены на семинаре для белорусских авиаторов. Особенно привлекало то, что машина уже прошла "обкатку" в сложных условиях российского Севера и регулярно выполняет рейсы в авиакомпания "Выборг". "Сначала было немало "дет-

ских" проблем, - говорит генеральный директор предприятия Георгий Назаренко, - но сейчас самолет рентабельно работает даже при небольшой загрузке. Мы заказали еще пять таких лайнеров".

Белорусские авиаторы внимательно выслушали все аргументы. В отрасли сейчас достаточно остро стоит вопрос о замене самолетов, выработавших ресурс, а главное, не соответствующих современным экологическим требованиям. Поэтому еще один вариант альтернативы устаревающей технике крайне важен. Но он не единственный. Недавно, например, в Минск из Харькова прилетал на показ региональный самолет Ан-140. В числе претендентов значатся и несколько известных зарубежных производителей авиатехники. Вот какое мнение на этот счет высказал руководитель белорусской авиатранспортной отрасли Вадим Мельник: "Самолет, который мы хотели бы приобрести, должен быть быстрым, надежным, экономичным, оснащенным современным оборудованием и имеющим допуск во все страны".

Речь идет о полетах в основном в Европу, со многими городами которой Беларусь уже связывают воздушные трассы. Появится ли на них Ил-114? Сложность в том, что в эксплуатации пока находится всего 2-3 машины этой модели. Вместе с тем, экономичность и относительно небольшая стоимость самолета делают его со временем достаточно перспективным для эксплуатации в Беларуси и СНГ. Рассматриваются также возможности использования Ил-114 для обслуживания белорусской антарктической экспедиции, проведение которой намечено в ближайшие годы.

*источник: газета "Российская газета"
22.06.06*

РОССИЯ ИСПЫТАЛА БЛИЖНИЙ ВОСТОК

В столице Сирии Дамаске завершила работу международная промышленная ярмарка SIMA-2006. Россия - ежегодный участник этих торгов, но с крупными сделками ей обычно не везло. Нынешняя выставка стала исключением. Огромный коммерческий успех имел здесь наш самолет Ил-96-300. Сирия, отклонив предложения европейцев, решила закупить несколько таких машин. Впервые Россия сумела вытеснить из неба другой страны своего основного авиаконкурента - западноевропейский концерн Airbus.

Сирия давно собиралась купить их пассажирские самолеты, тем более что шесть Airbus A320 уже имеется в ее авиапарке. Сделка была на мази, когда по политическим соображениям ее отложили. Россия тут же предложила купить свои Ту-204 и Ил-96-300. Сирийцы подумали и предупредили, что требования к нашим машинам будут не ниже, чем к европейским. И российская делегация решила показать товар лицом, отправившись в Дамаск на новеньком Ил-96-300.

Сначала россиянам пришлось изрядно поволноваться - наш "Ил" стоял в аэропорту в полном одиночестве. Увидеть российскую новинку никто не спешил: ни зрители, ни покупатели. Кое-кто решил даже, что Airbus сумел-таки переиграть россиян и вернуть себе утраченные позиции. Все сразу же изменилось, как только к "Илу" подкатил эскорт премьер-министра Сирии Мухаммеда Наджи аль-Ататри. Он провел на

борту больше часа: ходил, шупал, расспрашивая обо всем Александра Рубцова, гендиректора лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко", а уходя, сказал: "Самолет Сирия купит. И не один. Для начала - три, а там видно будет".

Как только машина премьеры умчалась, к "Илу" тут же хлынули толпы представителей сирийской авиакомпании Sirian Air: стюардессы, техники, летчики... Россияне растерялись: "Откуда столько людей?" На что им ответили: "Премьер приказал нам все внимательно осмотреть и сравнить ваш самолет с западным: какой лучше". Покупателям дали изучить все до последней заклепки. Их выводы были однозначны: "Ил" надо брать, характеристики его не уступают западным, разница только в цене (российские почти в 2 раза дешевле европейских).

Все закончилось подписанием соглашений на покупку у России двух пассажирских самолетов нового поколения Ил-96-400, одного - Ил-96-300 в варианте VIP (говорят, это будет самолет президента Сирии) и еще четырех Ту-204 - об их покупке договорились пару недель назад на авиасалоне в Берлине. Окончательный контракт на куплю-продажу всех самолетов будет заключен уже в середине июня.

*источник: газета "Московский Комсомолец"
01.06.06*

ФРАНЦИЯ ЗАИНТЕРЕСОВАНА В МОДЕРНИЗАЦИИ И ПРОИЗВОДСТВЕ ТЯЖЕЛЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ СОВМЕСТНО С РОССИЕЙ

Франция заинтересована в модернизации и производстве тяжелых транспортных вертолетов совместно с Россией. Об этом на выставке "Евросатори 2006" сообщил представитель российской делегации, заместитель руководителя Федерального агентства по промышленности Александр Рыбас.

По его словам, "ряд консультаций был проведен с представителями Минобороны Франции и компании Eurocopter по вопросам возможной совместной модернизации и совместному производству вертолетов типа Ми-26. В ближайшее время планируется подписание контракта на проведение демонстрационных полетов Ми-26 во Франции".

Как отметил Рыбас, "совместные разработки мы считаем наиболее важным направлением военнотехнического сотрудничества с Европой в области сухопутных вооружений". В качестве еще одного примера этого направления ВТС замруководителя Рос-

прома назвал совместную с Европой разработку демонстратора беспилотного летательного аппарата для поддержки сухопутных войск. Над этой программой будут совместно работать, в частности, компании НПО "Сатурн" и Спестра, которые подписали протокол о намерениях по разработке нового поколения двигателей для самолетов и БЛА.

"Что касается поставок современных сухопутных вооружений в Европу, здесь достижения очень скромные. По-видимому, программа "Краснополь-М" является пока единичным примером", - отметил он.

В кооперации сейчас заинтересованы "Уралвагонзавод" и "Тульское КБ приборостроения", которые приобретают радиостанции УКВ- и КВ-диапазона для поставки изделий в третьи страны.

*источник: АРМС-ТАСС
14.06.06*

МЕЖДУ ФРАНЦИЕЙ И США - ТОЛЬКО "МИГ"

Самолетостроительная корпорация "МиГ" готовится принять участие в тендере на поставку ВВС Индии 126 многофункциональных истребителей. Цена контракта может составить \$9 млрд.

По сообщению индийского информационного агентства RTI, "командующий индийскими ВВС маршал авиации С. П. Тяги заявил, что Индия направила в "МиГ" специальный запрос. В нем содержится приглашение принять участие в новом тендере".

Индийский главок ВВС отметил, что конкурс должен состояться уже в 2006 г. Причем победитель получит контракт целиком, Индия не собирается приобретать истребители у нескольких производителей. "Все 126 машин будут приобретены у одной компании", - подчеркнул маршал.

Представитель РСК "МиГ" Елена Федорова заявила "Гудку", что ее корпорация может представить на тендер новейшую модель - многофункциональный истребитель поколения "4++" МиГ-35. Двигатели к ним производит ФГУП "Завод им. Климова". По ее словам, основными конкурентами "МиГа" станут, "скорее всего, американцы и французы".

Ранее международные агентства, специализирующиеся на информации о военно-промышленном комплексе, сообщали, что Франция представит самолеты Mirage-2000 и свой новый истребитель Rafale.

А США, видимо, предложат на тендер истребитель F-16 в модификации Block-60 и продукт компании Boeing истребитель Super Hornet.

Между тем Mirage-2000 снимается в этом году с серийного производства, и все производственные линии будут законсервированы. Это может привести

к удорожанию истребителей Mirage почти на 40%. Другой возможный французский участник тендера, намеченного военно-воздушными силами Индии, новый многофункциональный истребитель Rafale, во-первых, стоит гораздо дороже Mirage, а во-вторых, проиграл все тендеры, в каких ранее участвовал. Кроме тендера министерства обороны Франции.

Плюсом российского истребителя, по мнению Елены Федоровой, "является успешный опыт реализации крупного контракта корабельных истребителей МиГ-29К". Между тем МиГ-35 "во многом унифицирован с МиГ-29К, что является нашим конкурентным преимуществом". Контракт на поставку корабельных истребителей, подписанный в январе 2004 г., предусматривает поставку в Индию в 2007 г. 12 истребителей МиГ-29К и 5 учебно-боевых истребителей МиГ-29КУБ. Стоимость сделки оценивается в \$740 млн. Самолет является частью сделки по продаже Индии тяжелого авианесущего крейсера "Адмирал Горшков", на котором и будут базироваться поставляемые истребители. Общая стоимость контракта - более \$1,5 млрд.

Его исполнение должно закончиться в 2009 г. В целом же, как сказала Елена Федорова, портфель заказов "МиГа" в настоящее время оценивается в \$2,5 млрд. В него входят заказы на продукцию РСК от Алжира и Йемена. "Кроме того, до конца года мы решим с Индией все вопросы, связанные с модернизацией поставляемых нами самолетов и улучшением их сервиса", - отметила она.

*источник: газета "Гудок"
06.06.06*

РОСОБОРОНЭКСПОРТ ПОДПИСАЛ КОНТРАКТ С МИНОБОРОНЫ ФРАНЦИИ

Генеральная делегация по вооружению министерства обороны Франции и ФГУП "Рособоронэкспорт" в рамках проходящей под Парижем международной выставки вооружений и военной техники сухопутных войск "Евросатори-2006" подписали контракт на демонстрацию тяжелого транспортного вертолета Ми-26Т. Подписанный контракт позволит лет-

но-испытательному центру генеральной делегации по вооружению Минобороны Франции произвести оценку на земле и в полете этого тяжелого транспортного вертолета российского производства.

*источник: газета "Газета"
15.06.06*

МЫ С УКРАИНОЙ БОЛЬШЕ НЕ БРАТЬЯ. ПО ОРУЖИЮ

"Проект Ан-70 ведется по техзаданию, составленному в 1984 году, и конца этому не видно", - заявил вице-премьер и министр обороны Сергей Иванов в среду после переговоров с украинским коллегой Анатолием Гриценко в Баку на встрече министров обороны СНГ.

"Что будет дальше - посмотрим. По этой теме будет сделано отдельное заявление", - продолжил он. Таким образом Иванов дал четкий и недвусмысленный сигнал для Киева. Скорее всего, Москва говорит не только о закрытии этого проекта, но, видимо, и о сворачивании всего военно-технического сотрудничества с Украиной. А это - ответ на желание украинских властей вступить в НАТО.

Проект самолета Ан-70 считался одним из стратегических направлений российско-украинского сотрудничества, о его важности и перспективности неоднократно говорили президенты Владимир Путин и Леонид Кучма. Но с приходом к власти администрации Виктора Ющенко, провозгласившего путь Украины в НАТО, судьба Ан-70 и многих других военных проектов оказалась predetermined.

В декабре прошлого года Сергей Иванов заявил: "России не могут не беспокоить намерения Киева стать членом НАТО". И дал понять: это прежде всего скажется на разрыве кооперационных связей в сфере ВПК. В этом случае, предрек министр, украинские оборонные предприятия "рано или поздно, извините, просто загнутся, со всеми вытекающими отсюда последствиями".

- Выход из проекта Ан-70 - далеко не первый, но знаковый пример сворачивания сотрудничества с Украиной, - заявил "Известиям" профессор Академии военных наук Вадим Козюлин. - Это болезненно для обеих сторон и обернется дополнительными расходами. Но в том-то и дело, что мы сознательно и намеренно разрываем отношения. Военно-промышленный комплекс - составляющая национальной безопасности, которая не должна зависеть от настроений в НАТО.

В наследство от СССР Украине досталась почти треть всего научно-производственного потенциала некогда единого военно-промышленного комплекса страны. По некоторым оценкам, 70% украинской промышленности. Благодаря этому Киев в короткие сроки стал одним из самых заметных игроков на мировом рынке вооружений.

Но Украина не имеет замкнутых циклов производства оружия и испытывает зависимость от поставок комплектующих из России. Москва также связана с Киевом. Глава госкомпании "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov подтвердил, что в некоторых случаях

поставки с Украины комплектующих необходимы, но каков их объем - точно назвать не смог. Эксперты считают, что в зависимости от конкретных направлений - 40-80%. В 2005 г. от торговли оружием Киев получил около \$680 млн, причем из них около \$200 млн принесло сотрудничество с Москвой.

Киев традиционно поставлял оборудование и авиационное вооружение для российских истребителей Су-30МКИ и Су-30МКК, идущих на экспорт в Индию и Китай.

Но если в производстве самолета Су-27 для Пекина в начале 90-х годов, как говорит директор Центра исследований армии, конверсии и разоружения Валентин Бадрак, участвовали 44 украинских предприятия, то в производстве Су-30МКК их количество сократилось до 14, а в лицензионном производстве Су-30МКИ для Дели участвуют только 2. В последние годы российские производители все чаще находят возможности изготовления аналогичных комплектов своими силами.

Отказ от украинских комплектующих происходит даже в тех случаях, когда собственное производство дороже, а качество их изготовления сомнительно, утверждает эксперт. Некоторые узлы и механизмы Россия будет производить самостоятельно через 2-3 года, а самые сложные - через 8-10 лет.

- Ненормально, когда головки самонаведения для наших ракет или газотурбинные установки для кораблей ВМФ производятся в другом государстве, - считает глава НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин. - Надо поддерживать собственное производство. Это не только высокие технологии, но и налоги, и зарплата для наших граждан.

Эксперты уверены: документ о членстве Киева в НАТО станет некрологом для украинского ВПК. Оборонные предприятия стран Восточной Европы это уже прошли. Многие из них закрылись. У Москвы нет иного выхода. В стратегических областях нам необходимо быть независимыми от настроений в украинской политике. Очевидно, что перспективные вооружения Россия намерена производить без участия Киева, считает Вадим Козюлин.

Украине же придется искать себе партнеров по созданию нового оружия в странах третьего мира либо стать сборочным цехом для вооружений стран НАТО. Но наиболее вероятен третий сценарий: уцелевшая оборонная промышленность страны станет "автосервисом" для старой советской техники, разбросанной по миру.

источник: газета "Известия"
01.06.06

ИНДОНЕЗИЯ НЕ ОТКАЗЫВАЕТСЯ ОТ ИДЕИ ПРИОБРЕСТИ ИСТРЕБИТЕЛИ "СУ"

Индонезия не отказывается от возможности покупки российских истребителей "Су". "Это (приобретение российских "Су") особенно актуально в связи с возможностью того, что американский Конгресс вновь введет эмбарго на поставки военной техники Индонезии", - заявил министр обороны

Индонезии Ювоно Сударсоно. Министр выступил в Джакарте на совместной пресс-конференции, посвященной итогам визита в Индонезию министра обороны США Дональда Рамсфелда.

источник: сайт "Утро.Ру"
06.06.06

BOEING УХОДИТ В РОССИЙСКИЙ ИНТЕРНЕТ

Российское представительство компании Boeing подсчитало средства, которые компания готова вложить в Россию, без учета собственных потребностей на изготовление новых самолетов. По словам регионального президента Boeing в России и СНГ Сергея Кравченко, в ближайшие 30 лет эта сумма составит 27 млрд долл. Из них часть средств компания готова вложить в развитие системы предоставления на бортах самолетов широкополосного интернета - Conexion by Boeing. Это новый тип услуг для российских авиакомпаний, который имеется уже во всем мире, отметил Сергей Кравченко, добавив, что Boeing был бы счастлив, если бы "Аэрофлот" поставил на свои самолеты эту систему. Однако представители авиакомпаний не спешат откликаться на призыв руководства российского представительства Boeing. По их словам, оснащение старого самолета российской сборки оборудованием за миллион долларов - дело крайне нерентабельное.

Boeing предлагает в течение 30 лет вложить в российскую экономику 27 млрд долл. Из этих денег 18 млрд долл. компания потратит на закупку изделий из российского титана и более 5 млрд долл. - на интеллектуальные и инженерно-проектные услуги. Остальные подразделения Boeing закупят за тот же период примерно на 4 млрд долл. различных российских услуг и материалов для работ по таким программам, как Международная космическая станция, Conexion by Boeing и "Морской старт".

Также региональный президент Boeing в России и СНГ Сергей Кравченко призвал российские авиакомпании активнее устанавливать на своих самолетах системы широкополосного интернета. Руководство компании пока не раскрывает планы по количеству средств, которые Boeing может вложить в развитие системы предоставления на бортах самолетов широкополосного интернета дочерней компанией - Conexion by Boeing. "Это новый тип услуг для российских авиакомпаний, который предоставляется уже во всем мире. Мы были бы счастливы, если бы "Аэрофлот" поставил на свои самолеты эту систему", - отметил Сергей Кравченко.

Boeing запустил проект интернета в самолетах еще в 2001 г. Через два года было организовано подразделение Conexion by Boeing, ставшее оператором спутникового доступа в Интернет на борту самолетов. В 2004 г. система была введена в коммерческую эксплуатацию. В настоящее время она является одной из двух мировых "авиационных" Интернет-провайдеров. Благодаря данной системе авиапасса-

жиры могут подключаться к интернету во время полета. Более того, система позволяет передавать на землю данные о состоянии самолета в режиме реального времени. Как говорят в Boeing, на большинстве международных рейсов стоимость пакета, охватывающего работу с системой в течение всего полета, составляет около 30 долл., при полете менее шести часов - 20 долл. Для оплаты услуг пассажиру требуется на земле купить только карту оплаты.

Долгое время Россия оставалась для этой услуги "terra incognita". Правда, зарубежные авиакомпании уже стали обращаться в "дочку" Boeing с целью развернуть систему над территорией России. На данный момент пользователями российского сегмента системы являются более 10 авиакомпаний, среди которых Lufthansa. Однако ни одна российская авиакомпания не предоставляет эти услуги своим пассажирам. Российский сегмент системы глобальной воздушной подвижной спутниковой связи Conexion by Boeing был введен в эксплуатацию в начале мая этого года. Она представлена наземной станцией VIASAT-9, работающей на радиочастотах в диапазонах 11 ГГц и 14 ГГц, геостационарного спутникового ретранслятора "Ямал-200" оператора "Газком", который арендуется с 2004 г. Каналы спутника взял в аренду Conexion by Boeing в феврале 2004 г.

По оценкам связистов, стоимость одного комплекта составляет 1 млн долл. Именно эта цена и объясняет, почему российские авиакомпании пока не входят в число клиентов Conexion by Boeing и не предоставляют услуги связи на борту своих самолетов. Официальный представитель "Аэрофлота", руководитель пресс-службы компании Ирина Даненберг сообщила, что не слышала о том, что Boeing стремится оснастить самолеты авиакомпании новой системой для развлечения пассажиров. Она отметила, что на данный момент в авиакомпании не рассматривался вопрос оснащения самолетов необходимым для предоставления интернета оборудованием. В авиакомпании "Сибирь" продолжают придерживаться уже давно принятой в компании стратегии. "Оснащать старые отечественные самолеты современными средствами мультимедиа и интернета на сегодняшний день остается делом экономически нецелесообразным", - говорит пресс-секретарь авиакомпании "Сибирь" Илья Новохатский.

*источник: газета "RBC Daily"
01.06.06*

АКЦИОНЕРЫ "РУСПОЛИМЕТА" ОТКЛОНИЛИ ДОПЭМИССИЮ ПРЕДПРИЯТИЯ

Подведены итоги общего собрания акционеров кулбасского ОАО "Русполимет". Как сообщает пресс-служба предприятия, 9 июня 2006 г. акционеры общества отклонили предложение совета директоров об увеличении уставного капитала путем размещения акций ОАО по закрытой подписке.

Гендиректор "Русполимета" Александр Конюхов, комментируя решение акционеров, пояснил, что владельцы предприятия сочли преждевременным увеличение уставного капитала в два раза "из-за достаточности собственных и заемных средств предприятия в

2006 году". По словам г-на Конюхова, акционеры и совет директоров повторно рассмотрят вопрос о допэмиссии до середины 2007 г. Кроме того, акционеры общества приняли решение о выплате дивидендов по результатам первого квартала этого года в размере 1,8 коп. на одну обыкновенную именную акцию ОАО "Русполимет".

*источник:
газета "Коммерсантъ-Нижний Новгород"
14.06.06*

РОССИЯ И УКРАИНА ПРОДОЛЖАЮТ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОЕКТА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА АН-70 - ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО ВТС

Россия и Украина продолжают реализацию проекта по созданию военно-транспортного самолета Ан-70. Об этом сообщил журналистам замдиректора федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству России Александр Фомин на авиавыставке "Авиамир-21", открывшейся под Киевом. "На данный момент проект осуществляется", - сказал он.

Фомин не стал комментировать сообщения СМИ о выходе Минобороны России из проекта. "На сегодня существует ряд объективных технических, финансово-экономических и правовых проблем, которые обе стороны обсуждают", - отметил он. По его словам,

проект рассматривался сегодня на заседании украинско-российской подкомиссии по ВТС. Российская делегация не привезла документов о выходе из программы, передает ИТАР-ТАСС.

Замдиректора федеральной службы по ВТС не согласен с мнением о том, что Россия проявляет слабый интерес к Ан-70 из-за планов Украины вступить в НАТО. По данным авиакомплекса Антонова, Россия финансирует программу Ан-70 на уровне 10% от потребности.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
08.06.06*

ИТАЛЬЯНЦЫ ОЦЕНЯТ РОССИЙСКИЙ АВИАПРОМ

Руководители компании "Сухой" и итальянского концерна Finmeccanica в присутствии президента России Владимира Путина и премьер-министра Италии Романо Проди подписали соглашение о стратегическом сотрудничестве по программе создания RRJ. Под соглашением также поставили подписи главы ГСС и Alenia Aeronautica. Соглашение предусматривает приобретение компанией Alenia Aeronautica 25%+1 акция ЗАО "ГСС" и ее участие в финансировании программы RRJ в объеме не менее 25% от бизнес-плана. "Инвестиции итальянской стороны составят от 200 до 250 млн долл. Часть из этих средств пойдет на выкуп акций компании. Стоимость акций будет оценена в ближайшее время и составит не менее 100 млн евро", - сказал после процедуры подписания генеральный директор Finmeccanica Джорджио Заппа.

Для определения точной стоимости покупаемого пакета акций в ближайшее время итальянской и российской стороны будет проведена оценка данного проекта.

"В ближайшие пару недель этот вопрос будет подниматься в Finmeccanica. Мы - компания, которая котируется на бирже, и любое подобное решение должно оцениваться независимой консалтинговой группой", - заявил Джорджио Заппа.

"Каждая из сторон назначит своего оценщика, и в ходе переговоров будет достигнута договоренность по цене, которая всех устроит и будет объективно отражать участие в программе обеих сторон", - пояснил RBC daily заместитель генерального директора по стратегическому планированию ГСС Дмитрий Маценов. По его словам, вопрос по цене акций открыт, но цена уже заключена в определенные рамки. Как ожидается, окончательно стороны подпишут договор в начале 2007 г.

Подписанное соглашение уточняет параметры сотрудничества по программе RRJ. В соответствии с ним стороны планируют создать в Европе совместное предприятие по продажам и послепродажному обслуживанию самолетов.

Кроме того, Alenia Aeronautica делегирует своих специалистов для работы в ЗАО "ГСС" по направлениям производства современных материалов и систем, сертификации, закупок, продаж, послепродажного обслуживания. Более того, сразу после вхождения Finmeccanica в ГСС последний, возмож-

но, увеличит долю итальянских компаний среди поставщиков комплектующих.

"Проект имеет большое количество поставщиков с мировым именем, но при вхождении в проект Finmeccanica их круг будет пересмотрен, для того чтобы сделать самолет более конкурентоспособным", - отметил Джорджио Заппа.

Участники переговорного процесса говорят, что озвученные на подписании цифры не окончательные. Сохраняется возможность продажи дополнительного пакета акций. "Однако все будет зависеть от решения правительства и подписанных властями документов, в которых может быть разрешена продажа пакета акций, максимально приближенного к контрольному", - сообщил RBC daily один из участников вчерашнего мероприятия. Другой участник отметил, что итальянская сторона уже рассматривала возможность увеличения инвестиций в российский проект до 500 млн евро. "Finmeccanica инвестирует только в те отрасли, которые считает выгодными. Даже несмотря на то что АКХ "Сухой" и Alenia Aeronautica традиционно специализировались на производстве военной техники, мы уверены, что вложенные инвестиции вернутся", - отметил на пресс-конференции Джорджио Заппа.

На текущем этапе реализации проекта объявленный порядок цифр является справедливой оценкой компании, считает управляющий партнер компании "2К Аудит - Деловые консультации" Иван Андриевский. "Но когда ГСС начнет выпускать продукцию, стоимость компании резко уйдет вверх", - отмечает он. С учетом этого можно скорректировать цену и попросить дополнительную премию к базовой цене в 70-80 млн евро, благодаря чему стоимость 25%+1 акция приблизится уже к 200 млн евро, считает эксперт. По его словам, даже при такой цене итальянская сторона не откажется от покупки, так как планируемое приобретение продиктовано конкретной экономической выгодой. "С учетом общемировых тенденций российский рынок авиаперевозок становится одним из самых перспективных в мире для инвестиций. В Италии сейчас накоплено слишком много капитала, который должен где-то самореализоваться", - отмечает Иван Андриевский.

*источник: газета "RBC Daily"
21.06.06*

РФ ХОЧЕТ ПРОДАВАТЬ КАНАДЕ САМОЛЕТЫ И ВЕРТОЛЕТЫ

Канадские вооруженные силы могут гарантировать успех своей миссии в Афганистане в случае покупки либо аренды российских вертолетов и транспортных самолетов. Так считает начальник управления Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству (ФСВТС) России Александр Скобельцын.

Российская делегация прибыла в Канаду с пакетом предложений о договоре сотрудничества в оборонно-промышленной сфере, хотя имеются сомнения в отношении того, что союзник США пойдет на такой шаг. "Мы не питаем иллюзий... Умные люди говорят, что не нужно зависеть от одного человека, а необходимо иметь дружбу с двумя", - сказал Скобельцын. Во время презентации проекта журнали-

стам российские эксперты дали высокую оценку транспортному самолету Ил-76 и военному вертолету Ми-17. Они предназначены для полетов в условиях горной местности при высоких температурах окружающей среды. В подобном климате действуют 2.300 канадских военнослужащих в афганском городе Кандагар. Американские эксперты признают, что некоторые российские вертолеты имеют большую грузоподъемность при полетах в горной местности, чем соответствующие вертолеты из США. Однако бывший министр обороны Канады Билл Грэм считает, что Оттава вряд ли пойдет на соглашение о закупке российских лайнеров, сообщает Reuters.

*источник: газета "Взгляд"
01.06.06*

ПОЛИТИЧЕСКИХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ВЫПУСКА АН-148 В ВОРОНЕЖЕ НЕТ

Президент РФ и губернатор Воронежской области считают, что политических препятствий для выпуска российско-украинского лайнера Ан-148 на самолетостроительном объединении в Воронеже нет.

Об этом корреспонденту Агентства национальных новостей со ссылкой на губернатора Воронежской области Владимира Кулакова сообщили в руководстве ВАСО. Собеседник раскрыл подробности закрытой для СМИ части беседы главы региона с президентом Путиным, которая прошла в Сочи 23 мая.

"Владимир Путин недвусмысленно сказал, что политических препятствий для выпуска российско-украинского лайнера Ан-148 в Воронеже нет, - передал слова губернатора собеседник. - Кулаков пояснил, что ранее на разных уровнях поднимался вопрос о том, что политически не совсем корректно будет запускать в серийное производство на российском авиазаводе российско-украинский региональный самолет Ан-148".

По словам Владимира Кулакова, он обсудил с президентом весь комплекс вопросов роли ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) в развитии отечественного авиапрома и выпуска перспективных лайнеров.

"По итогам встречи стало ясно, что никаких вопросов, связанных с производством в Воронеже самолё-

тов Ан-148, нет ни у президента, ни у его помощников и советников", - сказал Владимир Кулаков, добавив, что есть серьезные вопросы с организацией производства в России военно-транспортного самолета Ан-70, который создавался долго и мучительно.

"Разбился первый экземпляр, потом второй - его починили, и он сейчас летает. Там военные возражают - считают, что этот самолет им не подходит", - рассказал глава региона.

По его словам, Владимир Путин сказал, что если Ан-148 выгоден Воронежу, то его необходимо производить и продавать. Владимир Кулаков сказал, что уверен, что ВАСО будет выпускать и Ан-148, и RRJ, и другие лайнеры - главное сейчас удовлетворить спрос на эти машины.

По словам Владимира Кулакова, в беседе президент поддержал развитие частно-государственного партнерства в авиапроме. Он высказался за поддержку отношений, когда на каждый вложенный в возрождение авиазавода рубль частные инвесторы привлекают дополнительно 4 руб.

*источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
01.06.06*

ЗАО "АВИАСТАР-СП": ПЛАН МАЯ ВЫПОЛНЕН

6 июня в ЗАО "Авиастар-СП" состоялось совещание руководителей структурных подразделений, на котором были подведены итоги работы коллектива в мае. Директор по производству Ирек Аминов доложил собравшимся, что план по товарной продукции успешно выполнен. По сравнению с предыдущим месяцем наибольшая часть производств увеличила этот показатель. Среди них производства: металлургическое, механосборочное, механосварочное, агрегатно-сборочное, композиционных материалов и др. Увеличилась по сравнению с апрелем средняя выработка на одного рабочего-сдельщика.

В производстве окончательной сборки работы одновременно велись на изделиях Ту-204, строя-

щихся для зарубежных авиакомпаний, и самолёте "Руслан", авиакомпании "Волга-Днепр". Подразделения, обеспечивающие послепродажное и гарантийное обслуживание самолётов Ту-204-300, принадлежащих авиакомпании "Владивосток Авиа", трудились слаженно и не допустили простоя лайнеров по вине завода.

Отмечена положительная работа по набору на завод молодёжи и подготовке учеников рабочих. Средняя заработная плата по заводу за месяц выросла на 303 рубля.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
08.06.06*

ДЕЛЕГАЦИЯ СИРИЙСКОЙ АРАБСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПОСЕТИЛА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

Делегация Сирийской Арабской Республики 22 июня посетила ЗАО "Авиастар-СП". В составе делегации - министр транспорта Я.М.Бадр, заместитель министра по воздушному транспорту Махмуд Занбуа, генеральный директор Сирийской арабской авиакомпании Нашаат Нумейер и др.

Вместе с делегацией прибыло руководство ОАО "Ильюшин Финанс Ко" во главе с генеральным директором Александром Рубцовым. Гости побывали в производстве окончательной сборки самолетов, осмотрели один из строящихся лайнеров Ту-204. Затем состоялись переговоры с генеральным директором ЗАО "Авиастар-СП" Виктором Михайловым и специалистами завода. Основная тема визита - обсуждение вопросов строительства для Сирии четырех пассажирских Ту-204-100.

Визит Сирийской делегации осуществляется в формате выполнения совместной программы ОАО "Ильюшин Финанс Ко" и ЗАО "Авиастар-СП" по продвижению российских самолетов на международный авиарынок. Теперь к подписанному ранее договору о поставке 3 самолетов Ту-204-100 на Кубу, возможно, вскоре прибавится документ о строительстве еще четырех лайнеров этого класса для Сирийской арабской авиакомпании.

Пассажирский самолет Ту-204-100, изготавливаемый Ульяновским авиационным промышленным комплексом "Авиастар-СП", входит в семейство современных двухдвигательных воздушных судов Ту-204. Самолет и двигатели сертифицированы АР МАК и полностью отвечают международным требованиям по шуму на местности и эмиссии вредных веществ в атмосферу. Пассажировместимость - до 210 человек. Багажные отсеки оборудуются для перевозки груза в контейнерах или "в навал". Экипаж - 3 человека. Крейсерская скорость 810-850 км/ч. Максимальная дальность полета - 7000 км. На самолете установлены российские двигатели ПС - 90А.

Основные критерии компоновки пассажирских салонов Ту-204-100 - гибкость, функциональность, соответствие требованиям безопасности, экономичность и удобство в эксплуатации - полностью удовлетворяют запросам пассажиров и авиакомпаний. Интерьер пассажирского салона может быть выполнена в варианте экономического класса на 210 мест, в двухклассном варианте на 175 и 160 мест, либо в любой другой согласованной компоновке.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
23.06.06*

В ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПОБЫВАЛИ ДЕПУТАТЫ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЫ РОССИИ

8 июня 2006 г. ЗАО "Авиастар-СП" посетила делегация депутатов Государственной Думы России. Целью визита было ознакомление с текущим состоянием, проблемами и перспективами предприятия. В состав делегации вошли председатель и ответственный секретарь экспертного Совета по вопросам авиационно-космического комплекса Александр Белоусов и Михаил Вильчек, член комитета по конституционному законодательству и государственному строительству Михаил Емельянов, член комитета по энергетике, транспорту и связи Валентин Иванов, заместитель председателя комитета по обороне Александр Коржаков, заместитель председателя комитета по промышленности, строительству и наукоемким технологиям Вячеслав Шпорт и другие депутаты фракции "Единая Россия" Государственной Думы, всего 16 человек. Вместе с депутатами на завод прибыл президент - генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

Вместе с гостями в производстве окончательной сборки были губернатор области Сергей Морозов, председатель областного законодательного собрания Борис Зотов, председатель городской Думы Василий Гвоздев, руководители областных ведомств. Генеральный директор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов дал исчерпывающие пояснения о строящихся самолетах семейства Ту-204 и Ан-124 "Руслан". Затем состоялся обмен мнениями. Вывод и желания парламентариев совпадают с позицией руководства области и ульяновского завода: такое громадное, современное авиапредприятие должно быть на полную мощь задействовано в строительстве крайне необходимой России современной авиатехники.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
12.06.06*

"САТУРН" СМЕНИЛ ГЕНДИРЕКТОРА "ИНКАРА"

Как стало известно "Ъ", акционеры ОАО "Инкар" (Пермь, агрегатное бюро, контролируется ОАО НПО "Сатурн", Рыбинск) на годовом собрании переизбрали гендиректора. Новым топ-менеджером избран бывший финдиректор АО Александр Долотов.

Г-н Долотов работает на "Инкаре" с ноября 1976 г. (в должности финдиректора - с мая 1995 г.). Бывший гендиректор Юрий Антонов, занимавший эту должность с февраля 1988 г., возглавил совет директоров. Как сообщили "Ъ" в пресс-службе "Сатурна", г-н Антонов написал заявление об отставке по собственному желанию, и оно было удовлетворено советом

директоров. Однако источник "Ъ" на предприятии сообщил, что г-н Антонов еще рассчитывал поработать на производстве, а его контракт заканчивался через 2 года.

ОАО ПАО "Инкар" является поставщиком топливорегулирующей аппаратуры практически для всех авиадвигательных заводов России. Главным потребителем продукции "Инкара" - до 40% - является ОАО "Сатурн".

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
01.06.06*

НА ДОЛЖНОСТЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КНААПО НАЗНАЧЕН АЛЕКСАНДР ПЕКАРШ

В соответствии с принятым решением совета директоров и собрания акционеров от 3 июня 2006 г., генеральным директором открытого акционерного общества "Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение имени Ю.А. Гагарина" ("КНААПО") назначен Александр Иванович Пекарш. Совет директоров удовлетворил заявление Виктора Ивановича Меркулова с просьбой освободить его от обязанностей генерального директора в связи с уходом на заслуженный отдых и назначили на эту должность Александра Ивановича Пекарша, занимавшего до последнего момента должность главного инженера компании.

Александр Иванович направлен на завод в 1978 году после окончания Куйбышевского авиационного института им. С.П. Королева. При его техническом руководстве на объединении освоено серийное производство летательных аппаратов, отвечающих самым высоким современным требованиям, в том числе двухместного самолета Су-30МК; создан летный образец гражданского самолета С-80; выполнены государственные задания на поставку иностранным заказчикам ряда изделий. В качестве председателя научно-технического совета объединения вносит значительный вклад в развитие научно-техниче-

ского потенциала объединения. Является инициатором и создателем Инженерного центра объединения, обеспечивающего внедрение CALS-технологий и компьютеризацию проектных работ.

В рамках годового собрания, которое состоялось 3 июня 2006 г., генеральный директор авиационной холдинговой компании "Сухой" Михаил Асланович Погосян рассказал о результатах работы за 2005 г., в частности упомянул, что у объединения серьезные заделки по гражданской тематике. Утвержден контракт на поставку 30 региональных самолетов RRJ компании "Аэрофлот", а также имеются заявления на поставку 50-60 самолетов, которые в ближайшее время могут воплотиться в контракт. С 2009 г. АХК "Сухой" планирует выйти на производство 30 самолетов в год, а поскольку головным предприятием избрано КНААПО, сборка самолетов будет осуществляться в Комсомольске-на-Амуре. Виктору Ивановичу Меркулову была вручена медаль, посвященная 50-летию с начала серийного производства самолета Су-7. Награда учреждена АХК "Сухой" в ознаменование 50-летия плодотворного сотрудничества конструкторского бюро "Сухого" и КНААПО.

*источник: сайт "KomsCity.Ru"
07.06.06*

МИНОРИТАРИЙ ПОПРОБОВАЛ ЗАКРЫТЬ НАРЗ

Совет директоров ОАО НАРЗ, избранный накануне годовым собранием акционеров, утвердил своим председателем Юрия Андрианова. Подводя итоги собрания в представительстве "Интерфакса", господин Андрианов сообщил, что РВК отклонила предложение миноритарного акционера ликвидировать предприятие. По словам господина Андрианова, предложение о ликвидации инициировали панамская корпорация Myron Trade Ltd., S.A. и новосибирская компания "Русфинтех". На момент внесения этого вопроса в повестку дня собрания акционеров они владели 11,67% акций авиаремзавода.

Новосибирский авиаремонтный завод основан в 1941 г. Основной вид деятельности - капремонт и техническое обслуживание вертолетов "Ми". По данным гендиректора Владимира Садикова, в 2005 г. на заводе отремонтировано 40 вертолетов, в том числе 12 на экспорт, 5 - по линии гособоронзаказа. Объем товарной экспортной продукции составил 258,3 млн руб., оборонзаказа - 45,5 млн руб. Всего в 2005 году реализовано продукции на 457,5 млн руб. - на 146,7 млн руб. больше, чем в 2004 году. Убытки в 2005 году составили 14 млн руб. Прогнозируемая на 2006 год прибыль - около 23 млн руб. Владелец более 75% акций ОАО является РВК.

В июне 2005 г. более 70% акций НАРЗа были куплены у работников и менеджеров завода компанией "БФ-Медиа", представляющей интересы "Русской вертолетной компании". Миноритариям - ОАО "Новосибирскгражданпроект" и ЗАО "Русфинтех", подконтрольным новосибирскому предпринимателю Алексею Онищенко, - удалось консолидировать лишь 11,67% акций. Когда стало понятно, что серьезно влиять на деятельность НАРЗа не удастся, миноритар-

рии решили продать свой пакет РВК за \$1,5 млн. "Цена нам показалась слишком нереальной", - объяснил вчера господин Андрианов отказ РВК от сделки. В декабре 2005 г. "Русфинтех" продал 10% предприятия панамской компании. После этого, по словам Юрия Андрианова, миноритарии обратились в Миновиапром, Рособоронэкспорт, Федеральную службу по военно-техническому сотрудничеству, администрацию области с целью дискредитации мажоритарного акционера НАРЗа. А 27 февраля Myron Trade и "Русфинтех" прислали в совет директоров завода письмо с требованием поставить вопрос о ликвидации предприятия в повестку дня собрания акционеров.

Перед собранием акционеров выяснилось, что в конце апреля Myron Trade и "Русфинтех" продали свой пакет новосибирскому ООО "Ремторгснаб". Как сообщил представлявший миноритария на собрании адвокат компании "Новосибирскгражданпроект" Григорий Васильев, "Ремторгснаб" аффилирован с "Русфинтех". По его словам, акции перешли "из одного своего кармана в другой". На собрании он отказался объяснить смысл инициативы по ликвидации завода. Вчера господин Васильев на просьбу "Ъ" объяснить позицию миноритария также заметил, что его "не уполномочивали как-то ее комментировать".

Григорий Васильев, вошедший в совет директоров, вчера сообщил "Ъ", что "довел до сведения своего акционера итоги собрания", однако затруднился сказать, чем он будет заниматься в совете директоров и какую позицию отстаивать. "Мы еще с владельцем пакета акций этот вопрос не обсуждали", - сказал он.

*источник: газета "Континент Сибирь"
02.06.06*

НЕМЕЦКАЯ БИЗНЕС-ДЕЛЕГАЦИЯ ПОСЕТИЛА ЗАО "АВИАСТАР-СП"

ЗАО "Авиастар-СП" посетила бизнес-делегация Федерального министерства экономики и технологий Германии. В составе делегации - представители 20 немецких предприятий самых разных отраслей промышленности и экономики ФРГ. Немецкие бизнесмены побывали в производстве окончательной сборки Ту-204 и Ан-124. По словам директора по маркетингу и продажам продукции машиностроения ЗАО "Авиастар-СП" Валерия Шерстянова, с большой заинтере-

сованностью прошли беседы с представителями фирм HESS, ANTEC Fahrzeugtechnik GmbH, Schroff о налаживании партнерских связей. Немецкие гости выразили единодушное мнение, что ЗАО "Авиастар-СП" обладает большими возможностями для делового сотрудничества.

*источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
08.06.06*

РФФИ ВЫСТАВЛЯЕТ НА АУКЦИОН 19 ИЮНЯ 25,5% АКЦИЙ БАЛАШИХИНСКОГО ЛИТЕЙНО-МЕХАНИЧЕСКОГО ЗАВОДА

Российский фонд федерального имущества 19 июня проведет аукцион по продаже федерального пакета акций ОАО "Балашихинский литейно-механический завод" в размере 25,5% уставного капитала.

Уставный капитал ОАО составляет 146 тыс. 674 руб. и разделен на 146 тыс. 674 обыкновенных акций номинальной стоимостью 1 руб каждая. Реестродержателем является ЗАО "РДЦ Паритет".

На аукцион выставяются 37 тыс. 402 акции. Нормативная цена акций - 76 млн 887 тыс. 037 руб. Начальная цена пакета акций установлена в размере 95 млн 941 тыс. руб., шаг аукциона (величина повышения начальной цены) - 1 млн руб. Участник аукциона должен внести задаток в размере 19 млн 188 тыс. 200 руб.

Балашихинский литейно-механический завод производит колеса, тормозные системы и агрегаты управления тормозными системами для межконтинентальных пассажирских самолетов (Ил-62, Ил-86, Ил-96); пассажирских самолетов местных, средних и дальних линий (Ту-154, Ту-134, Як-40, Як-42, Ту-204); грузовых самолетов (Ил-76, Ан-124, Ан-225), самолетов военной авиации и вертолетов всех назначений, а также фасонное литье из алюминиевых, магниевых и титановых сплавов. Численность работников на 1 апреля 2006 г - 1417 человек.

*источник:
журнал "Металлоснабжение и сбыт"
02.06.06*

ВНЕШТОРГБАНК УСИЛИЛ СВОЕ ВЛИЯНИЕ НА "ПРОТОНЕ"

Состоялось годовое собрание акционеров ОАО "Протон-ПМ" (занимается производством двигателей первой ступени к ракетноносителю "Протон". - "Б"). Явка акционеров составила около 98%, владельцы предприятия утвердили годовой отчет и переизбрали совет директоров. Большинство в совете директоров (четыре из семи мест) АО получили представители мажоритарного акционера - ФГУП "Центр имени Хруничева" (контролирует 59% акций общества), еще одно место в совете сохранили за собой представители Pratt&Whitney.

Внешторгбанк, ставший акционером "Протона" в начале 2006 г. (8,9% акций), смог увеличить свое присутствие в совете с одного до двух представителей: помимо начальника управления нефинансовых активов ВТБ Евгения Травникова, в совет директоров

АО вошел топ-менеджер Пермского моторостроительного комплекса (контролируется ВТБ) Валерий Жеглов. Причем, по данным "Б", увеличение числа представителей ВТБ в совете директоров "Протона" произошло благодаря поддержке со стороны ООО "Гута-Инвест" (дочерняя структура НП "Гута"), на балансе которого числится 16,73% акций пермского ракетного завода.

По информации источника "Б" на предприятии, поддержка "Гуты" представителей ВТБ на вчерашнем собрании обусловлена тем, что миноритарный акционер продал свои акции в "Протоне". В НП "Гута" комментировать эту информацию отказались.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
12.06.06*

МИНОРИТАРИЙ ПМ ОБРАТИЛСЯ В ПРОКУРАТУРУ

Вчера миноритарный акционер ОАО "Пермские моторы" Владимир Дитятев сообщил "Б" о том, что обратился в прокуратуру Пермского края с заявлением. В обращении миноритарий попросил прокуратуру проверить законность вывода активов с баланса ПМ в 2004 г.

Напомним, что в начале 2004 г. совет директоров ПМ принял решение передать ряд активов компании, в том числе пакет акций "Пермского моторного завода", в уставный капитал ЗАО "Реформа-ПМ". В дальнейшем пакет оказался в ЗАО "Пермские мото-

ры". Г-н Дитятев пояснил, что по поводу вывода активов он собирался обратиться в арбитражный суд Прикамья. Для этого, по его словам, он вел длительную переписку с топ-менеджментом ЗАО УК "Пермский моторостроительный комплекс" (управляет ПМ) и "Пермские моторы". Однако, как сообщил г-н Дитятев, в мае на него было совершено нападение на улице, и он решил ускорить процесс. В прокуратуре края от комментариев отказались.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
06.06.06*

"ПОЛЕТУ" ПРЕДЪЯВИЛИ СЧЕТА

По данным "Ъ", Управление Федеральной налоговой службы (УФНС) по Омской области арестовало счета производственного объединения (ПО) "Полет". Причина столь жестких действий УФНС - срыв предприятия графиком реструктуризации задолженности по налогам. Размер задолженности налоговики не сообщают, тем не менее на "Полете" не драматизируют ситуацию. По мнению советника генерального директора ПО Виталия Щетинина, к объединению "применены дисциплинирующие меры", и, скорее всего, это не приведет к срыву гособоронзаказа и международных обязательств предприятия.

Как сообщила вчера начальник отдела по работе с налогоплательщиками и средствами массовой информации УФНС по Омской области Надежда Сорокина, расчетные счета ПО "Полет" приостановлены. "Эта мера применена потому, что завод не выполняет обязательства по старым, реструктуризированным долгам в бюджет. К текущим платежам у нас претензий нет. Мы выполняем свою работу по наполнению бюджета", - сказала Надежда Сорокина. Начальник отдела УФНС отказалась сообщить, о какой сумме задолженности идет речь, сославшись на налоговую тайну.

Как пояснили в УФНС, формально счет предприятия не закрыт. Однако банкам выдано инкассовое поручение, чтобы все поступающие на счета предприятия денежные средства направлялись только на погашение накопленных долгов по налогам. При этом пока долги не будут погашены в полном объеме, производство не сможет рассчитываться даже за электроэнергию и выплачивать заработную плату.

Напомним, ПО "Полет" получило заказ госкомпании "Роскосмос" на возобновление производства ракетносителя "Космос-3М". Развивается совместный проект с немецкой компанией OHV - Sistem AG по запуску пяти спутников в интересах министерства обороны Германии. Контракт оценивается в \$80 млн.

В работе договор с Казахстаном по модернизации шести самолетов Ан-2 в Ан-3 на сумму 200 млн руб.

Начальник отдела оборонной промышленности и энергетики министерства промышленности, транспорта и связи Омской области Валерий Лось уверен, что приостановка счетов ПО "Полет" произошла из-за "несогласованности действий". "17 мая правительство Омской области приняло решение о новой реструктуризации долгов шести оборонным предприятиям Омска. Первым в списке стоит ПО "Полет", потом завод им. Баранова, "Сибирские приборы и системы", завод подъемных машин, завод имени Козицкого, завод "Сатурн". В случае с "Полетом", видимо, просто не успели подписать новый договор с налоговой инспекцией. Думаю, скоро разберутся, и все войдет в русло", - пояснил Валерий Лось.

По мнению омских промышленников, реструктуризация долгов - застарелая проблема, которая требует политического решения. Как сообщил председатель ассоциации промышленников и предпринимателей Омской области Александр Грезин, даже если для аэрокосмического объединения все обойдется в этот раз, то проблема все равно останется. "У нас 11 предприятий, связанных с оборонным заказом. Восемь из них должны бюджету 2,7 млрд руб. Причем долги образовались после того, как в конце 90-х годов государство разместило заказы, но не оплатило их. Потом на долги пошли пеня и штрафы, и вот теперь мы имеем такую задолженность, которая мешает государственным предприятиям нормально развиваться. Я считаю, что эти долги нужно списать либо надолго заморозить и дать нам спокойно работать. Но для этого необходимо решение на федеральном уровне, его пока нет. А значит, и проблема будет из раза в раз повторяться", - считает Александр Грезин.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
09.06.06*

ТУ-204-120СЕ ПОЛУЧИТ ЕВРОПЕЙСКИЙ СЕРТИФИКАТ В ТЕКУЩЕМ ГОДУ

Самолет Ту-204-120СЕ в грузовой модификации с английскими авиадвигателями Rolls-Royce и частично импортным бортовым оборудованием может получить в текущем году сертификат летной годности в соответствии с нормами и требованиями сертификационного центра стран Евросоюза. Об этом заявил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его мнению, ранее основная сложность состояла в том, что специалисты европейского сертификационного центра хотели посмотреть сам самолет, который в то время не был еще построен. В настоящее время имеется первый самолет Ту-204-120СЕ, построенный для китайской авиакомпании, который можно реально предъявить специалистам по сертификации машины.

В настоящее время на конец июня текущего года планируется провести завершающий этап летных сертификационных испытаний самолета Ту-204-120СЕ. Сертификационные полеты будут проведены в Ульяновске. Количество полетов для подтверждения соответствия самолета нормам и требованиям евро-

пейского сертификационного центра относительно небольшое - планируется провести 5 или чуть больше полетов. "После завершения летных сертификационных испытаний состоится документальное оформление сертификата летной годности на соответствие действующим в Европе нормам и требованиям летной годности воздушного судна", - уточнил собеседник.

По его сведениям, в настоящее время на Ульяновском авиационном заводе "Авиастр-СП" работает первая группа европейских специалистов по сертификации. Всего ожидается участие в сертификации Ту-204-120СЕ примерно 30 специалистов европейского сертификационного центра.

Проводимая сертификация Ту-204-120 по европейским нормам и требованиям летной годности имеет для России большое значение. В данном случае, тип самолета не имеет большого значения, но в дальнейшем будет намного облегчена сертификация отечественных самолетов по европейским нормам и требованиям летной годности, считает источник.

*источник: AVIAPORT.RU
27.06.06*

РСК "МИГ" ПРОДАЕТ РИСКОВЫЕ ОБЛИГАЦИИ

13 июня ФСФР зарегистрировала второй выпуск и проспект облигаций ООО "Миг-Финанс". Всего будет размещено по открытой подписке 3 млн облигаций на предъявителя номиналом 1 тыс. руб. Срок обращения ценных бумаг - 5 лет. По выпуску предусмотрена выплата полугодовых купонов. Ставка первого купона будет установлена на конкурсе в ходе размещения. По мнению начальника управления организации финансирования ИГ "Русские фонды" Ивана Руденко, ставка по займу может варьироваться около 9,5% годовых.

"Сейчас наблюдается слишком большое участие государства в финансировании отрасли. Государственные банки - Сбербанк и Внешторгбанк - предоставляют деньги под низкие проценты, занимать деньги на рынке по более высокой ставке было бы нелогично", - сказал он RBC daily. Как говорится в документах к проспекту эмиссии, средства, полученные от размещения облигаций, будут направлены на инвестиции в авиастроительную отрасль путем предоставления займов ФГУП "РСК "Миг", а также на приобретение финансовых инструментов с фиксированной доходностью.

Руководство предприятия планирует рост портфеля заказов в 2006 г. по сравнению с 2005 г. в 2,5 раза до 2,2 млн долл. в основном за счет заключения с Алжиром контракта на поставку 128 истребителей. Это обеспечит выручку на уровне 630 млн долл. в 2006 г. и на уровне 1,1 млрд долл. в 2007 г. Из положительных сторон компании участники рынка также отмечают, что РСК "Миг" в ближайшее время станет основной и главной частью "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). Немаловажным фактором является и то, что компания пользуется поддержкой государства. Свидетельство этого - списание долга Минфину РФ в размере 83 млн долл. и возмещение процентов по кредитам на сумму 7,6 млн долл. в 2005 г. Как говорится в информационном меморандуме, компания обладает потенциалом дальнейшего роста портфеля заказов, в том числе за счет опциона на дополнительные поставки 30 машин по контрактам с Индией и Алжиром.

Компания может выиграть тендер на поставку 126 истребителей для Индии (Миг-35), ведется предконтрактная работа по поставкам истребителей в ряд африканских стран, а также по модернизации ранее поставленной техники в Индию и Малайзию. Внима-

ние компания уделяет и перспективным разработкам (в частности, семейству самолетов "4++", поколению Миг-29/КУБ (Миг-33) и разработке Миг-29 ОВТ). Согласно прогнозам компании, до 2010 г. ожидается поставка 300 машин в 14 стран мира. Как говорят представители финансового сектора РСК "Миг", часть денег от займа пойдет на выкуп части ценных бумаг первого облигационного займа и векселей. Напомним, это не первый заем организации. Сейчас в обращении находится первый выпуск пятилетних облигаций РСК "Миг" на 1 млрд руб., который был размещен на ММВБ 9 июня 2004 г. В декабре 2005 г. компания выкупила по оферте 64% выпуска. Срок погашения первого займа намечен на июнь 2009 г.

Примечательно, что в проспекте эмиссии говорится о повышенном риске выпускаемых облигаций. "Приобретение облигаций связано с повышенным риском в связи с тем, что размер обязательств эмитента по облигациям превышает сумму стоимости чистых активов и сумму стоимости чистых активов поручителя". Стоимость чистых активов эмитента составляла в 2004 г. 58,2 млн руб. а в 2005 - 28,8 млн руб.

"Значение данного показателя связано со спецификой деятельности эмитента, который был создан с целью привлечения средств на фондовом рынке и их направления на нужды ФГУП "РСК "Миг", - объясняется в проспекте эмиссии. В информационном меморандуме организаторы займа, проанализировав деятельность самой компании, отметили, что высокая долговая нагрузка РСК "Миг" в 2005 г. явилась одним из факторов неудовлетворительных финансовых результатов компании. "Операционная прибыль компании в 2005 г. составила 37,4 млн долл., притом что процентные расходы компании составили 40,7 млн долл.", - отмечается в отчете.

Также организаторы признают, что на предприятии высока степень изношенности оборудования и неоптимальная организация бизнес-процесса. Эти факторы способствовали снижению рентабельности с 58% в 2001 г. до 32% в 2005 г.

Тем не менее в компании говорят, что низкая стоимость чистых активов обусловлена тем, что их учет производился только на основании финансовой отчетности по РСБУ.

*источник: газета "RBC Daily"
26.06.06*

ИФК И ФЛК ПОЛУЧАТ 6 МЛРД НА ДВОИХ

В Минпромэнерго подписан приказ о распределении бюджетных средств на поддержку отечественного авиастроения, сообщил гендиректор лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов. По его словам, всего выделено 6 млрд руб. "Деньги будут поделены поровну между двумя лизинговыми компаниями ИФК и Финансовая лизинговая компания (ФЛК)", - уточнил топ-менеджер.

Напомним, в прошлом году ИФК получила 2,75 млрд руб., ФЛК - 3,25 млрд руб. По сведениям Ъ, первоначально планировалось распределение 6 млрд руб. в соотношении 70% (для ИФК) к 30% (ФЛК) - такие рекомендации были даны некоммерческим

партнерством "Объединенный авиастроительный консорциум" (ОАК, участвует в создании АО "Объединенная авиастроительная корпорация"), исходя из объемов деятельности двух компаний. ИФК в течение двух лет передала заказчикам 9 самолетов, ФЛК - 5. Однако на окончательное решение Минпромэнерго повлияли действия Национальной резервной корпорации, крупнейшего частного акционера ИФК, отказавшегося от полного выкупа своей доли допэмиссии, инициированной для внесения в уставный капитал компании бюджетных средств прошлого года.

*источник: газета "Коммерсантъ"
26.06.06*

ГОСУДАРСТВО ЗАВОДИТ УФИМСКИЕ МОТОРЫ

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" (УМПО) может вернуться под контроль государства. Росимущество оспорило в Высшем арбитражном суде законность приватизации предприятия, госпакет в котором в прошлом году был окончательно размыт. В башкирском правительстве считают национализацию УМПО маловероятной. Однако Росимущество подгоняют военные: концепция создания государственного двигателестроительного холдинга, включающая участие в нем УМПО, должна быть детально разработана к сентябрю.

Как рассказали "Ъ" в Высшем арбитражном суде (ВАС), Росимущество оспорило приватизацию УМПО в феврале напрямую в ВАС. Ведомство просит признать незаконным постановление правительства Башкирии об учреждении управляющей компании "Уфимские моторы". Доля в ней республики (49,9%) была оплачена 25% акций УМПО, 50,1% принадлежат дочерним и аффилированным структурам самого предприятия. В обосновании иска Росимущество указывает, что УМПО, как оборонное предприятие, должно было приватизироваться только по решению правительства РФ и госпакет акций должен был быть изначально отнесен не к республиканской, а федеральной собственности. Соответственно, по мнению Росимущества, любые действия с госпакетом должны были быть согласованы с федеральными органами власти. Причем ведомство настаивает на незаконности не только смены собственника 25% акций УМПО, но и состоявшейся ранее продажи еще 10,3% акций предприятия, принадлежавших республике, и даже самой приватизации компании, которая прошла в 1993 г. Рассмотрение дела по существу назначено на 5 июля.

УМПО - один из серийных производителей авиадвигателей для самолетов "Су". Оно участвует в экспортных контрактах на поставку самолетов в Индию, Малайзию и Алжир; портфель заказов оценивается в \$1,3 млрд. При приватизации УМПО в 1993

г. у республики осталось 35,3% акций УМПО, остальные получили частные инвесторы, имена которых не раскрывались. Сейчас владельцем контрольного пакета акций считаются структуры, близкие к властям Башкирии и новому руководству УМПО, еще 20% акций (по состоянию на 2005 г.) - московская группа "Объединенные финансы".

УМПО действительно было приватизировано не в рамках федеральной программы, а на основании распоряжения совета министров Башкирии. Получить официальный комментарий Росимущества, властей Башкирии и "Объединенных финансов" не удалось. Однако источник "Ъ" в правительстве республики заявил, что считает создание управляющей компании законным, и выразил удивление, что спустя 13 лет Росимущества возник вопрос о законности приватизации УМПО. По мнению собеседника "Ъ", иск Росимущества ведет, по сути, "к возможности оспаривания приватизации 90-х годов с истекшими сроками давности". Отраслевые эксперты полагают, что стремление Росимущества вернуть контроль над УМПО через суд связано с процессом подготовки к консолидации двигателестроительной отрасли. В начале июня глава военно-промышленной комиссии вице-премьер Сергей Иванов говорил, что двигателестроительный холдинг "вполне реально" создать до конца 2006 г. По данным "Ъ", комиссия одобрила предложение "Оборонпрома" (дочерней структуры "Рособоронэкспорта") по объединению в холдинг ОАО "Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева" (50% плюс одна акция принадлежит госкорпорации Миг), ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", УМПО и ФГУП "Завод имени Климова" (Санкт-Петербург). "Оборонпрому" поручено до сентября разработать детальный проект холдинга.

*источник: газета "Коммерсантъ"
22.06.06*

ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЗМЕИНОГОРСКА

ОАО "НПО "Сатурн" заключило контракт с ООО "Змеиногорская инвестиционная группа" на поставку и строительство "под ключ" газотурбинной электростанции мощностью 12 МВт, в состав которой входят два газотурбинных агрегата мощностью 6 МВт (ГТА 6РМ) производства НПО "Сатурн".

Срок поставки оборудования — май 2007 г. В дальнейшем будет заключен контракт на строительство, монтаж, пусконаладку и сдачу электростанции в эксплуатацию. Электростанция предназначена для жилищно коммунального хозяйства города Змеиногорск Алтайского края: она будет вырабатывать 12 МВт электрической энергии и 26,6 Гкал тепловой энергии в виде горячей воды.

Объем заказов на ГТА 6РМ за последнее время существенно вырос. В ряде проектов НПО "Сатурн" рассматривается в качестве генерального подрядчика по строительству электростанций "под ключ". Это подразумевает оказание полного спектра услуг заказчику: проведение проектных и строительных работ,

оптимизация выбора основного оборудования и его поставка, разработка технологических схем и собственно монтаж, пусконаладка и сервис этого оборудования, с тем, чтобы заказчик мог получать "законченный" энергетический комплекс.

Первая электростанция "Сатурна", сданная заказчику под "ключ", работает в Нарьян-Маре (Ненецкий автономный округ). По своим технико-эксплуатационным характеристикам и соотношению "цена качество" агрегат ГТА 6РМ является одним из лучших на рынке энергетического машиностроения в данном классе мощности. На сегодняшний день НПО "Сатурн" прорабатывает более 20 проектов с применением агрегатов ГТА 6/8РМ. Все они находятся на различных стадиях реализации. Совсем недавно, в апреле, НПО "Сатурн" выиграло тендер ОАО "Сургутнефтегаз" на поставку 4-х энергетических установок ГТА 6РМ для электростанции мощностью 24 МВт.

*источник: организация "Роспром"
07.06.06*

"ПЛАМЕННЫЙ МОТОР" 5-ГО ПОКОЛЕНИЯ

Главком Военно-воздушных сил (ВВС) генерал армии Владимир Михайлов заявил, что российский самолет 5-го поколения поднимется в воздух в 2007 году, но с промежуточным двигателем. Это заявление было сделано во время посещения завода "Салют", где генерал осматривал модернизированные двигатели для боевых самолетов Су (в просторечии именуемых "сушками"). По новой схеме ВВС будут сдавать отлетавшие двигатели на капремонт, получая взамен модернизированные.

- ФГУП "Салют" провело интересную работу по модернизации двигателей для Су и Як, но это - не двигатель пятого поколения, он может сгодиться только как промежуточный, - со вздохом признал Владимир Михайлов. - В 2007 году новые самолеты взлетят, по-видимому, с этим промежуточным двигателем.

Главком пояснил, что речь идет о двигателях для учебно-боевых Як-130. Сейчас их в войсках 4, будет - около 250. Новыми силовыми агрегатами для "яков" будет оснащен на промежуточном этапе мифический "самолет пятого поколения". То есть, как сосрился кто-то из присутствующих, "четвертого с половиной поколения". Как пояснил директор "Салюта" Юрий Елисе-ев, новый двигатель АИ-222-25 имеет трехступенчатую камеру низкого давления, изменяемый вектор тяги, новую жаровую трубу и другие новшества. Сами же военные признают, что критериев для самолета пятого поколения нет. Ясно только, что он должен качественно превосходить существующие модели по основным характеристикам, нести на себе единую

локационную систему и систему вооружений. "Нужно много принципиально новых идей для него. При модернизации существующих агрегатов мы выходим на определенные прорывы. Но качественного скачка нет - двигатель будет основан на тех наработках, что есть сейчас", - заявил Михайлов.

Пока же своим ходом идет программа поэтапно-го "тюнинга" двигателей для фронтовой авиации - истребителей Су-27СМ и штурмовиков Су-34. Она рассчитана на создание трех взаимозаменяемых силовых установок, которые в итоге значительно увеличат тягу двигателя, упростят и укоротят техосмотр и диагностику, увеличат ресурс службы.

Ресурс службы - вопрос важный: на машинах фронтовой авиации (ее еще называют "авиацией регионального сдерживания") агрегат работает в экстремальных режимах "набор высоты - снижение" и "разгон - торможение". Соответственно и изнашивается он быстрее, чем в дальней авиации или на гражданских авиалиниях.

Директор "Салюта" Юрий Елисе-ев заявил, что с июля 2006 г. (после окончания испытаний и приемки госкомиссией) армейские машины начнут оснащать новыми силовыми установками. Их планируют выпустить около 100 в год. С 2007 г. вместо капремонта двигателей "сушек" ВВС России завод будет ставить новые, "тюнинговые" силовые установки.

*источник: газета "Известия"
16.06.06*

СОСТОЯЛОСЬ ПОДПИСАНИЕ ДОГОВОРА НА ДАЛЬНЕЙШЕЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ ДВИГАТЕЛЯ - "ИЗДЕЛИЯ 117С" - ДЛЯ САМОЛЕТА СУ-35

Состоялась встреча генеральных директоров ОАО "ОКБ Сухого" Михаила Погосяна, ОАО "НПО "Сатурн" Юрия Ласточкина, ОАО "УМПО" Александра Артюхова, в ходе которой был подписан договор на дальнейшее финансирование опытно-конструкторских работ (ОКР) по созданию двигателя 117С для нового экспортно-ориентированного самолета Су-35.

Данный договор предусматривает дальнейшее финансирование работ, направленных на обеспечение высоких ресурсных показателей изделия 117С в соответствии с техническим заданием. Финансирование проекта будет выполняться из внебюджетных источников за собственные средства трех фирм: ОКБ Сухого - 40 % от стоимости ОКР создания двигателя, НПО "Сатурн" и УМПО - по 30%. Ранее все опытные работы, предваряющие данный

договор, были проведены за счет НПО "Сатурн" и УМПО.

Двигатель 117С представляет собой глубокую модернизацию АЛ-31-Ф, имеет тягу 14,5 тонн, что на 2 тонны превышает показатели базового двигателя. Опытная партия новых двигателей в количестве 5 экземпляров уже прошла стендовые и летные испытания, полностью подтвердив все заявленные характеристики. По решению фирм-партнеров, все работы и права по двигателю 117С будут разделены между НПО "Сатурн" и УМПО на паритетной основе, 50% на 50%.

Часть результатов ОКР "изделия 117С" будет использована при разработке двигателя для истребителя 5 поколения.

источник: компания "НПО "Сатурн"

НПО "САТУРН" СОЗДАСТ "ДОЧКУ"

На проходящей в Москве выставке "Нефтегаз-2006" директор по наземным промышленным программам НПО "Сатурн" сообщил о намерении компании создать новое дочернее предприятие - "Сатурн - газовые турбины". Оно будет заниматься производством газотурбинных агрегатов.

Уже в этом году для создания нового предприятия будут оформлены необходимые документы и сфор-

мирован штат. Кроме того, будет проведена инвентаризация основных фондов НПО "Сатурн" и проведена их передача в новое подразделение. Предполагается также строительство дополнительных производственных корпусов.

*источник: журнал "Секрет фирмы"
20.06.06*

ПЕРВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ SaM146 СОБРАН

Сборка первого опытного российско-французского двигателя SaM146 для семейства российских региональных самолетов RRJ на ОАО "НПО "Сатурн" завершена в срок. Старт следующему ключевому этапу - испытанию первого двигателя - будет дан в начале июля 2006 г.

Программа SaM146 является одним из самых ярких примеров кооперации российской и европейской промышленности. Это равноправное сотрудничество российской компании НПО "Сатурн" и французской компании Snecma (группа Safran) по разработке, производству и продвижению на рынок новой силовой установки SaM146 для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения.

К настоящему моменту пройден путь от изучения рынка до важного ключевого этапа программы - испытания первого двигателя.

Ранее уже прошли успешные испытания модулей двигателя - контура высокого давления и вентилятора. Завершена модернизация первого из трех испытательных стендов и аттестация его в соответствии с международными нормами. Тестовые испытания стенда проведены с двигателем CFM56 7-ой серии для окончательной интеграции всех систем управления для проведения испытаний первого двигателя SaM146. Для проектирования и обработки данных испытаний двигателя SaM146 в 2005 году на НПО "Сатурн" введен один из самых мощных суперкомпьютеров России.

В настоящее время идет процесс монтажа первого двигателя на испытательном стенде и сборки последующих двигателей для проведения последующих испытаний.

С целью обеспечения опытного и серийного производства двигателей SaM146 на площадях НПО "Сатурн" ведется подготовка и оснащение современным оборудованием производственных и сборочных цехов. Часть деталей двигателя SaM146 изготавливаются на новом, открытом в 2005 году совместном российско-французском предприятии "Волга-Эро". Использование новейших технологических процессов позволит обеспечить максимальное качество выпускаемой продукции и сократить сроки ее производства. Испытания двигателя SaM146 планируется производить на уникальном для Европы

испытательном комплексе, состоящем из одного открытого и трех закрытых испытательных стендов, создаваемом на территории Ярославской области, состав и технические возможности которого позволяют проводить весь спектр сертификационных и приёмосдаточных испытаний двигателей SaM146 по российскому, европейскому и американскому стандартам, а также любых других гражданских газотурбинных двигателей.

Программа SaM146 построена на принципах стратегического партнерства с разделяемым риском и доходами. НПО "Сатурн" и Snecma распределили конкретные зоны ответственности и наряду с исполнением работ обеспечивают необходимые инвестиционные вложения. С целью обеспечения единого поставщика и держателя сертификата типа на двигатель SaM146 НПО "Сатурн" и Snecma учредили совместное предприятие "PowerJet". В апреле 2003 г. - двигатель SaM146 был объявлен победителем в тендере ЗАО "ГСС" на поставку силовой установки для семейства RRJ.

Двигатель SaM146 является единственной интегрированной силовой установкой, специально разработанной для применения на регионально-магистральных самолетах нового поколения. Двигатель SaM146 имеет самую современную конструкцию, разработанную на основе опыта предыдущих программ и анализа конкурентных продуктов, для достижения заданной надежности и экономических показателей. Отличительными особенностями двигателя SaM146 являются высокий уровень надежности, низкие затраты на техническое обслуживание, малый расход топлива, а также полное соответствие существующим и перспективным экологическим требованиям ICAO.

Сертификация двигательной установки будет проведена по российским, европейским и американским авиационным правилам, что позволит эксплуатировать самолет RRJ без ограничений во всех странах. Таким образом, это будет первый отечественный гражданский двигатель, который имеет международный сертификат типа. Данная программа является экспортно-ориентированной, 70% самолетов будет продаваться на международном рынке.

*источник: компания "НПО "Сатурн"
22.06.06*

ЯРОСЛАВСКИЙ "САТУРН" БУДЕТ ДЕЛАТЬ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ СУ-35

Рыбинское предприятие НПО "Сатурн", занимающееся разработкой и выпуском авиационных двигателей, подписало договор с ОАО "Авиационная холдинговая компания Сухой" и ОАО "УМПО". Цель договора - разработка и запуск в серийное производство авиационного двигателя "117С", предназначенного для самолета Су-35.

Как сообщает корреспондент REGIONS.RU, разработку силовой установки "117С" планируют закончить к 2008 г., чтобы в 2009 приступить к серийному производству. Финансирование проекта берут на себя все три стороны: 40 процентов перечислит "Сухой" и по 30 - НПО "Сатурн" и ОАО "УМПО". Опытная партия из пяти экземпляров уже прошла все стендовые и летные испытания и заслужила самые высокие оценки.

Двигатель "117С" представляет собой глубоко модернизированный АЛ-31-Ф, используемый сейчас на самолетах "Су". Отличие новой силовой установки в том, что она создает тягу 14,5 тонн, что на 2 тонны больше предыдущей модели. Единственное, что огорчает и конструкторов, и военных - это то, что нет решающего прорыва. Все образцы техники, разрабатываемые в последнее время, являются лишь модернизацией прошлых моделей.

Самолеты Су-35, на которые будут устанавливаться новые двигатели, ориентированы прежде всего на экспорт.

*источник: ИА "Regions.Ru"
20.06.06*

ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЕ ОПЯТЬ ДЕЛЯТ

На Петербургском экономическом форуме вице-премьер РФ Сергей Иванов сообщил, что до конца года Минобороны и Роспромом будет принято решение о создании холдинга по производству авиадвигателей. Концепция его создания, озвученная Ивановым, схожа с тем, что предлагает Союз авиационного двигателестроения (АССАД), который представил на рассмотрение правительственной комиссии по военно-промышленному комплексу свою программу развития отрасли.

Объединение будет предполагать создание двух так называемых производственных «кустов»: одного полностью подконтрольного государству, второго – с участием частного капитала, в том числе, возможно, иностранного. Сергей Иванов сказал, что в так называемую структуру первого уровня войдут ОАО «Московское машиностроительное предприятие имени Чернышева», ФГУП «Салют», Уфимское моторостроительное предприятие и ФГУП «Завод имени Климова». По мнению представителей АССАД, руководству первым «кустом» может на себя взять «Рособоронэкспорт».

В настоящее время в России производство авиационных двигателей в основном сосредоточено на четырех предприятиях: ОАО «НПО «Сатурн» (Рыбинск, 37% акций принадлежит государству), ФГУП «ММПП «Салют» (Москва), ОАО «Уфимские моторы» (25% акций принадлежит правительству Башкирии, номинальным держателем 34,67% акций является ЗАО «Депозитарно-клиринговая компания»), а также предприятия Пермского моторостроительного комплекса (ПМК), одним из главных акционеров которого является Внешторгбанк. Крупнейшая компания отрасли – московский «Салют», выручка которого в 2004 г. превысила 12 млрд руб. «Уфимские моторы» заработали в 2004 г. 10,5 млрд руб., НПО «Сатурн» – 6,7 млрд руб. Консолидированная выручка предприятий ПМК в 2004 г. составила 11,5 млрд руб.

Видение отрасли Сергеем Ивановым почти совпало с позицией АССАД, который не так давно представил свою программу ее развития.

«В России должно быть создано две или три двигателестроительные структуры. На начальном этапе их должно быть минимум три.

Первая - на базе ПМК, где будет создан Центр авиационного двигателестроения. Возможно, этот проект будет вынесен на рассмотрение на одно из заседаний правительства», - сказал в Запорожье на 22-м заседании межгосударственного координационного Совета по сотрудничеству между Россией и Украиной в области авиационного двигателестроения президент АССАД Виктор Чуйко.

Второе объединение практически состоялось на базе НПО «Сатурн». «Однако в конечном итоге «кусты» предприятий в Перми и Рыбинске должны будут интегрироваться, - отмечает президент АССАД. - Главное, что кооперация должна осуществляться в отношении конкретного продукта. В противном случае произойдет передел собственности, что приведет к кризису».

Третий «куст», по мнению АССАД, должен представлять собой акционерное общество с участием

капитала государства. «Предполагается, что входящие в него компании будут покупать акции других предприятий и тем самым развиваться», - уточнил RBC daily Виктор Чуйко.

«Надо собрать под эгидой этого общества 100% акций заводов имени Климова и Чернышева, ФГУП ММПП «Салют», 20-25% акций «Уфимских моторов» и 20% капитала Омского завода транспортного машиностроения. На базе этих предприятий нужно создать структуру с полным государственным контролем», - уверен Виктор Чуйко.

В последнюю группу предприятий не будут допускаться иностранные инвестиции. В отличие от нее, вхождение иностранного капитала в компании, имеющие смешанную форму собственности, будет поощряться.

«Государство в таких предприятиях должно постепенно передавать по 3% акций западным компаниям, но интеграция должна быть добровольной и выгодной для каждого участника», - считает Виктор Чуйко. Именно в подобной структуре может появиться доля украинского предприятия «Мотор Сич». Правда, пока не решена судьба самарского двигателестроительного «куста».

«Если военные подтвердят, что работы, которые там проводятся, нужны государству, его следует включить в государственное объединение. Если нет - при условии, что здесь будут производиться двигатели, которые будут устанавливаться на транспортные и пассажирские самолеты, - его следует присоединить к частным предприятиям», - отмечает г-н Чуйко.

Директор «ММПП «Салют» Юрий Елисеев отказался комментировать оба плана реформирования отрасли. Впрочем, он отметил, что не против объединения. «Но все хотят присоединить хорошо работающие предприятия. Но что делать с такими, как отстающее ФГУП «ОМО имени Баранова»? Почему сейчас о них никто, кроме самих двигателестроителей, не задумывается?» - сетует он.

По его мнению, пока не наступило время для подобных экспериментов: для начала надо создать Объединенную авиастроительную корпорацию, и лишь затем рассмотреть вопросы сотрудничества с производителями двигателей.

Такая форма существования предприятий, как ФГУП с государственным управлением, показала свою эффективность, считает главком ВВС Владимир Михайлов.

«На предприятии произошло серьезное обновление станочного парка, увеличение численности рабочих до 13 тыс., рост заработной платы до 30 тыс. руб., на завод начала приходиться молодежь», - отметил Владимир Михайлов.

По его словам, объединение в рамках кооперации необходимо. «Но надо смотреть, чтобы не ошибиться и в конечном итоге не потерять тот задел, который сложился на «Салюте», - резюмирует главком ВВС.

источник: газета "RBC Daily"
16.06.06

ОМПО ИМЕНИ ПЕТРА БАРАНОВА ПООБЕЩАЛИ ВЗЯТЬ В ДОЛЮ

Московское моторостроительное производственное предприятие (ММПП) "Салют" намерено разместить часть своего заказа на производство модернизированных двигателей для новых самолетов Су-34 на Омском моторостроительном производственном объединении (ОМПО) имени Петра Баранова. В Омске надеются на увеличение объемов производства в 2007 г. Финансовые параметры сотрудничества по самолетному двигателю будут раскрыты в конце 2006 г., когда произойдет слияние "Салюта" и ОМПО.

Как сообщил генеральный директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев, решение о производстве модернизированного двигателя АЛ-31М1, который будет устанавливаться на новые и модернизированные самолеты серии "Су", принято, причем "значительная часть узлов и агрегатов для двигателей будет производиться в Омске". "Сейчас на летной базе в Ахтубинске (Подмосковье) завершаются последние государственные летные испытания машины с модернизированным двигателем. Следующий шаг - запуск в серийное производство двигателя АЛ-31М1 для боевых самолетов семейства "Су". Модернизированный двигатель, у которого увеличена тяга до 13,5 т и назначенный ресурс до 2 тыс. часов, оптимально подходит для установки на новый ударный самолет Су-34, который придет на смену фронтовым бомбардировщикам Су-24 и уже в ближайшее время начнет поступать на вооружение российских ВВС. Для нас это очень серьезные заказы со стороны Министерства обороны России", - уверен Юрий Елисеев.

Еще одним источником заказов станет утвержденная на прошлой неделе военно-промышленной комиссией при правительстве России государственная программа вооружений на 2007 - 2015 гг. В рамках программы в российские ВВС и ПВО поступит более 1 тыс. новых самолетов. Главным образом, модернизированные Су-34. Кроме того, как сообщил Юрий Елисеев, предприятие ММПП "Салют" стало головным исполнителем заказа по контракту государственной компании "Рособоронэкспорт" с Китаем, который предусматривает поставку 150 двигателей АЛ-31Ф. По оценкам экспертов, общая потребность Китая в таких двигателях составляет около 250 единиц. Есть у столичного предприятия и собственные международные договоры. Так, в мае текущего года ММПП "Салют" подписало контракт с китайской сто-

роной на сумму \$100 млн о поставке в течение трех лет запчастей для двигателей истребителей Су-27СК и Су-30МК2, ранее проданных в Китай или собранных по лицензии на заводе в Шэньяне. "Салют" смог заключить такое соглашение без участия госпосредника, поскольку обладает правом на самостоятельную поставку запасных частей и техобслуживание: это право было предоставлено предприятию в сентябре 2002 года и продлено до 2008 года", - сказал господин Елисеев.

Между тем финансовые параметры сотрудничества с ОМПО имени Петра Баранова директор ММПП "Салют" раскрывать пока не стал. "Об этом с полной уверенностью можно будет говорить после официального объединения ОМПО имени Петра Баранова и ММПП "Салют", которое должно состояться в конце 2006 г. Однако заказы в Омск мы поэтапно начинаем передавать уже сейчас. Омичи производят узлы и агрегаты для самолета Як-130. Им же будут поручены и работы в рамках производства двигателя АЛ-31-М1. В перспективе на ОМПО мы планируем открыть до 3 тыс. рабочих мест", - сообщил Юрий Елисеев.

Чиновники облправительства связывают с объединением предприятий и предполагаемым ростом заказов большие надежды. "Уже в 2006 году по сравнению с 2005 годом в ОМПО имени Петра Баранова ожидается рост производства на 150%. Такие же темпы планируются и в 2007 году. В текущем году по сравнению с предыдущим объемы заказов от ММПП "Салют" увеличились в четыре раза. И эта динамика будет сохраняться", - считает начальник управления оборонной промышленности, транспорта и связи министерства промышленности, транспорта и связи Омской области Валерий Лось. По мнению чиновника, объединение предприятий завершится к концу 2006 года, "так, как это запланировали в федеральном правительстве". "Уже проведена инвентаризация и оценка имущества ОМПО. Подготовлены и переданы в соответствующие министерства необходимые документы. Сейчас идут дополнительные согласования. Так что все пока идет по плану", - уверен Валерий Лось. На омском предприятии перспективы сотрудничества с "Салютом" пока не комментируют.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
06.06.06*

ФГУП "ММПП "САЛЮТ" ПРИНИМАЕТ УЧАСТИЕ В ПРОВЕДЕНИИ ДНЕЙ МОСКВЫ В ПЕКИНЕ

ФГУП "ММПП "Салют", крупнейшее промышленное предприятие Москвы, принимает участие в проведении Дней Москвы в Пекине с 14 по 18 июня 2006 г. в составе официальной делегации во главе с Мэром Москвы Ю.М. Лужковым.

Дни Москвы в Пекине проходят в рамках Года России в Китае, которые являются важным событием в жизни двух столиц и подтверждением плодотворного сотрудничества в рамках российско-китайских отношений в целом.

ФГУП "ММПП "Салют", активный субъект российско-китайских отношений в области военно-технического сотрудничества, на протяжении многих лет поддерживает репутацию надежного партнера и продол-

жает развивать и укреплять взаимовыгодные отношения двух стран.

ФГУП "ММПП "Салют" представляет перспективные разработки конструкторского бюро "Салют", новейшие информационные и производственные технологии, применяемые в разработках и производстве продукции предприятия, а также широкий спектр производимых газотурбинных двигателей новых поколений для различных отраслей промышленности, таких как железнодорожный транспорт, автомобильостроение, энергетика, транспортировка газа и др.

*источник: компания "ФГУП ММПП "Салют"
14.06.06*

ВЕРТОЛЕТЫ НА ILA-2006

Мнения о Берлинской авиационной выставке ILA-2006 разделились. Одни говорят о закате выставки, другие, напротив, поют дифирамбы. В такой ситуации предлагаю просто взглянуть, что же было на выставке из винтокрылой техники и самим сделать свои выводы: насколько полно были представлены вертолеты, удался ли HeliCenter или нет.

В этом году было представлено около 70 вертолетов. В военном секторе традиционно мощно выступил Бундесвер Германии: СВ Германии - 26 вертолетов (тяжелые транспортные CH-53-G/GS, боевые EC665 Tiger, легкие специальные BO-105, UH-1D, EC135 и новый средний NH90). ВВС Германии - 10 вертолетов (UH-1D/SAR/VIP). ВМС Германии - 1 вертолет (Sea Lynx Mk.88). Были представлены также и СВ США - 2 вертолета (UH-60 Black Hawk и AH-64D Apache). ВВС Чехии - 1 W-3A "Сокол". Федеральная полиция Германии - 2 вертолета (EC135 и EC155B1). Российские спасатели представили свой BO105.

Среди производителей доминировал Eurocopter, который представил всю линейку своих вертолетов (- EC130, EC135, EC145, EC155, Tiger и NH90). Несколько слов о представленном EC155B1, принадлежащем федеральной полиции Германии. EC155B1 - это последнее достижение западно-европейского вертолетостроителя в области правоохраны и VIP - перевозок. В федеральной полиции Германии эксплуатиру-

ется 15 таких вертолетов. У EC155B1 мощная силовая установка, благодаря которой у него самая высокая скорость полета в своем классе - 275 км/ч., 5-ти лопастной несущий винт и фенестрон, которые обеспечивают низкий уровень вибраций и шума. На сегодня продано более 80 EC155. B1 - это увеличенный вариант B с повышенными ЛТХ. На 10% выше мощность двигателей Turbomeca Arriel 2C2. Максимальная взлетная масса увеличена до 4920 кг., дальность полета - 820 км. Новый вариант вобрал все последние достижения ЕС, которые позволили повысить уровень комфорта в полете.

Что касается других производителей, AugustaWestland показала только один легкий Grand. Польский PZL - PZL SW4. Robinson был представлен дилером Heli Flight - R22 "Beta II" и R44 "Raven".

Среди авиационных компаний: LGM Luftfahrt - 2 вертолета (Bell206 JR и EC120 "Колибри"). HDM Luftrettung - 1 Bell412 HP. CIACA, Pirovano - 1 Gazelle 341GC. Австрийская Flying Bulls - 2 вертолета (Bell AH-1 Cobra и BO105). Показательные полеты вертолетов, как и предыдущей выставке, открывал NH90. Необходимо отметить, что, несмотря на достаточно плохую погоду, немецкие вертолетчики показали высокую летную подготовку.

*источник: AVIAPORT.RU
07.06.06*

ХОРОШАЯ НОВОСТЬ ОТ ГЛАВНОКОМАНДУЮЩЕГО ВМФ

Разведку боем решил провести на татарстанских оборонных предприятиях прибывший вчера в Казань главнокомандующий Военно-морским флотом РФ адмирал Владимир Масорин. Чтобы узнать, каковы реальные возможности оборонной промышленности республики, он первым делом посетил ФГУП "КАПО имени Горбунова" и ОАО "Казанский вертолетный завод". В КАПО Владимира Масорина заинтересовало производство самолетов Ту-214: он дотошно расспрашивал специалистов сборочного цеха о поставщиках узлов и приборов для "тушек". Однако намерен ли главнокомандующий приобрести казанские лайнеры для оснащения Военно-морского флота, так и осталось военной тайной.

На КВЗ в честь московского гостя организовали демонстрационные полеты вертолетов "Ансат" и "Ми". А во время торжественной церемонии передачи ВМФ России военного вертолета "Ансат" премьер-министр Минниханов посетовал на то, что 90% казанских "вертушек" идут на экспорт, а хотелось бы, чтобы они пользовались большим спросом в России. В ответ главнокомандующий лишь сказал, что продукция завода - качественная, а передачу "Ансата" надо расценивать как хорошую новость для казанских авиастроителей.

*источник: газета "Вечерняя Казань"
05.05.06*

"РОССИЯ ДОЛЖНА ПЕРВОЙ ПОСТАВИТЬ НА РЫНОК СИСТЕМЫ ЗАЩИТЫ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ ОТ ЗЕНИТНО-РАКЕТНЫХ КОМПЛЕКСОВ"

"Россия должна первой поставить на рынок системы защиты воздушных судов от зенитно-ракетных комплексов", - заявил в интервью корреспонденту НИА "Нижний Новгород" директор Российского федерального ядерного центра Всероссийского научно-исследовательского института экспериментальной физики (РФЯЦ-ВНИИЭФ) Радий Ильяев.

По его словам, в настоящее время ряд западных стран ведет разработку аналогичного прибора, который будет защищать гражданские воздушные суда от зенитно-ракетных комплексов. "Как только такие приборы появятся на мировом рынке, то, скорее всего, самолеты, не оснащенные такой системой не

смогут летать над территорией Европы, и Россия будет вынуждена покупать за границей то, что у нас уже давно изобретено", - сказал Радий Ильяев.

Напомним, что ФГУП РФЯЦ ВНИИЭФ заключил контракт на 700 млн. рублей на создание системы защиты воздушных судов от ЗРК с одной из испанских компаний. Проект представляет собой лазерную станцию помех, общий вес которой составляет 200 кг. Стоимость установки такой станции на самолет составляет порядка \$750 тыс. В институте уже имеется опытный образец системы "Антиудар".

*источник: ИА "НИА "Нижний Новгород"
12.06.06*

ГОСУДАРСТВО ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА "РОСТВЕРТОЛ"

Ростовский вертолетный завод ("Роствертол") стремительными темпами вливается в создаваемый государством вертолетостроительный холдинг, консолидирующей структурой которого является корпорация "Оборонпром". На состоявшемся в конце прошлой недели собрании акционеров "Роствертола" в совет директоров были избраны сразу 6 представителей государства (всего в совете 16 мест). "Оборонпром" за несколько месяцев нарастил свою долю в "Роствертоле" до блокирующего пакета, а к концу года, как обещает гендиректор Денис Мантуров, государство станет контрольным акционером.

Нынешними основными владельцами Ростовского вертолетного завода пока еще остаются менеджмент завода и близкие к нему фирмы. "Оборонэкспорт" же выкупает у них акции "Роствертола" в рамках создания государственного вертолетостроительного холдинга. При этом менеджмент ростовского предприятия способствует национализации. "У Оборонпрома" есть договоренность с руководством компании по приобретению акций, - заявлял в одном из

недавних интервью г-н Мантуров, - но сама процедура - обмен или выкуп - сейчас обсуждается. В любом случае, вопрос о приобретении акций будет решаться с руководством компаний. У нас с менеджментом нет противоречий: обсуждается цена акций и сроки их продажи".

С приходом государства на предприятии ожидают масштабных заказов Минобороны. Если реализуются планы, объявленные на днях вице-премьером Сергеем Ивановым, то "Роствертол" уже в следующем году получит от Минобороны заказ на производство 50 вертолетов Ми-28Н, прозванных за свои уникальные качества "Ночными охотниками". Кроме того, в рамках недавно созданного совместного предприятия с китайскими партнерами уже в ближайшее время ростовский завод поставит в Поднебесную как минимум шесть самых больших в мире вертолетов Ми-26Т.

источник: газета "Время новостей"
14.04.06

"НОЧНОЙ ОХОТНИК" ЗАМЕНИТ "ГОРБАТОГО"

На вооружение российских ВВС поступил первый серийный всепогодный ударный вертолет четвертого поколения Ми-28Н, который называют еще и "Ночным охотником". Об этом вице-премьер и министр обороны Сергей Иванов доложил Верховному главнокомандующему - президенту страны.

Глава военного ведомства порадовал президента, что новая винтокрылая машина по своим боевым и техническим характеристикам "в 4-5 раз превосходит находящийся сейчас на вооружении Ми-24, кото-

рый еще с афганской войны называют "горбатым". Владимир Путин в ответ выразил удовлетворение тем, как выполняется программа вооружений. Министр обороны был подчеркнута критичен. "Медленно, но исполняется, - сказал он. - Хотелось бы быстрее". "Это тоже хороший результат, я вас поздравляю", - поставил точку президент.

источник: газета "Время новостей"
06.06.06

"НОЧНОГО ОХОТНИКА" ПОДГОТОВЯТ К ЭКСПОРТУ ЗА СЧЕТ ИМПОРТА

"Роствертол" планирует оснащать экспортируемые вертолеты Ми-28НЭ "Ночной охотник" оборудованием зарубежного производства. Член совета директоров "Роствертола", первый заместитель гендиректора МВЗ им. Миля Алексей Самусенко сообщил, что "в зависимости от желания иностранного заказчика" завод будет готов "применить продукцию иностранного производства". По словам господина

Самусенко, на недавнем годовом собрании акционеров "Роствертола" глава завода Борис Слюсарь заявил, что интерес к приобретению Ми-28НЭ уже проявили несколько стран, в частности, Саудовская Аравия и Бразилия.

источник:
газета "Коммерсантъ-Ростов-на-Дону"
12.06.06

ОАО "РОСТВЕРТОЛ" И LEKTERM AVIATION ХОТЯТ ВМЕСТЕ ПРОДАВАТЬ МИ-26Т В КИТАЙ

Совместное предприятие для продажи в Китай транспортных вертолетов Ми-26Т намерены создать Ростовский вертолетный завод (ОАО "Роствертол") и гонконгская компания Lekterm Aviation. Как сообщают на предприятии, процесс оформления предприятия Helicopters China должен завершиться до открытия международной авиавыставки в городе Чжухае, намеченной на октябрь 2006 г. По оценке китайской стороны в ближайшее время Россия может продать как минимум 6 вертолетов Ми-26Т. Однако для начала ОАО "Роствертол" необходимо пройти сертификацию Ми-26Т в Управлении гражданской авиации.

ОАО "Роствертол" является единственным пред-

приятием, выпускающим Ми-26Т, который не имеет мировых аналогов. Только этот многоцелевой вертолет способен перевозить грузы весом до 20 тонн в грузовой кабине или на внешней подвеске.

В настоящее время Ми-26Т является основным тяжелым транспортным вертолетом Минобороны России и ряда стран СНГ. Его эффективность и надежность оценена и многими странами дальнего зарубежья.

источник:
ИА "Агентство национальных новостей"
07.06.06

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Менеджмент EADS втянул компанию в крупный финансовый скандал	39
Электрика подвела	39
Обгоняя друг друга	40
В парижском офисе EADS проведен обыск	40
ZAL принял новый самолет	40
Air China получает свой первый самолет A330-200	41
Австрийская компания Stumpf Group становится новым заказчиком самолета Airbus A31	41
Continental Airlines покупает самолеты Boeing	42
Авиакомпания Singapore Airlines размещает заказ на 20 самолетов Boeing 787-9	42
Объемы производства в авиапроме Украины возрастут в 2006 г. на 20-25% и превысят 4 млрд грн.	42
Харьковский авиазавод намерен до 2010 г. выпустить около 90 самолетов Ан-140 и Ан-74	42
Украина намерена до октября 2006 г. получить сертификат на самолет Ан-148	43
Харьковский авиазавод увеличил портфель заказов с 8,7 млн долл. в 2001 г. до 248,3 млн долл. в 2005 г.	43
Уставный фонд корпорации "Антонов" сформируют к концу 2006 г.	43
"Антонову" нужно \$350 млн. для выпуска самолетов	43
Lockheed Martin модернизирует "Орионы"	43
Страну банкиров и часовщиков защитят улучшенные Hornet	44
F-22A Пентагону не нужен, но деньги на него идут	44
КНДР пообещала шпионам США участь 30 летчиков самолета ЕС-121	44
Малайзия готова сотрудничать с Индией в вопросах обслуживания Су-30	44
США разрешат Ирану обновить парк самолетов	45
Границы Евросоюза будут охранять беспилотные самолеты	45
Первый аэробус китайской сборки взлетит в 2008 году	45
В Китае объявлено о переходе ВВС в режим "наступательно-оборонительной" готовности	45

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

МЕНЕДЖМЕНТ EADS ВТЯНУЛ КОМПАНИЮ В КРУПНЫЙ ФИНАНСОВЫЙ СКАНДАЛ

Крупнейшая в Европе аэрокосмическая корпорация - EADS - угодила в эпицентр крупного скандала. Компании-регуляторы объявили о начале расследования в отношении руководства EADS. Два топ-менеджера компании, Густав Гумберт и Ноэль Фожар, подозреваются в биржевых махинациях. В случае, если их вина будет доказана, им грозит тюремное заключение до 10 лет.

Гумберт и Фожар продали принадлежащие им акции EADS на сумму \$5 млн, зная о том, что новейший самолет компании Airbus A380 в установленные сроки на рынке не появится. Выпуск нового лайнера отложили на полгода. Компания не объяснила заказчикам причины, сославшись на то, что в проектах такого масштаба возможны задержки. Позже еще два крупных акционера EADS - французская Lagardere и немецкая Daimler Chrysler - также объявили о намерении продать 15% акций компании.

Массовая продажа акций резко снизила их котировки на бирже - они рухнули на 26%. За одну неде-

лю ценные бумаги компании упали в цене с \$45,6 до \$25,8. С мартовского пика капитализация рынка компанией сократилась на 43,4%. В итоге часть заказчиков самолета-гиганта Airbus A380 потребовали возмещения ущерба. Другие же выразили желание купить авиалайнеры американского конкурента Boeing.

Скандал вокруг EADS отразился также и на работе фондовых бирж во Франкфурте и Париже. Администрация Парижской биржи дважды была вынуждена приостанавливать торги из-за резкого падения акций концерна. В то же время топ-менеджеры EADS, подозреваемые в преднамеренном обвале акций, оправдываются тем, что не знали о намерениях акционеров Lagardere и DaimlerChrysler продать свою долю. А расстаться с ценными бумагами их заставила пиковая цена на них, а не информация о задержке с выпуском новой модели Airbus.

*источник: сайт "Korrespondent.net"
20.06.06*

ЭЛЕКТРИКА ПОДВЕЛА

Первый серийный европейский аэробус A380 поступит к заказчикам существенно позже, чем намечалось. Руководство авиационно-космического концерна EADS, которому принадлежит Airbus, сообщило, что срок поставки самолета, вмещающего до 550 пассажиров, запланированный на конец нынешнего года, сдвигается приблизительно на шесть-семь месяцев. Для EADS это обернется ежегодными финансовыми потерями в ближайшие четыре года в размере 500 млн евро. Кроме того, на рынке уже циркулирует информация о переносе срока проектирования будущего дальнемагистрального лайнера A350, что вызовет у заказчиков, в частности у российского "Аэрофлота", желание вновь проанализировать, насколько новый самолет отвечает их потребностям.

Стало известно, что один из основных заказчиков A380 - Singapore Airlines, видимо, заранее проинформированный о возможной отсрочке поставок первых машин, уже поспешил отказаться от сотрудничества с европейскими авиастроителями и заказал более двух десятков самолетов Boeing 787 Dreamliner по преискуранту на общую сумму 4,5 млрд долл. Singapore Airlines оставила за собой право внеочередного приобретения еще 20 самолетов этого же типа. Таким образом, можно уверенно прогнозировать, что сингапурцы (а возможно, и другие авиакомпании) откажутся и от модели A350. В частности, "Аэрофлот" уже отложил подведение итогов тендера

на поставку 20-25 машин, который проводится между A350 и Boeing 787.

Более того, европейским авиастроителям скорее всего не удастся избежать и судебных тяжб с Singapore Airlines, которая уже дала понять, что "изучает возможность" потребовать неустойку. "Мы разочарованы новым переносом сроков поставок A380", - заявил представитель авиакомпании. Тем не менее он утверждает, что Singapore Airlines будет сотрудничать с EADS, так как намерена стать первой авиакомпанией в мире, которая будет летать на самом крупном пассажирском самолете A380.

Оба руководителя EADS - Томас Эндерс и Ноэль Фожар - выразили не слишком оптимистичную надежду, что производственный сектор концерна "полностью выдержит новый график работ и, может быть, даже опередит его". Впрочем, в следующем году, по их словам, "максимально девять" аэробусов A380 будут поставлены заказчикам, хотя ранее речь шла о 20-25. Главными причинами, препятствующими выполнению прежних планов, как утверждают в EADS, являются неожиданные сложности, возникшие при "разработке, изготовлении и монтаже систем электрики, включая определение отсеков для проводки кабелей". Сейчас до стадии окончательной сборки доведено 15 машин A380.

*источник: газета "Время новостей"
15.06.06*

ОБГОНЯЯ ДРУГ ДРУГА

Производитель авиационной техники компания Airbus, входящая в европейский авиакосмический концерн EADS, объявила о повышении цен на все виды своей продукции. Так, стоимость аэробуса-гиганта A380 возросла на 4,7%, до 295,6-316 млн долл. В 2000 г., в самом начале продаж этого будущего флагмана европейской авиаиндустрии, прейскурантная цена на него составляла 220 млн долл. Теперь дороже стали и все остальные модели этого производителя. Как заявил газете Financial Times Deutschland представитель Airbus, данный шаг планировался заблаговременно и никоим образом не связан с недавним решением концерна о переносе срока начала серийного выпуска A380. По его словам, это "обычная ежегодная корректировка цен" с учетом их развития на мировом рынке.

Такого же мнения придерживаются и эксперты. Прейскурантные цены в данном случае являются лишь ориентировочными для ведения переговоров с авиакомпаниями, отмечает Берт ван Леевен, ведущий аналитик авиаотрасли из банка DBV во Франкфурте-на-Майне, который финансирует покупку самолетов. В зависимости от итогов этих переговоров авиакомпаниям могут получить скидку до 30-40%.

Решение Airbus - своего рода симметричный ответ на аналогичный шаг конкурента, американского Boeing, который еще 10 мая уведомил потенциальных покупателей о повышении прейскурантных цен на все модели самолетов. Теперь после взаимных "корректировок" самая дешевая модель европейского аэробуса - A318, который производится в Гамбурге, - стоит от 50,2 до 55,4 млн долл., а самый дешевый Boeing модели 737-600 - от 47 до 55 млн долл. Цена на A320, самый популярный и самый покупаемый аэробус, выросла приблизительно на 4% и составляет теперь 63,9-69,9 млн долларов.

Между тем последние демарши руководства EADS довольно быстро стали темами для острых нападок на высший менеджмент концерна со стороны политиков. Французское государство владеет 15% акций концерна и является вторым по величине - после DaimlerChrysler с 22,5% - акционером EADS.

Правление и наблюдательный совет концерна возглавляют по два председателя (с немецкой и французской стороны).

Огонь критики пока затронул главным образом французского главу концерна Ноэля Форжера. Политики открыто требуют его отставки. Стало известно, что Форжер продал принадлежавшие ему акции концерна накануне того, как стало известно о переносе на более поздний срок начала выпуска аэробуса A380. Курс акций EADS после этих новостей драматично покатился вниз. При этом глава правления заработал себе миллионы на заблаговременной продаже своих акций. В немецкой печати сообщается о том, что немецкие и французские органы надзора за биржевой деятельностью открыли против Форжера следственное дело по подозрению в незаконном использовании инсайдерской информации. Политики, прежде всего французские, придумывают самые изощренные наказания для нечистого на руку шефа EADS. Так, депутат парламента Николя Дюпон-Эгнан потребовал от Форжера, чтобы он снова купил те акции, которые "скинул" накануне резкого падения их курса. Таким образом, считает парламентарий, шеф EADS смог бы доказать собственную веру в будущее концерна. Кроме того, политики требуют провести парламентское расследование ситуации в EADS, концерне, являющемся "неотъемлемой частью французского наследия".

В конце прошлой недели французский министр экономики выразил свою озабоченность в связи с последними сдвоями в работе авиастроителей немецкому президенту концерна Манфреду Бишофу. По сообщениям из информированных кругов, французское правительство на следующей неделе планирует представить руководству EADS "предложения", которые помогут европейским авиастроителям быстрее преодолеть трудности, вызванные сбоями в программе серийного выпуска аэробуса A380. "Речь пойдет о весьма жестком графике", - сообщает Reuters со ссылкой на информированный источник.

*источник: газета "Время новостей"
26.06.06*

В ПАРИЖСКОМ ОФИСЕ EADS ПРОВЕДЕН ОБЫСК

27 июня в офисе европейского авиастроительного концерна EADS в Париже был проведен обыск. Поводом для расследования стали просочившиеся в печать сведения о том, что некоторые руководители EADS, включая исполнительного президента Ноэля Форжера, осуществляли массовые продажи акций концерна в то время, когда из-за производственных проблем было объявлено о переносе сроков поставок клиентам пассажирского авиалайнера A380.

В распространенном пресс-службой коммюнике говорится, концерн "в полной мере сотрудничает с органами, расследующими обстоятельства продажи акций EADS". Ранее обыск был проведен в тулузской штаб-квартире концерна Airbus, который является филиалом EADS.

*источник: газета "Коммерсантъ"
28.06.06*

ZAL ПРИНЯЛ НОВЫЙ САМОЛЕТ

13 июня в международном аэропорту имени Гейдара Алиева был принят новый пассажирский аэробус типа A319 с бортовым названием "Газах". Между Госконцерном "АЗАЛ" и компанией Airbus был подписан контракт о приобретении четырех пассажирских самолетов типа A319.

В соответствии с этим соглашением в авиапарк Госконцерна "АЗАЛ" поступил четвертый, последний самолет этого типа.

*источник: сайт "Day.Az"
14.06.06*

AIR CHINA ПОЛУЧАЕТ СВОЙ ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ A330-200

Авиакомпания Air China получила свой первый лайнер A330-200, став новым эксплуатантом самолетов этого типа в континентальном Китае. Самолет будет эксплуатироваться юго-западным подразделением Air China. У поставленного авиалайнера двухклассная компоновка салонов, предусматривающая комфортабельное размещение 283 пассажиров (12 в бизнес-классе и 271 в экономическом классе).

Официальная церемония, посвященная поставке самолета, состоялась в международном аэропорту города Чэнду провинции Сичуань, где находится юго-западное подразделение авиакомпании Air China. Первый A330-200 в цветах Air China вылетел из Тулузы 7 июня и приземлился сегодня в Чэнду. Самолет будет эксплуатироваться на маршрутах, связывающих высокогорные аэропорты городов Чэнду, Лхаса, Ланьчжоу и Чжанцзякоу.

"Мы рады пополнить свой флот первым самолетом A330-200. Его использование еще более укрепит наше лидерство в перевозках по маршрутам, связывающим высокогорные аэропорты Китая, - сказал президент юго-западного подразделения Air China Тан Жионг (Tan Zhihong). - A330-200 также значительно усилит наш производственный потенциал, одновременно предоставляя исключительный комфорт для наших пассажиров".

Юго-западное подразделение авиакомпании Air China было образовано в октябре 2002 г. В настоящее время подразделение эксплуатирует 6 лайнеров A340-300 и 11 A319 и выполняет полеты в более чем 80 аэропортов, расположенных внутри и за пределами Китая.

A330-200, который является укороченным вариантом лайнера A330-300, был введен в коммерческую эксплуатацию в 1998 году. Его дальность полета достигает 12500 км. Выпускаемые A330-200 обладают повышенной коммерческой нагрузкой, оснащаются усовершенствованными двигателями и предусматривают комфортное размещение пассажиров в типовой трехклассной компоновке салонов.

В настоящее время почти 80 авиакомпаний мира эксплуатируют в общей сложности свыше 700 лайнеров A330 и A340, при этом количество подлежащих выполнению заказов на постройку самолетов семейства A330/A340 превышает 300 единиц. По данным на конец апреля три главных группы авиакомпаний континентального Китая эксплуатируют 26 самолетов семейства A330/A340 и планируют получить еще 45 таких лайнеров в счет уже размещенных заказов.

Airbus является ведущей авиастроительной фирмой и выпускает универсальное семейство самых современных магистральных гражданских самолетов. Airbus представляет собой транснациональную компанию, в которую входят конструкторские и производственные центры, расположенные во Франции, Германии, Великобритании и Испании, а также ее собственные дочерние компании в США, Китае, Японии и на Ближнем Востоке. Акционерами Airbus, штаб-квартира которого находится в Тулузе, являются Европейский аэрокосмический и оборонный концерн EADS и фирма BAE Systems.

*источник: компания "Airbus"
08.06.06*

АВСТРИЙСКАЯ КОМПАНИЯ STUMPF GROUP СТАНОВИТСЯ НОВЫМ ЗАКАЗЧИКОМ САМОЛЕТА AIRBUS ACJ

Австрийская компания Stumpf Group, получившая международную известность своими инвестициями в промышленность и недвижимость, становится новым заказчиком корпоративного самолета Airbus ACJ.

Компания Stumpf Group является акционером и принимает участие в деятельности большого числа корпораций, включая ведущих производителей микросхем, цифровых дисков для записи и хранения информации (DVD), современных дизельных двигателей, а также прецизионных инструментов, солнечных батарей и спутников. Компания принимала участие в строительстве многих крупномасштабных сооружений в Европе и Америке, в том числе 50-ти этажного офисного здания в Вене (Millennium Tower), занимающего по высоте третье место в Европе.

Самолет Airbus ACJ будет оснащен двигателями CFM56-5 разработки фирмы "CFM Интернэшнл". О выборе фирмы-подрядчика по отделке салона самолета еще не объявлено.

Семейство самолетов ACJ включает следующие типы машин: A318 Elite, A319 ACJ и A320 Prestige. К настоящему времени продано около 70 машин этого семейства. Они приобретаются крупными корпорациями, правительственными организациями и частными лицами, предпочитающими комфортабельный салон, высокую надежность и качественное обслуживание.

У самолетов семейства ACJ ширина и объем салона соответственно вдвое и втрое больше, чем у традиционных бизнес самолетов высшей категории, что означает "больше комфорта за те же деньги". В спектр преимуществ самолетов этого семейства входят топливосберегающая аэродинамическая схема с использованием концевых поверхностей крыла, централизованное техобслуживание и широкое применение композиционных материалов, способствующих снижению веса. Они оснащены электродистанционной системой управления и системой автоматической посадки по категории 3В.

Исключительными преимуществами самолетов семейства A320 также являются большие и удобно открывающиеся двери грузового отсека, возможность выбора типа двигателя и вспомогательной силовой установки при приобретении самолета и наличие сертификата для коммерческих перевозок более чем 20 пассажиров. Показатель эксплуатационной надежности самолетов семейства A320 также исключительно высокий.

К настоящему моменту общее число заказов на самолеты семейства A320 превышает 4300 единиц. Свыше 2700 таких лайнеров уже поставлены более чем 200 заказчикам и эксплуатантам.

*источник: компания "Airbus"
14.06.06*

CONTINENTAL AIRLINES ПОКУПАЕТ САМОЛЕТЫ BOEING

Американская авиакомпания Continental Airlines оформила заказ на покупку очередной партии самолетов Boeing. По сообщению авиакомпании, она намерена приобрести 10 самолетов нового типа 787 Dreamliner, а также 24 авиалайнера Boeing 737. Сумма сделки составляет \$3,4 млрд. Теперь пятая по величине авиакомпания США станет крупнейшим покупателем

новых лайнеров 787 Dreamliner, ранее она также размещала заказ на 10 самолетов этого типа. Общий же объем заказа Continental Airlines составляет 88 самолетов.

*источник: газета "Бизнес"
08.06.06*

АВИАКОМПАНИЯ SINGAPORE AIRLINES РАЗМЕЩАЕТ ЗАКАЗ НА 20 САМОЛЕТОВ BOEING 787-9

Авиакомпания Singapore Airlines подписала соглашение о намерениях, предусматривающее закупку 20 самолетов Boeing 787-9, а также получение прав на приобретение еще 20 самолетов этой модификации. Стоимость 20 самолетов, которые будут поставлены по подтвержденному заказу, по ценам каталога составляет \$4,52 млрд.

Эти лайнеры будут поставлены в период с начала 2011 г. до середины 2013 г. Они предназначены как для обновления парка авиакомпании, так и для его пополнения. Решение о приобретении самолетов Boeing 787-9 было принято после завершения процесса глубокой оценки летно-технических характеристик и экономических параметров различных модификаций Boeing 787.

Boeing 787-9 является самой новой модификацией Boeing 787, которая обладает самой большой пассажироместимостью и дальностью полета. При стандартной трехклассной компоновке салона этот лайнер сможет перевозить 250 - 290 пассажиров на расстояние 15900 - 16300 км. Кроме того, Boeing 787-

9 сможет также доставлять до 20 т груза.

Авиакомпания Singapore Airlines планирует использовать новые лайнеры на маршрутах, связывающих аэропорты в странах Северной Азии, Индонезии и Ближнего Востока.

В производстве модели Boeing 787 широко применяются композиционные материалы и инновационные технологии, позволяющие улучшить его эксплуатационные характеристики. Включение в состав парка авиакомпании этих лайнеров позволит успешно реализовать ее программу совершенствования обслуживания пассажиров и повышения уровня комфорта на борту.

Решение о том, какими двигателями будут оснащены самолеты, авиакомпания примет позднее.

Авиакомпания Singapore Airlines будет финансировать сделку по приобретению Boeing 787 из собственных средств.

*источник: компания "Boeing"
14.06.06*

ОБЪЕМЫ ПРОИЗВОДСТВА В АВИАПРОМЕ УКРАИНЫ ВОЗРАСТУТ В 2006 Г. НА 20-25% И ПРЕВЫСЯТ 4 МЛРД ГРН.

Объемы производства в авиапромышленности Украины возрастут в 2006 г. по сравнению с 2005 г. на 20-25%. Такой прогноз сообщил журналистам первый заместитель министра промышленной политики Олег Уруский на авиасалоне "Авиамир-21", который проходит в пгт. Гостомель под Киевом с 8 по 12 июня. В денежном выражении этот показатель превысит 4 млрд грн. В 2005 г. авиапромышленность произвела продукции на сумму около 3,8-3,9 млрд грн.

За 4 месяца рост производства в отрасли достиг 42%. Это поясняется, главным образом, ростом заказов холдинговой компании "Артем", выпускающей авиационное вооружение. В 2006 г. ожидается рост и реализации самолетов. Украина планирует произвести в 2006 г. 10-15 самолетов по сравнению с 5-6 в 2005 г.

*источник: ИА "РБК-Украина"
12.06.06*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД НАМЕРЕН ДО 2010 Г. ВЫПУСТИТЬ ОКОЛО 90 САМОЛЕТОВ АН-140 И АН-74

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) намерено до 2010 г. выпустить и реализовать около 90 самолетов Ан-140 и Ан-74 и более 50 самолетоккомплектов. Об этом сообщил журналистам на выставке "Авиамир-21" (пгт.Гостомель) заместитель генерального директора предприятия Сергей Арасланов, комментируя бизнес-план предприятия на 2006-2010 гг. По его словам, в том числе ожидается выпуск около 40 машин Ан-140-100 и 50 Ан-74 различных модификаций.

К 2010 г. завод планирует выйти на выпуск 12 самолетов Ан-140 и 12 Ан-74 в год. В ближайшие 15-20 лет потребность в турбовинтовых региональных самолетах на 48-72 места оценивается в 1180 еди-

ниц. По оценкам экспертов, в настоящее время на рынке предлагается около 50 подержанных самолетов иностранного производства. Именно они составляют основную конкуренцию украинской авиатехнике, которая на 60-70% дешевле своих новых западных аналогов.

В 2005 г. объемы производства на предприятии возросли по сравнению с 2002 г. вдвое. Компания вышла на безубыточную работу, компенсировав расходы на постановку серийного производства Ан-140 и Ан-74. Финплан на 2006 г. предусматривает получение чистой прибыли.

*источник: ИА "РБК-Украина"
12.06.06*

УКРАИНА НАМЕРЕНА ДО ОКТЯБРЯ 2006 Г. ПОЛУЧИТЬ СЕРТИФИКАТ НА САМОЛЕТ АН-148

Украинско-российский реактивный пассажирский самолет Ан-148 получит сертификат до октября текущего года, сообщил на пресс-конференции 8 июня генеральный конструктор авиакомплекса "Антонов" Дмитрий Кива.

По его словам, из 600 испытательных полетов в рамках программы сертификации осталось выполнить около 150. Уже неделю в Киеве работают эксперты Межгосударственного авиационного комитета, ведущих институтов Украины и России для анализа результатов испытаний. Ан-148 успешно прошел проверку в условиях высокогорья и обледене-

ния, при температурах от +40 до -52 градусов. Осталось выполнить полеты для проверки оборудования, а также связанные со сложными посадками и перегрузками.

Рынок Ан-148 оценивается в 590 единиц, в том числе 270 - в странах СНГ. Авиакомплекс "Антонов" разрабатывает модификации этой авиамашин. В том числе есть заказ на создание транспортного варианта Ан-148 для перевозки 15-20 тонн груза.

*источник: АРМС-ТАСС
09.06.06*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД УВЕЛИЧИЛ ПОРТФЕЛЬ ЗАКАЗОВ С 8,7 МЛН ДОЛЛ. В 2001 Г. ДО 248,3 МЛН ДОЛЛ. В 2005 Г.

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) имеет твердые заказы на поставку около 20 самолетов Ан-74. Об этом сообщил журналистам на выставке "Авиасвит-21" заместитель генерального директора предприятия Сергей Арасланов. По его словам, портфель заказов возрос с 8,7 млн долл. в 2001 г. до 248,3 млн долл. в 2005 г. В сентябре 2005 г. предприятие поставило в Египет первую машину Ан-74Т-200А, сертификация которой закончилась в 2005 г. В начале 2006 г. египетская сторона подтвердила, что после получения

еще двух таких машин она закажет дополнительно 6 Ан-74. В целом потребность Египта в такой технике оценивается в 18 машин. 25 декабря 2005 г. ХГАПП подписал договор о поставке в Судан 5 Ан-74 в модификациях ТК200 и ТК300. В ноябре 2005 г. Ан-74ТК-300 заказала Ливия. Для этой страны завод уже собирает два санитарных Ан-74ТК-200С. В 2007 г. ожидается поставка в Лаос одного Ан-74.

*источник: ИА "РБК-Украина"
09.06.06*

УСТАВНЫЙ ФОНД КОРПОРАЦИИ "АНТОНОВ" СФОРМИРУЮТ К КОНЦУ 2006 Г.

Вчера заместитель гендиректора Государственной самолетостроительной корпорации "Национальное объединение "Антонов" Владимир Ковтун сообщил, что уставный фонд корпорации будет сформирован к концу 2006 г.

Господин Ковтун также отметил, что корпорация планирует завершить разработку и утвердить в Минфине и Минпромполитики финансовый план корпорации до октября. В корпорацию "Национальное объединение "Антонов" входят ГП "Авиационный научно-технический комплекс имени Антонова",

Киевский государственный авиационный завод "Авиант", Харьковское государственное авиационное производственное предприятие, ГП "Киевский авиаремонтный завод 410 гражданской авиации". В марте Фонд госимущества назвал устав корпорации "Антонов" не соответствующим законодательству, в частности, из-за того, что изначально не был определен размер УФ корпорации.

*источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
08.06.06*

"АНТОНОВУ" НУЖНО \$350 МЛН. ДЛЯ ВЫПУСКА САМОЛЕТОВ

Для серийного выпуска самолетов в корпорацию "Антонов" необходимо инвестировать около \$350 млн. Об этом сообщил первый заместитель министра промышленности Олег Урусский.

Как пишет издание Дело, именно такая сумма, по его словам, нужна на техническое переоснащение двух заводов, чтобы до 2010 г. выйти на уровень

товарной продукции \$1-2 млрд. в год, или 150-190 самолетов. Урусский также отметил, что финансовый план "Антонова" уже фактически разработан, но еще не рассмотрен в Министерстве промышленной политики.

*источник: сайт "ugmk.info"
05.06.06*

LOCKHEED MARTIN МОДЕРНИЗИРУЕТ "ОРИОНЫ"

Компания Lockheed Martin передала военноморскому флоту Нидерландов модернизированный патрульный самолет P-3C Orion, ранее заказанный авиацией ВМФ США. Контракт на модернизацию 10 самолетов P-3C Orion был заключен в 2001 г. По условиям контракта, модернизируемые машины получали новую боевую информационно-управляющую

систему (БИУС), новую аппаратуру распознавания акустических сигналов с гидроакустических буев, и сенсоры различного назначения для обнаружения воздушных и надводных целей.

*источник: LENTA.RU
13.06.06*

СТРАНУ БАНКИРОВ И ЧАСОВЩИКОВ ЗАЩИТЯТ УЛУЧШЕННЫЕ HORNET

Компания Armasuisse успешно завершила первый этап модернизации истребителей F/A-18 Hornet ВВС Швейцарии, сообщает Defencetalk.com.

Программа модернизации 33 истребителей этого типа предусматривала улучшение их качеств как истребителей-перехватчиков. Самолеты получили усовершенствованную систему распознавания "свой-чужой", цифровую карту, и новую системную шину.

Второй этап модернизации должен начаться в следующем году. В ходе этого этапа, самолеты получат ракеты ближнего боя Sidewinder новой версии

AIM-9X, усовершенствованную бортовую ЭВМ и нацеленную систему целеуказания. Работы по новой программе должны будут завершиться к 2009 году.

Работы по ремонту и модернизации самолетов F/A-18 ВВС Швейцарии проводятся по проекту и под управлением компании Armasuisse на заводе принадлежащем компаниям Boeing и RUAG Aerospace в городе Эммен.

источник: LENTA.RU
27.06.06

F-22А ПЕНТАГОНУ НЕ НУЖЕН, НО ДЕНЬГИ НА НЕГО ИДУТ

Палата представителей США приняла дополнительные меры, связанные с финансированием войны в Ираке, в частности, часть сверхлимитных средств направят на создание нового самолета-истребителя, а часть - на обеспечение внутренней безопасности США. Палата с легкостью приняла заявку Пентагона в размере 427 млрд. долл., которые выделяются уже из бюджета следующего финансового года. За этот законопроект проголосовали 407 депутатов, против высказались лишь 19 человек. В эту сумму включены 50 млрд. долл. для военных операций в Ираке и Афганистане. Напомним, что лишь на прошлой неделе на эти же нужды уже выделили 66 млрд. долл.

Ирак и Афганистан "съедают" 50 млрд. в течение нескольких месяцев, и администрации Буша, вероят-

но, придется вновь искать дополнительные средства в начале следующего года. Хотя затраты Минобороны находятся в соответствии с запросом Буша, Пентагону необходимо еще 1,4 млрд. долл. на закупку 20 военных самолетов F-22A. Эта программа помимо своей стоимости имеет и ряд технических проблем, многие задаются вопросом, нужна ли она вообще, когда советская угроза, против которой и разрабатывались эти самолеты, больше не существует.

Пентагон "не испытывает необходимости делать дальнейшие инвестиции в программу F-22A", - отмечает в письме к законодателям Давид Уолкер, глава Счетной палаты правительства США.

источник: сайт "MIGnews.com"
21.06.06

КНДР ПООБЕЩАЛА ШПИОНАМ США УЧАСТЬ 30 ЛЕТЧИКОВ САМОЛЕТА ЕС-121

Руководство министерства обороны Северной Кореи пообещало сбивать все американские самолеты, которые будут вторгаться в воздушное пространство страны с целью проведения разведывательных миссий, сообщается на сайте BBC News.

"Военно-воздушные силы Корейской народной республики предупреждают американских империалистов о недопустимости грубого нарушения международных норм и обещают покарать агрессора в том случае, если его самолеты будут и далее нарушать границу страны", - говорится в специаль-

ном заявлении министерства обороны. Как утверждается в заявлении, самолеты ВВС США только за одну прошедшую неделю трижды вторгались в воздушное пространство КНДР.

Для придания веса своим словам корейские военные напомнили американцам о судьбе самолета-разведчика ЕС-121, сбитого ВВС Северной Кореи в конце 60-х годов. Тогда погиб весь экипаж в составе 31 человека.

источник: LENTA.RU
12.06.06

МАЛАЙЗИЯ ГОТОВА СОТРУДНИЧАТЬ С ИНДИЕЙ В ВОПРОСАХ ОБСЛУЖИВАНИЯ СУ-30

Малайзия намерена привлечь индийских инструкторов для подготовки летного и летно-технического персонала для полетов на приобретаемых у России истребителях Су-30МКИ. По словам находящегося в настоящее время с визитом в Индии заместителя премьер-министра и министра обороны страны Наджиба Разака, в ближайшее время малайзийское руководство передаст правительству Индии официальное обращение по данному вопросу.

Помимо подготовки летного и летно-технического персонала, Малайзия готова начать сотрудничество с индийской стороной в вопросах технического обслуживания российских самолетов, в том числе поставки запасных частей к ним. Как предполагается,

к поставкам Малайзии запасных частей для самолетов Су-30МКИ может быть привлечена индийская компания Hindustan Aeronautics Ltd., обладающая лицензией на производство данной модели истребителя. Об этом со ссылкой на малайзийские СМИ сообщает (С) Associated Press.

В настоящее время российская корпорация "Иркут" выполняет контракт на поставку 18 самолетов Су-30 МКИ для Военно-воздушных сил Малайзии. Планируется, что первые шесть истребителей поступят на вооружение малайзийских ВВС в марте 2007г.

источник: РосБизнесКонсалтинг
12.06.06

США РАЗРЕШАТ ИРАНУ ОБНОВИТЬ ПАРК САМОЛЕТОВ

США готовы снять часть односторонних экономических санкций в отношении Ирана, в том числе разрешить поставку в эту страну американских самолетов Boeing, а также продажу Ирану пассажирских самолетов странами Евросоюза. Как сообщает агентство "Интерфакс", эта инициатива США в рамках пакета предложений по урегулированию иранской ядерной проблемы стала сюрпризом и для участников шестисторонних переговоров по Ирану.

Верховный представитель ЕС по единой внешней политике и политике безопасности Хавьер Солана в ближайшие дни прибудет в Тегеран, чтобы вручить документы, в которых перечислены стимулы для Ирана в пользу отказа от обогащения урана.

Агентство France Presse уточняет, что, по данным источников, Солана прибудет в Тегеран во второй половине дня понедельника, 5 июня, а во вторник

вручит предложения международного сообщества иранскому руководству.

В четверг, 1 июня, министры иностранных дел России, Китая, США, Франции, Великобритании и Германии выступили с совместным обращением к Ирану с требованием прекратить обогащение урана и допустить экспертов МАГАТЭ на свои ядерные объекты.

В противном случае обсуждение иранского ядерного досье должно продолжиться в Совете безопасности ООН, что может привести к введению санкций. В то же время в предложении "шестерки" перечислены ряд стимулов для Ирана, которые будут реализованы, если руководство страны пойдет навстречу требованиям международного сообщества.

*источник: LENTA.RU
05.06.06*

ГРАНИЦЫ ЕВРОСОЮЗА БУДУТ ОХРАНЯТЬ БЕСПИЛОТНЫЕ САМОЛЕТЫ

Правительство Евросоюза приняло решение использовать для патрулирования границ в районе пролива Ла-Манш и побережья Средиземного моря беспилотные летательные аппараты, сообщает The Independent News.

Мини-дроны, которые будут оснащаться приборами видеонаблюдения, должны помочь в предотвращении незаконной иммиграции, контрабанды и террористических актов. Напомним, что Бельгия уже использует беспилотные летательные аппараты для обнаружения танкеров в Северном море, которые перевозят контрабандную нефть. Предполагается, что дроны будут использоваться также для патрули-

рования границы в районе Балканского полуострова. Применение беспилотных летательных аппаратов входит в план правительства Евросоюза по оснащению таможенных и пограничных служб современными системами слежения. На эту программу выделено 1,6 млрд. долл.

Размах крыла беспилотных самолетов, которые будут использованы пограничниками стран ЕС, составляет шесть метров, вес - 195 кг. Летать этот тип дронов будет на высоте 750 м.

*источник: LENTA.RU
05.06.06*

ПЕРВЫЙ АЭРОБУС КИТАЙСКОЙ СБОРКИ ВЗЛЕТИТ В 2008 ГОДУ

Первый собранный в Китае аэробус A320, как планируется, поступит в эксплуатацию в 2008 г.

Об этом сообщили местные СМИ со ссылкой на представителя госкомитета КНР по развитию и реформам. Фирма Airbus сообщила о решении построить завод по сборке А-320 в феврале 2006 г. Принято решение разместить предприятие в районе города центрального подчинения Тяньцзиня в 130 км от Пекина. Стоимость проекта - 7 млрд. евро.

В сообщениях подчеркивается, что новое предприятие будет первым, построенным Airbus за преде-

лами ЕС. Пока существуют только два завода - во Франции и Германии. Строительство завода в Китае ознаменует также дальнейшее развитие сотрудничества между китайскими и европейскими авиастроителями. В частности, планируется, что Китай внесет 10%-й вклад в дело разработки нового поколения европейских аэробусов, сообщает "Интерфакс".

*источник: газета "Взгляд"
09.06.06*

В КИТАЕ ОБЪЯВЛЕНО О ПЕРЕХОДЕ ВВС В РЕЖИМ "НАСТУПАТЕЛЬНО-ОБОРОНИТЕЛЬНОЙ" ГОТОВНОСТИ

В Китае объявлено о переходе ВВС страны из режима "обороны отечества" в состояние "наступательно-оборонительной" готовности. Об этом сообщает сегодня агентство "Чжунго синьвэньшэ".

Агентство уточняет, что китайские военно-воздушные силы достигли уровня "стратегической трансформации". Оснащенные передовой техникой, "они располагают возможностями вести боевые действия на большом удалении от мест базиро-

вания". Сообщение о новых успехах военного строительства в Китае появилось всего через несколько дней после катастрофы на востоке страны военного самолета, в которой погибли 40 человек, находившихся на борту. По некоторым данным, разбившийся лайнер был первым китайским АВАКСом - самолетом дальнего радиолокационного обнаружения.

*источник: ИТАР-ТАСС
08.06.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Избранные от ОПК обеспечили себе безбедную жизнь	47
Концепция самолета моделируетс военной игрой	49
Операция "Авиакооперация"	52
Минпромэнерго нашло крыло в Европу	53
Полетное задание	54
Титановая эволюция	55
Хроника пикирующей отрасли	56
Авиапрому предлагают статус "гражданина мира"	57
Небесная конкуренция	59
Ил-114 – в серию	60
Полет с "Куполом"	61
Сирия посмотрела на "Ил"	63
Крылатая альма-матер	65
Ил-76 улетел от "Бурлака"	67
Связанные одним комплексом	68
Китай облетел Россию	70
Первый борт требует сопровождения	71
Печальная перспектива	72
Ан нет	74
Плохой хороший самолет	76
Падающего – толкни или купи?	77
Разбор "Полета"	78
Украина против крылатого развода с Россией	79
Лодка с крыльями	80
Погоня за длинным крылом	81

ОБЗОР ПРЕССЫ

за июнь 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ИЗБРАННЫЕ ОТ ОПК ОБЕСПЕЧИЛИ СЕБЕ БЕЗБЕДНУЮ ЖИЗНЬ

Программа развития вооружений до 2015 г. выстроена под интересы управленцев, а не насущные потребности армии.

2 июня Военно-промышленная комиссия (ВПК) при правительстве России "в основном одобрила проект Государственной программы развития вооружений на 2007-2015 годы" (ГПВ-2015). Об этом информировал представителей российских СМИ заместитель председателя комиссии генерал-полковник Владислав Путилин. Он также сообщил, что окончательная редакция программы будет представлена президенту России Владимиру Путину в июле.

НОВЫЕ АКЦЕНТЫ

Беглый взгляд позволяет судить, что новоиспеченная программа страдает вкусовщиной, привнесенной, собственно, членами самой военно-промышленной комиссии. Как результат - важнейшие направления развития вооружений полностью проигнорированы, то есть запланировано отставание в ряде принципиально важных военно-технических областей.

Как объявил генерал, на финансирование программы в течение срока ее реализации будет выделено 4 трлн. 939 млрд. 400 млн. руб. Почти две трети этих средств (63%) планируется израсходовать на закупки новых образцов ВВТ.

Утверждается, что впервые за весь период развития российских ВС разработан комплексный план, реально отражающий потребности армии в вооружениях. "В рамках Государственной программы вооружений предусматривается комплектное оснащение около 200 соединений и частей, планируется закупка более 3 тыс. и проведение модернизации и специального ремонта около 5 тыс. единиц вооружения, военной и специальной техники. К 2015 г. в Силах общего назначения новыми и модернизированными образцами будут оснащены 45 танковых батальонов (1400 танков), 173 мотострелковых и парашютно-десантных батальонов (4109 БМП и БМД, 3008 БТР всех типов), пять ракетных бригад (60 ракетных комплексов "Искандер"), 9 зенитно-ракетных частей (18 дивизионов зенитно-ракетной системы С-400)", - рассказал Путилин. ВВС должны получить более 1000 боевых комплексов фронтовой и армейской авиации, ВМФ - "несколько десятков кораблей, в том числе пять атомных стратегических подводных ракетноносцев".

По словам военного чиновника, не запланировано выделение средств на строительство авианосцев. Решение этого вопроса отложено на период после

2009 г. "Мы не будем повторять ошибки тех военачальников, которые хотели бы, чтобы у нас было пять или двенадцать авианосцев", - подвел черту под этим вопросом Путилин. Целесообразность строительства авианосного флота для России действительно пока не получила серьезного обоснования. Имеющийся тяжелый авианесущий крейсер "Адмирал Кузнецов" раз в год выходит в море на учения, по сути, просто размяться. Никаких серьезных задач не выполняет, потому что их нет и не предвидится.

Но если вдруг придет желание потратить сотню миллиардов на авианосцы, строить их будут непременно в Северодвинске на "Севмашпредприятии". Кстати, Владимир Поспелов, курирующий в ВПК военно-морскую тематику, буквально пару недель назад еще был вице-президентом Государственного центра атомного судостроения, то есть "Севмашпредприятия".

УСУШКА ТОПЛИВА

Полностью отказано в финансировании работ по баллистическим межконтинентальным ракетам с жидкостными реактивными двигателями.

Все средства пойдут в Московский институт теплотехники (МИТ) на создание твердотопливных "Тополя" и "Булавы".

Поскольку директор МИТа Юрий Соломонов отвечает в Военно-промышленной комиссии за ракетное направление, это решение не могло иметь альтернативы. Однако 80% находящихся на боевом дежурстве российских стратегических ракет - жидкостные. И утверждения, что они - "вчерашний день", стоят слишком дорого и морально устарели - весьма голословны. УР-100 УТТХ и Р-36М(М2) - самые мощные и эффективные в мире среди ракет наземного базирования, способные нести до 10 головных частей. "Тополь" с ними не сравнится. Что касается цены, то "Тополь" за последние три года подорожал минимум в два раза, сравнившись стоимостью со 100-тонной УР-100 УТТХ. И продолжает дорожать.

Производство "Тополей" было вынужденной мерой после заключения с США договора об ограничении наступательных потенциалов СНВ-2. Но после выхода Вашингтона из договора по ПРО и фактического отказа от выполнения обязательств по СНВ-2 нет смысла уничтожать ракеты, способные нести разделяющиеся головные части, а вместо них ставить более слабые "Тополя".

Американцы сумели создать высокоэнергетическое твердое ракетное топливо. У нас ничего подобного нет и не предвидится, поскольку средства идут в основном на проектирование "железа", а не на исследование процессов горения. Поэтому сбрасывать со

счетов жидкостные ракеты - опрометчиво, считают эксперты.

Не так давно министр обороны Сергей Иванов так прокомментировал этот факт журналистам: "До 2112 года вопрос о разработке новой тяжелой баллистической ракеты остро не стоит. В районе 2009 года мы рассмотрим перспективу до 2030 года и тогда решим, какие это должны быть ракеты". Но к тому времени технологии могут оказаться потерянны.

ЛЕТЧИКОВ ЩАДИТЬ НЕ БУДУТ

ВПК отказала также в разработке беспилотных авиационных комплексов. Это, по мнению ряда экспертов, позволит США, Франции и Израилю, где работы по созданию БПЛА ведутся полным ходом, уйти в большой отрыв от отечественных авиастроителей. Эксперты слишком оптимистичны, все эти страны давно ушли в большой отрыв, а в России БПЛА вообще не будет на вооружении. Созданный еще 15 лет назад многоцелевой реактивный беспилотник Ту-300 успешно похоронен отечественными конкурентами при поддержке высших чиновников, курирующих авиационную отрасль. Два фронтовых комплекса "Пчела-2", отметившись в Чечне и на выставках, куда-то исчезли.

Между тем во всем мире идет лихорадочная работа над созданием целого спектра БПЛА: от индивидуальных микроаппаратов до тяжелых ударных комплексов. В России нет никому до них дела. ВВС признает самолет без пилота лишь в качестве летающей мишени, а у Сухопутных войск отсутствует желание отягощать себя непривычной военной техникой.

За БПЛА просто некому порадовать, нет у него любителей. Все средства на НИОКР в авиации съедает истребитель 5-го поколения, а в отсутствии беспилотника теряется смысл создавать наземный комплекс управления, связи и обработки данных.

По этим же причинам - отсутствие внятной концепции применения и отказ в финансировании - никогда не будут созданы легкий штурмовик и антипартизанский самолет-шпиган, которые весьма пригодились бы в горной Чечне. И не возродятся конвертопланы. В то время как в США 11 млрд. долларов выделено на программы создания транспортных и разведывательных дирижаблей, у нас и слова такого не знают.

ГПВ-2015 направлена на производство вооружений, разработанных еще в 1980-е годы. Срок их службы - 20-30 лет. Это значит, что в 2030-2040-е годы армия будет вооружена, как в прошлом веке. Если учесть, что сейчас не создаются перспективные вооружения и почти не ведутся научные исследования в военной сфере, принципиально новых видов вооружения не будет. Прибавим к этому отсталую элементную базу, прекращение разработок новых боеприпасов, взрывчатых смесей, твердого топлива.

Вооружения, которые подаются как новинки, сплошь и рядом всего лишь модификации старых добрых образцов. Так фронтовой бомбардировщик Су-34 - это модификация Су-27, впервые показанная на авиасалоне в Ле Бурже в 1995 г. Крылатая высокоточная ракета Х-555 создана на базе ракеты Х-55, состоящей на вооружении три десятилетия.

КОНСТРУКТОРЫ В ЗАГОНЕ

Принятая программа развития вооружений не только их не развивает, она программирует застой и отставание не только от США, а от всех развитых стран. Директор любого оборонного предприятия, любой начальник цеха, даже каждый слесарь-сборщик знает, что залог успеха - стабильность производства. Когда гонят серию годами, а все технологии вылизаны, поставки комплектующих налажены, рабочие операции доведены до автоматизма, тогда гарантирован и заработок, и премии, и награды. А переход на новое изделие - это трудиться без выходных, получать голый тариф, нести убытки от брака, а иметь одни проблемы. Поэтому производственники не дружат с конструкторами.

ГПВ-2015 принята, похоже, исключительно в интересах предприятий ОПК, а не в интересах Вооруженных сил РФ. 4 триллиона рублей за 10 лет - неплохой куш. Только удастся ли эту программу довести до конца? Прежние все провалились.

СУДЬБЫ ПРОГРАММ ОПК

К 1995 г. Российская армия практически перестала получать новые образцы вооружений. В ноябре 1996 года была утверждена первая Государственная программа вооружения на 1996-2005 гг. (ГПВ-2005). Главная задача - обеспечить объединение показателей бюджетного планирования и долгосрочных планов военного строительства. Через четыре года эта программа была провалена полностью: уровень оснащенности ВС современными образцами ВВТ к 2000 г. снизился до 20%. Объем пригодных для эксплуатации вооружений составлял 50-70%, следующая программа ГПВ-2010 не была профинансирована в необходимом объеме. Не удалось полностью остановить процесс деградации ОПК и, что самое главное, его кадрового ресурса. Особо негативно эти процессы отразились на предприятиях второго и третьего уровня кооперации, которые производят основную часть комплектующих изделий для отечественного оружия.

Точно так же провалились и все программы реформирования оборонно-промышленного комплекса. Последняя такая попытка - создание вертикально-интегрированных структур (холдингов) - тихо умирает. Предприятия сопротивляются слиянию, поскольку управляющие компании, кроме отъема доходов, ничего не гарантируют. Реформы в оборонной промышленности исчерпали себя. Действуют управленческие схемы, где первую скрипку играют бывшие и действующие директора предприятий, а также генералы Минобороны. Зная фамилии этих людей, можно легко определить, какие предприятия и отрасли получат львиную долю средств гособоронзаказа. Они больше в реформах не нуждаются, у них есть гарантированные заказы, как в старое доброе советское время. А остальные перепрофилируются или закроются.

Владимир ИВАНОВ, Виктор МЯСНИКОВ

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
09.06.06*

КОНЦЕПЦИЯ САМОЛЕТА МОДЕЛИРУЕТСЯ ВОЕННОЙ ИГРОЙ

Создание нового истребителя требует иной методики проектирования.

Говоря о развитии системного подхода в новой идеологии боевого самолета, определившей переход к созданию истребителей 5-го поколения, нельзя не коснуться влияния этой идеологии на технологию и методику разработки самолета. В нашей печати этот вопрос уже поднимался как разговор о "новых ступенях для нового боевого самолета". Действительно, главный принцип борьбы за качество, которому нас интенсивно сегодня учат разработчики стандартов серии ISO 9000, состоит в том, что нельзя добиться необходимого качества конечного продукта, не обратив внимания на содержание самого процесса его создания.

ТЕХНОЛОГИЯ РАЗРАБОТКИ

Прежде всего необходимо отметить, что переход к новой идеологии боевого самолета не изменил в принципе той технологии проектной разработки, которая существовала ранее. Одно из главных положений этой технологии состоит в наличии двух уровней разработки проекта - внешнего и внутреннего проектирования. Их принципиальным различием является различие конечных целей реализуемых здесь процессов разработки изделия. Если задачей внутреннего проектирования является получение информации, необходимой и достаточной для создания изделия в заданных условиях, то задача внешнего проектирования состоит в получении информации, необходимой и достаточной для принятия решения о целесообразности и возможности создания изделия в этих условиях.

Все это хорошо было известно и уже использовалось в разработке истребителей 4-го поколения. Но усиление системного принципа в общем подходе к разработке боевого самолета существенно повысило роль внешнего проектирования в реализации начальных этапов разработки проекта самолета. Произошли и определенные структурные изменения в организации самого процесса проектирования. Понимавшиеся когда-то как последовательные стадии разработки самолета, процессы внешнего и внутреннего проектирования в разработке истребителя 5-го поколения превратились в составляющие единого итерационного процесса (многократные повторения математической операции).

В американской практике авиационного проектирования это было даже зафиксировано появлением в середине 1990-х годов некоторых новых положений в самой технологии ведения проектных разработок. Существенной корректировке было подвергнуто, в частности, представление о детальности проектного моделирования боевого самолета в задачах внешнего проектирования. Вместо типичного для практики проектирования предыдущих лет рассмотрения боевого самолета как некоторой материальной точки с набором параметров в технологии внешнего проектирования появилось гораздо более глубокое моделирование боевого самолета. С одной стороны, это было обусловлено значительно возросшей ролью параметрических

исследований, проводимых на самых начальных этапах проектирования с целью поиска оптимального технического облика разрабатываемого самолета. При рассмотрении боевого самолета как авиационного комплекса проведение такой оптимизации не могло обойтись без досконального математического моделирования всех функциональных и технических связей, существующих в рамках самолета. С другой стороны, рассмотрение проектируемого самолета как элемента системы не могло обойтись без соответствующего моделирования в процессе внешнего проектирования самолета и самой боевой системы с целью определения рациональной функциональной концепции.

В американской практике это нашло отражение в новой организации проектных работ. Согласно ей, основными составляющими внешнего проектирования являются: широкомасштабные военные игры, использующие натурные методы применения боевой авиации; операционные исследования, основанные на методах математического моделирования самолетов-истребителей как элементов боевой системы; проектные исследования, основанные на методах математического моделирования самолета-истребителя как авиационного комплекса; натурные и полунатурные моделирования авиационного комплекса в целом. Все эти составляющие находятся в тесной взаимосвязи, образуя в рамках внешнего проектирования два цикла, один из которых относится к процессу разработки боевого самолета, а другой - к процессу разработки боевой системы, элементом которой должен являться этот самолет. Содержание работ последнего из этих циклов не является постоянным и определенным образом согласуется с содержанием работ, реализуемых в цикле разработки боевого самолета. Самым начальным этапам внешнего проектирования в рассматриваемом цикле соответствует содержание работ, связанных с определением тактических вариантов применения боевой системы в целом. В американской практике оно получило обозначение CONOPS.

Очевидно, что именно представление о боевой системе в целом является движущим моментом в определении функциональной концепции и технического облика самолета по принятой американцами технологии разработки истребителя 5-го поколения. Однако это не главное, что характеризует технологию ведения проектных разработок, принятую американцами в середине 1980-х годов в своих программах создания истребителей 5-го поколения. К числу новинок, введенных в эту технологию, следует отнести и определенные изменения в структурной взаимосвязи внешнего и внутреннего проектирования. В числе традиционных вариантов создания новых авиационных систем вооружения помимо типового процесса организации разработок, предусматривающего переход к следующей стадии разработки только после полного завершения предыдущей, появился так называемый эволюционный (incremental) процесс организации разработок. Он предполагает постепенное уточнение в ходе проектирования основных исходных положений, формально относящихся к числу полностью известных.

В отличие от типового процесса организации работ, принятого в отечественной и зарубежной практике ранее, рассматриваемая технология разработки истребителей 5-го поколения характеризуется повышенной итерационностью работ начальных стадий проектирования. Вместо единой последовательности работ по формированию тактико-технических требований (ТТТ) и разработке проекта самолета здесь имеет место серия проектных макроитераций, охватывающих разные уровни процесса разработки самолета и боевой системы в целом. И каждая из подобных макроитераций заканчивается самостоятельным результатом и в части ТТТ к самолету, и в части спецификации проектных данных.

Можно сказать, что по принятой американцами технологии разработки истребителя 5-го поколения представление о боевой системе, определяющее функциональную концепцию и технический облик самолета, является весьма динамичной категорией, подверженной корректировке в ходе процесса проектирования. В методическом плане рассмотренные особенности американской технологии разработки истребителя 5-го поколения не являются для нас чем-то новым. И сама необходимость совершенствования технологии проектирования при переходе к созданию боевых самолетов нового поколения всегда была понятна. Из мемуарных воспоминаний участников отечественной программы МФИ известно, что идея кардинального развития технологии разработки истребителя 5-го поколения была высказана специалистами ГосНИИАС еще задолго до начала программы JSF, ставшей моделью реформирования в США всей системы создания боевой техники.

Эта идея даже рассматривалась и была одобрена Иваном Силаевым, возглавлявшим в ту пору отечественную авиационную отрасль. А в последующем по инициативе ведущего авиационного специалиста В.Е. Руднева и известного авиаконструктора О.С. Самойловича была даже частично реализована в виде так называемой "Единой технологии работ НИИ и ОКБ на начальных стадиях проектирования боевого самолета с использованием методов автоматизированного проектирования и операционного моделирования", получившей применение в программе МФИ.

МЕТОДОЛОГИЯ

Было бы неправильным, говоря о реализации новой идеологии боевого самолета, принятой в создании истребителей 5-го поколения, ограничиваться рассмотрением только технологии проектирования. Огромное значение в реализации этой идеологии имеет и новизна общей методологии проектирования. У американцев эта новизна вылилась в особую методику оценки разрабатываемого боевого самолета, известную как "Доступность по средствам" (affordability). Проявившаяся в полной мере в середине 1990-х годов в программе JSF, эта методика получила впоследствии применение и в ряде других программ, в том числе и европейских, связанных с разработкой не только боевых самолетов, но и оружия. Рассматриваемая методика базируется на комплексной оценке "стоимость-эффективность", уже давно принятой в практике разработки систем вооружения. Так что по общему характеру используемого методического инструментария ничего принципиально нового здесь нет.

Однако техника использования инструментария "стоимость-эффективность" в его методическом варианте, именуемом "Доступность по средствам", несомненно, имеет элементы новизны, связанные, в частности, и с усилением системного принципа в общем подходе к разработке боевого самолета.

Стоимостные и эффективностные оценки боевого самолета рассматриваются здесь применительно не к изолированному самолету, а к самолету в рамках конкретной боевой системы. И рассчитываются эти оценки применительно не к частным задачам боевого применения самолета, а к достаточно масштабным составляющим его жизненного цикла.

Так что рассуждения типа "Наш перспективный истребитель превзойдет в воздушном бою любого противника", столь любимые некоторыми обозревателями отечественных изданий, для американских специалистов особого смысла не имеют. Во всех рассуждениях американцев об эффективности их истребителей 5-го поколения всегда можно обнаружить мысль: "Боевая система с нашим перспективным истребителем превзойдет боевую систему противника".

В инструментарии "Доступность по средствам" системность общего подхода к разработке боевого самолета находит свое отражение прежде всего в принятой здесь структуре критериальной оценки. Так в эффективностной оценке в отдельное функциональное свойство, определяющее тактические возможности истребителя, выделена системная совместимость. Данное свойство, именуемое в зарубежной практике обычно интероперабельностью, рассматривается как характеристика способности истребителя вести групповые действия во взаимодействии с такими же боевыми самолетами, авиационными информационными комплексами и наземными командными пунктами собственных и союзнических вооруженных сил.

Функциональному свойству системной совместимости при оценке тактических возможностей боевого самолета придается такое же значение, как и свойствам живучести, собственной непоражаемости и вероятности поражения противника. Как и свойство ситуационной осведомленности, системная совместимость характеризует информационные возможности боевого самолета. Учет этих возможностей соответствует и отечественному подходу к формированию облика истребителя 5-го поколения.

Так, в выступлениях руководителей программы ПАК ФА можно найти заявления, что "сам самолет является частью комплексной системы; он может получать информацию о боевой обстановке как самостоятельно, так и из других источников, а также передавать такие данные другим пользователям системы". Но спецификой инструментария "Доступность по средствам" является раздельное рассмотрение возможностей в части "получения информации о боевой обстановке самостоятельно" и в части "получения этой информации от других источников, а также передачи таких данных другим пользователям системы". И выделение последней из этих возможностей как самостоятельного функционального свойства, определяющего эффективность боевого самолета, является здесь не чем иным, как проявлением системного подхода при оценке облика разрабатываемого самолета.

Было бы неверным, однако, ограничить эту особенность методического инструментария "Доступность по средствам" рассмотрением только свойства

системной совместимости, связанного с информационной интеграцией элементов боевой системы. Еще в большей степени системный подход при оценке облика разрабатываемого самолета проявляется в используемом учете реализуемости тактических возможностей боевого самолета.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ

При оценке этого показателя наряду с функциональными свойствами надежности и эксплуатационной технологичности, отражающими совершенство боевого самолета самого по себе, в инструментарии "Доступность по средствам" учитываются и такие свойства, как развертываемость в боевое положение, передислоцируемость и соответствие возможностям эксплуатации. Последнее из них в зарубежной практике иногда упрощенно сводится к рассмотрению гарантированности материально-технического обеспечения (в первую очередь - запасными частями), а иногда расширяется до более комплексного понимания, включающего возможности подготовки летного и технического состава, необходимого для эффективного применения приобретаемых (или заказываемых к разработке) боевых самолетов.

Именно понимание той роли, которую играет эксплуатационная составляющая системы, элементами которой являются боевые самолеты, в реализации потенциальных тактических возможностей этих самолетов, определила появление в методическом инструментарии "Доступность по средствам" критерия практической эффективности (*operational effectiveness*). И при оценке этого критерия применительно к достаточно масштабным составляющим жизненного цикла разрабатываемого боевого самолета свое отражение в этой оценке могут получить все функциональные свойства, характеризующие эксплуатационное совершенство самолета, проявляемое в рамках конкретной системы его применения.

Отсюда очевидно, что принятая инструментарием "Доступность по средствам" системная оценка боевого самолета проводится с учетом понимания самолета как элемента не только большой информационной системы, объединяющей в единое целое всех участников боевых действий. Она проводится с учетом и системы эксплуатации, и многих других видов систем, включенных в состав боевой авиации. Именно такое комплексное понимание боевой системы определило появление понятия "системы систем".

РОЛЬ МОДЕЛИРОВАНИЯ

Вопрос, применительно к каким составляющим жизненного цикла и в рамках каких комплексных систем может проводиться критериальная оценка разрабатываемого боевого самолета, также является небезынтересным моментом методического инструментария "Доступность по средствам". Иллюстрацией этого момента может являться фрагмент работ внешнего проектирования программы JSF, связанный с определением функциональной концепции истребителя 5-го поколения, получившего сегодня обозначение F-35. Иерархия математических моделей, используемых в операционном моделировании, охватывает фрагменты боевых действий, от отдельных групповых действий

истребителей во взаимодействии друг с другом или с системами вооружения других родов войск до военных кампаний в целом. Моделирование таких кампаний проводится с использованием конкретной информации, вытекающей из штабных военных игр, в которых при фиксированных возможностях используемых боевых средств отрабатываются приемы собственного оперативно-тактического искусства с учетом особенностей оперативно-тактического искусства противника.

Предметность этой "конкретики" очевидна из материалов программы JSF. В соответствии с принятой в США стратегией одновременного участия в двух региональных военных кампаниях выделены два региона мира, специфика боевых действий в которых является определяющей для формирования требований к перспективному истребителю. Один из них охватывает практически всю территорию Ближневосточного региона, центральное положение в котором занимают страны Персидского залива. Другой регион включает часть территории Азиатско-Тихоокеанского и Индо-Азиатского региона мира, куда попали Китай, Индия, обе Кореи и российский Дальний Восток. Стоит ли после этого удивляться, что и Китай, и Индия развернули сегодня свои программы создания истребителей 5-го поколения.

При использовании рассмотренной технологии работ формирование конкретных требований к разрабатываемому в рамках программы JSF семейству истребителей 5-го поколения проводилось исходя из компенсации дефицита боевых возможностей различных видов Вооруженных сил, принимающих участие в наступательной тактической операции, который "не мог быть восполнен путем совершенствования оперативно-тактического искусства командного состава в части применения боевой авиации". Эффективная составляющая комплексного критерия "стоимость-эффективность", соответствующая такой постановке работ по формированию функциональной концепции боевого самолета, получила наименование "Дефицит возможностей в ударных операциях".

Стоимостная составляющая комплексного критерия оценки истребителя также определялась исходя из расходов на группировку самолетов. При этом особо тщательно учитывалась зависимость стоимости истребителя от варьировавшихся функциональных характеристик самолета. Как это не похоже на распространенную у нас точку зрения, что взлетная масса - суть его стоимость, а все отличия от этой зависимости - погрешности расчета.

ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКОЕ ИСКУССТВО

Вернемся к тому, что в материалах программы JSF упомянуто как "совершенствование оперативно-тактического искусства командного состава в части применения боевой авиации". Это некоторая "константа", существующая при формировании требований к конкретному истребителю 5-го поколения. Однако она отнюдь не является таковой применительно к внешнему проектированию подобных самолетов в целом, выступая здесь в качестве искомого параметра создаваемой боевой системы. Ведь "совершенствование оперативно-тактического искусства командного состава в части применения боевой авиации" - это суть процесса CONOPS, протекающего в итерационном цикле

разработки той боевой системы, элементом которой должен стать создаваемый боевой самолет.

Величина этого параметра имеет не меньшее влияние на эффективность составляющую комплексной оценки "стоимость - эффективность", чем тактические возможности самого самолета. По мнению американских специалистов, полная реализация всех тактических возможностей истребителей 5-го поколения возможна только при использовании новых тактик и способов боевого применения этих самолетов.

С началом создания истребителей 5-го поколения начался активный поиск новых оперативно-тактических способов их применения. Основное внимание было обращено на то, что связано с развитием системного подхода в новой идеологии боевого самолета. И прежде всего с рассмотрением групповых боевых действий. В связи с этим и рассуждения типа "Наш перспективный истребитель превзойдет в воздушном бою любого противника" потеряли смысл, уступив место аргументированию констатации "Боевая система с нашим перспективным истребителем превзойдет боевую систему противника".

Американцы уже начали переподготовку командного состава своих ВВС с учетом особенностей применения истребителей F-22 в реальных боевых действиях. Для этого в тренировочном курсе, проводимом на базе ВВС Максвелл (шт. Алабама), задействована компьютерная система TAV, имеющая специально созданное для этих целей программное обеспечение AIRGAP-II.

Спонтанно возникший в нашей прессе вопрос о "новых стапелях для нового боевого самолета" почему-то не удержался на страницах отечественных изданий, уступив место обычным заверениям, что "наш перспективный истребитель превзойдет в воздушном бою любого противника". А зря. Идея западной системы качества действительно верна в том, что нельзя добиться необходимого качества конечного продукта, не обратив внимания на содержание самого процесса создания.

Вячеслав ВОЛОДИН

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
09.06.06*

ОПЕРАЦИЯ "АВИАКООПЕРАЦИЯ"

"Ильюшин Финанс Ко" и АХК "Сухой" договорились о сборке RRJ в Воронеже.

Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) может стать одной из основных производственных площадок по сборке регионального пассажирского самолета Russian Regional Jet (RRJ) разработки госхолдинга "Сухой". Как следует из протокола совещания, состоявшегося на ВАСО, речь идет о ежегодном серийном производстве 50 самолетов в Воронеже и 20-ти - в Комсомольске-на-Амуре.

Стало известно, что на прошлой неделе менеджеры "Сухого" и лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), в мае договорившиеся о сотрудничестве, провели совещание на воронежском авиазаводе, посвященное развитию производства перспективных самолетов. Как следует из протокола мероприятия, стороны рассматривают возможность организации на ВАСО сборочного производства RRJ. "По результатам доклада гендиректора Михаила Шушпанова и осмотра производства ВАСО совещание отмечает, что предприятие в работоспособном состоянии и способно к серийному производству региональных самолетов типа RRJ при проведении мероприятий по модернизации предприятия, обновлению парка оборудования и изготовлению оснастки на общую сумму 1687,3 млн рублей", - констатируется в документе.

ВАСО специализируется на производстве широкофюзеляжных самолетов Ил-96. 70,4% акций принадлежат госкомпаниям "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" и "Авиационный комплекс имени Ильюшина". До осени минувшего года контрольным пакетом ВАСО управляла ИФК. Лизинговая компания готовит ВАСО к серийному производству регионального украинско-российского самолета Ан-148. Проект самолета RRJ вместимостью 75-110 пассажиров "Сухой" начал в 2000 г. Его летные испытания должны

начаться осенью 2007 г., ввод в эксплуатацию ожидается в 2008 г. Как пояснил гендиректор ВАСО Михаил Шушпанов, на совещании, кроме плана модернизации завода для сборки RRJ, обсуждалось создание филиала ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" на базе ВАСО - для сопровождения производства агрегатов из полимерных композиционных материалов и возведение дополнительных мощностей для развития центра компетенции "Композитное производство". По словам руководителя компании "Сухой" Михаила Погосяна, вариант кооперации ВАСО и ГСС по изготовлению RRJ будет согласован уже в июле.

Таким образом, ВАСО может стать второй производственной площадкой для сборки RRJ, производство которого ранее планировалось только на КНААПО. В ИФК и ГСС перспективы производства RRJ в Воронеже пока комментируют сдержанно. "Что касается сборки, то вопрос находится в стадии изучения, - заявил гендиректор ИФК Александр Рубцов. - Гораздо более реальным представляется производство композитных комплекующих RRJ и выполнение работ по интерьеру". "Мы работаем с Воронежем в части производства композитных комплекующих, составляющих 15% самолета, и готовы рассматривать варианты дальнейшего сотрудничества", - сообщили в пресс-службе ГСС.

Однако, по данным "Ъ", на переносе производства RRJ с Дальнего Востока в Центральную Россию настаивает иностранный партнер "Сухого" - итальянский авиационно-оборонный холдинг Finmeccanica SpA и его дочерняя компания Alenia Aeronautica, в 2005 году объявившие о намерении приобрести блокпакет ГСС. По мнению итальянцев, появление второй площадки должно удешевить логистическую составляющую авиастроительного проекта.

*Мария СИМОНОВА
Сергей РЫЖКИН*

*источник: газета "Коммерсантъ-Воронеж"
15.06.06*

МИНПРОМЭНЕРГО НАШЛО КРЫЛО В ЕВРОПУ

При производстве нового российского регионального самолета RRJ компанией "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) будут использованы узлы, агрегаты и навигационные системы французских компаний.

По существу, треть лайнера (36%) будет состоять из узлов, произведенных за пределами России. Итальянские компании намерены участвовать в проекте как финансовые партнеры. В ведомстве Виктора Христенко считают, что отечественные производители от этого ничего не теряют. Минпромэнерго добивается снижения пошлин на ввоз ряда комплектующих для лайнеров и оборудования.

ВМЕСТО СЕРДЦА - ФРАНЦУЗСКИЙ МОТОР

Основная доля заказов на импортные приборы или агрегаты по проекту RRJ достанется французам, рассказала "Гудку" представитель Минпромэнерго Мария Ушакова. На самолет будет ставиться двигатель SAM146, разрабатываемый совместно с французской компанией Спестта.

По ее словам, "в настоящий момент идет создание испытательной базы, готовится испытательный стенд, который будет одним из крупнейших в Европе. Уже заканчивается сборка модулей, началась сборка первого двигателя для испытаний, проведены тестирование газогенератора, аэродинамические испытания вентилятора". Первое испытание полноразмерного двигателя SAM146 намечено на начало июля. Параллельно, говорит Мария Ушакова, начнется сертификация двигателя в российском Авиационном регистре. Подана заявка на получение международного сертификата по западноевропейским нормам и требованиям летной годности.

По словам заместителя директора департамента оборонно-промышленного комплекса Минпромэнерго Валерия Воскобойникова, "французская сторона будет способствовать международной сертификации российского регионального самолета". Ведомство рассматривает вопрос о расширении перечня комплектующих для авиапроизводителей, на которые будут распространяться таможенные льготы.

"Основная задача, - отметил Валерий Воскобойников, - создание системы производства двигателя SAM146 не только для сертификационных испытаний, но и для коммерческого производства. Отмена пошлин на технологическое оборудование и комплектующие - один из основных вопросов в "повестке дня" авиапрома. Вопрос об освобождении от таможенных пошлин ввозимого технологического оборудования у нас уже решен. Предприятия, которым необходимо оснащаться, приобретать новое оборудование, могут это делать с учетом тех решений, которые уже приняты российским правительством".

Напомним, что 24 марта вступило в силу постановление правительства России "О временных ставках ввозных таможенных пошлин в отношении

отдельных видов технологического оборудования", в которое были включены 37 позиций технологического оборудования, имеющего отношение к проекту RRJ и Спестта по двигателю SAM146 (RRJ-SAM146).

В ближайшее время, сказала Мария Ушакова, в правительство будет внесен проект постановления "О временных ставках ввозных таможенных пошлин в отношении технологического оборудования для авиационной промышленности". В это постановление включены 27 позиций технологического оборудования для проекта RRJ-SAM146.

"Вопрос находится в стадии решения, - добавил Валерий Воскобойников, - однако пока не согласована номенклатура освобождаемых от пошлин комплектующих. Одним из условий успешной реализации проекта является максимальная локализация производственных процессов в России. Комплектующие, которые могут производить российские компании, нужно закупать в России".

ИТАЛИЯ ЖДЕТ АКЦИЙ

На церемонии подписания российско-итальянского протокола о сотрудничестве в сфере высоких технологий министр промышленности Италии Клаудио Скайоло заявил, что итальянские компании уже вложили в проект RRJ "примерно 300 млн. евро". Глава Минпромэнерго России Виктор Христенко отметил, что главным инвестором в этом проекте с итальянской стороны выступила компания Finmeccanica.

"Компания может дать России возможность активно продвигать свою продукцию на международные рынки", - подчеркнул, комментируя итоги российско-итальянской встречи, Виктор Христенко. Как отметил глава Минпромэнерго, строительство самолета RRJ предполагает вхождение в этот проект структурного подразделения Finmeccanica, компании Alenia Aeronautica.

Сейчас, сообщила Мария Ушакова, готовится ратификация нормативного документа, разрешающего итальянцам приобретение блокирующего пакета акций ГСС. Проект предполагает производство до 1000 самолетов, которые рассчитаны на поставку на международные рынки.

Напомним, что на прошедшем в начале этого года форуме "Италия - Россия: возможности сотрудничества в авиакосмической отрасли" генеральный директор "Сухого" Михаил Погосян заявил относительно партнерства с компаниями Finmeccanica и Alenia Aeronautica:

"Мы, отталкиваясь от опыта сотрудничества по проекту RRJ, рассматриваем возможность его расширения в глобальном плане". Глава "Сухого" пояснил, что это касается проектов по сверхзвуковым технологиям и некоторым аспектам военного авиастроения.

Леонид ГРИГОРЬЕВ

*источник: газета "Гудок"
08.06.06*

ПОЛЕТНОЕ ЗАДАНИЕ

Виктор Ющенко решил оставить Россию в проекте Ан-70.

Вчера в аэропорту Гостомель завершилась авиационная выставка "АвиаСвит-XXI". В пятницу в ее работе принял участие Виктор Ющенко. Президент посмотрел авиашоу и пообщался с руководителями авиационных предприятий. Специальному корреспонденту Ъ Сергею Сидоренко Виктор Ющенко рассказал о хороших перспективах в проекте по созданию самолета Ан-70. По мнению же авиастроителей, Украине не следует рассчитывать на дальнейшее участие России в работе над созданием этого самолета.

Международный космический авиасалон "АвиаСвит-XXI" открылся в Гостомеле в четверг, 8 июня. Президента приглашали на церемонию открытия, но поскольку в этот день Виктор Ющенко находился с официальным визитом в Нидерландах, его приезд запланировали на пятницу. Между тем 8 июня "АвиаСвит-XXI" посетила официальная российская делегация. Один из ее членов, замдиректора федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Александр Фомин, сделал неожиданное заявление. Господин Фомин сообщил, что Россия не выходит из проекта по созданию военно-транспортного самолета Ан-70, как это было заявлено ранее. "На данный момент проект осуществляется. Существует ряд объективных технических, финансово-экономических и правовых проблем, которые обе стороны обсуждают", - заявил он.

Примечательно, что украинские авиастроители узнали о высказываниях российского чиновника только от корреспондента Ъ. В искренность Александра Фомина никто не поверил. "Я встречался Владимиром Михайловым (главком ВВС России. - Ъ), и он мне прямым текстом сказал: есть личное указание Путина, что Россия должна выйти из проекта", - объяснил Ъ руководитель одного из предприятий, участвующих в проекте Ан-70. Примечательно, что гендиректор корпорации "Антонов" Анатолий Мялища, прочитав заявление Александра Фомина, отказался общаться с корреспондентом Ъ. К тому же господин Мялища распорядился, чтобы журналистов не подпускали с такими вопросами к президенту. Услышав его слова, корреспондент Ъ решил обязательно поговорить с Виктором Ющенко на эту тему.

Ан-70 - средний военно-транспортный самолет. Разработка самолета началась в 1980-е годы. После распада СССР финансирование работ взяли на себя Украина и Россия. Правами разработчика и производителя Ан-70 обладает Международный консорциум "Средний транспортный самолет". Сейчас Ан-70 существует в единственном экземпляре; ведутся работы по сборке еще двух самолетов.

Приехав в Гостомель, президент почти час осматривал выставку и беседовал с чиновниками от авиации. За это время Виктор Ющенко успел побывать лишь возле стендов корпорации "Антонов" и компании "Мотор Сич". Выйдя из выставочного ангара, господин Ющенко направился на улицу, к экспонатам авиационной техники. Здесь его уже ждали журналисты. Корреспондент Ъ поинтересовался, что происходит сейчас с проектом Ан-70 и каково участие России в его создании. Виктор Ющенко оказался настроен оптимистиче-

ски. "Украинская сторона убеждена, что проект Антонов-70 - это один из наилучших проектов последних лет. Эта машина еще лет 15-20 будет в авангарде", - уверенно ответил президент.

Глава государства рассказал, что на минувшей неделе в Киеве проходили заседания рабочей группы подкомиссии по военно-техническому сотрудничеству в рамках комиссии Ющенко-Путин. В числе прочего обговаривался и вопрос совместной работы в рамках проекта Ан-70. При этом россияне не предоставили никаких документов о выходе из проекта. "На самом деле этот проект жив, хоронить такую модель недопустимо. Он (проект. - Ъ) был предметом горячего обсуждения в рамках комиссии. И я буду поднимать этот вопрос на встрече с Владимиром Владимировичем Путиным", - заявил Виктор Ющенко. По его словам, главный аргумент продолжения участия России в реализации проекта - финансовый. В случае если Россия в одностороннем порядке разорвет договор, Украина потребует компенсацию. "Я не буду идеализировать ситуацию и скажу, что по этому проекту задолженность российской стороны - 47 миллионов долларов", - сообщил господин Ющенко и призвал россиян выполнять взятые на себя обязательства.

Собеседники Ъ в АНТК им. Антонова рассказали, что вариант финансового давления на Россию рассматривается, но в его успех никто всерьез не верит. В случае если Украина и Россия начнут "делить" Ан-70 в суде, процесс затянется на несколько лет. В этот период Украина не сможет продавать эти самолеты, даже если сертифицирует их и найдет покупателя. К тому же часть комплектующих для Ан-70 производится в России. В случае конфликта поставщики могут отказаться продавать необходимые детали, а наладить выпуск таких же на отечественной базе будет непросто как технологически, так и юридически. При этом Ъ стало известно, что президент проинформирован о наличии этих проблем, однако почему-то решил не придавать им значения на публике.

Осмотрев выставку, Виктор Ющенко отправился на летное поле, где прошло авиашоу. Перед главой государства пролетел кортеж из четырех самолетов - Ан-70, Ан-225 ("Мрия") и двух Ан-148 (еще одна гордость "антоновцев" - новый региональный пассажирский самолет). Президенту показательный полет понравился. После приземления самолетов Виктор Ющенко в сопровождении представителей корпорации "Антонов" побывал в кабине пилота Ан-70, а затем уехал в Киев, где ему предстояло участие в переговорах по созданию "оранжевой" коалиции.

Между тем на фоне разговоров об Ан-70 осталось незамеченным другое важное событие. В ходе авиашоу прошел показательный полет Су-27. На протяжении последних четырех лет участие истребителей в авиашоу на территории Украины было запрещено. Напомним, 27 июля 2002 года во время авиашоу на аэродроме Сквилов во Львове Су-27 упал на зрителей. Теперь этот запрет, видимо, снят.

Сергей СИДОРЕНКО

источник: газета "Коммерсантъ - Украина"
12.06.06

ТИТАНОВАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Этот год вполне может стать переломным в развитии российской титановой промышленности. Связано это, в основном, с ключевыми изменениями в судьбе корпорации "ВСМПО-Ависма" – крупнейшего производителя, на долю которого приходится 30% мирового титанового рынка.

В мае подписано соглашение с американской корпорацией Boeing о создании в Верхней Салде, отечественной титановой Мекке, совместного предприятия по производству титановых узлов для авиастроения: шасси, силовых элементов. О намерении создать с "Ависмой" СП заявила индийская сторона. А крупнейший европейский авиастроительный концерн Airbus заключил с уральскими металлургами контракт стоимостью свыше 1 млрд долл.

К этому прорыву на ВСМПО шли без малого 15 лет. До недавних пор высокие требования западных авиастроителей к точности исполнения деталей вынуждали отечественных производителей экспортировать продукцию не сложнее слитков, проката или прутков. Когда совместное предприятие с Boeing выйдет на проектную мощность, из России пойдут не заготовки, а готовые детали.

По плану, российско-американское СП начнет работу уже в этом году, а к 2010 г. должно приносить до \$200 млн дохода в год. Это самый крупный инвестиционный проект Boeing в России. Кстати, не дожидаясь реализации СП с американцами, на ВСМПО создают цех по производству готовых титановых изделий для отечественного и западного авиастроения. На предприятии уже идут наладка и испытание оборудования.

Из источников, близких к руководству титанового монополиста, стало известно, что между владельцами корпорации и ФГУП "Рособоронэкспорт" достигнута договоренность о вхождении государства в число акционеров "ВСМПО-Ависмы". Это стремление было объяснено попытками вернуть контроль государства над стратегически важными предприятиями, от функционирования которых зависит внешняя и внутренняя безопасность. При этом руководство ФГУП пообещало не влиять на ранее принятые решения о сотрудничестве с зарубежными партнерами. Со своей стороны, новый акционер сможет оказать существенное влияние при лоббировании интересов предприятия.

Так, в конце мая были озвучены планы по созданию особой экономической зоны вокруг Верхней Салды. По словам главы Федерального агентства по особым экономическим зонам (РосОЭЗ) Юрия Жданова, рядом с ВСМПО представители Свердловской области планируют создать несколько новых заводов, которые используют в своих технологиях титан, в том числе по производству авиатехники, медицинского оборудования и оборудования для судостроения. Заявку на участие в конкурсе готовят правительство Свердловской области, администрация города Верхняя Салда и руководство предприятия. О своей поддержке проекта особой экономической зоны в Верхней Салде, в свою очередь, заявил и президент "Boeing-Россия/СНГ" Сергей Кравченко.

Есть и другие планы, которые могут быть реализованы лишь в тесном контакте с государством. Руковод-

ство корпорации подготовило список предложений по реформированию титановой отрасли. Одно из них касается организации разработок месторождений ильменита - природного минерала, из которого при переработке получают титан. Сейчас сырье для переплавки поступает с украинских предприятий. Были также попытки, пока не особо удачные, доставлять ильменит по морю с Шри-Ланки. В случае начала добычи минерала на территории России "ВСМПО-Ависма" получит более дешевое сырье и, что не менее важно, включив добывающее производство в структуру своего холдинга, сможет достроить полный цикл титанового производства от добычи руды до получения готовых изделий.

Еще одно пожелание руководства ВСМПО связано с изменением таможенного законодательства в отношении импорта отработанного металла, произведенного в России. До сих пор основная часть титановых изделий поставляется за рубеж в виде полуфабрикатов: штамповок, слитков, листов и т.д. При их последующей механической обработке для получения готовых изделий примерно 85% металла уходит в титановый скрап - стружку. Если бы можно было реэкспортировать эту стружку в Россию для переплавки на ВСМПО, это во многом позволило бы решить проблему с сырьем. Но существующие таможенные правила для импорта титановых отходов немногим лояльнее нормативов ввоза отработанного ядерного топлива, что делает подобную процедуру крайне сложной.

Изменение стратегии государства в отношении титановой промышленности сегодня крайне актуально. Об этом свидетельствуют длительный устойчивый рост потребления титана, конкурентоспособная высокая техническая оснащенность отечественного производства, объявленный президентом курс на усиление обороноспособности страны и ряд других факторов. Заручившись поддержкой госструктур, у "ВСМПО-Ависмы" есть все шансы провести свои предложения в жизнь. Если это произойдет, и без того успешное предприятие, заработавшее в прошлом году 112,5 млн долларов чистой прибыли, обеспечит дополнительные гарантии для дальнейшего экономического роста.

СПРАВКА

Корпорация "ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана. Продукция предприятия - слитки и все виды полуфабрикатов из титановых сплавов. Российская компания обеспечивает 30% потребности в титане компании Boeing, около 60% - европейского концерна Airbus, до 90% Embraier и до 90% - Goodrich (самого крупного мирового производителя шасси для самолетов). "ВСМПО-Ависма" поставляет титан для авиадвигателей Rolls-Royce и Snecma. По предварительным подсчетам неаудированных консолидированных финансовых результатов за 2005 г. группы компаний "ВСМПО-Ависма" (включая ее дочерние компании и филиалы) по US GAAP выручка от реализации продукции ожидается на уровне 746,4 млн долл., что на 43% выше прошлогоднего уровня в 522,7 млн долл., чистая прибыль группы ожидается на уровне 228,5 млн долл. (-рост в 4,5 раза к уровню 2004 г. - 50,2 млн долл.

источник: газета "Известия"
14.06.06

ХРОНИКА ПИКИРУЮЩЕЙ ОТРАСЛИ

Сможет ли один региональный самолет RRJ вытянуть всю отрасль?

Ситуация в российской авиационной промышленности сложилась, мягко говоря, сложная. В настоящий момент в разработке находится всего один проект регионального самолета малой дальности (-RRJ). Причем российский в нем только фюзеляж, а все остальное будет собираться с миру по нитке: двигатели - из Франции, инжиниринг - из США и т. д. Наши "Тушки" и "Илы", как многие предрекают, в скором времени прекратят свое существование, и Россия уйдет с рынка дальних перевозок.

В ОПРАВДАНИЕ

В экспертной среде утверждают, что сегодняшнее положение вещей является оптимальным и наличие даже одного успешного проекта служит свидетельством правильности усилий Правительства. Ни к чему расплять и без того скудные ресурсы. Напротив, концентрация производственных мощностей, конструкторских разработок и, самое главное, бюджетного финансирования на одном проекте позволит России безболезненно занять нишу на мировом рынке ближнемагистральных перевозок. Ведь в секторе дальней гражданской авиации отечественные производители сегодня не могут предложить что-либо стоящее: последние модели Ту-204 и Ил-96 спроектированы еще в 80-х годах прошлого века. Финансово поддерживать их модернизацию государство не в состоянии, поэтому имеет смысл открыть этот рынок для признанных лидеров - Boeing и Airbus. У такой позиции есть свои сторонники и противники.

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

Действительно, за последние 10 лет российский авиапарк пополнился подержанными импортными машинами. Так, из 96 магистральных лайнеров, приобретенных авиакомпаниями с 2002 г., 76 - "иномарки". Причем, по мнению руководства авиакомпаний, их покупка выгодна, несмотря на 25%-ную таможенную пошлину. Причины - в относительной дороговизне новых российских самолетов и их неконкурентоспособности по уровню расхода топлива. По оценкам экспертов, ежемесячные лизинговые платежи за бывший в эксплуатации Boeing 767 составляют 300-350 тыс. дол., а за новый Ил-96 - 376 тыс., при этом топливные расходы у отечественных самолетов на 20-30% больше.

По мнению гендиректора "Аэрофлота" Валерия Окулова, использование импортных самолетов позволит ежегодно экономить только на закупке ГСМ не менее 150 млн дол. В противном случае, считает он, Россия проиграет и рынок авиаперевозок. К примеру, сейчас немецкая авиакомпания Lufthansa летает в Нижний Новгород, Казань, Пермь, Уфу и все глубже проникает на российскую территорию за счет более привлекательных тарифов. А наши компании не могут ей противостоять, так как вынуждены повышать

свои тарифы вследствие высоких топливных расходов. По его словам, тарифы растут быстрее доходов населения. Эластичность спроса в авиаперевозках очень высока, и повышение цен на билеты приводит к отказу пассажиров и снижению спроса. Исходя из этих соображений к 2010 г. "Аэрофлот" планирует закупить не менее 130 новых импортных самолетов.

Добровольная "сдача" рынка дальних авиаперевозок нравится далеко не всем. Так, замдиректора Департамента ОПК Минпромэнерго Валерий Воскобойников считает, что у признанной стратегии развития авиапрома существуют серьезные риски. По его мнению, самая большая прибыль генерируется в производстве средне- и дальнемагистральных самолетов, и без проектов в этой сфере Россия не сможет удержать конкурентоспособность отрасли.

Кроме того, многие эксперты отмечают, что сокращение НИР на базе конструкторских бюро, вызванное нехваткой финансирования, напрямую ведет к снижению обороноспособности страны, ведь четкого деления между гражданскими и военными технологиями не существует.

КРИЗИС АВИАПРОИЗВОДСТВА

По мнению генерального директора авиакомпании "Атлант-Союз" Владимира Давыдова, тяжелое положение в отрасли обусловлено следующими причинами:

- "мертвым" состоянием конструкторских бюро;
- низкой зарплатой и кадровым голодом;
- износом оборудования и утерей технологий;
- высокой амортизацией заводских корпусов;
- ликвидацией производственных цехов.

Он полагает, что основным залогом успеха авиапроизводителей является поддержка государства (пример - французский Airbus). В России же при отмене госинвестиций в начале 90-х количество производимых самолетов упало с сотен до единиц, а ведь еще в конце 80-х мы занимали 1/4 мирового авиарынка.

Очень показательным с точки зрения влияния государства на состояние авиапроизводства в стране выглядит пример Ульяновского авиационного завода. Он был построен в 1980 г., через 5 лет там выпустили первый военно-транспортный Ан-124 ("Руслан"), а в 90-м - Ту-204, мощность завода составляла порядка 50 машин в год. В 1992 г. ФГУП было преобразовано в ОАО "Авиастар", которое через несколько лет стало банкротом, затем на базе его основных активов образовали новое предприятие ЗАО "Авиастар-СП". Сейчас пакетом 75%+1 акция владеет государство, а 25%-1 акция - египетская компания Sirocco.

После развала СССР авиакомпании перестали закупать Ту-204, и сборка самолетов в условиях жесточайшего финансового кризиса приостановилась. Огромные площади пришлось сдавать в аренду. В 1996 г. завод заключил соглашение с лизинговой фирмой Sirocco Russia ("дочкой" египетской Sirocco), которая получила эксклюзивные права на реализацию первых двухсот Ту-204, оснащенных английскими двигателями Rolls Royce и западной авионики, которую

поставили египтяне. После этого производство самолетов возобновилось, и продажи пошли в основном на экспорт в страны Ближнего Востока и Восточной Европы. Начиная с 1998 г., на "Авиастаре" производится по 5-7 самолетов в год, что, естественно, мало для подобного предприятия. Гендиректор ЗАО "Авиастар-СП" Виктор Михайлов полагает, что новые модели Ту-204 вполне конкурентоспособны по всем технологическим параметрам, в том числе и по расходу топлива. Кроме того, они дешевле своих импортных аналогов, а выбор российских авиакомпаний в пользу зарубежных производителей считает чисто политическим вопросом. Российский авиапарк, по его мнению, уже превратился в свалку импортного металлолома. С ним согласен и руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин, который на авиакосмическом салоне IIA-2006 заявил, что дальнемагистральный Ту-204-300 (построенный в прошлом году) получился очень хорошим и имеет большой экспортный потенциал.

НАДЕЖДЫ ИЛИ ЛОГИКА ПРЕОБРАЗОВАНИЙ

В рамках реализации структурных реформ в авиации создается объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), где собираются активы, концентрируются научные, технологические, кадровые ресурсы, снижаются издержки, исключается дублирование производства. В результате себестоимость продукции снижается, а конкурентоспособность, напротив, увеличивается. Такова нынешняя стратегия развития авиапрома. Кроме того, не так давно Правительством принято решение о начале конструкторской разработки (на базе ОКБ "Яковлев" и ОКБ "Ильюшин") ближне-среднемагистрального самолета МС-21, рынок которого гораздо больше регионального RRJ. У специалистов это вызывает определенные надежды: может быть, действительно не все еще потеряно?

Елена ПОПОВА

источник: газета "Экомоника и жизнь"
02.06.06

АВИАПРОМУ ПРЕДЛАГАЮТ СТАТУС "ГРАЖДАНИНА МИРА"

На переговорах о вступлении России во Всемирную торговую организацию Запад добивается от нее отмены государственной поддержки авиапрома, считая ее нарушением глобальной конкуренции.

Международным авиастроителям от России нужны ее научный потенциал, производственные мощности предприятий и ее алюминий и титан. Интересна им и перспектива продаж своей продукции в России. За этот интерес они готовы вкладывать в российский авиапром десятки миллиардов долларов. Поэтому число контрактов, которые заключают российские авиазаводы с западными партнерами, пока растет.

"СУХОЙ" ОТКРЫВАЕТ АМЕРИКУ

Одним из перспективных проектов в сфере международного сотрудничества российского авиапрома является программа создания компанией "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) нового регионального самолета RRJ (Russian Regional Jet, российский региональный лайнер). По словам представителя корпорации "Сухой" Ольги Каюковой, главным партнером ГСС является компания Powerjet ("Пауэр Джет") - недавно созданное совместное предприятие французской Snecma и российского НПО "Сатурн". Powerjet, заявила она "Гудку", обеспечивает самолеты RRJ двигателями модели SaM 146, которые отвечают требованиям ИКАО по шуму. В программу RRJ в качестве поставщиков вовлечено более 20 зарубежных компаний. "Это гарантирует высокую степень надежности самолетов и является залогом успешной сертифика-

ции семейства RRJ по европейским и североамериканским стандартам", - отметила Ольга Каюкова.

В мае в Москве состоялась встреча представителей EASA (Европейское агентство по безопасности полетов), Авиарегистра Международного авиационного комитета (МАК) и компании ГСС, где было принято решение о начале сертификационных работ по RRJ в Европе. "Еще на этапе проектирования учтены европейские и американские требования", - подчеркнул глава ГСС Виктор Субботин.

Отметим, что RRJ уже презентован американскому рынку. Проект лайнера представлен на конференции североамериканской региональной авиации в Далласе. "Мы считаем возможным в 2010-2011 гг. организовать поставки этих самолетов в Северную Америку. Объем заказов может составить до 800 самолетов, что позволит нам занять примерно 20% местного рынка. У ГСС есть и планы послепродажного обслуживания RRJ в американских условиях", - рассказала Ольга Каюкова.

В рамках программы по созданию RRJ в партнерстве с западными концернами проходит техническое перевооружение предприятий ГСС. "Мы подписали с германской компанией FOOKE GmbH контракт на поставку оборудования на сумму 6,5 млн. евро", - отметила представитель ГСС. Оно предназначено для серийного производства RRJ на заводах "Сухого" в Комсомольске-на-Амуре (КНААПО) и Новосибирске (НАПО). Общая сумма вышеописанных контрактов составила 19,6 млн. евро.

"Станки, которые мы сегодня закупаем, снизят сроки производства самолетов и трудоемкость всех операций на 40%. Покупая оборудование, мы запускаем программу обучения рабочего персонала", - заявил заместитель генерального директора по производству ГСС Юрий Тарасов.

АМЕРИКАНСКИЙ ГИГАНТ И РУССКИЙ ТИТАН

За последние 10 лет авиастроительный концерн Boeing, сказал президент компании в России Сергей Кравченко, разместил в нашей стране заказы на сумму \$3 млрд. Он добавил, что за 30 лет "компания планирует инвестировать в Россию около \$27 млрд.". "Начиная с 1992 года компания Boeing тесно сотрудничает с предприятиями российской авиационно-космической промышленности, - рассказал он "Гудку". - Прежде всего в проекте строительства Международной космической станции (МКС) и в реализации программы создания плавучей платформы для запуска спутников с экватора "Морской старт".

Напомним, в 1992 г. Boeing открыл научно-технический центр (НТЦ) в Москве. В проектах НТЦ Boeing задействовано более 350 российских специалистов в области гражданской авиации, информационных технологий и космических исследований. Научно-технические работы компании Boeing ведутся в семи городах России. В 1998 г. Boeing открыл конструкторский центр в Москве, объединивший более 1200 российских инженеров. С момента открытия центра выполнено свыше 250 работ по проектированию элементов авиационных и космических конструкций, в том числе и конструкций МКС.

Boeing, отметил представитель авиастроительного концерна, участвует в программах сотрудничества с ведущими научно-исследовательскими институтами России по изучению новых материалов для авиационно-космической отрасли.

В течение последних восьми лет партнером Boeing является российский производитель титана - "ВСМПО-Ависма", поставляющий титановую продукцию концерну. "Около 50% всего титана, используемого при производстве гражданских самолетов компании Boeing, поставляется "ВСМПО-Ависма", - пояснил Сергей Кравченко. По его словам, речь идет только о прямых контрактах. На закупки титана у "Ависмы" Boeing собирается потратить до \$18 млрд. Около \$5 млрд. будет направлено на инженерно-сервисные проекты.

AIRBUS ОТФОРМАТИРУЮТ В РОССИИ

Европейская авиастроительная компания Airbus, как сказал "Гудку" глава ее российского представительства Сергей Ермолаев, имеет проекты, которые привлекут в российский авиапром инвестиции на сумму не менее \$25 млрд. Значительная доля контрактов придется на проекты по переоборудованию пассажирских самолетов в грузовые. "Российские авиастроительные компании "МиГ" и "Иркут" имеют предварительное соглашение о сотрудничестве. Оно сконцентрируется на переоборудовании уже выпущенных

узкофюзеляжных пассажирских самолетов Airbus в грузовые варианты, - пояснил Сергей Ермолаев. - К выполнению этих работ мы планируем приступить в 2011 г. в городе Луховицы, где будет создана соответствующая производственная инфраструктура".

Общий объем всей программы в России, заявил недавно директор концерна Airbus Густав Хумберт, превысит \$900 млн. за 10 лет. Только в 2007 г. он составит около \$110 млн. Основная доля от этой суммы, сказал глава Airbus, "будет получена в области производства компонентов". Дополнительные пакеты крупных заказов на изготовление компонентов для самолетов семейств A320, A330/A340 и A380 были размещены в Научно-производственной корпорации "Иркут" и Воронежском авиастроительном объединении. "Выполнение этих заказов стоимостью \$200 млн. рассчитано на 10 лет. Специалисты Airbus и российского холдинга СУАЛ также завершили подготовку соглашения по поставкам алюминиевых материалов", - добавил Густав Хумберт.

В области исследований и разработки новых технологий Airbus к началу 2006 г. запустил 20 проектов по аэродинамике, перспективным конструкциям элементов планера, концептуальным исследованиям новых схем самолетов и математическому моделированию. Причем Airbus уже завершил в России реализацию около 70 проектов по исследовательским и конструкторским программам, в которых участвовали около 800 ученых и инженеров. Ряд из них использован в программе создания A380. "Ученые из МАИ (Московский авиационный институт), ВИАМа (Всероссийский институт авиационных материалов), ЦАГИ и НИАТа (Национальный институт авиатехнологий) занимаются разработкой перспективных металлических конструкций для крыла и фюзеляжа. А НПО "Технология", НИАТ, ВИАМ, МАИ и ЦАГИ разрабатывают аналогичные конструкции из композиционных материалов. ЦАГИ участвует в проекте NACRE (исследования по созданию новых летательных аппаратов), ВИАМ - в AEROMAG (исследования по новым материалам). По отдельным контрактам Airbus также работает с МНТЦ (Международный научно-технический центр) и МНИИПУ (Международный научно-исследовательский институт проблем управления)", - отметил глава европейского авиастроительного концерна. Совместно с компанией "Каскол" создан исследовательский центр ECAR. Численность российских инженеров центра к началу года достигла 150 человек. В 2005 году его работа была в основном сосредоточена на проектировании нескольких секций фюзеляжа грузового варианта A380. Одновременно ECAR подключился с самого раннего этапа работ к созданию нового самолета A350.

Леонид ГРИГОРЬЕВ

источник: газета "Гудок"
08.06.06



Официальная web-страница Клуба
авиастроителей:
WWW.AS-CLUB.RU

НЕБЕСНАЯ КОНКУРЕНЦИЯ

На днях российские авиастроители направили письмо в адрес министра промышленности и энергетики РФ Виктора Христенко, в котором попросили главу Минпромэнерго ускорить процесс создания единой авиакомпании на базе альянса AiRUnion.

Ранее с проектом создания на условиях частно-государственного партнерства крупных национальных авиаперевозчиков, объединяющих ряд региональных авиакомпаний, выступили Минтранс и Минэкономразвития РФ. Собственно проект является частью общей транспортной стратегии, разработанной Минтрансом в попытке решить проблемы стагнации авиаарынка, связанные с отсутствием конкуренции в этой отрасли.

Ситуация, сложившаяся на внутрироссийском однополярном рынке авиаперевозок, при которой все силы региональных авиакомпаний брошены на борьбу за место на московских аэродромах, привела к резкому падению транспортной активности россиян. А неразвитые региональные маршрутные сети не позволяют обслуживать порядка 12 млн. потенциальных пассажиров в год, что составляет треть от пассажиропотока всей отрасли. При этом на российское небо стали все чаще заглядываться зарубежные перевозчики, что также не способствует развитию рынка отечественной гражданской авиации. Пока экспансию Запада сдерживает современное международное право, основанное на паритете. Сегодня зарубежные авиакомпании должны спрашивать разрешение на полеты в России у Минтранса. Однако на фоне постоянного объединения иностранных перевозчиков под эгидой "открытого неба" (эксперты уверены, что этот процесс не минует Россию) отсутствие развития отечественного рынка на конкурентной основе означает только одно - его крах.

Поэтому именно консолидация авиакомпаний преимущественно по географическому принципу и создание на их базе крупных конкурентоспособных альянсов, по замыслу Минтранса и Минэкономразвития, призваны возродить в России рынок авиаперевозок. Как ожидает министр транспорта РФ Игорь Левитин, доходы от деятельности авиаальянсов будут ежегодно приносить казне не менее 6 млрд. долл.

По мнению аналитиков рынка, в России существуют все предпосылки к созданию по крайней мере пяти авиаальянсов, которые смогут развить систему всероссийских маршрутных сетей и узловых аэропортов (хабов). В качестве примера эксперты называют вполне реальную возможность развития в ближайшее время дальневосточной транспортной сети с хабом в Красноярске, которая будет способна обслуживать и пассажиров из соседних стран.

Такие перспективы наметились благодаря объединению ряда авиакомпаний на базе "КрасЭйр" в альянс AiRUnion. Глава Минэкономразвития Герман Греф и министр транспорта Игорь Левитин, которые поддерживают создание AiRUnion, единодушны во мнении, что государство не должно конкурировать само с собой. Поэтому при сохранении доли государства во всех национальных перевозках основную движущую силу в развитии отрасли чиновники видят именно в присутствии в компаниях частного капитала. Еще в апреле, представляя совместный проект, Михаил

Левитин подчеркивал: "Задача не в том, чтобы продать по любой цене госпакет какой-либо авиакомпании. Важно, чтобы в результате акционирования, приватизации и продажи акций в России сформировались три-пять конкурентоспособных авиакомпаний мирового уровня". С министром согласен и глава Комитета Госдумы РФ по экономической политике, предпринимательству и туризму Валерий Драганов, который считает, что создание авиакомпаний со статусом национального перевозчика "отвечает требованиям государственной транспортной стратегии", а само "укрупнение авиаперевозок" называется "благом".

В Минпромэнерго также поддерживают идею создания национального перевозчика на базе AiRUnion. По словам заместителя директора департамента оборонно-промышленного комплекса Валерия Воскобойникова, "ситуация, которая сложилась с "Аэрофлотом" в начале 1990 годов, когда он распался практически на 400 небольших компаний, привела к тому, что перевозчики не могли не только закупать новые самолеты, но даже поддерживать в рабочем состоянии существующую технику".

Вот почему отечественные авиастроители возлагают большие надежды на появление еще одного крупного авиаперевозчика. В письме министру Христенко, которое подписали представители ведущих предприятий авиапрома, говорится о том, что "наличие на российском авиационном рынке нескольких крупных операторов с различной конфигурацией маршрутных сетей обеспечит равновесие рыночной среды, что создаст предпосылки для дальнейшего развития авиатранспорта и устойчивого спроса на продукцию отечественного авиастроения".

Авиастроители напрямую связывают свои успехи с развитием внутреннего рынка национальных перевозок. Возрождение отечественного самолетостроения "будет зависеть не только от наличия удачных конструкторских разработок и готовности производственных мощностей, но и от того, насколько будет сформирован спрос на эту продукцию, в первую очередь на внутрироссийском рынке", - говорится в письме.

Стало также известно, что AiRUnion собирается приобрести около 50 самолетов семейства RRJ, производство которых на данный момент считается самым перспективным в отечественном гражданском самолетостроении. Эти самолеты рассчитаны, прежде всего, на потребителя, который в основном эксплуатирует машины малой и средней размерности. Кроме того, RRJ ориентированы не только на внутренний рынок, но и на экспорт, поэтому авиастроители надеются, что интеграция национальных перевозок в мировую маршрутную сеть со временем будет способствовать продвижению российского самолета на остроконкурентный европейский рынок.

Что касается повышения конкурентоспособности отечественных авиаперевозчиков на международном рынке, то именно в ней видят свою конечную цель авторы проекта по объединению авиакомпаний, осуществление которого должно стать стимулом к развитию российской гражданской авиации.

Иван ГРУЗДЕВ

*источник: газета "Российская газета"
20.06.06*

ИЛ-114 - В СЕРИЮ

Политическая конъюнктура, похоже, помогла сдвинуть с мертвой точки процесс развития российской авиационной промышленности.

Петербургское ЗАО "Техноспецсталь Инжиниринг" (входит в группу компаний "Техноспецсталь-Инжиниринг", специализирующуюся на поставках горно-рудного и строительного оборудования) подписало с Ташкентским авиационно-производственным объединением имени Чкалова (Узбекистан) контракт на сумму 300 млн долл. на поставку 30 самолетов Ил-114 (самолет для местных авиалиний, рассчитанный на 64 пассажира) до 2008 г.

Разработка Ил-114 началась еще в середине 1980-х, однако сертифицирован он был лишь в 1997 г., а в серийное производство его так и не запустили. Как сообщил генеральный директор "Техноспецсталь Инжиниринг" Виталий Кисличенко, ОАО "Авиационный комплекс имени С.В. Ильюшина" завершает модификацию "Ил-114", и к концу 2006 г. должен быть построен первый образец. "Техноспецсталь Инжиниринг" поставит объединению им. Чкалова до 75% комплектующих, которые будут изготавливать петербургские предприятия (ОАО "ВНИИРА-Навигатор", ОАО "ВНИИРА-ОВД", ОАО "Контур-НИИРС", ОАО "НПО "Прибор", ОАО "Техприбор" и другие). Самолет оснастят новыми бортовыми системами и усовершенствованными двигателями ТВ7-117СМ петербургского ФГУП "Завод им. В.Я. Климова".

Построенные самолеты "Техноспецсталь Инжиниринг" планирует сдавать в лизинг российским компаниям, таким как "Авиапредприятие "Северсталь", авиакомпания правительства Москвы "Атлант-Союз", авиакомпания "Пассажирские перевозки" (филиал группы компаний "Волга-Днепр"). Как сообщил Вячеслав Бадахов, генеральный директор ЗАО "Техноспецсталь Лизинг" (также входит в группу), для организации лизинга планируется привлечь его компанию ("Техноспецсталь Лизинг" сейчас сдает Выборгской авиакомпаниями два Ил-114 старой модели), а также другие предприятия, например московскую Финансовую лизинговую компанию. Для первой части выплат по контракту будут потрачены средства самого ЗАО "Техноспецсталь Инжиниринг", а также лизинговых предприятий. Кроме того, кредитные средства предоставит Сбербанк России, а российские заказчики внесут авансовые платежи.

БОЛЬШАЯ ПОЛИТИКА

Заказ призван начать процесс массовой замены самолетов средней дальности Як-40 и Ан-24, выводимых из эксплуатации по причине выработки ресурса. По оценкам экспертов, через три года будет списана почти половина нынешнего авиапарка. За это время разработчики и производители Ил-114 как раз успеют завершить подготовку нового самолета к массовому производству, наладить которое ташкентский завод сумеет без труда (он способен выпускать около 250 подобных самолетов в год, так что 30 изготовит месяца за полтора). Вообще говоря, проблему обновления парка можно было решить гораздо проще -

закупить уже запущенные в серийное производство Ан-140, которые, по мнению некоторых специалистов, не хуже Ил-114. Однако Ан-140, выпускаемый харьковским авиазаводом, - украинский самолет. И с учетом нынешних непростых украинско-российских отношений с большой вероятностью можно утверждать, что решение запустить в серию Ил-114 имеет в том числе и политическую подоплеку. Впрочем, по имеющейся информации, этот контракт знаменует начало давно запланированного на конец 2006 г. создания Объединенной авиастроительной компании (ОАК), в которую войдут все основные российские производители и разработчики самолетов (планеров, двигателей, авионики).

Без трудностей вряд ли обойдется: например, самарское АО "Авиационный завод "Авиакор", которое, несомненно, должно войти в ОАК, активно участвует в производстве "чуждого" Ан-140 и еще в 2003 г. зарегистрировало с харьковским авиазаводом совместное предприятие по продвижению самолетов Ан-140 на российский рынок. Как бы то ни было, запуск серийного производства Ил-114 и, шире, начало возрождения российского авиапрома можно только приветствовать. Даже если для этого понадобилось возникновение политической конъюнктуры.

АЭРОПОРТ ДЛЯ ЧАСТНИКА

Одновременно со строительством самолетов группа компаний "Техноспецсталь-Инжиниринг" планирует построить аэропорт для малой авиации в Пушкине под Петербургом. Аэропорт расположится на территории военного аэродрома. Договор, подписанный с 6-й армией ВВС и ПВО, предусматривает аренду земельного участка инвестором в течение 49 лет. В строительстве планируется вложить 50 млн долл., которые пойдут на реконструкцию взлетно-посадочной полосы, строительство аэровокзала и стоянки для воздушных судов. "Техноспецсталь-Инжиниринг" рассчитывает вернуть вложения за 7-10 лет. Управляет проектом дочерняя структура группы - ЗАО "Аэропорт "Пушкин".

Стимул к строительству аэропорта - рост спроса на услуги для частной авиации в России. По словам генерального директора ЗАО Анатолия Мясникова, в собственности российских компаний сегодня находится порядка 4 тыс. самолетов, что уже вдвое превышает совокупный парк воздушных судов российских авиакомпаний, совершающих регулярные пассажирские перевозки. Между тем сервис для частной авиации развит гораздо хуже, чем для регулярных перевозок. Главный дефицит составляют именно аэропортовые услуги.

Частные самолеты и станут основной "целевой группой" нового аэропорта. Помимо этого есть вероятность, что будущим аэропортом воспользуются небольшие авиакомпании, осуществляющие региональные перевозки. Впрочем, заметил Анатолий Мясников, никаких договоренностей с авиакомпаниями не будет, пока проект не пройдет все стадии согласования и утверждения в государственных структурах. В конце июня - начале июля 2006 г. должно выйти постановление правительства РФ об изменении статуса аэродро-

ма. Хотя эти согласования вряд ли будут простыми, главное уже пройдено - Министерство обороны поддерживает проект. Лояльность МО обусловлена тем, что в настоящее время около 200 военных аэродромов не используются, однако министерство вынуждено нести расходы по их содержанию. Руководство ВВС сейчас активно пытается сдать их в аренду, так что инициатива "Техноспецсталь-Инжиниринг" пришлась как нельзя кстати.

После всех согласований ЗАО "Аэропорт "Пушкин" окончательно определит источник инвестиций и проведет тендер на постройку аэропорта. Возможно, какую-

то долю инвестиций (не более 10%) удастся получить от государства. Но, как говорит Анатолий Мясников, государственное финансовое участие не обязательно: инвесторов и так хватает.

Аркадий ПОДДУБНЫЙ
Иван СОЛДАТОВ

источник: журнал "Эксперт, Северо-Запад"
06.06.06

ПОЛЕТ С "КУПОЛОМ"

Уже созданы многие образцы оборудования и вооружения для самолета пятого поколения.

Натурная экспозиция российской делегации на ILA 2006 оказалась довольно представительной. Помимо боевого МиГ-29ОВТ, на аэродроме Шенефельд демонстрировались такие машины, как Ту-204-300 компании "Владивосток Авиа", Ил-76ТД-90ВД компании "Волга-Днепр". Ряд машин представило МЧС, презентовавшее на этой выставке российско-германскую авиагруппу для борьбы с катастрофами в Европе. То есть все самолеты, за исключением МиГ-29ОВТ, были как бы экспонатами "двойного назначения".

К примеру, Ил-76ТД-90ВД своим присутствием в Берлине не только подтверждал, что модернизированные российские транспортники соответствуют всем нормам ЕС и могут выполнять рейсы по заказу европейских стран, но одновременно служил своего рода демонстрацией возможностей Холдинговой компании "Ленинец", сыгравшей заметную роль в модернизации этого самолета.

В настоящее время на "Ленинце" закончена очень большая работа по модернизации авионики Ил-76 и Ан-124. Пилотажно-навигационные комплексы для этих машин ("Купол-2А-76М" и А-820М соответственно) доведены до норм международных требований и могут обеспечивать полет в любых условиях, выдерживать заданные коридоры, обеспечивать заход на посадку в соответствии с необходимыми международными требованиями. В состав комплексов входят современные цифровые системы управления и средства отображения. По словам директора компании Рамутиса Багдонаса, также для этих машин разработана бортовая система автоматизированного контроля, которая отслеживает и прогнозирует техническое состояние радиоэлектронного и электротехнического оборудования, шасси, двигателя и планера самолета. Необходимость создания этой системы также объясняется международными нормами, в соответствии с которыми транспортный самолет должен обладать возможностями самоконтроля и диагностики. Специалисты "Ленинца" надеются, что у ВВС РФ найдутся средства для модернизации парка Ил-76 и Ан-124, тем более что основная часть работы - создание современной авионики - уже выполнена за счет средств частных структур, эксплуатирующих эти машины.

Еще один известный российский производитель авионики - НПЦ "Технокомплекс" представил на ILA

2006 новые средства визуализации, навигации, вычислительной техники, систем планирования применения летательных аппаратов и их вооружения, системы регистрации полетной информации на твердотельной памяти, высокоточное барометрическое оборудование, устройства сопряжения с интерфейсами MIL-STD-1553В, ARINC-429, CAN-BUS и тестеры систем и линий передачи информации.

Наиболее интересным образцом, привезенным "Технокомплексом" в Берлин, можно назвать наземный унифицированный комплекс детального планирования действий авиации и подготовки полетных заданий. Он предназначен для автоматизированной подготовки планов решения боевых задач группами самолетов типа Су-24, Су-27, Су-30МК, Су-35, МиГ-29СМТ, вертолетов типа Ми-28Н и Ка-52, преобразования планов действий в полетные задания для бортовых комплексов оборудования и экипажей, подготовки электронных карт местности для бортовых индикаторов обстановки, загрузки полетных заданий и картографических полетных данных на Flash-память для ввода данных в бортовое оборудование летательных аппаратов, подготовки и печати полетных документов. Комплекс может быть выполнен как в переносном, так и стационарном вариантах, что позволяет адаптировать его к любым условиям эксплуатации.

Планирование боевых действий в комплексе построено на принципах интегрированной среды поддержки принятия решений, в которой в любой момент времени пользователю доступны все функции комплекса. Он имеет открытую архитектуру программного обеспечения, за счет чего может быть адаптирован к технологии планирования действий авиации, принятой в ВВС любой страны. Все базы данных комплекса обеспечивают возможность их редактирования в процессе эксплуатации, что позволяет пользователю создавать собственные параметрические и графические библиотеки целей, объектов тактической и навигационной обстановки.

С помощью комплекса можно в короткое время, не превышающее 40 минут, спланировать такие боевые или учебные задачи, как нанесение удара по целям, перелет, патрулирование и эскортирование для авиационного соединения численностью до 36 самолетов и 8 тактических групп, базирующихся как на одном, так и на разных аэродромах. План удара обеспечивает поражение любых типов целей в заданное время с заданной эффективностью поражения и заданным уровнем допустимых потерь собственных самолетов с учетом

всех факторов тактической, навигационной и метеорологической обстановки, рельефа местности, уровня подготовки экипажей. Комплекс собирает информацию о ходе полета и выполнении задания, что позволяет на земле детально их проанализировать. Система в первую очередь предназначена для самолетов семейства Су-30МК, ее закупку планируют Индия и Малайзия. При этом существует не только военный, но и гражданский вариант этого комплекса, предназначенный для использования летательными аппаратами МЧС.

Следует отметить и представленные на стенде "Технокомплекса" новые экраны для "стеклянных" кабин современных летательных аппаратов. Они имеют очень большое разрешение, отличные электрооптические характеристики - яркость, контраст изображения, а также низкое отражение с поверхности экрана, что обеспечивает их комфортное применение в условиях высокой внешней освещенности - когда самолет находится под солнцем. Регулировка яркости позволяет пилоту работать и в темноте, а в определенном режиме - и в очках ночного видения. Интегрированная система подогрева или охлаждения, которая управляется автоматически, обеспечивает работу мониторов в диапазоне температур от -60 до +85 градусов. Индикаторы устойчивы к влажности, солевому туману, коррозионным жидкостям.

Наравне с бортовой авионикой, предназначенной для оснащения летательных аппаратов, в российской экспозиции можно было увидеть и радиоэлектронные устройства для борьбы с этими самыми летательными аппаратами. На своем стенде МНИИ "Агат", входящий в Концерн ПВО "Алмаз-Антей", выставил новые активные радиолокационные головки самонаведения (АРГС) 9Б-1103М диаметром 350 мм и 150 мм, а также серийную АРГС ракеты РВВ-АЕ. Головка 9Б-1103М диаметром 150 мм предназначена для ракет малого калибра и обеспечивает захват цели класса "истребитель" на дальности до 13 км. Как отметил генеральный директор - генеральный конструктор МНИИ "Агат" Иосиф Акопян, по своим характеристикам и массогабаритным показателям эта АРГС конкурентоспособна с инфракрасными головками самонаведения, которые используются на ракетах ближнего боя и малой дальности. Инфракрасные головки, в отличие от радиолокационных, не приспособлены для применения в любых погодных условиях. До сих пор не было технической возможности создать активную головку в таких габаритах - это достижение последних лет. Как отметил Иосиф Акопян, по оценке журнала *Jan's*, 9Б-1103М-150 - самая малогабаритная радиолокационная головка из всех существующих. Она относится к устройствам пятого поколения - АРГС полностью цифровая, переход на "цифру" осуществляется на первой промежуточной частоте. Время готовности головки после предварительного включения накала на передатчик составляет всего одну секунду, что обеспечивается применением волоконно-оптических гироскопов, которым не надо раскручиваться. Головка 9Б-1103М-350 предназначена для ракет большой дальности - она обеспечивает захват цели на расстоянии около 40 км. Все головки 9Б-1103М (имеется также АРГС диаметром 200 мм, не представленная в Берлине) могут использоваться как в ракетах "воздух-воздух", так и в ракетах "поверхность-воздух". По мнению Иосифа Акопяна, постепенно страны, которых сегодня устраивают характеристики РВВ-АЕ или AIM-120 (AMRAM), будут переходить на новое поколение ракет и головок, подобных серии 9Б-1103М.

При этом перспективные АРГС "Агата", как считает руководитель этого предприятия, могут вызвать интерес на внешнем рынке как в составе российских ракет, так и в качестве отдельного продукта. Уже сейчас МНИИ "Агат" имеет контракты на поставку своей продукции иностранным заказчикам.

Несмотря на то что радиолокационные головки самонаведения для авиационных ракет ближнего боя обладают определенными преимуществами перед инфракрасными, последние по-прежнему остаются востребованными на рынке. Появляются и новые производители этих элементов ракетного оружия. В частности, работы по созданию оптико-электронных инфракрасных головок самонаведения для ракет ближнего боя ведутся на Уральском оптико-механическом заводе. В составе экспозиции УОМЗ на ILA 2006 присутствовали макеты подвешенного оптико-электронного контейнера "Сапсан-Э", предназначенного для круглосуточного высокоточного наведения на цель управляемого оружия, малогабаритной системы оптического наблюдения серии "700". На сегодняшний день серия "700" - одно из наиболее перспективных направлений работы УОМЗ в гражданском секторе. Ожидается, что первый действующий образец малогабаритной системы будет продемонстрирован до конца 2006 г. В эти же сроки, по информации главного конструктора УОМЗ Николая Раковича, должны начаться летные испытания ряда созданных на базе "Сапсана" контейнеров, работающих в разных оптических диапазонах, для применения различных образцов высокоточного оружия. В этом году, по плану руководства предприятия, должно быть освоено и производство тепловизора третьего поколения, он создается в кооперации с фирмой Sagem.

Наиболее перспективным военным проектом УОМЗ, безусловно, является оптико-локационная система КОЛС-35, предназначенная для Су-35. По словам Николая Раковича, ее параметры "в разы превышают то, что достигнуто на станциях, предназначенных для серийно выпускающихся истребителей". Кроме того, специалисты завода работают над созданием интегрированных систем, которые будут выполнять часть функций ПРЛК. Интегрированный оптико-электронный комплекс управляется компьютером и может решать все прицельные и навигационные задачи. Такая система, по словам главного конструктора УОМЗ, разрабатывается для одного из экспортных самолетов.

Как известно, с 2003 г. УОМЗ успешно работает как самостоятельный экспортер, и сегодня заводу продлено право на осуществление самостоятельной внешнеэкономической деятельности в сфере поставок запчастей и сервисно-гарантийного обслуживания военной техники до 2009 г. Как сообщил заместитель гендиректора УОМЗ по продажам спецпродукции и внешнеэкономической деятельности Вениамин Элинсон, завод полностью выполнил план по поставкам запчастей и предоставлению сервисных услуг в 2005 г. План 2006 г. к началу мая был выполнен более чем на 50%, и ожидается, что он будет перевыполнен. Одним из последних достижений в этой сфере стал контракт, заключенный УОМЗ в конце апреля 2006 г. с ВВС Словакии. Завод будет осуществлять ремонт блоков КОЛС 13С, устанавливаемых на МиГ-29.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
07.06.06*

СИРИЯ ПОСМОТРЕЛА НА "ИЛ"

Премьер страны и три его министра посетили российскую экспозицию на выставке SIMA 2006.

В рамках 53-й Дамасской международной ярмарки в новеньком столичном комплексе Fairgrounds 27-31 мая прошла торгово-промышленная выставка SIMA Industrial Expo 2006. Впервые с начала проведения подобных выставок (1954 г.) Россия приняла в ней участие единой национальной экспозицией. Она расположилась в отдельном "российском" павильоне, находящемся рядом с центральным - "Сделано в Сирии". Кроме того, отдельный павильон был у ОАО "КамАЗ". В день открытия SIMA 2006 с российской экспозицией подробно ознакомились министр промышленности и внешней торговли САР Фуад Исса Юниа и министр электроэнергетики Ахмед Халед Аль-Эли. А утром следующего дня на борт авиалайнера Ил-96-300, доставившего российскую делегацию в международный аэропорт Дамаска, поднялись премьер-министр Мохаммад Наджи Аль-Итри и министр транспорта Яруб Бадр.

Объединенную российскую делегацию на SIMA 2006 возглавлял заместитель министра промышленности и энергетики Иван Матеров. Каждый день на выставке видели чрезвычайного и полномочного посла РФ в Дамаске Роберта Маркаряна. Как сообщила "ВПК" председатель правления ГК "Конкорд" Наталья Евневич (эта структура выступала в качестве организатора участия фирм России на SIMA 2006), наша делегация насчитывала более 150 человек, а на стендах свою продукцию представили почти тридцать фирм.

Среди них выделялся "Ильюшин Финанс" с крупнейшим экспонатом: Ил-96-300 бортовой номер RA96014 в раскраске авиакомпания "Красноярские авиалинии" был открыт для посещения специалистов на перроне у второго (правительственного) терминала столичного аэропорта. Было заметно ОАО "КамАЗ" (-восемь "живых" автомобилей). А на объединенном стенде Свердловской области выставлялись "Уралвагонзавод" и другие предприятия ОПК. Правда, уральцы не представили натуральных экспонатов своих основных изделий. Но с некоторыми из них можно было ознакомиться благодаря плакатам и мультимедийным презентациям. Посетители особенно интересовались новейшим танком Т-90С и челябинскими танковыми моторами В-92С2 (1000лс), В-84МС (840лс), В46-6МС (780) и В58-7МС (710). А министр промышленности и внешней торговли САР обрадовался "челябинскому подарку" - огромной настольной модели гусеничного бульдозера Б10М. Машины этой серии продолжают поставляться в Сирию: в 2005 г. еще две "десятки" дополнили тракторный парк страны, в котором более трехсот изделий ЧТЗ.

Как сообщил "ВПК" министр международных и внешнеэкономических связей Свердловской области Виктор Какшаров, "Уралвагонзавод", УралАЗ и другие предприятия региона завершают переговорный процесс по созданию в САР совместных предприятий, которые займутся восстановительным ремонтом и модернизацией ранее поставленных в эту страну оборудования и техники. На первом этапе внимание будет сфокусировано на гражданской продукции - грузови-

ках "Зил" и "Урал", железнодорожных вагонах и локомотивах, буровых установках для нефтяников и т.д.

Настоящими героями Сирии чувствовали себя посланцы Татарстана. И на то была причина. ОАО "КамАЗ" выходит на качественно новый уровень сотрудничества с САР. Фирма выиграла правительственный тендер и получила многомиллионные контракты по прямой поставке и лицензионной сборке (в рамках российско-сирийского СП "Аль-Хатэб") своих автомобилей. За последние три года в Сирию поставлено более шестисот новых "КамАЗов". На заводе "Хассия" создается сборочное производство мощностью до тысячи машин в год. Первая сойдет с линии в начале следующего года. Среди широкого спектра продукции фирмы сирийцы отобрали модели "5460", "3118" и "4326" (гражданские и военные). В ходе демонстрационных испытаний образец "5460" всего за один год "накрутил" по сирийским горным дорогам и пустыне более 190 тыс. км, - сообщил "ВПК" заместитель генерального директора ОАО "КамАЗ" Анатолий Самаренкин.

Победы российских экипажей на "КамАЗах" в гонках по пустыне "Дакар" и "исламский фактор" повлияли на выбор камских грузовиков еще в двух крупнейших азиатских странах. Исламабад и Тегеран открыли в апреле - мае с.г. собственные линии по сборке "КамАЗов". В Пакистане соответствующую лицензию держит "Гандара Индастриз" (г. Карачи), а в Иране - "Рахш Ходро Дизель" (г. Табриз). На ОАО "КамАЗ" надеются, что на этом победоносное шествие их продукции на Ближний и Средний Восток не закончится. Служившие на SIMA 2006 экспонатами новые модели автомобильного ряда татарского производителя добрались до Дамаска своим ходом, преодолев несколько тысяч километров по дорогам России, Азербайджана, Ирана, Турции и Сирии. Получилась неплохая рекламная акция, обещающая новые контракты.

Выступая на российско-сирийском бизнес-форуме, проведенном в дни SIMA 2006, посол Роберт Маркарян отметил, что отношения между нашими странами "имеют глубокие корни и славную историю". Прошлогодний визит в Москву президента САР Башара Аль-Асада открыл "новую страницу в наших отношениях". "Мы очень удовлетворены тем вниманием, которое оказали российской экспозиции на дамасской ярмарке сирийские официальные лица, - подчеркнул российский посол. - Особенно тем обстоятельством, что господин премьер-министр и сопровождавшие его члены кабинета министров посетили наш самолет "Ильюшин-96". Гражданская авиация - перспективная область взаимодействия России и САР".

А произошло знакомство премьера с Ил-96 следующим образом. Утром 28 мая правительственный кортеж подъехал к терминалу №2 международного аэропорта. В сопровождении министра транспорта, посла России в Дамаске, замминистра промышленности и энергетики России и десятка прочих чиновников Мохаммад Наджи Аль-Итри поднялся на борт российской крылатой машины. У входной двери самолета он, следуя русскому обычаю, отведал хлеб-соль с подноса "хозяйки" салона - стюардессы Ольги Кислюк. Затем Аль-Итри, не торопясь, ознакомился с кабиной летчи-

ков, салоном пассажиров бизнес-класса, центральной кухней. Затем он присел на кресло в экономическом классе. Во время почти часового присутствия на борту "Иль-Итри" получал подробные пояснения по всем интересующим его вопросам из уст генерального директора "Ильюшин Финанс" Александра Рубцова.

После этого Аль-Итри дал небольшую пресс-конференцию. Она прошла в салоне бизнес-класса. Выступление премьера затем транслировалось по местному телевидению и публиковалось в газетах. Он высоко оценил технические возможности Ил-96-300 и сказал, что машина ему понравилась. А сопровождавший главу кабинета высокопоставленный сотрудник Министерства транспорта САР пояснил корреспонденту "ВПК": "Сам факт того, что господин премьер-министр в сопровождении министра транспорта САР и посла России поднялся на борт российского самолета, - это политическое письмо российскому руководству о том, что Сирия является истинным другом и стратегическим партнером России. Что касается решения по закупке российских самолетов, то сейчас сирийское руководство имеет на рассмотрении технические характеристики самолетов и экономические показатели предполагаемой сделки в объеме, достаточном для принятия политического решения". Собеседник "ВПК" выразил мнение, что по состоянию на конец мая политическое решение по вопросу использования самолетов типа Ил-96 в национальной авиакомпании "либо уже принято, либо окончательно созревает". Речь идет о трех пассажирских Ил-96-400М - модернизированной версии самолета Ил-96-300 с удлиненным на 9 м фюзеляжем.

По своим техническим характеристикам "Ильюшин" способен заменить как в первой, так и во второй роли используемые сегодня самолеты типа Boeing 747-SP. "Переговоры, прошедшие в Дамаске, подняли нас достаточно высоко - на ту ступень, на которой возможно подписание поставочного контракта", - прокомментировал итоги переговоров корреспонденту "ВПК" заместитель генерального директора "Ильюшин Финанс" Юрий Островский. Кроме членов правительства, с Ил-96-300 ознакомились десятки, если не сотни, работников национальной авиакомпании. В том числе генеральный директор, шеф-пилот, начальники служб эксплуатации авиатехники и бортопроводников, руководитель департамента развития и закупок. "С кем бы мы в Дамаске ни разговаривали, реакция на демонстрацию Ил-96-300 и наши предложения была самая положительная", - отметил Юрий Семенович.

После выставки, подводя своеобразный итог увиденному, премьер-министр Мохаммад Наджи Аль-Итри дал короткое интервью корреспонденту "ВПК": "У нас большое желание развивать отношения с Россией, особенно после встреч президента Башара Аль-Ассада с Владимиром Путиным. На этих встречах была достигнута принципиальная договоренность о развитии отношений между двумя нашими государствами до уровня стратегического сотрудничества. Сфера транспорта становится приоритетным направлением. Мое посещение российского самолета Ил-96 было проведено с целью ознакомления с этой машиной. Она летает на дальние расстояния и хорошо оснащена для выполнения многочасовых полетов. Как и положено, наши специалисты внимательно изучают предложенные им российские самолеты, уделяя особое внимание условиям безопасности полета, удобству пассажиров, а также экономическую сторону вопроса. Эта работа продолжается.

Министр транспорта САР планирует нанести визит в Москву для заключения контракта".

По просьбе гендиректора Syrianair российской стороной было принято решение провести демонстрационный полет Ил-96-300. В воздухе машина провела 13 минут. "Мы выполнили взлет, набрали достаточную высоту и вышли в зону ожидания, - рассказывает Островский, - несколько минут летали в "чистой" конфигурации, с полностью убранной механизацией крыла. Максимальная скорость по прибору достигала значения 410 км/ч. Полет проходил на высоте 1500 м. Над пустыней всегда имеют место мощные вертикальные потоки воздуха, однако полет проходил достаточно стабильно и пассажиры не испытывали дискомфорта. Мы хотели показать всем, кто находился на борту самолета, город Дамаск с высоты птичьего полета. Это нам удалось. Маневры, связанные с полетом в зоне ожидания и заходом на посадку (по "коробочке"), выполнялись в автоматическом режиме. Самолет и аэропорт оборудованы для выполнения посадки по второй категории ИКАО. На завершающем этапе командир корабля взял управление на себя. Командир экипажа Евгений Корнеев блестяще - очень мягко и плавно - выполнил касание. Это отметили сирийские летчики и другие специалисты Syrianair, бывшие на борту самолета. Экипаж и материальная часть показали себя с самой лучшей стороны".

Шеф-пилот Syrianair и сопровождавший его капитан "аэробуса" A320 вышли из кабины улыбаясь. Они еще долго обсуждали детали полета с российским экипажем. "За время короткого демонстрационного полета мы смогли понять, что Ил-96-300 - вполне современный самолет, с "продвинутой" системой экранной индикации, хорошим, нормально функционирующим автопилотом и автоматом тяги. Все системы выполняют в общем те же функции, что и на Airbus A-320", - делился впечатлениями сирийский пилот. Он также отметил высокую устойчивость самолета в режимах взлета и посадки, прямолинейном полете и выполнении разворотов в горизонтальной плоскости.

Сегодня Syrianair эксплуатирует смешанный парк из советских самолетов Ту-154, Ту-134 и Як-40, американских Boeing 727 и 747SP и французских Airbus A-320. Сирийцы хорошо знают сильные и слабые стороны как "восточной", так и "западной" техники. Напомним также, что Вашингтон не раз грозил Дамаску военными и экономическими "мерами воздействия", если он продолжит независимый внешнеполитический курс. Президент Дж. Буш даже провел через Дамаск знаменитую "ось зла" (Дамаск - Тегеран - Пхеньян). Непростые отношения с США сказались и на Syrianair. Boeing отказался от участия в правительственном тендере на поставку лайнеров нового поколения. А Государственный департамент США предупредил европейских авиастроителей, что в случае поставки Сирии новых "аэробусов" против них могут быть применены экономические санкции. Основание - на всех крылатых машинах производства Airbus доля американских комплектующих превышает установленную Вашингтоном "пороговую" отметку в 10%.

Уже сегодня сирийские авиаторы испытывают сложности с ремонтом и поддержанием летной годности американских и европейских самолетов. Стоимость технического обслуживания и ремонта российской авиатехники получается значительно ниже, чем "боингов" и "аэробусов". "Сирийцы говорили нам, что осо-

бенно заметна разница, когда дело доходит до "тяжелых" форм технического обслуживания", - утверждает Юрий Островский. Вот почему с национальным перевозчиком САР продавцам отечественной техники иногда удается найти общий язык быстрее, чем с некоторыми российскими авиакомпаниями, которые пока еще не вкусили всех "прелестей" длительной эксплуатации иностранной техники.

Главный итог SIMA 2006 - фактическое одобрение покупки российских самолетов на высшем политическом уровне. Это, конечно, еще только начало. Предстоят нелегкие переговоры по экономическим параметрам возможной сделки - цена, сроки, условия поставки. Не следует забывать, что арабы - мастера торговли. Очередной раунд переговоров состоится в Москве. Во время пребывания в России сирийская делегация посетит конструкторские бюро им. С.В. Ильюшина и А.Н. Туполева, авиационные заводы в Воронеже и Ульяновске. А министр транспорта САР планирует встречи с руководством Российской Федерации, на которых стороны обсудят и политические, и экономические аспекты предстоящей сделки.

На выставке SIMA 2006 корреспонденту "ВПК" удалось задать несколько вопросов министру электроэнергетики и промышленности САР.

- Что привело вас на российскую экспозицию на SIMA 2006?

Министр электроэнергетики Ахмед Халед Аль-Эли: - Мы не часто получаем возможность увидеть столь представительную выставку достижений российской промышленности у себя в стране. Считаю хорошим знаком, что российские фирмы стали уделять особое внимание презентации своих продуктов в Сирии. Ну а мы на таких выставках можем больше узнать о последних достижениях российских фирм, понять, сколь быстро и в каком направлении идет развитие промышленности России, и оценить, насколько успешно Россия продвигается по пути модернизации. В свою очередь, это помогает нам лучше использовать российские достижения в собственной стране.

- Какие направления российско-сирийского сотрудничества в торгово-экономической области, по вашему мнению, наиболее перспективны?

- Могу назвать нефтегазовую промышленность, железные дороги, автомобильный и воздушный транс-

порт. А также магистральные трубопроводы и энергетику. Сегодня наш основной интерес лежит в области электроэнергетики, освоения месторождений и транспортировки природного газа. Нам бы хотелось, чтобы русские поделились с нами своими достижениями в этих областях, надеемся использовать некоторые из этих достижений. Очень хорошо, что сегодня Россия демонстрирует свои достижения на выставке в Дамаске.

- Вы уже что-то рассмотрели для внедрения в Сирии?

- Да, на стендах есть кое-что интересное. Например, система управления железными дорогами. Очень сложная, "продвинутая" система, которая позволяет управлять обширной сетью железных дорог в России. Интересная система. Кроме того, мы ознакомились с лайнером "Ильюшин-96". Этот тип самолета может быть выбран для модернизации нашей системы воздушного транспорта. И это, конечно, не все - на российских стендах еще много чего интересного.

- В целом вы ищите просто новые возможности или пути интенсификации сотрудничества с Россией?

- Конечно, мы заинтересованы во взаимовыгодном сотрудничестве. Мы бы хотели поддерживать достигнутый уровень нашего взаимодействия. И не только поддерживать, но и укреплять и без того весьма прочные узы между Сирией и Россией.

- Разрешите спросить вашего коллегу, министра промышленности, о его впечатлениях?

Министр промышленности и внешней торговли Фуад Исса Юниа: - По своему направлению мне, конечно, наиболее интересна тяжелая промышленность. Из представленного на выставке интерес представляют технологии выпуска длинномерных труб без швов. Это направление весьма востребовано в Сирии для развития газовой и нефтеперерабатывающей отраслей. Кроме того, к сферам особого интереса моего министерства относятся представленные здесь тракторы, а также достижения России в области металлов и металлургии.

Владимир КАРНОЗОВ

источник:

газета "Военно-промышленный курьер"

07.06.06

КРЫЛАТАЯ АЛЬМА-МАТЕР

Московский авиационный дает путевку в жизнь космонавтам, конструкторам, олимпийским чемпионам, сатирикам и режиссерам.

Проблемы образования всегда были в зоне особого внимания нашей газеты. Накануне сезона вступительных экзаменов мы открываем специальную рубрику "Абитура-2006", которая будет рассказывать о лучших вузах страны. И начинаем мы со знаменитого МАИ, который представляет его ректор Александр Матвеевко, профессор, д.т.н., академик РАН.

У каждого высшего учебного заведения своя история, свои традиции, свой, если хотите, характер. Все это вместе взятое и создает непередаваемый колорит, придает очарование родному институту или универси-

тету, которые заставляют выпускников с гордостью произносить имя своей alma mater. Московский авиационный институт, или, точнее, Московский государственный авиационный технический университет, в том плане не исключение.

Какие же главные черты определяют сегодня облик МАИ? Во-первых, непрерывность образования. Это значит, что подготовка будущего инженера по выбранной им специальности начинается уже с первого семестра. Во-вторых, академичность обучения - мы не только вкладываем в студента определенные знания, но и учим его, как учиться. Ну и, конечно, подбор кадров - каждый преподаватель, каждый сотрудник МАИ не только педагог, он сам по себе творческая личность.

Уже с первого курса вводится профессиональная подготовка - введение в специальность, нарастающая

в последующие годы. Студенты активно участвуют в научно-исследовательской работе на кафедрах, в создании новой техники в студенческих конструкторских бюро, их постепенно привлекают к работе и наши ведущие российские КБ.

В МАИ уже более сорока лет успешно работает специальное конструкторское бюро экспериментального самолетостроения - разработчик сверхлегких и спортивных самолетов. Многие курсовые и дипломные работы выполняются по заданиям КБ. Среди них и спортивный самолет "Квант", на котором установлено пять мировых рекордов.

За создание сверхлегкого самолета "Авиатика-890" коллективу работников из МАИ и РСК "МиГ" присуждена Государственная премия РФ в области науки и техники. На сегодня уже выпущено более трехсот машин этой марки различных модификаций, 220 из которых проданы за рубеж. МАИ - единственный университет в мире, который сопровождает серийное производство самолетов. А сейчас на экспериментально-опытном заводе МАИ заканчивается сборка самолетов новой серии - "МАИ-223". Обратите внимание - за последние десять лет по этой тематике выполнено 18 дипломных и 160 курсовых работ.

Долгие годы плодотворного сотрудничества связывают МАИ и с судостроителями. Одним из результатов стала премия Правительства РФ за создание специальных, не имеющих аналогов в мире устройств для уменьшения качки и резкого повышения скорости морских судов. Еще одна такая же премия - за серию принципиально новых ранцевых и вертолетных систем пожаротушения. У нее тоже нет аналогов - сегодня эти огнетушители в России и Германии.

Казалось бы, что общего между авиацией и железными дорогами? Результатом сотрудничества с железнодорожниками стали принципиально новые системы электропитания для локомотивов и транспорт на магнитной подвеске, использующий эффект сверхпроводимости. И та, и другая работы отмечены премиями Правительства РФ.

Всем понятна необходимость внедрения новейших авиационно-космических технологий в медицину. Под руководством профессора Н.И.Куликова в институте разработана имплантируемая система вспомогательного кровообращения. Работа делается по заказу НИИ трансплантологии и искусственных органов под руководством академика В.И.Шумакова. Она уже успешно опробована на телятах.

На одной из кафедр МАИ уже несколько лет серийно выпускается еще одна наша разработка - электробормашина для протезирования зубов - до 1000 комплектов в год! А в измерительной лаборатории налажен выпуск стерилизаторов для медицинских нужд. Естественно, все это делается с широким привлечением предприятий промышленности.

Это лишь малая толика работ, проводимых в МАИ по открытой тематике. Отмечу, что только за последние семь лет преподавателями и сотрудниками МАИ получены четыре Государственные и 14 премий правительства РФ в области науки и техники.

Естественно, юноша или девушка, выбирающие путь в жизни, всегда интересуются, какие у них перспективы по окончании вуза. У маевцев проблем с трудоустройством не существует. Молодые специалисты с дипломом МАИ востребованы практически во всех сферах науки, промышленности, бизнеса. Залогом

тому широта подготовки. Уже буквально со второго-третьего курса студентов факультета экономики и менеджмента приглашают в различные компании. Интересно еще и то, что много лет в МАИ практикуется обмен студентами, стажировка наших студентов за рубежом - в Германии, Франции, США.

Несколько слов о бытовой стороне студенческой жизни "на маях" (производное от слова "МАИ".) Наш дворец культуры - и по форме, и по содержанию, и по оснащенности - уменьшенная копия кремлевского дворца. Здесь работают студенческие театры, многочисленные студии и музыкальные коллективы, художественные и литературные объединения. Спорт представлен всеми видами, как техническими, так и игровыми, включая атлетические виды спорта. Общежития, комбинат питания - огромный многоэтажный комплекс - на уровне. Не отстает и медицинское обслуживание. Если вы хотите отдохнуть в каникулы - загородная база в Подмоскowie в прекрасном отреставрированном Яропольце, бывшем поместье Натальи Николаевны Гончаровой, супруги Александра Сергеевича Пушкина. Своя территория на Южном берегу Крыма, под Алуштой. Здесь не только дом отдыха, но и свои эллинги для своих же сверхмалых лодок, свои спортивные комплексы и прочая, и прочая.

Многих, естественно, интересует, как МАИ взаимодействует с армией. Очень просто. У нас существует целый военный факультет, где есть несколько кафедр, соответствующих профилям дневных факультетов.

Конечно, лучше все увидеть своими глазами. Приезжайте в МАИ на день открытых дверей. Вас встретят преподаватели, студенты, вы походите по институту, по его аудиториям, отдохнете в тени яблонь и вишен на центральной площади МАИ и выберете сами: связывать ли жизнь с авиацией и космонавтикой.

А напоследок хочу сказать, что из МАИ вышли не только конструкторы, летчики и космонавты. Наш значок с гордостью носят олимпийские чемпионы и государственные деятели, президенты банков и народные артисты, кинорежиссеры и дипломаты, журналисты и писатели. Словом, широко простирает МАИ руки свои в дела человеческие. Добро пожаловать, ждем!

СПРАВКА

Московский авиационный институт (Государственный технический университет) за 75 лет своего существования подготовил более 130 тысяч специалистов для авиационной и ракетно-космической отрасли. Среди них - 38 академиков и членов-корреспондентов РАН, более 100 генеральных и главных конструкторов, 20 летчиков-космонавтов, около 100 заслуженных летчиков-испытателей СССР и РФ, Героев Советского Союза и России, более 250 лауреатов премий государственного значения, большое количество известных деятелей, популярных работников культуры и искусства.

Значителен вклад выпускников в создание совершенных образцов авиационной и ракетно-космической техники. Эти достижения стали возможными только потому, что создана уникальная высшая инженерная школа России. Все 10 аэрокосмических вузов страны, объединившихся в ассоциацию во главе с МАИ, - яркие представители этой школы.

источник: газета "Русский курьер"
05.06.06

ИЛ-76 УЛЕТЕЛ ОТ "БУРЛАКА"

Военно-воздушные силы России могут в ближайшее время выбрать двигатель для установки на самолеты Ил-76МД, эксплуатирующиеся ВВС России.

Согласно заключению по технико-экономической оценке 30 ЦНИИ МО РФ (его копия имеется в распоряжении RBC daily), этим двигателем станет ПС-90А-76. На сегодняшний день ни один из двигателей, установленных на самолеты типа Ил-76, не соответствуют нормам Международной организации гражданской авиации по шумовым характеристикам. Из-за этого Ил-76МД авиационные власти перестали пускать во многие европейские страны.

Напомним, что в середине прошлого года в борьбу за ремоторизацию всего парка имеющихся бортов вступили два предприятия - "Пермские моторы", производящие двигатель ПС-90А-76 (устанавливается на Ил-76ТД-90ВД) и НПО "Сатурн", производящее двигатели Д-30КП-2 для военных Ил-76.

НПО "Сатурн" образовано в 2001 г. и является одним из крупных российских производителей авиационных двигателей, турбин и газоперекачивающих установок. В состав НПО входят: НТЦ им. А. Люльки, производственный центр, Лыткаринский МЗ, совместное с французской компанией Спестта производство двигателей SaM-146, сервисные, маркетинговые и прочие подразделения. Уставный капитал компании составляет 3,98 млрд руб. Государству принадлежат 37% акций "Сатурна", а 44,45% подконтрольны менеджменту предприятия и находятся на балансах его дочерних структур. В I полугодии 2005 г. убыток предприятия составил 6,5 млн руб., выручка - 3,33 млрд руб., валовая прибыль - 593,6 млн руб.

В настоящее время в интересах ВВС ведется реализация проекта опытно-конструкторских работ (ОКР) "Адаптация-Ил-76МД" двигателям ПС-90А-76. Эти работы проводятся в первую очередь над самолетами ВВС РФ для приведения их в соответствие требованиям норм Международной организации гражданской авиации для обеспечения зарубежных полетов президента России Владимира Путина, отмечается в одном из документов Минобороны. В соответствии с ним срок завершения этой "приоритетной ОКР" по адаптации Ил-76МД - первый квартал 2007 г. Затраты Минобороны по адаптации двигателя ПС-90А-76 для самолетов Ил-76МФ и Ил-76МД-90 составили 71,4 млн руб. Всего же на этот двигатель было потрачено порядка 600 млн руб.

В прошлом году НПО "Сатурн" обратилось в Минобороны, Роспром и ряд госорганов с предложением установить двигатели, производимые в Рыбинске, на ремоторизируемые самолеты Ил-76 Минобороны. Так как на производимые ранее самолеты (до введения 4 главы ИКАО) устанавливался рыбинский двигатель Д-30КП-2, по мнению руководства НПО "Сатурна", после доведения по шумам двигателя до уровня, разрешенного ИКАО, его опять можно будет устанавливать на Ил-76, соблюдая техническую преемственность. Более того, как неоднократно уверяло руководство рыбинского предприятия, новый двигатель будет дешевле созданного пермским предприя-

ем аналога. Одним из первых контрактов предприятия по поставке модернизированных двигателей Д-30КП-3 ("Бурлак") должен был стать контракт с Минобороны на ремоторизацию 60 самолетов. Однако, скорее всего, он не будет подписан. Как сказано в технико-экономической оценке, проведенной 30 ЦНИИ МО РФ, при "существующем техническом риске разработки двигателя Д-30КП-3 в результате реализации указанных ОКР ожидаемый эффект не превысит 3%".

Также в заключении отмечается, что до сих пор в проекте нет данных по стоимости ОКР по доработке планера самолета. При этом модернизация некоторых узлов связана с большим объемом доводочных и экспериментальных работ, что в итоге приведет к значительному удорожанию. Представители "Пермских моторов" и НПО "Сатурн" от комментариев отказываются.

"Проблема в том, что у Рыбинска до сих пор нет двигателя, поэтому судить о том, что он будет и дешевле, пока рано", - считает один из сотрудников аппарата президента по ВТС. По его мнению, Д-30КП - традиционный проект рыбинского предприятия. Для того чтобы остаться в этой нише, "Сатурну" в перспективе нужно искать новые рынки сбыта своей продукции.

"В чертежах эти двигатели одинаковые, но по эффективности использования сравнивать нечего и не с чем", - отметил в интервью собеседник RBC daily. По его словам, заключение института является не окончательным решением министерства, а научной оценкой. Он полагает, что рыбинское предприятие от идеи установки двигателя не откажется "и станет в этом направлении более активно двигаться перед принятием программы вооружений и военного бюджета на 2007 год".

"Один летает, другой конкурирует на бумаге", - считает и директор ММПП "Салют" Юрий Елисеев. "Параметры мотора до конца не получены на стенде. От доводки двигателя до серийного производства должен пройти не один год", - сказал он RBC daily. По его словам, рыбинскому двигателю будет сложно вытолкнуть уже устанавливаемый на самолеты пермский двигатель, а производство двух двигателей для одного самолета остается делом экономически невыгодным.

Представители авиакомпании "Волга-Днепр", которая не так давно представила свою версию модернизированного самолета Ил-76ТД-90ВД (последние цифры означают причастность к проекту авиакомпании "Волга-Днепр"), считают, что если двигатель будет действительно удовлетворять заявленным характеристикам, то он станет привлекательным для всех авиакомпаний-заказчиков.

"В первую очередь по цене, при схожих параметрах пермский двигатель стоит 2 млн долл., рыбинский - 1,2 млн долл. Однако только 30-40% характеристик двигателя можно получить благодаря математическим методам, остальное - при стендовых испытаниях и эксплуатации", - сказал RBC daily генеральный директор "Волга-Днепр-Лизинг" Андрей Пахомов.

Сергей СТАРИКОВ

*источник: газета "RBC Daily"
06.06.06*

СВЯЗАННЫЕ ОДНИМ КОМПЛЕКСОМ

Россия идет на разрыв военно-промышленного комплекса двух стран не только в связи с интеграцией Украины в НАТО, но и исходя из собственных политических и экономических интересов. Россия последовательно отказывается от реализации совместных с Украиной проектов в оборонно-промышленной сфере.

При этом российские политики настойчиво говорят о том, что эта тенденция неизбежна, поскольку Украина стремится вступить в НАТО. Речь, скорее, идет об активизации Россией курса на создание замкнутых циклов производства основных видов вооружений. И в первую очередь - за счет сворачивания традиционной военно-технической кооперации с Украиной. Причину здесь нужно искать не во внешнеполитических шагах Украины, а в желании руководства России быть независимым в сфере ОПК.

ТАБАЧОК ВРОЗЬ

Сигналы "начала конца" братских отношений между Украиной и Россией в "оборонке" стали появляться задолго до "оранжевой" революции и активизации натовского курса. Первым направлением, где узы кооперации начали ослабевать, стало создание и производство стратегических вооружений.

Несмотря на то, что лучшие в мире межконтинентальные баллистические ракеты разрабатывались ГКБ "Южное" и производились на ПО "Южмаш" в Днепропетровске, новую ракету "Тополь-М" во второй половине 90-х российские разработчики создали без помощи украинских коллег. Не хотела Россия быть зависимой в такой "тонкой" сфере от непредсказуемой Украины.

Впоследствии совместные украинско-российские проекты начали конкурировать с национальными российскими разработками в сфере ОПК. Например, Россия отказалась от украинско-российского военнотранспортного самолета Ан-70 лишь потому, что российские производители имеют свой Ил-76МФ.

Региональный самолет Ан-148, в производстве которого должны участвовать украинские и российские заводы, занимает ту же потребительскую нишу, что и российский RRJ. И здесь действуют не только рыночные законы. В России фактически официально распространяются заявления, что появление Ан-148 в

составе парков российских авиакомпаний нежелательно. Схожие тенденции отмечаются в промышленной кооперации украинского и российского ОПК. Если изначально в проектах поставок российских самолетов Су-30МКК и Су-30МКИ в Китай и Индию (включающих и передачу лицензий на производство самолетов в Китае и Индии) участвовали 44 украинских предприятия, то уже к 2001 г. их число уменьшилось до 2. Параллельно Украина "выпала" из оборонно-промышленной кооперации по созданию российских зенитно-ракетных систем С-300 и С-400: последний заказ по антенным установкам Новокраматорский машиностроительный завод выполнил несколько лет назад.

Хотя еще остались поставки комплектующих для зенитно-ракетных систем львовской "Лортой" (по неофициальным оценкам, эта компания ежегодно зарабатывала на поставках комплектующих в РФ не менее \$1 млн.), но это - скорее исключение из правила.

ДВУСТОРОННИЕ ПРОЕКТЫ СВОРАЧИВАЮТСЯ

Довольно быстро сворачивалась и реализация двусторонних проектов. Сейчас существует лишь два: по восстановлению производства модернизированных Ан-124 и космический проект "Клипер".

Начатый в 2003 г. Украиной и Россией проект предполагает производство 100 самолетов Ан-124-100 в течение 20 лет и стоит \$6 млрд. Стоимость выпуска одного самолета будет составлять \$100 млн. Проект "Клипер" предполагает создание нового российского многоразового пилотируемого корабля. Участие Украины в проекте обусловлено тем, что "Клипер" изначально был рассчитан на украинский ракетоноситель "Зенит". Многоразовый шестиместный "Клипер" рассматривают в качестве замены одноразовым "Союзам", которые сейчас являются единственным российским средством для доставки людей на орбиту.

А в качестве носителей будет использоваться доработанный вариант двухступенчатых ракетоносителей "Зенит-2" производства ГКБ "Южное" под новым именем "Зенит-2SLB", а также трехступенчатая ракета-носитель "Зенит-3SLB".

Михаил САМУСЬ

*источник: газета "Дело"
21.06.06*



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ

**БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ**

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

Прочитать и распечатать материалы нужного Вам номера Бюллетеня в Интернет: WWW.AS-CLUB.RU/BULL

ГОНКА ВООРУЖЕНИЙ

Очередной рейтинг предприятий российского оборонно- промышленного комплекса составил Центр анализа стратегий и технологий (ЦАСТ) и выпускаемый им журнал "Экспорт вооружений".

Впервые мониторинг наиболее успешных предприятий оборонной промышленности ЦАСТ провел в 1999 г. совместно с хорошо известным в мировых научных кругах Стокгольмским международным институтом исследований проблем мира (СИПРИ). В структуру рейтинга входят объемы продаж и чистой прибыли, доли экспорта и гражданской продукции, численность персонала. В рейтинг осознанно не были включены фирмы, работающие в сфере ядерного сдерживания. И это, пожалуй, единственный ограничитель репрезентативности предлагаемой классификации.

В первой двадцатке предприятий ОПК девять связаны с производством авиатехники (самолетостроение, двигателестроение, приборостроение и производство авиационных средств поражения), четыре относятся к кораблестроительной отрасли, далее идут три вертолетостроительных предприятия, три фирмы производят оружие и военную технику для сухопутных войск и, наконец, в список вошла одна многопрофильная корпорация - "Концерн ПВО "Алмаз-Антей". Он и стал (впервые) абсолютным лидером продаж. Совокупная выручка ее составила 50 млрд руб. (1,8 млрд долл.). С 2004 г. концерн занимал вторую строчку в рейтинге, отставая лишь от АХК "Сухой". "Алмаз-Антей" берет большим количеством предприятий, производящих средства ПВО, в том числе и корабельные. Именно экспорт корабельных зенитных ракетных систем, а также две зенитные ракетные системы С-300ПМУ-1 для Вьетнама дали основную часть выручки пэвзошников.

Концерн ПВО с большим количеством входящих в него предприятий и широкой номенклатурой продукции уже называют аналогом крупнейших западных фирм Raytheon и Thales. Правда, критики ЦАСТ отмечают, что включение "Алмаз-Антея" в рейтинг не совсем правомочно: показатели концерна корректнее было бы сравнивать, например, с общей выручкой компаний, которые в перспективе войдут в объединенную авиастроительную компанию (ОАК). Второе замечание критиков касается подходов к подсчету выручки предприятий. Суммы одних аналитики ЦАСТ считали по российским критериям, других - по мировым. Отсюда, например, АХК "Сухой" незаслуженно оказалась на седьмом месте. По другим подсчетам, АХК "Сухой" вошла в первую пятерку компаний за счет поставок запасных частей и НИОКР.

На втором месте корпорация "Иркут", которая передала в Индию восемь комплектов для лицензионного производства Су-30МКИ и начавшая производство планеров этого же самолета. Третья и четвертая позиции за "Адмиралтейскими верфями" и Севмаш-предприятием. Совокупная выручка вошедших в первую двадцатку компаний ОПК - 269,5 млрд руб., или 9,5 млрд долл. Напомним, что в предыдущем, 2004 г. эта цифра составляла 244,7 млрд руб. Получается, что рост номинальных доходов близок к уровню инфляции. То есть, по мнению ЦАСТ, речь идет о "стабилизаци-

ии показателей реальной выручки". Хотя, надо признать, приведенная аналитиками центра динамика не совпадает с официальной статистикой, характеризующей расходы государственного оборонного заказа и объемы экспорта.

Любопытны новые тенденции рейтинга. Впервые зафиксировано, что на финансовые показатели лучших двадцати компаний влияет государственный оборонный заказ. Продукция, направляемая на внутренний рынок, выросла с 32% в 2004 г. до 38% в прошлом. Особенно эта тенденция заметна в деятельности концерна ПВО "Алмаз-Антей", АХК "Сухой" и корпорации "Тактическое ракетное вооружение". Закономерно, что в этих компаниях ведутся масштабные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по системам вооружения нового поколения. Имеются в виду перспективный комплекс фронтовой авиации (ПАК ФА) и Су-27СМ2 у "Сухого", зенитная ракетная система (ЗРС) С-400 в "Алмаз-Анрее".

2005 г. впервые стал "морским" - произошло резкое увеличение показателей компаний кораблестроительного сектора. И это вторая тенденция. Совокупный объем продаж кораблестроителей вырос с 28,5 млрд руб. до 59,5 млрд. Отчасти это объясняется продажей в Китай шести дизельэлектрических подводных лодок проекта 636 и эсминца проекта 956ЭМ. Продажи авиастроительных компаний, напротив, резко упали: с 72,2 млрд руб. до 50,4. Опять же отчасти из-за отсутствия поставок на экспорт товарных партий тяжелых истребителей семейства Су-30. Даже выручка вертолетостроителей, хотя и увеличилась после падения в 2004 г., не достигла рекордного 2003 г. Тем не менее авиапромышленность остается основным источником продаж российской оборонки: 40,6% совокупной выручки двадцатки приходится на авиационную триаду - АХК "Сухой", НПК "Иркут" и РСК "МиГ". К ним следует отнести еще и вертолетчиков с их 6,5% общей топ-выручки. Продолжилось, хотя и значительно меньшими темпами, увеличение объема продаж оборонных предприятий, входящих в ведущую двадцатку.

Среди прежних тенденций аналитики ЦАСТ отмечают сохранение экспортной ориентации компаний топ-20. Около 60% их продаж, несмотря на рост гособоронзаказа, остаются экспортными. Остается низкой диверсификация предприятий, у которых доля гражданского производства весьма мала. В частности, в авиастроительных компаниях эта доля не превышает 7%. Это обстоятельство свидетельствует прежде всего о том, что в России нет конкурентоспособного продукта гражданского авиастроения. Обнадеживающая тенденция наблюдается разве что у двигателистов и прибористов, среди которых составители рейтинга ОПК выделяют компанию "Аэрокосмическое оборудование". Тем не менее в целом конверсия предприятий ОПК идет весьма медленно.

Дает ЦАСТ и прогноз на 2006 г.: самолетостроительные компании восстановят доминирующие позиции - за счет индийских и алжирского контрактов лидером по выручке останется "Иркут" (до 1 млрд долл.).

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
15.06.06*

КИТАЙ ОБЛЕТЕЛ РОССИЮ

Европейский концерн Airbus и китайская Национальная комиссия по развитию и реформированию объявили о решении создать в Китае сборочное производство узкофюзеляжных самолетов A320.

Строительство сборочной линии обойдется в 630 млн долл., еще 375-630 млн долл. составят дополнительные инвестиции. На заводе будут работать 600 человек. К 2011 г. производственная мощность завода составит четыре самолета в месяц.

Таким образом, китайским партнерам Airbus удалось обойти на повороте российских авиастроителей - несмотря на то что Airbus не один год говорит о теплом сотрудничестве с Россией, речи о создании производства по сборке европейских самолетов в нашей стране пока не велось.

Впрочем, как говорят в самом Airbus, на китайском заводе будет собираться лишь малая толика самолетов, предназначенных для китайского рынка. Более того, заказов на самолеты европейского гиганта в Поднебесной в десятки раз больше, чем в России.

Сборочное производство будет располагаться в 130 км от Пекина, поблизости от города центрального подчинения Тяньцзинь, и по форме будет представлять собой совместное предприятие Airbus и китайских промышленных групп. Пока неизвестно, какими долями стороны будут владеть в СП, однако уже определен объем инвестиций: сборочная линия обойдется в 630 млн долл., еще 375-630 млн долл. составят дополнительные инвестиции.

На заводе будут работать 600 человек. В Airbus пока не разглашают, рассматривается ли возможность постепенной локализации производства A320 в Китае, или компоненты для местного завода будут доставляться из Европы. К 2011 г. производственная мощность завода составит четыре самолета в месяц. Планируется, что сборка первых китайских A-320 начнется в 2008 г., а в 2010 они уже поступят в эксплуатацию.

Предприятие в Тяньцзине станет первым сборочным центром Airbus за пределами Евросоюза. На сегодняшний день существуют лишь два таких центра - в Тулузе (Франция) и Гамбурге (Германия). Производство компонентов этих самолетов не централизовано, и на заводы Airbus свозят комплектующие, произведенные в Великобритании, Германии, Франции, Испании и других странах.

До сих пор Китай использовался в этом процессе как производитель деталей крыла. "В Китае построят небольшой завод. Первые годы он будет работать исключительно для внутреннего рынка. Это не даст особого преимущества перед американским конкурентом Boeing в мировых масштабах, но поможет укрепиться на быстро растущем региональном рынке", - пояснил RBC daily эксперт консалтингового агентства Airclaims Дэнис Лау.

Европейский производитель пытается занять на этом рынке прочные позиции. В июле 2005 г. в Пекине создан инженерный центр Airbus, где к 2008 г.

будут работать 200 китайских инженеров. Также европейский авиапроизводитель предложил Китаю 5%-ную долю в программе A350 и пообещал, что Поднебесная будет участвовать в разработке нового поколения европейских аэробусов.

"Какой-то существенной экономии от открытия сборочного производства в самом Китае не будет: рабочая сила здесь дешевле, чем в Европе, но логистика усложняется", - отмечает Дэнис Лау. Кроме того, экономика страны растет галопирующими темпами, при этом собственного авиапрома у Китая нет. По прогнозам европейского концерна, к 2023 г. Китай закупит самолетов на 230 млрд долл., половину из которых составят узкофюзеляжные самолеты для быстро растущего рынка внутренних перевозок.

На сегодняшний день в Китае эксплуатируется 216 самолетов семейства A320, в России закуплено только пятнадцать (восемь уже эксплуатируются, сделка по покупке еще семи в ближайшее время будет закрыта "Аэрофлотом"). Поэтому, хотя Airbus не один год говорит о сотрудничестве с российским авиапромом, речь о создании производства по сборке самолетов пока не идет. На сегодняшний день сотрудничество с Россией как у Airbus, так и у Boeing разворачивается вокруг поставок титана и некоторых комплектующих - частей фюзеляжа. Тот же Airbus планирует в ближайшее время нарастить объем закупок в России до 40 млн долл. в год, а к 2007 г. эта цифра может достичь 110 млн долл. (без учета конвертации самолетов A320 из пассажирской версии в грузовую).

Тем не менее, опрошенные RBC daily эксперты считают, что Россия еще может привлечь к себе внимание европейского концерна. Соглашение российских компаний "МиГ" и "Иркут" с Airbus о сотрудничестве в области переоборудования пассажирских самолетов в грузовые позволит объединить силы производителей авиатехники в совместных проектах. Подписанное 16 мая соглашение предусматривает проведение в Луховицах (Московская область) полного комплекса работ по переоснащению узкофюзеляжных авиалайнеров A320.

"На сегодняшний день в мире никто не делает грузовые версии A320, поэтому это выгодный рынок для обеих сторон, - говорит аналитик ИК "ЦентрИнвест Групп" Михаил Ганелин. - Россия получит новые заказы, Airbus снизит себестоимость продукции. Что касается продажи новых самолетов, то российские авиакомпании слишком малы, чтобы покупать новую авиатехнику, поэтому берут поддержанные модели. Более того, у Airbus не получится разместить в России отверточную сборку самолетов, так как это не дадут сделать чиновники, которые до сих пор надеются возродить отечественный авиапром".

*Сергей СТАРИКОВ
Андрей ВЕТВИНСКИЙ*

*источник: газета "RBC Daily"
12.06.06*

ПЕРВЫЙ БОРТ ТРЕБУЕТ СОПРОВОЖДЕНИЯ

В Воронеже руководитель лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) Александр Рубцов подписал с гендиректором ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) Михаилом Шушпановым контракт на поставку шести дальнемагистральных лайнеров типа Ил-96. Стоимость заказа – около \$350 млн. Самолеты должны быть поставлены до конца 2008. Один из заказанных воздушных судов предназначен для ГТК "Россия", которая будет использовать его как для коммерческих рейсов, так и в качестве сопровождения борта президента РФ.

Как сообщил в ходе подписания контракта гендиректор ИФК Александр Рубцов, самолеты начнут поступать заказчиком с весны следующего года. Среди лизингополучателей – российские и зарубежные авиакомпании. Один борт, по словам руководителя ИФК, заказан для ГТК "Россия", которая уже эксплуатирует два самолета семейства Ил-96 (президентские лайнеры Ил-96-300ПУ). Один из лайнеров главы государства в августе минувшего года потерпел аварию в финском городе Турку во время официального визита президента: самолет не смог взлететь из-за неполадок в тормозной системе. Тогда Владимиру Путину пришлось пересаживаться на резервный борт, а самолеты типа Ил-96 запретили к эксплуатации почти на два месяца. Тем не менее ГТК "Россия" заказала ИФК еще один самолет воронежского производства. По словам гендиректора ВАСО Михаила Шушпанова, новый Ил-96 ГТК планирует использовать на коммерческих рейсах, а также для сопровождения президентского лайнера.

Финансирование строительства шести авиалайнеров будет вестись за счет средств, полученных от размещения дополнительных акций ИФК среди акционеров общества, а также за счет привлекаемых под контракты банковских займов и авансов от заказчиков самолетов.

Отметим, что накануне Национальная резервная корпорация (НРК) депутата Госдумы Александра Лебедева оплатила часть эмиссии ИФК (26,6% акций) стоимостью 600 млн руб. Кроме того, НРК и ИФК подписали меморандум о финансировании производственных программ авиализинговой компании в размере 2,5 млрд руб. в течение ближайших двух лет, в основном – в форме собственных кредитов и привлечения синдицированных кредитов от западных банков.

"В настоящее время с учетом подписанного контракта в работу вступает партия из десяти самолетов, четыре из них начнут строить по предыдущему заказу, сформированному в начале мая, – сообщил Михаил Шушпанов. – Мы ожидаем, что до конца нынешнего года ИФК подготовит опцион на приобретение еще

десяти самолетов семейства Ил-96". Таким образом, новый заказ обеспечит ВАСО необходимую загрузку.

Не исключено, что три авиалайнера, которые начнут строить на воронежском заводе по контракту с ИФК, передадут сирийской авиакомпании Syrian Arab Airlines (Syrianair). Переговоры с руководством компании начались около года назад, а вчера на ВАСО прибыла делегация Сирийской Арабской республики во главе с министром транспорта Яаробом Сулейманом Бадром. В составе делегации были гендиректор Syrianair Нашаат Нумейер, летчики, инженеры и финансовые эксперты компании, что, как отметил министр Яароб Бадр, говорит о "серьезности намерений приобрести у ВАСО" три Ил-96.

ВАСО специализируется на выпуске дальнемагистральных широкофюзеляжных самолетов семейства Ил-96 (Ил-96-300, Ил-96-400 и грузовых Ил-96-400Т), а также различных компонентов к самолетам из полимерных композитных материалов. Основные акционеры – ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" (30% акций) и ОАО "Авиационный комплекс им. С.В.Ильюшина" (26,25%).

Syrian Arab Airlines основана в 1946 году. В собственности государственной компании – шесть A320-200 (1998-1999 годов выпуска), шесть Boeing 727-200 (1976-1981), два Boeing 747SP (1976), по одному Ту-134Б (1982) и Як-40К (1979). В лизинге – два Ил-76М (1981).

Сирийская делегация присутствовала на подписании контракта между ИФК и ВАСО. В ходе мероприятия Яароб Бадр сообщил, что сегодня подпишет с ИФК протокол о намерении приобрести семь самолетов семейства Ил-96 и Ту-204 производства ульяновского завода "Авиастар-СП". Обсуждаемые сроки поставки – 2007-2008 годы. Стоимость Ил-96-400 (модификация Ил-96-300) в стандартной комплектации – около \$60 млн, Ту-204 – \$30 млн.

"Сейчас продолжаются переговоры о технической адаптации самолетов к нашим требованиям, а также о схемах оплаты: кредит, лизинг или в рамках программы правительства РФ о финансовой (гарантийной) поддержке экспорта промышленной продукции", – пояснил Яароб Бадр.

Окончательное решение о подписании контракта с ИФК, по его словам, будет принято после рассмотрения отчета министерства транспорта Сирийской республики перед правительством по возвращении делегации в Дамаск. Как добавил министр транспорта, в Сирии планируется создать центр по обслуживанию российских самолетов как в пассажирской, так и в грузовой комплектации, услугами которого будут пользоваться и другие страны Ближнего Востока.

Мария СИМОНОВА

*источник:
газета "Коммерсантъ-Воронеж"
23.06.06*

ПЕЧАЛЬНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

Цели направления самолетостроения в России обречены на отставание.

Чтобы противостоять чьим бы то ни было агрессивным намерениям, необходимо производить все виды новейшего оружия, в том числе боевую авиацию.

РАЗНЫЕ ЗАДАЧИ

На поверхности находится проблема создания нового стратегического бомбардировщика и истребителя 5-го поколения. Летно-технические характеристики нового "стратега" пусть определяют заказчики, но очевидно: основным видом его вооружения должны быть гиперзвуковые крылатые ракеты типа Д-2 МКБ "Радуга" с дальностью полета 3000 км и более. Тогда, находясь над своей территорией, такой самолет может контролировать военную ситуацию, например, в Адриатическом море или Персидском заливе.

В конце советского периода были построены два опытных истребителя принципиально нового типа: "изделие 1.44" (ММЗ им. А.И. Микояна) и Су-37 "Беркут" с крылом обратной стреловидности (ОКБ П.О. Сухого). Для обеспечения работ по истребителю 5-го поколения необходимо сделать 5-6 таких самолетов и провести их всесторонние испытания.

В последнее время определилось еще одно требование к самолетам фронтовой авиации: короткий взлет и посадка (КВП). Оно вытекает из необходимости использования уцелевших после первого удара участков взлетно-посадочных полос (ВПП) и автодорог, грунтовых ВПП.

В нашей стране развитие технологии короткого и вертикального взлета и посадки (КВВП) получило начальный импульс еще в 1970-1990-е годы. Тогда были созданы дозвуковые корабельные штурмовики Як-38 и Як-38М. В 1987 г. состоялся первый вылет многоцелевого сверхзвукового истребителя Як-141, который лет на 20 опередил возможных конкурентов. Первый вылет его американского аналога F-35B только запланирован на 2007 г. Принимая во внимание важность и перспективность технологии КВВП, необходимо срочно изготовить 10-12 Як-141 для опытной эксплуатации в ВВС и ВМФ и возобновить полноценные НИОКР.

Последние 10-15 лет во всем мире интенсивно развивается класс беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) различного назначения. Размеры их варьируются от сотен граммов до десятка тонн. Очень скоро без таких ЛА сухопутные войска станут просто небоеспособны. Уже ко времени событий в школе № 1 г.Беслана авиационные технологии позволяли сделать БПЛА размером с кофейную банку, который мог влететь в окно и показать, что там происходит на самом деле. Но его-то как раз и не было...

По оценкам влиятельного американского центра прогнозов "Тил Групп", работы по тематике БПЛА в ближайшее время станут самой динамичной областью авиастроения. Предполагается, что за 10 ближайших лет среднегодовые расходы на работы в этом направлении возрастут более чем вдвое - с 2 до 4,5 млрд. долл., а их суммарная величина в течение 2005-2014 годов превысит 30 млрд. долл.

Участие нашей страны в локальных конфликтах выявило несоответствие боевой мощи фронтовой авиации, которая проектировалась из условий масштабных фронтовых операций, и необходимости поражать фактически точечные цели. Как результат - невозможность должной воздушной поддержки действий наземных сил по финансовым причинам и, соответственно, высокие потери личного состава.

Необходимость создания легких штурмовиков ВВС в общем осознают, но видят их как боевые варианты учебных самолетов Як-130 и МиГ-АТ. Эта позиция понятна, но одно лишь обеспечение боевой живучести требует практически полного перепроектирования этих самолетов.

Тем более что легальный и нелегальный рынок оружия предлагает крупнокалиберные винтовки и пулеметы, средства МЗА и даже ПЗРК. Защита от них уже требует установки мощной бронекоробки, дублирования систем управления, протектирования топливных баков, снижения радиолокационной и инфракрасной заметности самолетов. Последнее на Як-130 и МиГ-АТ обеспечить очень трудно ввиду применения двигателей с высокотемпературной реактивной струей. Может быть, лучше попытаться спроектировать штурмовик, исходя из условий применения в малых конфликтах?

Весьма важным в конфликтах малой интенсивности (борьба с терроризмом, наркомафией и т. д.) является контроль территорий. Отсюда резко возрастает роль воздушной разведки. И в этом сразу же обнаруживается принципиальное отличие "больших" и "малых" конфликтов. Во фронтовых условиях самолет-разведчик по заданному маршруту может пролететь лишь один раз - больше ему это сделать никто не даст. Поэтому на него устанавливается максимум возможной аппаратуры, что, естественно, ведет к увеличению взлетного веса (Су-24 - до 40 т, М-17 - 26 т). В Чечне же необходимо постоянно держать под наблюдением те или иные районы. Однако самолетов и БПЛА, способных при имеющихся финансовых ограничениях выполнить такую задачу, как не было, так и нет.

По нашим оценкам, вполне возможно сделать малый самолет-разведчик с взлетным весом 3,5-4,0 т, способный вести непрерывное наблюдение в течение 8-10 часов. На борту у него может находиться то же оптико-электронное и радиолокационное оборудование, что и на новейших боевых вертолетах Ми-28 и Ка-52.

Такие же самолеты могут использоваться для контроля пограничных территорий, а конверсион-

ные версии - для экономического и экологического мониторинга территорий.

Еще один весьма необходимый тип военного самолета для конфликтов малой интенсивности - самолет огневой поддержки или, по американской терминологии, "ганшип" ("gun-ship"). Это транспортный самолет весом около 80 т, с крупнокалиберной пушкой (не менее 100 мм) и несколькими авиационными пушками калибра 23-30 мм, оборудованный мощными средствами управления оружием, обнаружения и несущий большой объем боеприпасов.

Наши оценки показывают, что российский самолет огневой поддержки можно изготовить на базе существенно меньшего самолета Ил-114, так как глобальная дальность нашему самолету не нужна. Не требуется много воображения, чтобы понять: будь у нас в строю во время второй чеченской войны хоть один "ганшип", судьба 6-й роты десантников из Пскова сложилась бы куда благополучнее. Позиции террористов были бы просто перекопаны двадцатикилограммовыми снарядами с расстояния 3-4 км.

Нашей стране необходима и мощная морская авиация. В ее составе кроме боевых самолетов палубного и наземного базирования должны быть самолеты и иные летательные аппараты (экранопланы и аппараты на воздушной подушке (АВП) противолодочной обороны, ударные и десантные).

Особенно это актуально для таких закрытых бассейнов, как Каспийское, Черное и Балтийское моря. ВМФ, кроме боевых, нужны и эффективные спасательные, летательные аппараты (ЛА) большой дальности, способные проводить операции при высоте волны до 2-2,5 м.

Военно-политическая обстановка на Каспии с его нефтяными запасами и Черном море, которые США объявили зоной своих стратегических интересов, где находится Турция с идеей создания "великого Турана", требует создания качественного превосходства в морских и наземных силах, в том числе за счет оснащения флотов десантными экранопланами типа "Орленок", ударными типа "Лунь" и скеговыми (ударными) АВП типа "Самум".

Однако выполнение этой задачи может быть сорвано гибелью уникального ЦКБ по СПК, на котором уже длительное время не выплачивают зарплату и затеяли процедуру банкротства. И это несмотря на выдающиеся возможности этого предприятия по созданию нового облика российского ВМФ, на наличие в эллинге уникального экраноплана "Спасатель".

ГЕОПОЛИТИКА И ВВС

Геополитическое положение России в центре Евразии автоматически определяет необходимость мощной военно-транспортной авиации (ВТА), ее стратегическое значение.

Для обеспечения военного, политического и экономического влияния России на Кавказе, в Средней Азии, на Дальнем Востоке рано или поздно придется создавать аэромобильные бригады, способные действовать на расстоянии в тысячи километров от мест постоянной дислокации. В составе этих бригад кроме всех видов наземных сил должны быть и лег-

кие самолеты различных типов (истребители, штурмовики, разведчики, БПЛА), в конструкции которых следует заложить возможность транспортировки самолетами ВТА.

Для обустройства российских стратегических районов потребуются массовые перевозки крупного оборудования, производственных, жилых и энергетических модулей. Эта задача может быть выполнена только с помощью больших транспортных самолетов: Ан-124, Ан-225, грузовых версий Ил-96.

Однако в наибольшей степени ей отвечает самолет М-90 "Воздушный паром", аванпроект которого был разработан ЭМЗ им. В.М. Мясищева в начале 90-х годов. Самолет может перевозить до 400 т грузов практически без ограничения размеров. Его компоновка может адаптироваться как к характеру грузов, так и к параметрам ВПП в месте назначения.

Нашей общественности, как правило, неизвестно, что в военной авиации состоит немало самолетов гражданского типа. Это самолеты-заправщики дальней авиации, летающие центры (штабы) военного и государственного управления, самолеты дальнего радиолокационного обнаружения, слежения за подводными лодками, электронной разведки.

Поэтому производство дальнемагистральных пассажирских самолетов Ил-96 и среднемагистральных Ту-204 прямо увязано с обороноспособностью страны.

Но гражданские конструкторские бюро пребывают в плачевном состоянии. Кто же будет проектировать новые стратегические и тактические бомбардировщики да и среднемагистральные пассажирские? По сообщениям СМИ, ОКБ им. Туполева на грани банкротства, проданы территории Московского вертолетного завода им. Миля, на которых находилась уникальная научная и лабораторная база.

Для восстановления авиационной промышленности необходимо расформировать Объединенную авиационную компанию.

Реструктуризация отрасли должна начинаться с создания вертикально-интегрированных структур (компаний), объединяющих ОКБ, опытные и серийные заводы, специализированные по типам самолетов, учитывающие сложившуюся кооперацию. Компании необходимо обеспечить госзаказом до уровня рентабельности.

Вывести отрасли, производящие продукцию двойного назначения (авиапром, судостроение, космическую промышленность и др.) из гражданского Минпромэнерго и создать единый государственный центр управления отраслью с функциями: кадровая, научно-техническая политика, руководство госзаказом, контроль качества продукции.

*Евгений ВИЗЕЛЬ
Евгений КОШЕЛЕВ*

*источник:
газета "Независимое военное обозрение"
02.06.06*

АН НЕТ

Сергей Иванов устал строить российско-украинский самолет.

Главы оборонных ведомств России и Украины, прибывшие в Баку на заседание совета министров обороны стран СНГ, фактически похоронили крупнейший военно-технический проект, который еще связывал два государства.

Накануне официального открытия встречи министр обороны Украины Анатолий Гриценко заявил, что Россия собирается выйти из совместных работ по созданию военно-транспортного самолета Ан-70. Председательствующий на встрече министров глава российского Минобороны Сергей Иванов пообещал, что "по этой теме будет сделано отдельное заявление". Он, однако, не стал скрывать, что оценивает будущее Ан-70 очень пессимистично.

"Этот проект ведется по техническому заданию, составленному в 1984 году, и конца ему не видно. Что будет дальше - посмотрим", - передает слова российского министра из Баку Интерфакс.

Г-н Иванов покинул Баку, но до прилета в Москву обещанного "отдельного заявления" так и не последовало. Вместе с тем ранее о бесперспективности принятия Ан-70 на вооружение российской армии неоднократно заявляло руководство ВВС России, в частности сам главнокомандующий войсками Владимир Михайлов.

Анатолий Гриценко считает, что дальнейшее участие российской стороны сведется к "разделу" созданных наработок и урегулированию взаимных финансовых претензий.

"Выход будет оформлен с учетом экспертов с тем, чтобы разрешить все вопросы, связанные с интеллектуальной собственностью и финансированием этого проекта, - сказал украинский министр. - Это позволит украинской стороне самостоятельно доработать данный самолет".

Российские эксперты сомневаются, что Украина сможет "поднять" Ан-70 в одиночку или привлечь новых зарубежных партнеров. По некоторым оценкам, до 90% интеллектуальной собственности, созданной в ходе осуществления этого проекта, закреплено за российскими предприятиями.

Между тем, вопрос о финансировании работ по Ан-70 довольно запутан. Украина в последние годы, еще до "оранжевой революции", неоднократно заявляла, что Россия не исполняет своих материальных обязательств, связанных с проектом. Теоретически это может вылиться в претензии по поводу интеллектуальной собственности.

Впрочем, главная проблема самолета - не кому он в конце концов принадлежит, а кому он нужен. Если не считать самой Украины, ни одна страна пока не выразила недвусмысленного желания закупить новую транспортную машину.

А между тем еще в 1999 г. рыночные перспективы Ан-70 выглядели блестящими. Программа создания оперативно-тактического военно-транспортного

самолета короткого взлета и посадки Ан-70 регулировалась двумя российско-украинскими межправительственными соглашениями (от 1993 и 1999 годов). Госзаказчиками самолета выступали министерства обороны России и Украины. Объем украинского госзаказа прогнозировался в количестве 65 самолетов, российского - 164 штук.

Кроме того, сильны были надежды на экспорт машины в третьи страны, связанные с тем, что как раз в этот момент европейские государства - члены НАТО озаботились созданием собственных, независимых от США сил быстрого развертывания.

Для освоения этого рынка была предложена модификация Ан-7Х - адаптация самолета под натовские стандарты. Предполагалось, что Франция, Германия и некоторые другие крупные страны Североатлантического альянса могут закупить по несколько десятков таких машин.

Все надежды пошли прахом после того, как в 2000 г. европейцы сделали выбор в пользу разработки собственного среднего транспортного самолета А400М силами концерна Airbus. Первый полет этого самолета назначен на 2008 г., в том же году начнется его серийное производство.

На первом этапе программы семь европейских стран закупят 180 А400М для своих вооруженных сил. Впоследствии европейские авиастроители рассчитывают на дополнительные заказы, в том числе из-за пределов Европы.

После такого успеха конкурирующей модели интерес к Ан-70 резко упал, причем не только у западных, но и у российских военных. Как назло, примерно в это время самолет наглядно продемонстрировал свою небезопасность.

Всего за время реализации программы Ан-70 было собрано только два экземпляра этой машины для летных испытаний. Первый из них разбился еще в 1995 г. под Киевом из-за столкновения с другим самолетом. Второй (и единственный оставшийся сейчас) рухнул на заснеженное поле под Омском в 2001 г. Машину удалось восстановить, но серьезные вопросы к ее управляемости остались.

Кроме того, российские летчики под руководством генерала армии Михайлова стали активно подчеркивать, что по ряду ключевых характеристик (взлетный вес, пробег) Ан-70 получился "крупнее", чем было обещано, вышел за рамки класса средних самолетов. А в классе более тяжелых транспортных машин у российского авиапрома есть собственные национальные фавориты - разные модернизации Ил-76. Учитывая стремление Украины в НАТО, у такого выбора российских военных есть не только экономические, но и политико-стратегические резоны. Это, кстати, отчетливо понимают украинские коллеги, и это не прибавляет им оптимизма.

Георгий Манчуленко, секретарь комитета по нацбезопасности и обороне Рады четвертого созыва (2002-2006 годы), сказал вчера "Времени новостей": "Нынешняя вполне предсказуемая ситуация является

результатом неадекватности прошлой украинской власти - руководства министерства обороны, министерства промышленной политики и АНТК им. Антонова. Украине, исходя из внешнеполитических ориентиров, сразу нужно было искать партнеров для завершения проекта на Западе. Несерьезно рассчитывать на полноценное сотрудничество с Россией, претендуя на полноправное членство в НАТО.

В то же время нет смысла обижаться на НАТО за равнодушие к проекту, учитывая, что Украина на каждом углу трубила о привлечении РФ к сотрудничеству. Я не считаю, что на будущем Ан-70 поставлен крест. Нужно искать серьезных партнеров за пределами Украины, развивая пока проект на государственные средства. Ан-70 по техническим решениям опережает западные аналоги и будет актуален на протяжении 15-20 лет".

Александр Кива, заместитель генерального конструктора АНТК им. Антонова, где спроектирован Ан-70, считает: "Нужно стремиться к возобновлению сотрудничества с Россией, хотя не слишком в это верится. Ведь инициаторы разрыва не мы, и мяч не на нашей половине поля. Решение России не является для нас сюрпризом, поскольку россияне уже несколько лет прохладно относятся к проекту. В частности, российская сторона так и не выполнила свои договорные обязательства о финансировании проекта на сумму более 48 млн долларов".

"Российское решение имеет много составляющих, - считает г-н Кива. - Одни эксперты говорят, что причина разрыва - недовольство россиян евроатлантической политикой Украины. Другие считают, что выход РФ из проекта - следствие сближения россиян с крупными европейскими концернами, которые лоббируют свой самолет - А400. А как известно, за любое сотрудничество нужно платить".

В то же время наши российские партнеры многое теряют. Во-первых, они вложили в Ан-70 громадные средства. Во-вторых, фактически поставлен крест на поставках оборудования и оборонных систем из РФ - Ан-70 на 70% должен был комплектоваться россиянами. Будущее проекта по Ан-70 зависит не столько от АНТК им. Антонова, сколько от нашего государства, которое финансирует основные работы.

Безусловно, использование самолета только в украинской армии не имеет больших перспектив. Поэтому акцент будет сделан на расширение международного сотрудничества. Ан-70 соответствует требованиям ведущих государств мира, которые стремятся к повышению мобильности своих армий.

Поэтому или в виде программы в целом, или в виде отдельных направлений наш концерн будет использовать наработки по Ан-70. С технической точки зрения эти российско-украинские решения можно считать выдающимися, поскольку им нет аналогов ни в одной стране мира".

На сегодня у Ан-70 есть только два более-менее реальных заказчика. Чехия согласилась принять три таких самолета в счет российского долга (впрочем, параллельно Чехия допускает и другой вариант урегулирования задолженности - с оплатой вертолетами). А Минобороны Украины в 2001 г. разместило стартовый заказ на 5 самолетов. Разумеется, разворачивать серийное производство из-за восьми машин не имеет смысла. Если не будет новых массовых зака-

зов, то и эти первые останутся невыполненными.

В России известие о том, что власти склоняются к отказу от проекта Ан-70, не стало неожиданностью для отраслевых профессионалов. Тон их комментариев, однако, заметно различался. Представители старой технической гвардии предпочли бы видеть продолжение сотрудничества с Украиной.

"В создание самолета Ан-70 еще с советских времен вложено около 4 млрд долларов. Выйдя из проекта, Россия фактически дарит эти средства Украине. При этом создать самолет такого класса Россия сможет лет за двадцать, истратив опять миллиарды долларов", - заявил вчера Интерфаксу-АВН летчик-испытатель Александр Акименков.

В то же время депутат Госдумы и бизнесмен Александр Лебедев заявил "Времени новостей", что поскольку проект Ан-70 осуществлялся "двумя бюрократиями - российской и украинской", то из этого изначально ничего хорошего получиться не могло. Единственно важной с точки зрения интересов России проблемой г-н Лебедев теперь считает необходимость "разобраться с непрозрачными финансовыми отношениями, сложившимися вокруг Ан-70".

Что касается перспективности продолжения этих работ самими украинцами, г-н Лебедев философски заметил: "Я могу только пожелать им успеха". В то же время он уверен в возможности продолжить другие российско-украинские авиастроительные проекты, построенные на принципе рыночной целесообразности. По его мнению, проект организации одновременного производства регионального лайнера Ан-148 в России и на Украине по-прежнему имеет будущее вопреки непростым политическим отношениям между двумя странами. На Украине также раздаются голоса за шаги навстречу России в авиастроительной сфере.

Георгий Крючков, председатель комитета по нацбезопасности и обороне Рады четвертого созыва (2002-2006 годы), вчера сказал, что решение России вызывает у него "недоумение и озабоченность". Он признал: "Безусловно, для Украины проблемным является самостоятельное завершение проекта, особенно в нынешних сложных экономических условиях. Думаю, осложнения с завершением проекта вызваны резкими заявлениями Украины по поводу членства в НАТО".

В то же время политик считает: "Украине нужно идти на компромиссы с россиянами и улаживать ситуацию, поскольку на Западе наш самолет не ждут и очень ревниво относятся к конкурентам в авиастроении".

Михаил КУКУШКИН
Светлана СТЕПАНЕНКО

источник: газета "Время новостей"
01.06.06

ПЛОХОЙ ХОРОШИЙ САМОЛЕТ

Разделенные государствами Ту-144 и Concorde пережили одну судьбу.

В 1962 г. правительства Англии и Франции подписали соглашение о создании совместного сверхзвукового пассажирского авиалайнера. Еще не были продуманы технические детали, а название самолета будущего уже существовало. Concorde - слово, которое в скором будущем узнают во всем мире, в переводе на русский означает "согласие". Никита Хрущев отреагировал на сообщение о начале разработок будущего сверхсамолета быстро и категорично: "Мы должны сделать свой сверхзвуковик, причем летать он должен быстрее Concorde". Это нелегкое дело было поручено Андрею Николаевичу Туполеву. И хотя денег на создание "тушки" не жалели, задача оказалась нелегкой: военные машины к тому времени уже преодолели звуковой барьер, но что делать с гражданским лайнером, было непонятно.

Одновременно над аналогичной машиной трудились в США. Boeing 2707 должен был стать гордостью американской промышленности, но работы над этим самолетом прекратились еще до окончания испытаний опытных экземпляров. Американцы не стремились оказаться впереди планеты всей, а проявили необыкновенную деловитость. В первую очередь они просчитали экономическую выгоду подобного проекта. Выводы оказались неутешительными: одного только топлива сверхзвуковик потреблял в 8 раз больше, чем обыкновенный самолет, он порядком портил экологию, был сложен в эксплуатации и даже принять его могли далеко не все аэродромы - не хватало взлетно-посадочной полосы. Кстати, именно из-за этого, а также из-за невероятного шума при полете и посадке (говорили, грохот был, как при артиллерийском залпе) многие заокеанские аэропорты в будущем откажутся принимать и Concorde. Словом, американцы решили, что овчинка выделки не стоит.

Итак, соперников осталось двое. Академик Иосиф Фридляндер вспоминал потом, что история разработки самолета начиналась без особого пафоса: "Сбор специалистов был назначен в КБ Туполева. У Андрея Николаевича маленький, скромный кабинет, он в какой-то толстовке или спецовке. Женщин на совещании нет, они мешают Туполеву четко выражать свои мысли, перемежая литературную речь ненормативной. Первый вопрос - из какого сплава делать конструкцию".

...Второй, третий, десятый вопросы возникнут практически сразу. Один из основных - преодоление звукового барьера. Переход на сверхзвуковые скорости пассажиры Ту-144 никогда не чувствовали. Зато очень хорошо ощущали его те, кто был на земле. Должно быть, не очень приятно услышать оглушительный гром среди ясного неба, после которого рушились ветхие постройки, вылетали оконные стекла или сами собой открывались незапертые двери. Какое количество неблизко о существовании параллельных миров породил Ту-144, остается загадкой. Но долго так продолжаться не могло. В ЦК КПСС поступила коллективная жалоба от жителей нескольких сел Горьковской области, в которой они просили разобраться с этим безобразием. Крестьяне грешили на расположенный рядом авиационный завод. Бумага была немедленно направлена в

Министерство авиационной промышленности, а оттуда последовало указание начальнику Летно-исследовательского института разобраться и доложить о результатах. Оказалось, что столь неприятные и непонятные явления действительно вызваны полетами самолетов на сверхзвуковых скоростях. Справедливости ради надо заметить, что в Горьковской области "тушка" была совершенно ни при чем. Но проблеме звукового удара с тех пор уделялось особое внимание.

Европейцы тоже не теряли времени даром. Довольно часто они приезжали в Советский Союз или приглашали наших ученых во Францию, чтобы... обсудить текущую работу. Наверное, это кажется страшной нелепостью. Принято считать, что "Ту" и Concorde были настолько серьезными конкурентами, что ни о каком совместном сотрудничестве не могло быть и речи. И тем не менее это так. Создание "тушки" называлось не иначе как "претворением в жизнь потрясающей, мощной программы, для осуществления которой применяются самые современные методы и материалы". В закулисной жизни авиаконструкторов тоже шел активный обмен опытом. Никто не утверждает, что конкурентам рассказывали и показывали все, что было наработано. Но в целом каждая сторона знала, кто и чем занимается.

Начало конца Ту-144 наступило в июне 1973 г. На авиасалоне в Ле-Бурже разбилась машина с опытным экипажем. Существует несколько версий причин катастрофы, и все они имеют более-менее серьезные обоснования. Но заключение официальной комиссии было расплывчатым и неопределенным: "Катастрофа вызвана действием случайных факторов".

Тем не менее "тушка" продолжала летать. Билеты на первые регулярные рейсы из Москвы в Алма-Ату быстро вошли в разряд дефицитных. Некоторое время пассажиров провожали и встречали представители министерств, в полете их кормили по высшему разряду и даже давали коньяк или водку. Этот факт, в сущности, довольно банальный - первые рейсы новых самолетов всегда обслуживались лучше других - породил массу сплетен. Никто не мог представить себе, что же это такое - полет на сверхзвуке. Многие сейчас вспоминают, что, поднимаясь по пятиметровому трапу, люди с невероятной тоской оглядывались назад - они ощущали себя космонавтами.

В 1978 г. во время испытательного полета под Егорьевском разбилась еще одна "тушка". Два члена экипажа погибли. С тех пор самолет пассажиров на борт не брал. Постепенно работы по лайнеру прекратились. Два последних борта были оставлены на аэродроме "Раменское" в Жуковском. Один еще полетал: в конце 90-х был осуществлен совместный проект с NASA. Самолет был переделан в летающую лабораторию. Он 25 лет простоял в ангаре, а когда подали давление в гидросистемы, сразу же безотказно заработали шасси и другие агрегаты. Американцы были потрясены. После завершения проекта две машины были брошены на аэродроме на положении бомжей. А потом хозяева и вовсе продали их частным фирмам на металлолом.

Наталья ПУРТОВА

источник: газета "Русский курьер"
05.06.06

ПАДАЮЩЕГО – ТОЛКНИ ИЛИ КУПИ?

Прошедшая неделя оказалась одной из наиболее драматических в судьбе европейского аэрокосмического гиганта EADS и его дочерней компании Airbus: заявление об отсрочке в реализации программы пассажирского самолета сверхбольшой вместимости A380 вызвала негативную реакцию покупателей и, подогреваемая прессой, спровоцировала кризис доверия инвесторов.

На фоне прозвучавшего в апреле текущего года намерения британского акционера Airbus компании BAe Systems продать свой пакет акций, аналитики стали говорить о серьезном кризисе, охватившем корпорацию. В России, однако, до недавнего времени царил безмятежное спокойствие, как будто в Европе ничего не происходит. Складывалось такое впечатление, что кризис поразил не компанию, сражающуюся за первое место в мировой табели о рангах, а заштатного игрока из второй десятки. И это при том, что еще весной, на авиасалоне в Берлине, на высшем уровне Россия и объединенная Европа обменивались уверениями о дружбе и серьезных намерениях в области авиастроения. Конечно, наш авиапром еще недостаточно глубоко интегрирован в мировую структуру, и не стоит ожидать, что волна негатива в считанные дни отразится на котировках "Иркут", наиболее тесно сотрудничающего с Airbus. Однако нельзя найти объективного оправдания того факта, что за почти половину недели никакой реакции на драматические события в Европе не последовало.

Безусловно, в нынешней ситуации трудно прогнозировать, насколько глубоким и затяжным окажется кризис доверия, однако есть некоторые вещи, которые сегодня кажутся очевидными. Первое, что можно предположить: европейские правительства не допустят того, чтобы оборонно-промышленный гигант рухнул. Не вызывает сомнения, что компании такого масштаба способны похоронить под своими обломками очень много надежд. Не слишком гущая краски, можно утверждать, что сегодня создается определенная угроза экономической стабильности государств-акционеров. И в такой ситуации для спасения корпорации будут хороши все средства.

Второе обстоятельство, которое надо учесть, - реакция авиакомпаний и лизинговых компаний, обеспечивающих Airbus заказами и гарантирующих его стабильность, пока не настолько резкая, как в финансовых кругах. По крайней мере, к сегодняшнему дню последовали только достаточно осторожные замечания о возможности пересмотра ряда соглашений, наиболее болезненное заявление - покупка Singapore Airlines самолетов Boeing 787. Говорить о вале отказов и аннулировании контрактов сегодня не приходится. Пожалуй, 2001 год в этом отношении был для авиапроизводителя более тяжелым испытанием. Таким образом, можно предположить, что, если авиакомпании не откажут в доверии производителю, то этот провал окажется временным явлением.

Так или иначе, сегодня ситуация меняется настолько динамично, что в считанные дни пожар может либо потухнуть, либо охватить гигантские площади. Кстати, первые дни после обвала 14 июня дают умеренные основания для оптимизма - стоимость акций, рухнувшая более чем на 30%, к настоящему времени повысилась примерно на 16%.

Из взбудораженной Европы вернемся в Россию. Как поступить в такой ситуации нам? Еще 20 лет назад ответ на этот вопрос был бы очевиден. Ослабление одного из двух конкурентов (Airbus и Boeing) дает шанс третьей стороне возможность совершить стремительное восхождение. В такой ситуации, не раздумывая, следовало бы толкнуть оступившегося гиганта, в надежде на то, что он действительно упадет, и поспешить занять освободившиеся ниши. Однако Россия, даже при полной мобилизации всех ресурсов, вряд ли сможет в одночасье стать вторым центром авиастроения или хотя бы убедить потенциальных заказчиков в своей способности сделать это. Такова позиция чиновников Роспрома и топ-менеджеров ОАК. Таким образом, сегодня нам едва ли удастся воспользоваться кризисом для выполнения столь решительного маневра.

Однако остается другая возможность "погреть руки". Правила биржевой игры гласят, что покупать акции надо в моменты падения, а на пике от них стоит избавляться, фиксируя прибыль. Вспоминая о прозвучавшей еще в декабре 2004 г. инициативе президента России Владимира Путина о возможном вхождении нашей страны в состав акционеров Airbus, можно было бы в столь тяжелый для Европы момент намекнуть о готовности протянуть руку помощи. Разумеется, здесь останется обширное поле для переговоров и торга. К примеру, стоит подумать, а не смогут ли российские предприятия занять место британского акционера в европейской команде? До сегодняшнего дня доля в проектах, на которую могли бы претендовать отечественные авиастроители, не гарантировала нам ни существенной загрузки производственных мощностей, ни нашего "пожизненного" участия в этих программах. Сохранится ли такая ситуация завтра, если наш президент предложит Европе деньги в обмен на возможность получить одну пятую долю успеха мирового лидера по сходной, но близкой к справедливой цене?

Не стоит обольщаться - сделать вид, что ничего не происходит, дипломатично состроить сочувствующую мину либо просто еще раз подтвердить свою приверженность ранее достигнутым договоренностям о развитии взаимовыгодных отношений с Европой - это тупиковая позиция. Только лишь стремительно реагируя на ситуацию, можно рассчитывать на получение каких-либо дивидендов. Нужно или начать переговоры о вхождении в европейский клуб с меньшей стоимостью билета, чем когда-либо раньше, и с максимальным возможным участием, или действительно попробовать сделать ставку на собственные силы и молниеносно создать свой бестселлер в размерности A320.

Олег ПАНТЕЛЕЕВ

*источник: AVIAPORT.RU
17.06.06*

РАЗБОР "ПОЛЕТА"

"Роскосмос" готовит омское предприятие к поглощению столичным холдингом.

Как стало известно "Ъ", федеральное агентство "Роскосмос" разработало проект объединения омского ФГУП "ПО "Полеет" с государственным космическим научно-производственным центром (ГКНПЦ) имени Михаила Хруничева (Москва). Столичные ракетостроители считают, что этот альянс окажется взаимовыгодным - у "Полеета" нет собственного научно-исследовательского института (НИИ), а следовательно, и новых разработок. Омичи готовы объединиться с конкурентами, а не путем поглощения, а на условиях равного партнерства. Окончательно решение о слиянии двух предприятий будет принято в июле 2006 г. на специальном совещании в Омске.

О возможном слиянии омского ПО "Полеет" с ГКНПЦ имени Михаила Хруничева сообщил начальник пресс-службы федерального агентства "Роскосмос" Игорь Панарин. "Создание вертикально интегрированных научных и производственных структур - это стратегическая линия. В нашем агентстве указом президента России уже создано два таких объединения. Кстати, в одно из них - ОАО "Информационные спутниковые системы" - вошло омское предприятие "Сибирские приборы и системы". Процесс идет дальше", - рассказал Игорь Панарин. Условия, на которых омичам предложено войти в новое объединение, представитель федерального агентства сообщить отказался. "Сейчас руководство "Роскосмоса" находится на космодроме Байконур. Когда все вернется, можно будет об этом поговорить подробнее. Так что запаситесь терпением на неделю", - посоветовал начальник пресс-службы федерального агентства "Роскосмос".

В ГКНПЦ имени Михаила Хруничева неохотно комментируют перспективы создания альянса с ПО "Полеет". Поскольку пока обозначены лишь намерения "Роскосмоса", "рассуждать на эту тему можно только теоретически". "Думаю, это было бы взаимовыгодное объединение. Мы развиваемся, и нам нужны дополнительные производственные мощности. А у "Полеета" нет НИИ и, следовательно, новых разработок. Так что от объединения должны выиграть все", - предположил специалист по связям с общественностью ГКНПЦ имени Михаила Хруничева Александр Бобренов.

В 1993 г. распоряжением президента России на базе машиностроительного завода имени Михаила Хруничева и конструкторского бюро "Салют" был образован ГКНПЦ имени Хруничева. Дочернее предприятие ГКНПЦ предлагает услуги российского ракетоносителя "Протон" ("Протон-М") и американской Atlas. Кроме ракет тяжелого класса ГКНПЦ производит легкие ракетоносители "Рокот", способные выводить на орбиту полезную нагрузку до 2,5 т.

Омское ПО "Полеет" специализируется на выпуске ракетоносителей "Космос-3М" и самолетов Ан-3. Помимо этого на заводе действует несколько производств гражданской продукции.

Не раскрывают подробности будущего альянса и в руководстве ПО "Полеет". При этом на заводе выска-

зывают опасения по поводу условий предстоящего объединения. "Альянс бывает разным. Есть партнерские отношения, а есть поглощение. Разумеется, нам бы хотелось больше самостоятельности. Пока мы внимательно изучаем предложение", - сказал советник генерального директора ПО "Полеет" Виталий Цетинин.

Напомним, омское аэрокосмическое объединение до последнего времени с успехом конкурировало с ГКНПЦ на рынке космических услуг. Так, "Полеет" активно сотрудничает с европейскими космическими агентствами. Реализуется договор с немецкой компанией OHV - Sistem AG о запуске с космодрома Плесецк спутников радиолокационной разведки SAR-Lupe. За запуск на орбиту спутников Бундесвер заплатит \$80 млн. Под этот контракт "Роскосмос" разместил на предприятии заказ на производство ракет "Космос-3М". Запуском спутников SAR-Lupe сотрудничество "Полеета" и OHV - Sistem AG не ограничивается. Немецкие партнеры ПО "Полеет" участвуют в международной космической программе "Орб-комм", которая располагает группировкой из 25 спутников для передачи данных. Эта группировка нуждается в пополнении. Предполагается, что омичам будет поручено освоить служебный модуль - основную часть спутника, на которой размещают электронное оборудование.

За попытками федерального агентства объединить два аэрокосмических предприятия внимательно следят и в правительстве Омской области. "О своих планах руководитель федерального агентства в первую очередь в известность поставил губернатора. Анатолий Перминов (директор "Роскосмоса" - "Ъ") направил Леониду Полежаеву соответствующее письмо. И сейчас мы проводим анализ поступившего предложения", - рассказал начальник управления оборонной промышленности, энергетики и связи министерства промышленности, транспорта и связи (МПТС) Омской области Валерий Лось.

Омские власти беспокоит прежде всего вопрос налоговых платежей "Полеета" после возможного объединения с ГКНПЦ. "При интеграции с москвичами загрузка омского предприятия должна увеличиться. Но вот где будут отчисляться основные налоги от производственной деятельности? Эти моменты необходимо четко оговорить, прежде чем поддерживать проект", - считает господин Лось. Если слияние двух предприятий произойдет, пересмотра потребует и план реформирования "Полеета". "Принято решение во второй половине июля провести в Омске специальное совещание по этим вопросам. В нем примут участие все заинтересованные стороны: генеральный директор ПО "Полеет" Василий Ковалев, генеральный директор ГКНПЦ имени Хруничева Владимир Нестеров, руководитель "Роскосмоса" Анатолий Перминов и губернатор Леонид Полежаев. И только после этого могут быть приняты окончательные решения", - уверен Валерий Лось.

Анатолий ШЕСТАКОВ

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
27.06.06*

УКРАИНА ПРОТИВ КРЫЛАТОГО РАЗВОДА С РОССИЕЙ

Объединенной авиастроительной корпорации не до инвестиций.

Производство дальнемагистральных пассажирских самолетов Россия окончательно уступила Airbus и Boeing. Но небольшие пассажирские самолеты для местных авиалиний отечественный авиапром - при поддержке правительства - все еще намерен строить самостоятельно. Особенно привлекательно с коммерческой точки зрения выглядят спроектированные в киевском КБ им. Антонова новые пассажирские самолеты, которые можно эксплуатировать даже на местных грунтовых аэродромах.

Например, авиакомпания "Якутия" заказала себе три пассажирских Ан-140 на 50-70 мест, которые производятся в Самаре и сегодня проходят последние испытания. Заинтересованы в сохранении кооперации с Россией и украинские авиапромышленники. Об этом интересе, в частности, свидетельствует представительный состав украинской делегации, которая вчера прибыла в Москву для участия в "круглом столе" "Российско-украинская интеграция в области авиастроения: состояние и перспективы".

Руководители ведущих украинских авиапредприятий - таких, как "Мотор Сич" и АНТК им. О.К. Антонова, - доказывали российским чиновникам, что никаких украинских самолетов в природе не существует, а более 70% стоимости каждого совместного самолета создается в России. Украинские эксперты подсчитали, что в случае реализации всех совместных проектов (таких, как Ан-140, Ан-148, Ан-124 и Ан-70) российский бюджет получит в качестве налогов до 2021 г. около 7 млрд. долл. А посол Украины в России Олег Демин пообещал развеять все подозрения и опасения россиян. "Тем более, неизвестно, что еще будет с присоединением Украины к НАТО", - заявил посол. Представители Минэкономразвития, Роспрома и администрации президента России так и не решились высказать собственной позиции относительно интеграции двух авиапромов.

Впрочем, никаких особенных решений от российских чиновников пока и не требуется. Коммерческие проекты реализуются своим ходом без всякого вмешательства государства, и единственное, что просят их участники от чиновников, - так это не мешать. А для перспективных проектов, таких, например, как производство грузового Ан-124 в Ульяновске, замороженным оказалось даже обсуждение. Сложные отношения между двумя странами создают у российских политиков и бизнесменов неуверенность в перспективе сотрудничества с украинскими авиастроителями. И эта неуверенность заставляет российский авиапром осваивать производство украинских аналогов, а также задерживает освоение производства Ан-148 в Воронеже и Ан-140 в Самаре.

Кроме того, в российском авиапроме считают, что до создания одобренной Владимиром Путиным Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) никакие бюджетные инвестиции в авиапром невозможны. Скорость же создания ОАК такова, что госинвестиции в ее приоритетные проекты начнут поступать не раньше чем через три года.

Гарантией долгосрочной кооперации мог бы стать обмен акциями авиастроительных предприятий России и Украины. Однако время для такого обмена, похоже, уже упущено. Как известно, роль частного капитала в российском авиапроме постепенно сокращается. Да и на Украине значительная часть авиационной индустрии остается государственной собственностью. И если частные компании готовы интегрироваться "хоть сегодня", то для обмена госактивами требуется, как правило, не один год.

Иван ШВАРЦ

*источник: газета "Газета"
27.06.06*

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЁТА на стр. **97**
и вышлите ее факсом по номеру, указанному в Заявке.

ЛОДКА С КРЫЛЬЯМИ

У вертолета может появиться конкурент – экраноплан.

На недавно завершившемся в Берлине международном аэрокосмическом салоне IFA-2006 российская экспозиция могла бы привлечь к себе большее внимание. При условии, что к вызвавшим восхищение самолетам МиГ-29 и Бе-200 присоединился бы еще один странноватый аппарат - не то самолет, не то корабль. Но не хватило рекламы, ловкого пиара, агрессивного маркетинга. Охраняемый невысоким русским мужичком в бейсболке экспонат все выставочные дни простоял на аэродроме Шенефельд, затерявшись среди громад аэробусов, российских транспортников и серого цвета натовских истребителей. Его и не пробовали продемонстрировать в действии, хотя машина, что называется, живая.

Называется экспонат "Акваглайд", - в переводе - "водяной планер". Он похож на небольшой корабль или лодку с крыльями, воздушными винтами на них и 300-сильным бензиновым мерседесовским двигателем под капотом. Этот российский экраноплан - морское судно с авиационной скоростью. Планер в первый раз покинул Нижегородскую область, где его собирают, и впервые экспонировался на международной выставке. Хотя машина уже сертифицирована по всем российским и западным морским регистрам, серийно выпускается на заводе в Чкаловске. На этом предприятии трудятся бывшие соратники Ростислава Алексеева - незаслуженно забытого сегодня выдающегося создателя судов на подводных крыльях. Другое его детище - экраноплан - могло бы дать мощный толчок развитию высокоскоростного флота.

Экраноплан стал результатом развития судов на подводных крыльях. Последние на скоростях более 100 км/ч. попадают в так называемую кавитацию. Это вскипание воды, в результате чего появляется растворенный газ. Металл стоек, поддерживающих подводные крылья, сдается очень быстро, эффект посильнее ржавчины. Стало понятно, что все элементы конструкции, в том числе и винты, надо убирать из воды. И родилась идея гидродинамической подушки: набегающий поток воздуха отражается крылом, ударяется о землю, воду, любую плоскую поверхность, создавая подъемную силу. Тут в силе закономерность: чем больше длина крыла, тем больше грузоподъемность. Другими словами, чем больше аппарат, тем эффективнее он работает. Если у самолета отношение полезной нагрузки к полной взлетной массе около 30%, то у экраноплана этот параметр около 70-80%.

Сегодня об этом мало кто помнит, но первые экранопланы 60-70-х годов прошлого века были громадными. Назывались они "Орленок" и "Лунь". Новинка даже была поставлена на вооружение Военно-морского флота СССР. Подразделение называлось эскадрилейей, которая несла боевую службу. "Орленок" брал на борт 150 человек вместе с оружием и имел дальность полета 3-4 тыс. км. "Лунь" нес на себе шесть ракетных катеров "Москит", используемых против авианосцев. Его планировали использовать и как спасательное судно. До места затопления атомной

подлодки "Курск" такое судно могло бы дойти за час и принести с собой спускаемый аппарат. (Кстати, сегодня один подобный аппарат стоит на нижегородском заводе со степенью готовности 75-80%; вероятно, МЧС будет его покупать.)

Экраноплан КМ-6 мог уместиться разве что на футбольном поле. Аббревиатура КМ американцами расценивалась как "космический монстр", на деле же - "корабль-макет". Его вес был около 500 тонн, он брал на борт 2 тыс. человек с оружием. Когда американцы увидели эту мчащуюся на огромной скорости машину, они испытали легкий шок.

Быстро была принята государственная программа, и около десяти лет американские ученые работали над проблемой создания экраноплана. Но за отсутствием хоть какого-то результата конгресс США программу закрыл. Лет семь назад программу возобновили. США закупили в России десять экранопланов по 800 тыс. долл. каждый, однако смогли сделать только точно такую же машину, аппаратов с большими габаритами не получалось.

Сегодня США замахнулись на машину "Пеликан" грузоподъемностью 1,5-2 тыс. тонн и дальностью более 10 тыс. км. Предназначена машина для использования в военных целях. Такие низколеящие аппараты имеют почти нулевую радиолокационную заметность. Всего США потратили на программу уже 5 млрд долл., Германия - около 1 млрд долл. "Результат, - говорит первый заместитель генерального директора "Авиаэкспорта" Алексей Комиссаров, - нулевой". Сейчас в работу включились и китайцы.

На фоне растущей конкуренции России надо было поторопиться. Однако государственные структуры относятся к продвижению новинки на внешний и внутренний рынок равнодушно. Прилагает усилия пока лишь Арктическая торгово-транспортная компания (-АТТК). Генеральный директор АТТК Рубен Нагапетян поделился с "Временем новостей", что, почувствовав на IFA-2006 искренний интерес к продукции, он намерен выставить "Акваглайд" на всех других выставках. Экраноплан - принципиально новый вид транспорта. Такой техники, кроме России, сегодня не выпускает никто. Аппарат зарегистрирован в IMA - международной морской организации, аналоге ИКАО в авиации. Все международные правила эксплуатации такого рода судов (так называемый код безопасности) были написаны на основе эксплуатации первых российских экранопланов. В 2002 году IMA подтвердила права россиян.

Уже есть заказы от зарубежных партнеров - в основном от государств, чья территория изобилует многочисленными островами, из-за чего с доставкой пассажиров и грузов немалые проблемы. Это Юго-Восточная Азия, Латинская Америка. Такая техника нужна и на Крайнем Севере. Экраноплан не вредит экологии, экономичен. Грузоподъемность невелика - четверо пассажиров. Большие аппараты, которые начнут серийно производить с этого года, будут перевозить до 40 пассажиров, грузовой вариант возьмет на борт 10 тонн. Нынешний маленький аппарат продается по 600 тыс. долл., о цене будущих машин речь пока не идет.

Вообще, четырехместный "Аквагайд" был сделан как опытный образец, чтобы показать: воплощение идеи экраноплана - вещь реальная. Но со временем этот корабль-самолет стал самодостаточным, поэтому его будут выпускать и продавать наряду с большими экранопланами, которые и составят основу продукции АТТК.

"Это сугубо гражданский аппарат, - говорит Рубен Нагапетян. - Хотя его можно рассматривать и как продукцию двойного назначения, и как военную - на нем можно ведь перевозить десант, оружие, использовать для патрульной службы, береговой охраны".

Помогает продвижению товара фирма "Авиаэкспорт". Там считают экраноплан хорошим товаром, есть рынок, измеряющийся по крайней мере сотнями штук, а 40-местные аппараты будут иметь спрос на порядок больший. На Крайнем Севере экраноплан может заменить вертолет. Алексей Комиссаров пояснил: "Этому транспорту не требуется специальная инфраструктура для базирования - из воды он может выходить на любую поверхность под уклоном семь градусов. Спокойно ходит по болотам и тундре, по снегу и льду. Точнее - над ними: маленькая машина на высоте 35-50 см, большая - 3-5 м. Причем аппарат не дает волны и, как говорят специалисты, не воздействует на береговую линию, то есть не разрушает ее. У экранопланов хорошая мореходность при большом волнении моря. Скорость может достигать 450-500 км/ч. При этом сохранена грузоподъемность традиционных морских судов".

В авиации, как известно, очень остра конкуренция, но, по словам Рубена Нагапетяна, в производстве

экранопланов Россия опережает всех лет на 15-20. Однако если не предпринять усилий, можно потерять первенство. Советский конструктор судов на воздушных крыльях Ростислав Алексеев оценен американцами. Его портрет в США висит рядом с портретами Эйнштейна, Королева, Гагарина, Туполева... "Все, что сегодня делается в мире по теме экранопланов, это попытки эмпирически поймать идею Алексеева", - говорит Алексей Комиссаров.

На родине Ростислав Алексеев, которому в этом году исполнилось бы 90 лет, не оценен. Катера на подводных крыльях он придумал еще во время Великой Отечественной войны. Всего таких судов было выпущено около 8 тыс. - "Кометы", "Ракеты", "Метеоры", "Спутники". Многие чиновники Алексеева недолюбливали: он вмешался в работу сразу трех мощных ведомств - авиастроительного, судостроительного и транспортного. Новый вид транспорта раздражал: зачем ломать устоявшееся? К тому же, в середине 80-х одна из новых машин Алексеева попала в аварию. И конструктора сняли с работы. Он рано ушел из жизни.

Государство обратило внимание на экраноплан совсем недавно. В сентябре на Морской коллегии будет поставлен вопрос о создании корпорации по строительству высокоскоростных судов.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
01.06.06*

ПОГОНЯ ЗА ДЛИННЫМ КРЫЛОМ

95 лет назад, летом 1911 года, русские авиаторы впервые отправились в воздушное путешествие из Санкт-Петербурга в Москву. В дальнейшем страну ждала эпоха великих перелетов, когда летчики были национальными героями, а самолет - высшим достижением прогресса и эффективнейшим средством пропаганды.

"АВИАТОРУ СТЫДНО ЛЕТАТЬ"

Вторую половину 1930-х годов часто называют эпохой великих перелетов, поскольку именно в эти годы, совпавшие с временами великих репрессий, советская авиация удивила весь мир. В действительности великие перелеты начались задолго до превращения отечественных пилотов в "сталинских соколов" и закончились уже после войны. Зато именно вторая половина 1930-х годов стала временем, когда власть сделала рекордные перелеты одним из своих главных приоритетов, направив на нужды авиации всю мощь отечественной науки и промышленности. История великих перелетов в России показывает, что государство, вначале обращавшее на авиаторов не слишком много внимания, в дальнейшем год от года все больше брало пилотажные подвиги под свой контроль.

Первый дальний перелет состоялся в России летом 1911 года, причем государство уделило ему минимум внимания. Идея устроить нечто вроде автопробега по воздуху родилась в стенах Московского и Петербургского аэроклубов. В памяти был еще свеж подвиг француза Блерио, который в 1909 году сумел перелететь через Ла-Манш, и русским энтузиастам не терпелось совершить что-либо подобное. Члены аэроклубов ухватились за идею с большой радостью, поскольку, по словам одного из них, мечтали "выйти из заколдованного круга аэродрома, над которым многие из них принуждены были неустанно и надоедливо кружиться". Иными словами, большинство русских авиаторов еще пребывали в стадии начальных тренировок, но уже мечтали о крупных подвигах, к которым не были готовы ни они сами, ни машины, которые они осваивали. Между тем организационный комитет будущего перелета, созданный на базе руководства обоих клубов, проявлял такую же беспечность, как и сами авиаторы.

Прежде всего, маршрут был выбран не слишком удачно. Наиболее опытные летчики предлагали лететь из Москвы в Киев или из Киева в Одессу, где можно было ожидать лучших погодных условий и больше возможностей для вынужденной посадки. Однако оргкомитет остановился на маршруте Петербург - Москва с туманами, сильными ветрами и безлюдными лесами. Зато выбранный маршрут был более

привлекательным с точки зрения получения помощи от государства, и оргкомитету действительно удалось исходатайствовать у правительства 100 тыс. рублей. На этом господдержка закончилась, и организаторы взялись за дело как умели.

Деньги решили потратить в первую очередь на возведение капитальных ангаров по всему маршруту перелета, однако за пару недель до старта выяснилось, что многие подрядчики отказались от строительства. К тому же некоторые уже подготовленные взлетные полосы оказались запаханы крестьянами, и пришлось срочно расчищать новые площадки. Другая часть средств пошла на закупку немецких передвижных кузниц, которые оказались совершенно ненужными, поскольку небольшую поломку авиаторы могли устранить и своими средствами, а крупная в любом случае означала сход с дистанции. Наконец, организаторы выдали летчикам карты маршрута только за два дня до старта, причем составлены они были не слишком тщательно. Если верить современникам, картографическая команда просто села в автомобиль и промчалась из Петербурга в Москву со скоростью 50 верст в час, попутно зарисовывая все, что успевала увидеть. Когда же авиаторы поинтересовались, почему все названия на картах напечатаны вверх ногами, члены оргкомитета ответили: "А если бы потом пришлось лететь из Москвы в Петербург, что же, опять новую карту издавать, что ли?"

Так или иначе, деньги потратили, причем на призы была отведена крайне незначительная сумма, в результате чего наиболее профессиональные пилоты отказались от перелета. Так, известный пилот Ефимов хлопнул дверью, объявив, что "на такие призы хорошему авиатору стыдно летать". А когда в мероприятии запретили участвовать военным летчикам, стало окончательно ясно, что полетит главным образом зеленая молодежь.

Единственными опытными авиаторами, принявшими участие в перелете, были Александр Васильев, имевший опыт международных конкурсов, и Сергей Уточкин, развлекавший полетами ярмарочную публику. Но даже этим двоим пришлось использовать малознакомые им аппараты: Уточкин летел на аэроплане класса "Блерио", который был ему в новинку, а Васильев - на чужой машине, поскольку на его собственный самолет не успели установить двигатель. В результате перелет, который должен был прославить русскую авиацию, превратился в череду катастроф со смертями и увечьями.

10 июля 1911 года по старому стилю на небо ушли девять аэропланов. Первым упал аппарат Михаила Лерхе, пилот чудом остался жив и невредим. Затем настала очередь балагура Уточкина, объявившего перед стартом, что он "едет в Москву чай пить". Сначала, совершив вынужденную посадку, он отладил свою машину и вновь взлетел, но через несколько часов аэроплан все-таки разбился, а сам пилот серьезно покалечился. Под конец перелета случилась трагедия - на землю рухнул самолет Владимира Слюсаренко, с которым в качестве пассажира летел Константин Шиманский (доставившим пассажира полагался большой приз). Шиманский погиб, а Слюсаренко потом долго лечился.

Когда авиаторы приземлялись на промежуточных пунктах маршрута для дозаправки и мелкого ремонта, оказывалось, что там нет либо бензина,

либо воронки, через которую его можно было бы залить, заготовленное машинное масло не годится для самолетов и т. п. В итоге из всей девятки до финиша добрался только Александр Васильев, самолет которого упал лишь один раз и получил минимальные повреждения. Причем на финише победитель кричал, что авиаторов "послали на верную смерть" и что "этот перелет - позор для всей России". Отчасти он был прав, поскольку несчастный Шиманский оказался не единственной жертвой перелета. Искалеченный Уточкин в больнице пристрастился к морфию и через несколько лет, повредившись рассудком, пошел в одиночку штурмовать Зимний дворец, надеясь кулаками проложить себе путь к императору, который якобы желал его видеть. К государю бывшего авиатора не пустили, и герой-авиатор окончил свой век в психиатрической лечебнице. Больше дальних перелетов в дореволюционной России не устраивали.

ПРИВЕТ БРАТСКОЙ МОНГОЛИИ

После гражданской войны авиапарк Советской республики находился в плачевном состоянии, а приобретать зарубежные машины было накладно. Поэтому в СССР уже в 1923 году был налажен выпуск Р-1 - легких разведывательных самолетов, а в 1924-м начали делать пассажирские АК-1. Тогда-то и возникла идея использовать дальние перелеты, чтобы закрепить за Советским Союзом статус авиационной державы. Правда, первые перелеты проходили без особой помпы и были, в сущности, обычным перегоном техники своим ходом. Так, в 1924 году советские летчики Васильченко и Лозовский доставили из Баку в Тегеран два самолета Р-1, которые были заказаны персидскими властями, а группа пилотов под командованием Петра Межераупа перегнала в Кабул из Ташкента шесть Р-1, которые СССР, желая насолить англичанам, подарил афганскому королю.

И все же в первой половине 1920-х годов дальние перелеты не получили большого распространения, поскольку хвастаться было особенно нечем. Тот же Р-1 был, по сути, слегка переработанной копией английских самолетов DH-4 и DH-9, а двигатели на Р-1 и АК-1 и вовсе были импортными. Однако уже в 1925 году начали появляться моторы советской конструкции, и отечественный авиатром стал чувствовать себя значительно увереннее. Первая серьезная проба сил состоялась в 1925 году, когда общество "Добролет" организовало перелет шести самолетов из Москвы в Пекин через Монголию. Деньги на экспедицию были собраны "Добролетом" по подписке со своих многочисленных членов.

Лететь должны были два Р-1, один Р-2, один АК-1 и два пассажирских "Юнкерса" с представителями прессы на борту. Организаторы особенно гордились тем, что на обоих Р-1 стояли советские моторы М-5, созданные на заводе "Большевик". Их-то и надлежало испытать. Но были и другие цели. Летчик Михаил Волковойнов, пилотировавший один из Р-1, писал: "Этим перелетом мы совершенно не собирались устанавливать каких-либо рекордов. У нас были совершенно другие, скромные задачи: 1. Произвести экзамен нашей авиационной промышленности, нашему моторостроению, 2. Передать привет братской Монголии, 3. Показать наши достижения в авиационной промышленности населению Советского Союза и 4. Обследовать пути буду-

щих воздушных сообщений". Таким образом, перед участниками перелета был поставлен комплекс технических, экономических и политических задач, причем ставило эти задачи государство в лице председателя Совета народных комиссаров товарища Рыкова, обратившегося к авиаторам с напутственным словом.

Несмотря на государственное значение мероприятия, организовано оно было немногим лучше, чем злополучный перелет 1911 года. Тот же Волковойнов писал: "Ведь у нас, как это ни странно, если не всегда, то в большинстве случаев все откладывается на последний день, все дефекты замечаются в последнюю минуту. Так и тут получилось - день вылета назначили, и в ангарах завода пошла горячка, пошли последние приготовления: здесь понадобилось сменить шланг, там не сделали ящиков для аккумуляторов, не подтянули трос, не закончили шить чехлов для моторов и т. д. и т. п.". Надо сказать, что технический персонал открыто сомневался в том, что аэропланы долетят хотя бы до Казани. В день старта 10 июня, по словам Волковойнова, на аэродроме царили пораженческие настроения: "Особенно ярко безнадежно отзывались о русских моторах: ну где там на них долететь... не успели выпустить несколько, только несколько моторов, как затеяли перелет ни много ни мало на 7000 километров, что и говорить, успех мотора сомнителен".

Подготовка аэродромов тоже вполне соответствовала уровню 1911 года. По крайней мере, в городе Сарапуле летчикам пришлось нелегко. Волковойнов вспоминал: "Вместо аэродрома вижу сплошное озеро воды... костра и ракет нет... Как потом выяснилось, комендантом был назначен человек, не имевший никакого отношения к авиации, а передать нужные инструкции на руки коменданту начальником участка, видимо, считалось необязательным". После рискованной посадки взбешенный пилот кинулся было искать нерадивого коменданта, но того даже не оказалось на рабочем месте.

Зато с политподготовкой было все в порядке. Во всяком случае, после вынужденной посадки где-то за Уралом оказалось, что местные крестьяне прекрасно знали, кто приземлился на их поле: "Летите вы в Китай устанавливать Советы". А с дипломатическим обеспечением государство даже перестаралось. Так, в монгольском Улан-Баторе население начало ходить в поле встречать советские аэропланы за несколько дней до их прилета. Когда же самолеты добрались до Китая, авиаторам пришло неожиданное приглашение от японского Императорского аэроклуба, и группа слетала еще и в Токио.

Перелет оказался более чем успешным, поскольку не только подтвердил надежность советской техники, но и принес неплохие политические дивиденды. Во всяком случае, в Москве с удовольствием цитировали одного из японских военных чинов: "У нас было совершенно неправильное представление о вашем народе и о вашей культуре. Теперь мы сами видим, что вы совершили перелет на самолетах, построенных у вас в Москве".

Перелетную дипломатию решили поддержать и расширить, и уже в августе 1926 года Михаил Громов, который годом раньше был среди участников воздушного похода, удивил Европу, пролетев 7150 км по маршруту Москва - Берлин - Париж - Рим - Вена - Варшава - Москва. Теперь уже главной целью пере-

летов определялось не испытание новых моторов, а пропаганда советских достижений, о чем сообщалось вполне откровенно. К примеру, в брошюре 1926 года, адресованной партийным агитаторам, говорилось: "Главная цель этих перелетов - наглядно показать наши достижения. Этой демонстрацией наших успехов мы, однако, не думаем похвастаться, что мы являемся сильнейшими в мире в авиационном отношении, наоборот, мы гораздо слабее таких мировых хищников, как Франция, Англия и Америка. Мы имеем другую цель - показать Западу, чего можно достигнуть при далеко не благоприятных условиях - технической отсталости и бедности, но при условии упорного труда, строительной энергии, заинтересованности масс и инициативе". Заканчивалась брошюра призывом подать на нужды советской авиации кто сколько может: "Итак, товарищи, соберите как можно больше денег, помня, что каждый хотя бы небольшой успех на воздушном фронте значительно приближает нас к коммунизму". Вместе с тем авиации недолго оставалось побираться - внимание государства к перелетам росло, и разгильдяйства в их подготовке становилось все меньше. По крайней мере, когда в 1929 году самолет АНТ-4 "Страна Советов", летевший из Москвы в Нью-Йорк через Сибирь и Тихий океан, упал над тайгой, израсходовав горючее, государство пришло на помощь. По возвращении в Москву экипажу выдали другой АНТ-4 с тем же номером и той же надписью "Страна Советов" на борту, после чего экипаж отправился по старому маршруту и через несколько недель полета наконец-то добился поставленной цели.

КРЫЛЬЯ С РАЗМАХОМ

К началу 1930-х годов ситуация в стране серьезно изменилась. Теперь уже ни у кого не было сомнений, что власть сосредоточена в руках товарища Сталина. А у него были большие планы относительно авиации, и от своих летчиков он требовал "летать выше всех, дальше всех и быстрее всех".

Прежних задач никто не отменял (испытание техники, демонстрация советских достижений, исследование маршрутов будущих воздушных линий), но появились и новые. Прежде всего страна была намерена создать мощные ВВС, и перелеты помогали отработать действия дальней авиации в грядущих войнах. К примеру, в 1936 году секретарь ЦК ВКП(б) Андрей Андреев приветствовал экипаж Василия Молокова, вернувшийся из дальнего полярного перелета, такими словами: "Работа и успех нашей советской авиации также доказали, что ни одна часть нашей великой Родины не останется незащищенной в случае нападения врагов. Мы будем наступать на врага всюду, где бы он ни находился, а если потребуется от обороны перейти в наступление, мы будем бить врага и далеко за пределами нашего Советского Союза".

Другой важной задачей было освоение Крайнего Севера, для чего совместно использовались ледоколы, полярные станции и самолеты. При этом самолеты зарекомендовали себя лучше кораблей. 13 февраля 1934 года пароход "Челюскин", который должен был за одну навигацию пройти от Мурманска до Владивостока, затонул у берегов Чукотки после того, как оказался затерт льдами. Люди, находившиеся на борту, высадились на льдину, где и

остались ждать спасения, которое могло теперь прийти только посредством авиации. Первым на льдину сел АНТ-4 Анатолия Ляпидевского, и эвакуация челюскинцев началась. Завершилась спасательная операция довольно скоро - последний челюскинец был снят с льдины 13 апреля 1934 года. С тех пор полярная авиация стала любимым детищем Сталина, и все ее подвиги готовились под неусыпным контролем вождя народов.

Первым карт-бланш на подвиг получил Сигизмунд Леваневский, полярный летчик с красногвардейским прошлым, получивший за спасение челюскинцев звание Героя Советского Союза. Леваневский вызвался добраться по воздуху из СССР в США через Северный полюс и получил сталинское одобрение. Перелет готовился более чем серьезно, состав экипажа утверждал Совет труда и обороны. Вместе с Леваневским должны были лететь Георгий Байдуков и Виктор Левченко. Им был доверен новейший самолет - туполевский АНТ-25, на котором Громов уже успел поставить рекорд дальности, пролетев по замкнутой кривой 12 500 км. 3 августа 1935 года самолет Леваневского взял курс на Северный полюс, но подвиг в тот раз не состоялся: на борту возникли неисправности, и экипажу пришлось развернуть самолет над Баренцевым морем.

В результате наверху предпочли не рисковать и брать полюс наверняка, как следует подготовившись. Когда Георгий Байдуков, летчик-испытатель Валерий Чкалов и начальник кафедры аэронавигации Военно-воздушной академии Александр Беляков предложили все-таки пролететь над Арктикой, Сталин сделал контрпредложение. Трое летчиков в июне 1936 года были вызваны в Кремль на заседание ЦК. Чкалов вспоминал: "Тут подходит Сталин. Поздоровался, спрашивает: "Чего вы хотите, товарищ Чкалов?" Я сказал, что просим разрешить перелет через Северный полюс. "Зачем лететь обязательно на Северный полюс? - спросил Сталин.- Летчикам все кажется нестрашным. Рисковать привыкли. Зачем рисковать без надобности?.. Наш Союз необъятен. Летите через нашу территорию". Постоял, помолчал, взглянул на нас и неожиданно заявил: "Вот вам маршрут для полета - Москва - Петропавловск-Камчатский". В итоге было принято решение лететь на восток над Северным Ледовитым океаном и, если на подлете к Камчатке в баках еще останется горючее, лететь дальше на Хабаровск. Полет должен был стать генеральной репетицией будущего полярного подвига, и эта репетиция прошла вполне успешно.

На сей раз власть не только сама выбрала маршрут для перелета, но и взяла под контроль весь процесс подготовки к нему. Байдуков впоследствии писал: "Правительство предоставило нам все необходимое для полета, включив в подготовку научно-исследовательские институты и авиационные заводы". Более того, Сталин отдал распоряжение Северному и Тихоокеанскому флотам выделить дежурные корабли на случай оказания помощи экипажу самолета. Руководство Главсевморпути получило аналогичные инструкции.

20 июля 1936 года тот самый АНТ-25, на котором летали Громов и Леваневский, отправился, ведомый Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, из Москвы на север, а затем повернул на восток. Добравшись до Камчатки, экипаж взял курс на Хабаровск, но из-за

плохой погоды был вынужден приземлиться на крошечном острове Удд, покрыв расстояние 9374 км. Перелет продолжался 56 часов 20 минут, что не могло не впечатлять, поскольку поезд из Москвы до Владивостока в те времена добирался несколько недель.

Однако даже после такого грандиозного перелета Сталин не разрешил Чкалову и его друзьям лететь на полюс, поскольку масштабная подготовка к полету еще не была завершена. В частности, были нужны более точные метеорологические данные о полярных широтах. В мае 1937 года на дрейфующей льдине начала работать полярная станция Ивана Папанина, и необходимые сведения появились. На этот перелет действительно работала вся страна.

Наконец, все было готово для большого подвига. Для полета через Северный полюс был выбран все тот же выдавший виды, но прекрасно себя показавший АНТ-25. Экипаж также был проверенный: Чкалов - первый пилот, Байдуков - второй, Беляков - штурман. 18 июня 1937 года самолет стартовал с Щелковского аэродрома и взял курс на Северный полюс.

Естественно, далеко не все шло по плану. Так, не оправдались надежды советских ученых на то, что в Арктике верхняя кромка облаков не может подниматься выше 4000 м, а при температуре ниже -15 град С обледенения винта не будет. Единственный винт машины, конечно, не раз обледеневал, а облака поднимались до 6500 м. Но экипаж был готов к любым неожиданностям.

20 июня Чкалов посадил самолет в американском Ванкувере. Полет продолжался 63 часа 25 минут, за которые АНТ-25 преодолел более 12 000 км. А вскоре триумф был продублирован. 15 июля, пройдя примерно тем же маршрутом, в США прилетел экипаж Михаила Громова, которому удалось побить существовавший на тот момент мировой рекорд дальности беспосадочных полетов. Усовершенствованный АНТ-25 Громова опустился в Сан-Джастино (Калифорния). Мировая печать аплодировала советским достижениям, и только газеты Германии, по выражению советских публицистов, "хранили злбное молчание о выдающейся победе советских пилотов".

Таким образом, многоходовая сталинская операция увенчалась полным успехом. Теперь у страны был опробованный прототип стратегического бомбардировщика; освоение Арктики продвинулось вперед; идеологические противники были посрамлены; народ, запуганный репрессиями, воочию убедился в мудрости своего вождя, а ставшие народными любимцами летчики на каждом митинге славословили в адрес отца народов.

За кадром осталось лишь то, что обратно летчики добирались морем, а АНТ-25 доставили на родину грузовым пароходом многие месяцы спустя.

ЖЕНСКОЕ СЧАСТЬЕ

Американский триумф экипажей Чкалова и Громова считается главным достижением эпохи великих перелетов. Однако в 1937-1938 годах газеты постоянно сообщали о новых рекордах, которые ставили советские летчики. Прославились Василий Молоков, Владимир Коккинаки, другие пилоты. Но какой бы яркой ни была их слава, главным героем всегда становился Иосиф Сталин. Однако вождю недоставало еще одного подвига. В ту пору почти во всех крупных авиацион-

ных державах были свои героини-лечницы: у Германии - Ханна Ратш, у Франции - Андре Дюпейрон, а Америка как раз оплакивала Амелию Эрхарт, трагически погибшую в Тихом океане. Советская женщина должна была доказать свое превосходство, и начался отбор кандидатур. Однако на этот раз отлаженная машина авиаподвига дала сбой.

В июне 1938 года гидросамолет МП-1, который пилотировали военные летчицы Полина Осипенко, Вера Ломако и Марина Раскова, совершил перелет из Севастополя в Архангельск. По результатам перелета на будущий подвиг были отобраны Осипенко, у которой уже было несколько рекордов, и Раскова, поскольку она была штурманом. На роль первого пилота как нельзя лучше подошла Валентина Гризодубова, тоже рекордсменка и, кроме того, депутат Верховного Совета СССР.

Перед летчицами была поставлена задача государственного значения - побить рекорд Андре Дюпейрона, которая пролетела без посадки 4360 км. очередной сталинский маршрут был проложен через всю Сибирь. Специально для перелета под руководством Павла Сухого был создан самолет, получивший название "Родина", который был набит самыми современными на тот момент приборами. Все детали будущего перелета разрабатывались в особом штабе, а заводы и конструкторские бюро, как всегда, были готовы продемонстрировать все, на что они способны.

Проблема была лишь в кадрах. Если Громов, Чкалов, Байдуков были опытными летчиками с полярной закалкой, то Гризодубова и ее подруги имели куда более скромный послужной список. В штабе перелета прекрасно это понимали и потому будущих героинь перевели на режим усиленной подготовки. Летчиц тренировали до изнеможения - заставляли детально изучать маршрут, отрабатывали действия в случае аварии, обучали приемам выживания в тайге и т. п. А когда Раскова слегла с приступом аппендицита, ей поставили рацию в больничную палату, чтобы она продолжала ежедневно упражняться. Наконец, за месяц до полета летчиц поселили на Щелковском аэродроме, где им давали мастер-классы Чкалов и другие Герои Советского Союза. И все же проблем избежать не удалось.

24 сентября 1938 года "Родина" поднялась в воздух и взяла курс на Хабаровск. Полет проходил в целом нормально, и казалось, что все кончится благо-

получно. Однако Раскова, которая весь полет скучала в отдельной штурманской кабине, под конец все-таки ошиблась, спутав реки Амур и Амгунь. В результате, когда у "Родины" кончился бензин, внизу был не Хабаровск, а таежное болото. Раскова выпрыгнула с парашютом, поскольку ее кабина при вынужденной посадке могла быть раздавлена, а Гризодубова и Осипенко благополучно посадили самолет в болото. Помощи пришлось ждать довольно долго, но 3 октября отважные женщины были спасены. Естественно, было объявлено, что рекорд дальности побит, а летчицы стали Героинями Советского Союза.

После истории с экипажем Гризодубовой с великими перелетами фактически было покончено. С началом войны миру стало не до советских рекордов, а в своей стране Сталин уже все всем доказал. Не возобновились они и после войны - пришло время стратегической авиации, и удивить кого-то далеко летающим самолетом уже было невозможно. К тому же у главных мировых держав появились новые символы престижа вроде атомной бомбы.

Последний перелет, имевший признаки великого, состоялся 4-5 сентября 1957 года, когда советский Ту-104А за 13 часов 29 минут летного времени преодолел 9000 м от Москвы до Нью-Йорка. Это был уникальный для своего времени реактивный пассажирский лайнер, но большого ажиотажа в СССР совершенный им полет не вызвал. Было как-то неудобно рассказывать, что по пути в Нью-Йорк советский самолет делал остановку в Лондоне, а потом еще на двух американских военных базах - Кефлавик (Исландия) и Гуз-Бей (Канада), где его с интересом осматривали американские специалисты. В целом советская пресса выразила по поводу этого события очень сдержанное ликование, а газета "Правда" вообще о нем не упомянула. А вскоре о перелете Ту-104А и вовсе забыли, поскольку 4 октября 1957 года на орбиту был запущен первый искусственный спутник Земли. Действительно, какие могут быть великие авиаперелеты в космическую эру.

Кирилл НОВИКОВ

*источник: журнал "Коммерсантъ-Деньги"
26.06.06*

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ



WWW.WP.SCN.RU

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление – 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.

КАК УБИВАЮТ САМОЛЕТЫ

Интервью главкома ВВС РФ (1998–2002 гг.), генерала армии Анатолия Корнукова.

На прошлой неделе вице-премьер, министр обороны РФ Сергей Иванов заявил: "Россия выходит из совместного с Украиной проекта по созданию самолета Ан-70". Что ж, говорили об этом давно. Правда, именно от Иванова такого заявления не ожидал - его полномочий для этого пока маловато. Ведь решение о совместном производстве военно-транспортного самолета Ан-70 принимали президенты двух стран, и отменить его могут только они.

Однако военный министр хоть и торопится, но озвучивает те решения, которые наверняка уже пролobbированы наверху. И вскоре, похоже, мы станем свидетелями политического фарса, в котором Россия торжественно откажется от одного из своих самых громких и успешных военных проектов. Кто от этого выиграет и кто проиграет?

Проиграет Россия. Выиграет Украина и еще несколько стран, давно с завистью заглядывающих на этот самолет. Но что же это за машина, которая вызывает разборки аж на государственном уровне?

Об этом самолете можно слышать полярные мнения. "Уникальный и не имеющий аналогов в мире", - говорят одни. "Достаточно дорогая и ненужная вещь", - утверждают другие. Кому верить - каждый выбирает сам, так как государственного органа, способного дать независимую экспертную оценку, у нас в стране не существует. А потому история с Ан-70 - классический пример бардака, царящего сегодня в области вооружений.

Впрочем, об этом лучше всех может рассказать человек, имевший самое непосредственное отношение к судьбе этого проекта - главком ВВС РФ (1998-2002 гг.) генерал армии Анатолий Корнуков:

- Анатолий Михайлович, почему с вашим уходом высокое мнение об Ан-70 как о перспективном самолете тут же изменилось на противоположное?

- Думаю, здесь замешаны деньги. Политику приплели позже. Ведь Ан-70 задумывался в 80-е годы. Проект вели четыре главкома. Выходит, все они - дилетанты, и только нынешний главком Михайлов - дальновидный военачальник, раз ставит крест на Ан-70?

В декабре 2001 года я подписал акт завершения 1-го этапа госиспытаний, дающий право на серийное производство Ан-70. Он был основан на мнениях российских специалистов: инженеров, летчиков-испытателей, вооруженцев... Я лично выслушал их всех. Оценки были превосходные. Я приказал даже, чтобы Ан-70 опробовали не только испытатели, но и строевые летчики военно-транспортной авиации (ВТА), в частности ее командующий Виктор Федорович Денисов. Он был в восторге, сказав, что это - прекрасная машина, у которой великое будущее.

- С будущим он, пожалуй, ошибся...

- Кроме того, я выяснял, кто из состава приемной комиссии - а это порядка трехсот человек - имеет особое мнение. Таковых не нашлось. Высказывались лишь незначительные замечания. Их мы договорились устранить в процессе серийного производства, которое уже готовилось на омском заводе "Полеет". Губернатор Омской области Полежаев выделил из бюджета 1,5 миллиарда рублей на реконструкцию конвейера и строительство стапелей для Ан-70.

- Выходит, министр обороны "кидает" губернатора на полтора миллиарда?

- Полежаев задавал подобный вопрос и в главном штабе ВВС, и повыше. Ответа, насколько я знаю, он так и не получил. Но самое противное, что некоторые из тех, кто подписывал вместе со мной акт испытаний, взахлеб нахваливая самолет, теперь так же взахлеб его хаот. Они же вложили министру обороны в уши то, что он сейчас повторяет: Ан-70 устарел уже на этапе проектирования". А это - неправда! Такого класса машин еще нет в мире. Ближайшее, что через несколько лет можно ожидать, это европейский аналог Ан-70, точнее, его копия - А400М.

В середине 90-х Европа проводила конкурс на средний транспортный самолет, пригласив к участию Ан-70. Для этого он был доработан под стандарты НАТО в вариант Ан-7Х. Все конкуренты Ан-7Х были лишь в чертежах (в них они пребывают до сих пор), а Ан-7Х прилетел на конкурс живьем. Он умел парить и выходить на углы атаки, как истребитель, а главное - в него умещался весь арсенал натовского оружия: танки, ракетные комплексы, вертолеты...

Естественно, что Ан-7Х конкурс выиграл, но... не победил. Помешали большая политика и экономическая нестабильность в России. Европейцы решили строить собственный самолет - А400А, поручив проект концерну EADS. Когда появились первые рисунки А400М, все увидели, что это - один в один Ан-7Х. Стало ясно, что во время тендера часть чертежей "семидесятки" перекопировала на Запад. Однако А400М до сих пор не может взлететь, а потому европейцы особенно ревниво следят за перипетиями Ан-70.

- Почему же тогда кричат, что раз Украина идет в НАТО, значит, мы не можем вместе с ней делать оружие? Ведь Ан-70 мы изначально делали под стандарт НАТО, чтобы расширить рынок продаж...

- Абсолютно верно. Самолет 5-го поколения мы же можем делать вместе с Европой? Там планируется использовать часть иностранного электронного оборудования. Авионику, пеленгаторы, приборы ночного видения на "Ночные охотники" (Ми-28Н) устанавливаем. Вместе с Италией делаем Як-130, со странами НАТО модернизирует МиГ-29 до МиГ-29СМТ...

Без стран СНГ и дальнего зарубежья российская "оборонка" может выпускать не более 20% военной продукции. Все военно-транспортные самолеты проектировались в КБ "Антонова" в Киеве, а строились в

России. Украинские моторы завода "Мотор Сич" стоят на всех наших вертолетах. Гидросамолет нашего МЧС Бе-200 тоже имеет украинские двигатели. Зенитно-ракетные комплексы С-300 наполовину украинские: "КрАЗы", на которых они базируются, - из Кременчуга, радиолокационные вышки - из Новокраматорска, 70% электроники - из Львова. Там же делается электронная начинка и для будущего комплекса С-400. Из всех 20 типов наших МБР, 12 сделаны в Днепропетровске. Для новых ракетных комплексов "Булава" и "Тополь-М" материалы химии и элементной базы тоже производятся за пределами России.

- Выходит, запрет на иностранное коснулся лишь Ан-70?

- Да. Но при мне таких разговоров даже не велось. Были другие проблемы: приходилось выбивать деньги, так как мы вечно недоплачивали разработчикам - из-за этого и задержка в испытаниях. Потом украинцы сами, за свой счет, выполнили и полеты в условиях низких температур, и испытания на вязкий грунт...

- Он даже на вязкий грунт садится?

- ... и взлетает чуть ли не с болота. В 2003 году требовалось испытать Ан-70 при низких температурах. Но руководство наших ВВС не пустило самолет в Сибирь, заявив, что он, якобы, небезопасен. Летом того же года военные решили не пускать Ан-70 в Москву на авиасалон "МАКС-2003". Организаторы салона были шокированы напором генералов и самолет отстояли. Но те приложили поистине титанические усилия, чтобы Владимир Путин, приехавший на открытие, не увидел "семидесятку" в полете. Еще бы! Ведь министр обороны не раз повторял журналистам: "Когда говорят, что Ан-70 летает, - это неправда". А тут вдруг он взлетит перед Путиным! Как только Ан-70 вырулил на взлетку, президента сразу же увезли. Летчики Ан-70 рассказывали, что в оргкомитете втихую предупредили, чтобы на всякий случай они не заправлялись местным топливом, а заливали в баки только тот керосин, который привезли с собой (!).

- А ведь Путин не раз говорил, что Россия будет продолжать работу над Ан-70.

- Да, и я видел на различных документах несколько довольно жестких его резолюций по самолету: "Почему проект задерживается?!", "разобраться и доложить"... Но военные чиновники все время замыливали этот вопрос. Постепенно все успокоилось, забылось, и об этих докладах никто больше и не вспоминает.

- Но как же без Ан-70 министр собирается возить свои мобильные силы, о которых он постоянно говорит?

- Неизвестно. На Ту-330, наверное. Или на Ил-214...

- Так их же еще и в помине нет, только - чертежи.

- Будут же когда-нибудь. Лет через 10-15...

- Но мобильные силы министр хочет создавать сейчас...

- Можно Ил-76 использовать.

- Можно. Только ему нужна бетонная полоса в 2-3 км. А если поблизости с полем боя нет аэродрома? Бойцов с техникой придется в район конфликта доставлять чем-то еще? Какая же это мобильность? К тому же во время воздушных ударов, как в Югославии, аэродромы уничтожаются в первую очередь.

- Не ко мне теперь этот вопрос! Пусть на него нынешние стратеги ответят. Хотя и коню ясно, что те, кто наверху пробит этот проект, не врубились в тему. Это - непродуманное решение.

- В чьих же оно интересах?

- Возможно, в интересах какой-нибудь авиафирмы-конкурента, где у кого-то из генералов есть свой коммерческий интерес. А политика - это уже так, для красоты. Я не исключаю такой версии.

- А такую исключаете: все это делается в интересах европейского концерна EADS, чтобы потянуть время и построить свой А400М? Или, к примеру, в интересах США? Если сделают Ан-70, кто же станет покупать их старые "Геркулесы"?

- Хороший вопрос... Не знаю, насколько такая версия обоснованна. У меня, по крайней мере, нет для нее доказательств. Но если все так и есть, то это можно считать предательством национальных интересов.

Как-то на одной международной выставке на борт Ан-70 поднялся высокопоставленный американский военный. Осмотрев его, он предложил конструкторам: "Если России не нужен этот самолет, продайте его нам". Его спросили: "Но ведь законодательство США запрещает покупать самолеты, в производстве которых не участвуют американские фирмы?" Гость ответил: "За это не беспокойтесь. По договору с вами наша компания раскрасит, к примеру, хвост самолета, и все формальности с законом будут улажены". Гостю тогда отказали, объяснив, что межправительственные соглашения не позволяют им продать машину, она - общая российско-украинская собственность.

- Но главноком ВВС Владимир Михайлов считает Ан-70 чужим. В прошлую субботу он снова заявил: "Зачем нам самолет, притом чужой, уступающий по эффективности родному Ил-76?"

- Это он сказал, не подумав... Ан-70 на 80% сделан в России. И про эффективность - тоже неправда. Он не уступает Ил-76. К примеру, на 100 км пути топлива он расходует на 20% меньше. Но главное - эти два самолета в принципе нельзя противопоставлять, так как они относятся к разным классам. Ан-70 - оперативно-тактический самолет, а Ил-76 и его модификация Ил-76МФ - оперативно-стратегический. Правда, в том виде, в котором Ил-76МФ пребывает сейчас, его покупать нельзя. Оборудование кабины и десантное оснащение там допотопное. Его нужно обновить. А вот Ан-70 - это очень современная машина, построенная с использованием композиционных материалов.

Ил-76 создавался в КБ "Ильюшина" в Москве, а строился в Узбекистане. Вся документация на производство Ил-76МФ вообще принадлежит Ташкенту. Несколько лет назад "ильюшинцы" захотели наладить выпуск Ил-76МФ в России и попросили вернуть его документацию обратно. Однако им ответили, что возвращать ничего не собираются. А самолет могут делать и сами. Тем более что у них он обойдется дешевле примерно в \$30 млн. Если же заново создавать производство в России, они будут стоить под \$100 млн. В результате так ни о чем и не договорились. И о модернизации "родного" Ил-76 давно уже ничего не слышно.

В последние дни на лентах информагентств появились сообщения о том, что после заявлений вице-преьера, министра обороны Иванова о выходе России из проекта Ан-70 европейский концерн EADS снова заинтересовался этим самолетом. Его представители даже провели встречи с разработчиками. Так что у Ан-70, похоже, будущее все-таки сложится. Только уже без России. Хотя и за ее счет.

С чем же останется она сама и ее армия? С российско-узбекским Ил-76МФ у военных пока не складывается, от российско-украинского Ан-70 они категорически отказываются, а чисто российских машин

такого класса просто нет. И не будет еще долго.

А зачем? Ведь такая машина, как Ан-70, сделана под военные задачи, наших же генералов беспокоит, видно, совсем другое. Они не раз совершенно серьезно заявляли, что "на Ан-70 слишком дорого возить коммерческие грузы". Заметьте, не "военные", а "коммерческие" грузы! Так, может, Минобороны уже пора переименовать в какое-нибудь ОАО?

В общем, нам до фонаря - пусть на Ан-70 натовцы свои "абрамсы" и силы быстрого реагирования возят. Нам-то это зачем? Мы же воевать ни с кем не собираемся, для нас главное - коммерция...

СПРАВКА "МК"

Военно-транспортный самолет Ан-70 обходится без аэродромов, садясь и взлетая с грунтовой пло-

щадки в 500 м. Перевозит до 35 т груза на расстояние в 5 тыс. км. Он спроектирован в Киеве, а 80% его комплектующих сделаны в России. Финансируют проект: Россия - 72%, Украина - 28%. Первоначально Россия планировала закупить 164, Украина - 65 самолетов. Сейчас киевский завод "Авиант" собирает 5 машин для Украины, а в 2008 г. выходит на рынок с коммерческой версией Ан-70-100. Интерес к ней подтвердили страны СНГ и Ближнего Востока: потребность в Ан-70 оценивается более чем в 1 тыс. шт.

Ольга БОЖЬЕВА

источник: газета "Московский Комсомолец"
07.06.06

ВОЗДУШНЫЕ ГРУЗОВИКИ ПРИВЕЗУТ 1120 МИЛЛИОНОВ

Интервью Вадима Власова, главы представительства EADS в России.

Европейский авиаконцерн EADS заключил с Объединенной авиационной корпорацией (ОАК) договор о размещении в России производства по конвертации (переделке) пассажирских самолетов Airbus в грузовые. О планах сотрудничества с российскими предприятиями "Гудку" рассказал глава представительства EADS в России Вадим Власов.

- Вадим Игоревич, в этом году EADS приобрел 10-процентный пакет акций авиакорпорации "Иркут". Чем обусловлен этот выбор?

- Выбор "Иркута" обусловлен рядом аргументов. У компании есть совместное предприятие с Airbus, занятое продвижением проекта самолета-амфибии Бе-200 на европейском рынке. Подразделение EADS помогает "Иркуту" и Таганрогскому авиазаводу сертифицировать самолет в Европе. Мы ожидаем, что процесс закончится в 2007 году. После этого Бе-200 можно продавать в Европе как транспортный и пожарно-спасательный самолет.

Кроме того, "Иркут" является единственной из российских компаний, прошедшей IPO, и компания вышла на листинг фондовых компаний. У нее нет "скрытых" задолженностей, "черных дыр", свои отчеты она публикует и по российской, и по западной системе отчетности. В последнее время "Иркут" продолжает динамично развиваться. Выигранные в Алжире тендеры укрепили портфель будущих заказов. Мы со своей стороны планируем и дальше обеспечивать компанию заказами. Airbus нужна помощь "Иркута" в поставках компонентов. Он уже производит компоненты для "линейки" машин А320. Они в будущем будут в России конвертироваться из пассажирского самолета в грузовой.

- В какой форме будет организовано сотрудничество?

- EADS проводит программу переделки своих старых пассажирских самолетов в грузовики - А310 и А300. Уже подготовлена модель грузовика на базе А380. В 2006 году в рамках обсуждения программы стратегического партнерства EADS и России одной из тем обсуждения был проект создания совместного центра конвертации самолетов Airbus. Предполагается три участника: Airbus как носитель документации,

дочернее предприятие EADS, компания EADS-EFW, осуществляющая сегодня конвертацию самолетов Airbus, и ОАК (в нее должна войти компания "Иркут". - Ред.). Они могут организовать совместное предприятие. Сейчас рабочая группа прорабатывает детали проекта - маркетинг, распределение обязанностей.

- Какая роль отводится российским предприятиям?

- Предполагается, что им достанется подавляющая часть работ по программе. Уже идут консультации с "Иркутом". Компания производит для нас компоненты, и они уже стандартизированы под стандарты Airbus. Однако сама производственная площадка будет выбираться руководством ОАК.

- Когда могут поступить первые заказы в Россию?

- По предварительным оценкам, переделка лайнеров начнется в 2009 году. Впоследствии совместное предприятие может выйти на уровень производства 30 самолетов в год. За каждый из них будет выплачиваться порядка \$3-5 млн. Таким образом, за год российские предприятия могут зарабатывать до \$120 млн. Но центр конвертации сможет проводить и техобслуживание самолетов. Это тоже даст деньги. А пока тот же "Аэрофлот" на эти процедуры гоняет самолеты за границу.

- Есть ли в планах EADS разработка совместно с Россией новых моделей транспортных самолетов?

- У EADS есть подразделение "Военно-транспортная авиация", созданное на базе испанской компании KASA. Сейчас оно реализует проект военно-транспортного самолета А400М. В этом проекте возможно сотрудничество с Россией. Консультации с ОАК уже ведутся. Отмечу, что в ближайшие 3-5 лет программы создания новых грузовых самолетов на базе пассажирских у EADS нет. Хотя логично предположить, что после запуска программы А350 может появиться и грузовая версия модели.

- Планирует ли EADS создание самолетов, которые могли бы составить конкуренцию российским "Руслану" и "Мрии"?

- Нет, таких планов у нас нет.

Леонид ГРИГОРЬЕВ

источник: газета "Гудок"
08.06.06

ЛОРЕТТА КЕЛЬНЕР: МЫ ОТВЕЧАЕМ ЗА ВСЕ, ЧТО ГОТОВЫ ПОТРАТИТЬ В РОССИИ

В конце прошлой недели руководство аэрокосмической корпорации Boeing заявило о своих планах на долгосрочную перспективу. В России компания готова потратить 27 миллиардов долларов, большую часть из них направив на закупки титана. Более подробно о планах компании рассказала "НГ" старший вице-президент Boeing по международным связям Лоретта Кельнер.

- Госпожа Кельнер, 27 млрд. долл. - сумма значительная, с другой стороны - 30 лет, в течение которых они будут освоены, тоже срок немалый. Как в связи с этим вы оцениваете масштаб сотрудничества?

- Я хотела бы кое-что пояснить, поскольку этот вопрос возникает сегодня довольно часто. Дело в том, что все заявленные нами цифры - очень конкретные, за которые мы отвечаем и по которым у нас есть конкретные планы. Это не абстрактные данные - это то, что мы планируем потратить по тому бизнес-плану, который уже существует. Львиная часть этих средств - 18 млрд. долл. - пойдет на закупки российского титана, 5 млрд. долл. - на оплату интеллектуальных и инженерно-проектных услуг, 4 млрд. - на проекты, связанные с международной космической станцией (МКС), программой "Морской старт" и т.д. Но это не пожелания, это планы, которые будут непременно реализованы.

- Крупнейший производитель титана и основной партнер Boeing в России - ВСМПО-Ависма в Свердловской области. Именно ей, вероятно, и достанется большая часть средств?

- Разумеется. Тем более что наше сотрудничество с ВСМПО-Ависма переходит на новые рельсы. Дело в том, что титан сегодня для нас становится гораздо более значимым фактором: мы начинаем строить самолеты из композитных материалов, которые хорошо работают именно с этим металлом, а, например, с алюминием и сталью корродируют. Не случайны и наши планы по созданию первого российско-американского совместного предприятия в области гражданской авиации. При равном долевым участии в соотношении 50 на 50. Оно будет заниматься черновой механической обработкой сложных титановых штамповок, которые ВСМПО будет производить для различных заказчиков, в том числе для строительства новейших самолетов Boeing 787 Dreamliner. Чистовая обработка будет вестись на заводе в Портленде (штат Орегон, США).

- Когда будет подписано соглашение о создании СП, и можно ли узнать какие-то подробности: размер инвестиций, виды продукции, масштаб производства?

- Обе наши компании практически все переговоры завершили, а меморандум о создании СП подписан 14 апреля текущего года. Так что вопрос о его формальном появлении решится очень скоро - в течение ближайших месяцев. Что касается деталей, то мы пока не готовы раскрыть подробности. Достаточно сказать, что это будет довольно крупное предприятие, поскольку роль титана сегодня постоянно растет.

- Российские власти объявили о возможном создании новой промышленно-производственной ОЭЗ в Верхней Салде. Учитывая интерес, проявленный к ней Boeing, а также тот факт, что ОЭЗ по закону имеет нало-

говые преимущества, вы не боитесь обвинений в наличии преимуществ перед другими производителями?

- Но это ведь не наш проект, согласитесь. Если резидент новой ОЭЗ - ВСМПО-Ависма - получит в результате ее создания какие-то преимущества для развития своего производства - замечательно. Значит, и мы окажемся в выигрыше, но опосредованно, через своих партнеров.

- Не изменилась ли позиция Boeing в отношении России и ее членства в ВТО?

- Компания поддерживает стремление России по вступлению в эту организацию, и мы об этом неоднократно заявляли на разных уровнях. Если это произойдет, то, без сомнения, существующие сегодня ограничительные таможенные пошлины будут сняты. И это, в первую очередь, будет интересно не столько нам, сколько российским авиакомпаниям. Их наличие ставит российских производителей в несколько неудобное положение с точки зрения конкуренции при экспорте своей авиационной техники. А наши заказчики не готовы идти на сохранение этих ограничений.

- Не планируется ли в ходе вашего нынешнего визита встреч с представителями российского правительства для решения существующих вопросов?

- Напрямую с представителями российских властей Boeing не контактирует, так что и на этот раз никаких встреч не будет. Главное - это успехи нашего партнерства, успехи в бизнесе. Я думаю, что этот аспект интересует обе стороны. Но наших заказчиков, повторюсь, очень заботят высокие таможенные пошлины и налоги. Это вопрос, который мы слышим постоянно и который необходимо решать.

- Россия - один из главных партнеров Boeing. Но если не говорить о титане, какие у нее есть другие конкурентные преимущества, например, перед Китаем и Индией?

- Бесспорно, интеллектуальный капитал. Особенно если мы говорим про авиационных специалистов или инженеров узкого профиля. В России сотни тысяч инженеров по-прежнему работают в промышленности, тысячи студентов проходят обучение по этим специальностям. У России здесь огромные возможности и преимущества, поскольку нехватка такого рода инженеров существует во всем мире. Простой факт - в Конструкторском центре Boeing в Москве в год его открытия (1998) работали 12 инженеров, сегодня же их более 1200. Причем мы не занимаемся вывозом интеллектуального капитала за рубеж, все они трудятся у себя на родине.

- Boeing помогает корпорации "Сухой" создавать российский региональный самолет RRJ - не боитесь появления конкурента своим машинам?

- Мы совершенно не боимся, что "Сухой" работает в этой нише, хотя бы потому что Boeing не строит региональные самолеты. Впрочем, хорошая конкуренция помогает компании стать лучше, поэтому опасаться ее не стоит в принципе. Несмотря на то что у нас пока нет никаких планов проектировать или совместно строить другие типы самолетов, в том числе дальнемагистральные, мы всегда готовы с интересом обсудить любые предложения.

Сергей КУЛИКОВ

*источник: газета "Независимая газета"
05.06.06*

"НИКТО ОБИЖАТЬ EADS НЕ СОБИРАЕТСЯ"

Интервью Олега Демченко, президента компании "Иркут".

Иркутский авиазавод был одним из самых слабых предприятий могучего советского авиапрома. Но за последние 3 года, после слияния с Опытно-конструкторским бюро им. А. С. Яковлева (ОКБ Яковлева) и назначения бывшего президента "Иркута" Алексея Федорова гендиректором "МиГа", вокруг этого завода фактически объединились все жизнеспособные силы российского авиапрома за исключением компании "- Сухой". Бывший руководитель ОКБ Яковлева, а ныне президент "Иркута" Олег Демченко настаивает на дальнейшей консолидации отрасли, причем с обязательным участием государства. В интервью "Ведомостям" Демченко рассказал о новых проектах "Иркута" и о том, как правительство может помочь реализовать их.

- Вы - один из крупных акционеров "Иркута". Не боитесь, что ваше состояние уменьшится в случае создания Объединенной авиастроительной корпорации (-ОАК)?

- Именно частные акционеры "Иркута" - Алексей Федоров, Сергей Цивилиев, Валерий Безверхний и я - были в числе инициаторов создания ОАК. Интеграция - это необходимое условие для выхода из кризиса и дальнейшего развития российской авиационной промышленности. Это же соображение лежало и в основе решения об объединении ОКБ Яковлева и корпорации "Иркут" в 2003 г. Так что мы поддерживаем создание ОАК. Что касается доли частных акционеров [в ОАК], то на первом этапе она не превысит 25%, но уже на втором этапе может быть увеличена до 49%. Мое личное мнение: у государства в авиапромышленности всегда должен оставаться контрольный пакет акций. Я еще в 1996 г., когда мы консолидировали акции ОКБ Яковлева, предлагал [премьер-министру] Виктору Степановичу Черномырдину забрать у нас контрольный пакет, но обеспечить гарантированным гособоронзаказом. Мы, частные акционеры, готовы к тому, что роль государства в управлении авиапромом возрастет, поскольку считаем, что в конце концов в выигрыше останутся все - и государство, и частные, и иностранные акционеры.

- Как будет конвертироваться нынешняя доля EADS в "Иркуте" в долю будущей ОАК?

- Это еще не определено, многое будет зависеть от позиции самих европейцев. Во всяком случае, процесс покупки акций "Иркута" был инициирован в момент, когда правительство уже объявило о предстоящем создании ОАК. Так что EADS покупал наши акции с открытыми глазами, прекрасно зная о будущих процессах.

- А обсуждались ли с EADS какие-либо гарантии того, что при создании ОАК их доля не будет размыва?

- Нет, никаких специальных договоренностей на этот счет не было. С точки зрения бизнеса покупка 10% акций "Иркута" - это совершенно безрисковая операция. Наш портфель заказов в последнее время интенсивно растет, а с выводом на рынок учебно-боевого Як-130 этот процесс только активизируется. Какой будет структура участия иностранцев и частных в ОАК, сейчас сказать не сможет никто - ни чиновники, ни промышленники. Очевидно только, что никто обижать EADS не собирается. Европа - наш стратегический

партнер в авиапромышленности. Любое их разочарование негативно отразится и на российской промышленности, и на немецко-французско-российских политических отношениях.

- Как государство может улучшить ситуацию в авиапромышленности?

- Во-первых, надо совершенствовать инфраструктуру лизинга авиатехники. Для нашего рынка наличие двух лизинговых компаний избыточно. "Ильюшин Финанс" и Федеральная лизинговая компания должны быть либо объединены, либо разведены по разным секторам. Одна компания могла бы по-прежнему специализироваться на лизинге авиатехники, а другая - на лизинге технологического оборудования. Во-вторых, надо снижать или полностью отказываться от таможенных пошлин на ввоз нового оборудования. Вся промышленность нуждается в масштабном технологическом обновлении, но при существующей налоговой политике решение этой задачи крайне затруднительно. Третье - проблема возврата НДС от экспорта. Мы по полтора-два года возвращаем то, что нам должно государство. Собираем первичную документацию со всех комплектаторов, контейнерами возим эту документацию в налоговую службу и при этом почти всегда обеспечиваем возврат только по суду. Это же колоссальные транзакционные издержки. Налоговая не справляется. Ведь это не специальная политика такая - не возвращать НДС, они просто завалены делами, не могут переварить вал документов. Четвертое - компенсация процентов по кредитам, которые мы берем под экспортные сделки. Мы получаем авансы в размере 10-15% от стоимости сделки, а чтобы запустить производство, нам надо 50-60%. В принципе, нам эти деньги возвращают, но все делается очень медленно, а у нас длинные циклы, что отражается на отчетности. По российской отчетности у нас в прошлом году было на 5 млрд руб. незавершенки, которая ухудшала баланс. А плохой баланс - это опять же ухудшение условий кредитования.

- Ситуация в авиапроме улучшается, но в промышленной среде господствует чувство неудовлетворенности. Почему?

- А у кого вы наблюдаете такие чувства? Я тут готов подискутировать. Дело в том, что развал авиапрома начался гораздо раньше развала СССР. Наше отставание по материалам, в области приборостроения, двигателестроения началось еще в 1985 г. То, что мы имеем, - это аккумуляция негативных процессов, которые развивались уже в течение 20 лет. Но в последние два-три года произошел резкий разворот государства в сторону оборонной промышленности. Прежде всего это выражается в увеличении объемов гособоронзаказа. Наша компания имеет внутренний заказ, это в первую очередь касается Як-130, Бе-200, в перспективе - по транспортному самолету МТА. Малайзийский и алжирский контракты обеспечат нам в ближайшие годы резкий рост поставок на экспорт. Так что мы в "Иркуте" никакой неудовлетворенности не испытываем.

- Сколько комплектов для лицензионной сборки Су-30МКИ было поставлено в 2005 г. в Индию?

- Восемь комплектов. А в I квартале этого года уже передано 5 комплектов. Кроме того, в 2005 г. мы начали строительство 18 самолетов на замену такого же количества индийских Су-30К, поставленных в 1997 и 1999 гг.

- Когда предполагается начать поставки по алжирскому контракту?

- С 2007 года. Техническое лицо истребителя полностью определено. Тогда же мы передадим девять машин в Малайзию и поставим оставшиеся шесть из 18 истребителей в Индию. В результате мы выходим на производство 32 машин в год, тогда как в советское время завод делал по 28 машин. Это очень напряженный производственный план, на предприятии введена шестидневная рабочая неделя.

- Почему принято решение о переносе производства Як-130 для Алжира из Нижнего Новгорода в Иркутск?

- Завод "Сокол" в Нижнем Новгороде полностью загружен производством МиГ-29К и МиГ-29СМТ для Индии и Алжира. Во-вторых, "Сокол" имеет заказ на 12 Як-130 для Минобороны России. Кстати, крыло для российских Як-130 все равно будет делаться в Иркутске, т.е. сибирский завод будет подключен и к выполнению госзаказа. Не забывайте, что в Нижнем есть еще тема МиГ-31, а заказы по модернизации этих машин будут нарастать. По прогнозам, во всем мире до 2025 г. понадобится 2500 самолетов класса Як-130, а наши стартовые позиции сейчас выглядят предпочтительными по всем параметрам. Мы опережаем конкурентов по степени готовности машины, имеется стартовый заказ от российских ВВС и первый экспортный контракт. Я не исключаю, что семейство различных машин на базе Як-130 вообще станет основным нашим экспортным продуктом, после того как потенциал Су-30 пойдет на спад. Уже сегодня на подходе заказы на 200 машин от ВВС пяти государств. Сейчас построено три самолета, причем один из них оплачен. "Сокол" начал получать финансирование по гособоронзаказу, это около 300 млн руб. В этом году мы получим предварительное заключение, в следующем - акт о госиспытаниях. Модернизация ВВС РФ совершенно справедливо начинается с закупки именно Як-130. Есть очень интересные идеи о создании на базе платформы Як-130 самых разнообразных систем, включая беспилотные.

- Есть ли у "Иркута" планы покупки активов в авиационной и близких к нему отраслях - двигателестроительной или приборостроительной?

- Таких планов нет. Я считаю, что на втором уровне кооперации должна сохраняться конкуренция - среди приборостроителей, локаторщиков и двигателистов должно быть как минимум по две компании, чтобы самолетчики имели право выбора. Иначе нас возьмут за горло.

- Какова ситуация с проектом индийско-российского транспортного самолета МТА?

- В текущем году программа получила заметное ускорение. Мы создали нормальную дирекцию по проекту, ее возглавляет Николай Долженков. Полностью гармонизировано взаимодействие министерств обороны России и Индии. В этом году будет подписано межправсоглашение. Наконец, самое главное - закупки МТА включены в госпрограмму вооружений, сейчас уточняется количество закупаемых самолетов. В этом году должен быть готов аванпроект. В 2010 г. начнется массовое списание Ан-12, и мы будем кусать локти, если к этому времени у нас не будет продукта. Самый консервативный прогноз потребности ВВС двух стран - 200 машин, а с выходом России из проекта Ан-70 рынок МТА еще более расширится. Потребности военно-транспортной авиации России будут закрываться Ил-76 в тяжелом классе и МТА - в нише средних транспортных самолетов. Транспортный самолет в отличие от боевого активно используется и в мирное время, поэтому обновление парка ВВС надо начинать с тренировочных и транспортных самолетов.

- Как развивается проект по производству компонентов для Airbus?

- Эта программа - нечто большее, чем просто бизнес. Признаюсь, когда я был председателем совета директоров "Иркута", я выступал категорически против нее, считая, что срок окупаемости слишком велик. Сейчас я понимаю, что ошибался. Этот проект важен с точки зрения интеграции с Европой и выхода на новое качество компании. Мы ведь слабо понимали, как далеко отстали. В Дрездене есть завод, который работал по советским нормам. Им понадобилось шесть лет, чтобы перейти на нормы Airbus. Это немцам с их трудовой культурой. А "Иркут" уже в текущем году производит первые компоненты. Наши инженеры научились говорить на английском языке, рабочие из периферийного Иркутска поработали в Германии и Франции, перенесли культуру европейского производства в Россию, мы закупили новейшее оборудование. В результате Airbus признал нас как производителей, созданы условия для дальнейшей интеграции с Европой. У нас сейчас контрактов подписано уже на \$300 млн, так что это становится интересно и как бизнес.

- Имеется ли реальное продвижение по проекту нового среднемагистрального авиалайнера МС-21?

- Основной спрос на рынке сосредоточен в сегменте лайнеров вместимостью от 130 до 170 мест. Самый большой парк самолетов в России - это Ту-154. В отличие от дальнемагистральных самолетов спрос на машины размерности Ту-154 в России будет, и весьма значительный. Если ничего не делать, будем летать на А-320 и "Боингах-737". Принципиальное решение по МС-21 будет принято в декабре, сейчас мы находимся в начале пути.

- Какова перспектива интернационализации этого проекта?

- Все принципиальные решения будут приняты в декабре. Но даже если мы войдем в кооперацию с Airbus, должны быть соблюдены два условия. Во-первых, Россия должна выступить интегратором по одному из важнейших узлов, например по крылу. Во-вторых, в России должна существовать линия по сборке одного из вариантов семейства.

О компании

"Иркут" - российская авиастроительная компания. Выручка по МСФО в 2005 г. составила \$711,7 млн (в 2004 г. - \$621,8 млн), чистая прибыль - \$84,8 млн (\$68,4 млн). По оценкам компании, ее портфель заказов - около \$5 млрд. Основные акционеры: менеджмент (44%, точное распределение долей не раскрывается), компания "Сухой" (12%), европейский авиаконсорциум EADS (10%), институциональные инвесторы (32%), работники компании (2%). Рыночная капитализация на 14 июня 2006 г. - около \$840 млн.

Биография

Олег Федорович Демченко родился 13 октября 1944 г. в Казахской ССР. В 1968 г. окончил Куйбышевский авиационный институт. С 1968 по 1981 г. работал на предприятиях авиадвигателестроения, прошел путь от мастера до начальника производства. В 1981-1992 гг. работал в Минавиапроме руководителем одного из главных управлений. В 1992-1994 гг. - первый замгендиректора, с 1994 г. - гендиректор, а с 2001 г. - президент и председатель совета директоров ОКБ Яковлева. В июне 2004 г. избран председателем совета директоров "Иркута", а в 2005 г. - президентом этой компании.

Алексей НИКОЛЬСКИЙ

источник: газета "Ведомости"
15.06.06

"ЛУЧШЕ ОБОЙТИСЬ БЕЗ ПРАВИТЕЛЬСТВА"

Интервью вице-президента по маркетингу подразделения коммерческих самолетов компании Boeing Рэнди Бейслер.

Два мировых авиастроительных гиганта - американский Boeing и европейский Airbus - с прошлого года борются в России за крупнейший в постсоветской истории нашей гражданской авиации заказ, 20-22 новых дальнемагистральных самолета для "Аэрофлота" общей стоимостью около 3 млрд долл. Эта локальная схватка представляет собой только часть глобальной битвы за господство на мировом рынке авиации этого класса, на который каждый из конкурентов продвигает свою перспективную разработку - Boeing 787 и Airbus A350. О том, на что рассчитывает Boeing в нашей стране, обозревателю "Времени новостей" Михаилу Кукушкину рассказал вице-президент по маркетингу подразделения коммерческих самолетов американской компании Рэнди Бейслер.

- Airbus в мае объявил о проблемах, возникших в проектировании A350. Не исключено, что начало коммерческих поставок этого самолета, намеченное на 2010 год, будет перенесено. Не допускаете ли вы, что Airbus, отстающий сейчас, может обойти вас на следующем этапе соревнования?

- Хочу подчеркнуть, что отставание Airbus, явно проявившееся сейчас, не является случайным. Мы и наши европейские коллеги несколько лет назад поразному оценили тенденции развития мирового рынка авиаперевозок и сделали из них разные выводы. Мы обратили внимание на то, что в течение последних 15 лет на рынке обозначилась тенденция к дерегуляции. Все больше и больше правительств позволяли авиакомпаниям летать там, где это казалось целесообразным самим компаниям. Поэтому увеличилось число дальних перелетов из одного пункта в другой без промежуточных пересадок. Глядя на это, мы решили, что в ближайшие 15-20 лет на рынке будет востребован дальнемагистральный самолет вместимостью до 200 пассажиров. Для удовлетворения этих потребностей на нашем новом самолете Boeing 787 впервые в гражданской авиации будет применен фюзеляж, полностью выполненный из композитных материалов. Это дает многочисленные преимущества. Более легкая и прочная конструкция позволяет снизить расход топлива, избежать опасности коррозии деталей, существующей на цельнометаллических самолетах, дать пассажирам больше пространства и комфорта на борту воздушного судна (вплоть до того, что окна в салоне будут шире, чем на современных самолетах). Airbus в тот момент сделал ставку на самолет большой вместимости, свыше 500 пассажиров, который и разрабатывается сейчас под маркой A380. А когда они увидели, что наш Boeing 787 был хорошо встречен рынком, решили посоревноваться в этой бизнес-нише, но у них просто не оказалось задела, чтобы идти в ногу с нами. В A350 использованы многие элементы существующего, а значит, более старого A340.

Поставки Boeing 787 начнутся, как и планировалось, в 2008 году. Поставки A350 предполагалось начать на два года позже, а теперь они, возможно, отстанут от нас еще больше. Я очень сомневаюсь, что

Airbus сможет использовать эту задержку и обойти нас на следующем этапе. Я просто не вижу на сегодняшнем рынке или в обозримой перспективе таких технологий, которые они могли бы использовать, чтобы придать своему самолету новое качество.

- На российском авиатранспортном рынке существует тенденция к укрупнению авиакомпаний. Один из рассматриваемых вариантов предусматривает даже объединение всех контролируемых государством компаний в рамках "Аэрофлота". Как это может повлиять на продажи западных самолетов, в частности Boeing, в России?

- Я не настолько глубоко знаком с ситуацией на российском рынке. Не сомневаюсь, что со временем у вас будут формироваться все более крупные компании и их покупательная способность будет расти. Надо подчеркнуть, что крупная компания уже в силу своих масштабов пользуется преимуществами в приобретении самолетов, поскольку может сделать большой заказ и получить у производителя скидки. Не берусь судить, как такое изменение структуры авиакомпаний повлияет на всю сферу путешествий в целом. Мы будем счастливы работать как с крупными, так и с мелкими компаниями, хотя объективно крупные имеют конкурентные преимущества.

- Не говорит ли вам предыдущий опыт работы компании Boeing на постсоветском пространстве, что здесь продавцам самолетов выгоднее, чтобы авиатранспортный рынок регулировался государственной монополией, а не свободной коммерческой конкуренцией?

- Мы больше всего ценим возможность продавать свои самолеты на основе исключительно их качества и цены. Чтобы никакое политическое влияние - ни с нашей стороны, ни со стороны правительства той страны, в которой находится авиакомпания, - не оказывало бы воздействия на окончательный выбор покупателя. Мы хотим, чтобы наши партнеры-покупатели могли сделать наиболее выгодный для них выбор с точки зрения их бизнеса. При соблюдении этих условий мы верим, что наши самолеты в большинстве случаев будут выигрывать соревнования с машинами конкурентов. Если эти условия выполняются, для нас не имеет значения, действуют ли на конкретном рынке несколько небольших авиакомпаний или пара больших консолидированных. Важно лишь, чтобы подход к приобретению самолетов на этом рынке определялся деловыми соображениями. Идеально, чтобы авиакомпании выбирали самолеты вообще без всякого вмешательства правительства, поскольку именно сама компания лучше всех знает, какие воздушные суда ей нужны. Конечно, на практике правительства вмешиваются в этот процесс. Но мы выступаем за то, чтобы это вмешательство было как можно меньше.

- Что вы можете сказать о российских пошлинах на импорт авиатехники?

- Да все то же самое: надеемся, что это препятствие для свободной торговли исчезнет.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета "Время новостей"
26.06.06

НАПО БУДЕТ ЗАРАБАТЫВАТЬ ДЕНЬГИ

26 мая генеральный директор Новосибирского авиационного производственного предприятия (НАПО) им. Чкалова Александр Бобрывев сложил свои полномочия. Причина в том, что он в марте текущего года он вошел в состав военно-промышленной комиссии при правительстве РФ. Покидая Новосибирск, он дал эксклюзивное интервью корреспонденту "КС" Оксане Мочаловой, в котором подвел итог своей работы на НАПО, а также рассказал о проектах по производству самолетов, которые реализуются в настоящее время на предприятии.

НАПО им. Чкалова создано в 1931 году. В 2002 году предприятие было акционировано. Стоимость активов составляет 1 млрд руб. В настоящее время завод входит в состав ОКБ "Сухой". В состав НАПО входят авиакомпания "НАПО им. Чкалова", гражданский аэродром "Новосибирск-Ельцовка", центр технической поддержки авиационной техники, инструментальное производство и завод ТНП "Алмаз".

- Александр Петрович, НАПО им. Чкалова был заявлен ряд крупных проектов по производству Ан-38, Су-34, RRJ. Как они реализуются сейчас?

- В проекте по производству самолетов RRJ участвуют несколько производственных объединений, в том числе и НАПО им. Чкалова. На нашем заводе будут собираться фрагменты фюзеляжа Ф-1, Ф-5 и Ф-6, уже получена практически вся необходимая для производства документация, и с февраля текущего года работа идет полным ходом. На сегодняшний день мы делаем сразу несколько машин и в конце текущего года планируем отправку агрегатов на завод в Комсомольск-на-Амуре. Там будет осуществляться общая сборка самолетов. Сертификационные испытания первых самолетов RRJ назначены на 2007 год, и пока я не готов что-либо говорить об объеме участия нашего предприятия в этих испытаниях. Хотя вероятность того, что часть из них будет проходить на нашем собственном аэродроме, существует.

Производство самолета Ан-38 мы не считаем новым проектом. Он реализуется уже несколько лет. В этом году мы должны сделать одну машину для российского заказчика. Кроме того, уже сейчас ведутся переговоры с представителями бразильских авиакомпаний, которые рассматривают этот самолет в качестве заказа.

Что касается бомбардировщика Су-34, то все, что касается этого самолета, - закрытая информация, поскольку это самолет для Министерства обороны.

- Известны ли объемы заказов на самолеты RRJ?

- Насколько мне известно, есть предварительные наработки и подписаны протоколы намерений с рядом авиакомпаний. В первую очередь заинтересованы авиакомпании "Аэрофлот", "Пулковские авиалинии" и "КрасЭйр". Однако полная информация о зака-

зах находится в ОКБ "Сухой" и ЗАО "Гражданские самолеты "Сухого".

- Насколько готово НАПО им. Чкалова эффективно реализовывать упомянутые вами проектов?

- Есть проблемы с кадровым ресурсом. В частности, сегодня на заводе работает порядка 7,5 тыс. человек, в то время как, например, в 1980 году на НАПО работали 22 тыс. человек. Для реализации программы, которая возложена на наше предприятие сегодня, нам необходимо еще как минимум на тысячу рабочих больше. Средний возраст рабочих на НАПО понижается с каждым годом и составляет сейчас 46 лет. Для высокотехнологичного предприятия это не очень пожилой возраст, но тем не менее разрыв между молодыми и пожилыми значителен. Ситуация осложняется тем, что в ходе приватизации и акционирования завода мы были лишены любой возможности решать социальные проблемы рабочих. В частности, у нас теперь нет общежития, а сегодняшнее финансовое состояние завода не позволяет строить самостоятельно. Что касается заработной платы, то в среднем она составляет 8,5-9 тыс. рублей и ежегодно повышается на 20-25%, а этого тоже недостаточно.

- Планируется ли в рамках выполнения заказа увеличение заработной платы и вообще количества рабочих?

- Планируется, но не за счет госзаказа. Эти деньги необходимо заработать, поэтому перед нами стоит задача выполнить как можно больше, причем не только по авиационному профилю. Так, уже сегодня есть предварительные договоренности на уровне правительства об участии нашего предприятия в национальных программах в строительной индустрии, в программах по производству медицинского оборудования и оборудования для сельхозпереработки (там, где могут быть востребованы наши возможности по технологиям).

- Вы вошли в состав военно-промышленной комиссии при правительстве РФ, созданной в марте текущего года. Каковы основные задачи комиссии?

- Основной задачей военно-промышленной комиссии, в состав которой я вошел, являются координация и контроль производства и поставок вооружения в РФ. Я буду работать в области ракетно-космического авиационного направления. Первое заседание комиссии состоялось в Москве 11 мая 2006 года. Можно сказать, что это был пробный шаг. На заседании обсуждались два основных вопроса - итоги исполнения гособоронзаказа 2005 года, а также план гособоронзаказа на 2007 год.

- Известно ли, кто будет выполнять обязанности генерального директора вместо вас?

- Пока выполнять обязанности гендиректора НАПО будет мой первый заместитель Федор Жданов. Позже совместно с холдинговой компанией "Сухой", акционерами и советом директоров будет принято решение об исполнительном органе на заводе.

Оксана МОЧАЛОВА

источник: газета "Континент Сибирь"
02.06.06

**новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей**

ЭКСПЕРТЫ ОЖИДАЮТ БУМ ГАЗОВЫХ ТУРБИН

Спрос на эффективное производство энергии в Восточной Европе растет.

В вопросе эффективного производства энергии в Восточной Европе одна из ведущих консалтинговых компаний Frost & Sullivan прогнозирует бум на рынке газовых турбин. Рынок должен быть подвержен быстрому росту до 2015 г. Основанием для этого являются, с одной стороны, все чаще звучащие голоса за эффективную добычу электроэнергии, с другой стороны - дерегуляция рынка энергии и вступление Центральной и Восточной Европы в торговлю разрешениями на выбросы.

"В то время как среднестатистическое потребление электроэнергии на душу населения в Европе в последние 40 лет растет гигантскими темпами, правительства и предприятия одновременно стараются соответствовать повышающимся требованиям к охране климата и сохранению ресурсов", - объясняет менеджер по исследованиям компании Frost & Sullivan Гаральд Талер (Harald Thaler). При этом расширяется использование современных комбинированных электростанций, работающих на газе и паре. По оценкам экспертов, с 2011 до 2015 г. доля электроэнергии, выработанной при помощи газовых турбин, увеличится на 40 000 Гигаватт.

"Рост спроса на газовые турбины вызван в том числе и усилиями по внедрению полноценных схем совмещения тепла и электроэнергии для покрытия нужд индустрии. Он также поддерживается постоянным процессом внедрения инноваций и технических

доработок в этой области", - говорит Талер. Кроме того, явно и наличие конкуренции, что также сказывается положительно на развитии рынка. "Дерегуляция энергетического рынка в ЕС и вступление восточноевропейских стран в торговлю разрешениями на выбросы должно привести к тому, что некоторая часть вводов новых турбин в эксплуатацию будет перенесена на территорию Средней и Восточной Европы". Аналитик ожидает повышения количества запуска новых станций на 9,2% в 2006 г. и на 46% - в 2010. В Западной Европе количество вводов в эксплуатацию новых установок в то же время возрастет с 4 до 42%.

Описанную конъюнктуру усиливает повышение потребления электричества в Восточной Европе. В период с 2005 по 2010 г.г. ежегодный рост потребления электроэнергии в Центральной и Восточной Европе (без Турции) по подсчетам Талера будет составлять 3 процента. При этом самый большой рост будет в Хорватии и Словении. "Несмотря на все позитивные сигналы, участники рынка должны будут столкнуться с рядом вызовов. Все еще достаточно высокие закупочные цены должны быть уравновешены увеличением эффективности электростанций, повышением мобильности в вопросах использования различных видов топлива, стабильности в работе при малой нагрузке, а также уменьшением эксплуатационных и технических расходов", - подводит итог Талер.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
01.06.06*

ИССЛЕДОВАНИЯ АБСОРБЦИОННОГО НАСЫЩЕНИЯ ГАЗОМ (AER – ABSORPTION ENHANCED REFORMING)

В Центре исследований солнечной и водородной энергии в Германии была создана улучшенная технология производства электроэнергии посредством интеграции в этот процесс техники АЭР.

Энергию можно получать из определенных продуктов полеводства, животных отходов и других разновидностей биомассы. По сравнению с получением энергии путем сжигания ископаемого топлива такой метод выгоден тем, что биомасса является возобновляемым источником сырья и при производстве энергии в атмосферу попадает меньшее количество выбросов.

Разработчики стремятся к оптимизации процессов переработки биомассы для того, чтобы максимально повысить эффективность таких технологий. В германском Центре солнечной и водородной энергии были произведены эксперименты с использованием технологии абсорбционного насыщения газом (АЭР). Специальный абсорбент в АЭР-реакторе вместе с технологией переработки пара удаляет углекислый газ и

приводит к образованию газа с более высоким содержанием водорода.

Разработчикам удалось подтвердить эффективность технологии АЭР в лабораторных условиях, где в качестве тестового топлива был использован метан. Содержание водорода превысило 95 процентов, причем остаточные количества CO и CO₂ составили менее 2%. Эксперименты с температурой процесса, скоростью, соотношением пара и углерода и соотношением катализатора и абсорбента показали, что изменение этих величин лишь немного влияет на общую эффективность процесса.

Для того чтобы сделать данный прототип доступным для промышленного применения, необходимы дополнительные финансовые вливания. Разработка будет интересна прежде всего предприятиям в секторе производства биомассы, водородной энергии, исследований топливных элементов и производства электроэнергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.zsw-bw.de
08.06.06*

КОМПАКТНЫЙ ПРИЛИВНОЙ ГЕНЕРАТОР МОЖЕТ УМЕНЬШИТЬ ЦЕНУ НА ГИДРОЭНЕРГИЮ

Что случится, если вы заставите электрический мотор работать в обратном направлении? Этот вопрос задали себе исследователи – доктора Стив Тернок и Сулейман Абу-Шарх из университета Саутхэмптона (США).

Известный ответ на этот вопрос звучит так: он перестанет быть мотором и превратится в генератор. Вместо использования электричества для того, чтобы вращать пропеллер и приводить в движение машину, поток воды вращает пропеллер, генерируя электроэнергию. Новаторство конструкции заключается в ее простоте. "При создании этой компактной конструкции мы отказались от множества подвижных деталей, входящих в состав современных морских турбин. Это новый шаг в получении электричества с использованием энергии приливов и отливов", - говорит руководитель проекта Тернок (Turnok).

Большинство современных проточных приливных генераторов являются по своей сути ветряными турбинами, перевернутыми вниз и работающими под водой. Их конструкция часто включает в себя сложные коробки передач и позволяет разворачивать всю установку навстречу потоку воды. Например, они в состоянии описать полукруг для того, чтобы переключиться, когда прилив сменяет отлив и вода течет в обратном направлении. Передаточные механизмы и движущиеся детали требуют высоких расходов на эксплуатацию, особенно если они используются под водой. Это существенно повышает

стоимость эксплуатации турбин, а расходы перекладываются на плечи конечных покупателей произведенного электричества. Установка из Саутхэмптона не нуждается в подвижности вокруг своей оси. Конструкция использованных в ней турбинных крыльев позволяет ей работать одинаково эффективно не зависимо от направления потока воды, проходящей через установку. Крылья турбины помещены в специальный корпус, который помогает направлять поток воды в турбину.

Другим преимуществом созданной в Саутхэмптоне конструкции является то, что она помещается в небольшой упаковке, которую можно произвести заранее и таким образом сэкономить на расходах по установке на месте. "Просто поместите ее в проточную воду, и она начнет производить электричество. Лучше всего она будет работать в быстро текущей воде, на мелководье", - говорит Тернок, который предвидит появление батарей таких турбин на морском дне и в руслах рек.

Существующий прототип имеет длину всего в двадцать пять сантиметров. Исследовательский коллектив работает над созданием более крупной модели, оснащенной улучшенными лопастями пропеллера, которые увеличат эффективность производства электричества. Если все пойдет по плану, конструкторы рассчитывают начать коммерческое распространение генератора в течение ближайших пяти лет.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
13.06.06*

SIEMENS ПОСТАВИТ 17 ВЕТРЯНЫХ ТУРБИН ДЛЯ ПРОЕКТОВ ПО ОБНОВЛЕНИЮ ВЕТРЯНОГО ПАРКА ГЕРМАНИИ

После бума на новые ветряные турбины в прошедшие годы в Германии, модификация существующих установок становится сегодня все более актуальной. В будущем более крупные установки будут сменять более мелкие и старые, особенно в местах с хорошими ветровыми условиями.

Компания Siemens Power Generation (PG) собирается поставить 17 ветряных турбин для трех проектов по модификации турбин в Германии. Семь из них будут использованы в проекте Мариенког, семь других будут расположены в ветряном парке Нордерхоф на побережье Северного моря, три ветряные турбины скоро будут смонтированы в г. Бремерхафен.

Семь 3,6-мегаваттных машин для Мариенкога заменят 15 стареющих ветряных турбин предыдущего поколения. Оператором этих установок является компания Buergerwindpark Galmsbuehl GmbH. С установленной мощностью в 50 MW этот проект станет самой большой ветряной фермой в Германии и начнет свою коммерческую работу в середине 2007 года. В дополнение к большому 3,6-мегаваттному машинам Buergerwindpark выбрал семь 2,3-мегаваттных ветровых турбин для ветрового парка в Нордехофе. В Бремерхафене стареющие ветряные турбины также будут

заменены новым оборудованием. Три 2,3-мегаваттных машины в Веддевардене, с диаметром ротора в 93 метра и высотой основания в 103 метра, заменят четыре более мелкие установки. Эта замена повысит мощность парка с 2 MW до почти 7 MW.

"Увеличение мощностей существующих ветряных парков обладает большим потенциалом. В рамках подобных проектов осуществляется замена устаревающих ветряных турбин более мощными машинами. Преимуществом является большая производственная мощность, сконцентрированная на том же самом месте", - говорит Андреас Науэн (Andreas Nauen), глава подразделения Siemens Wind Power.

Прошедшей весной Siemens уже заменил 15 существующих малых ветряных турбин на четыре машины мощностью 2,3 MW и четыре мощностью 3,6 MW в одном из первых проектов по переоснащению парка в Германии, Buergerwindpark Braderup GmbH, на севере, возле границы с Данией. Установленная мощность нового оборудования удвоила ранее располагавшуюся на этой территории и составила 23,6 MW.

Компания Power Generation Group (PG) группы компаний Siemens AG является одной из ведущих компаний в области международного производства электроэнергии.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
17.05.06*

РЕКОРДНЫЙ СРОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТОПЛИВНОГО ЭЛЕМЕНТА HOTMODULE

Совместная программа-заявление Института динамики сложных технических систем им. Макса Планка и Магдебургского университета им. Отто фон Герике.

В качестве первой в мире системы топливных элементов установка HotModule в магдебургской университетской клинике в мае 2006 достигла рекордной продолжительности работы в 30 000 часов, продемонстрировав таким образом блестящие возможности использования этой технологии в промышленном производстве электричества.

Эксплуатация установки проходила под наблюдением исследователей из университета г. Магдебург и Института динамики сложных технических систем им. Макса Планка и была благополучно завершена.

Установка на топливных элементах HotModule была размещена в университетской клинике в 2002 г. и эксплуатировалась компанией IPF в рамках испытаний, спонсируемых Министерством по науке и технологиям ФРГ. Первоначально срок эксплуатации первой связки из топливных элементов был рассчитан на 20 тысяч часов, однако HotModule продержался значительно дольше, чем планировалось, и отключился от сети в мае 2006 после 30 018 часов работы. Таким образом был поставлен рекорд длительности работы системы из тепловых элементов.

Одновременно с эксплуатацией этой установки с мая 2002 по декабрь 2005 под руководством профессора Кая Зундмахера (Kai Sundmacher) проходил совместный проект, спонсируемый Министерством образования. Над проектом вместе с инженерами университета г. Магдебург работала исследовательская группа из Института динамики сложных технических систем им. Макса Планка и инженеры-математики из университета г. Байройт. Их целью было соз-

дание новых стратегий регуляции для систем топливных элементов.

По мнению профессора Зундмахера, сотрудничество между учеными и представителями промышленности в данном проекте было идеальным: "Партнеры по работе над проектом обеспечили ученым свободный доступ к установке и сделали возможным получение релевантных технических характеристик процесса".

Данный исследовательский проект дал возможность разработки новых инструментов для дальнейших фундаментальных исследований в области топливных элементов. Этим было положено начало пути к созданию более эффективных топливных элементов с повышенным сроком службы. Кроме того, в ходе проекта были созданы условия для помощи новому поколению ученых-разработчиков: рядом с установкой проводились лекции для студентов и докторантов; по теме испытаний было защищено несколько диссертаций.

Ректор магдебургского университета им. Отто фон Герике профессор Клаус Эрих Польшман (Klaus Erich Pollmann) подчеркнул тесное сотрудничество фундаментальной науки и прикладных исследований, имевшее место в этом проекте. Он добавил, что "университеты должны показывать, насколько они важны для экономического развития страны".

Эксплуатация установки на топливных элементах HotModule является "важной вехой на пути к полноценной системе по экологичному производству электричества", говорит дипломированный физик Штефан Рольф, технический руководитель компании MTU CFC Solutions.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.uni-magdeburg.de
16.06.06*

Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой издана приключенческая повесть члена Клуба авиастроителей Владимира Николаевича Кондаурова, Героя Советского Союза, Заслуженного летчика-испытателя СССР – "БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ". Книга В.Н. Кондаурова является не только полезным и увлекательным чтением, но и послужит прекрасным подарком для детей и взрослых.

Книга интересно иллюстрирована, предназначена для широкого круга читателей. Объем – 208 страниц. Цена (при заказе от 100 экземпляров) – 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: Москва, 127015, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (095) 685-1930, 685-2630, E-mail: info@as-club.ru

**БИЗНЕС И
ВОЗДУШНЫЕ
ПРИКЛЮЧЕНИЯ**

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2006 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ!



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того, чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров												

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

О КЛУБЕ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Клуб создан по инициативе руководителей ведущих предприятий и организаций авиастроительной отрасли, понимающих, что в текущей ситуации необходимо объединить усилия по решению назревших проблем.

Инициаторы создания Клуба учитывают, что предприятия и организации находятся в отношениях конкуренции, и вместе с тем полагают, что большинство проблем имеют общий характер и исток, а объединение усилий и ресурсов позволит действовать эффективно и достигать реальных результатов в ближайшей перспективе.

Клуб авиастроителей создан в 2003 г. по инициативе руководителей предприятий авиастроительной отрасли и ведущих технических вузов, объединивших свои усилия с целью развития авиастроительной отрасли России, поддержки полезных инициатив и начинаний в отрасли.

Деятельность Клуба строится на основе комплексного подхода к решению проблем отрасли и включает в себя:

- повышение привлекательности авиастроительных профессий в общественном сознании, популяризация достижений отрасли;
- профессиональное ориентирование молодежи с целью обеспечения притока квалифицированных кадров в отечественное авиастроение;
- поддержка и развитие системы профессионального образования в отрасли с учетом мирового опыта и задач развития отрасли;
- поддержка и развитие научных разработок в сфере высоких технологий и инноваций, реализация и продвижение перспективных проектов;
- формирование экспертных групп, представление интересов отрасли в органах государственного управления;
- сохранение и популяризация истории отечественного авиастроения.

Клуб формирует секции по направлениям деятельности, поддерживает инициативы своих членов, взаимодействует с образовательными, культурными, научными, социальными и экономическими программами, направленными на повышение конкурентоспособности страны, регионов, отрасли.

Секции Клуба в своей работе координируются Советом клуба, их деятельность контролируется Наблюдательным советом клуба.

В число клубных мероприятий входят:

- заседания Клуба;
- заседания Совета Клуба;
- заседания секций Клуба.

В качестве организатора Клуб участвует в поведении научно-технических молодежных Олимпиад, симпозиумов, конференций, тематических летних лагерей и школ для школьников и студентов.

Клуб взаимодействует с ведущими тематическими СМИ, выпускает свое собственное ежемесячное издание – Бюллетень Клуба авиастроителей.

Работа Клуба, его структура и состав отражены на web-сайте Клуба - www.as-club.ru

Клуб ставит перед собой задачу быть источником конструктивных инициатив, направленных в адрес общеобразовательных учреждений, вузов, промышленных предприятий, отрасли в целом, а также общественных организаций, СМИ, органов государственной власти и местного самоуправления, Правительства Российской Федерации.



Контактная информация:

Гвоздев Сергей Валентинович,
исполнительный вице-президент Клуба
тел.: (495) 685-19-30, 685-26-30
e-mail: info@as-club.ru
web-сайт www.as-club.ru

Офис Клуба: Москва, Бутырская ул., дом 46.

ПОЛОЖЕНИЕ О ЧЛЕНСТВЕ В КЛУБЕ

Утверждено Решением Совета Клуба. Протокол от 15 мая 2006 г.

Клуб авиастроителей открыт для всех, чья профессиональная деятельность и увлечения связаны с авиацией и авиастроением. Членами клуба могут быть любые физические лица, а также юридические лица, не преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности и не распределяющие ее между участниками.

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 Кандидата в члены клуба) или согласие Персоны грата на приглашение Президента клуба о вступлении в клуб.

Персона грата - лицо, не являющееся членом клуба, в отношении которого инициирован процесс присвоения ему статуса Действительного члена клуба.

Решение о присвоении статуса Действительного члена клуба в отношении лица, не являющегося членом клуба, может быть принято Советом клуба. Такое решение может быть принято только по инициативе Действительного члена клуба и является условным до принятия этим лицом решения о вступлении в клуб.

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 (Статус - Действительный член клуба).

СТАТУСЫ ЧЛЕНОВ КЛУБА

Решение о приеме в члены клуба находится в компетенции Совета клуба. Кандидат в члены клуба, в отношении которого принято решение о приеме в клуб, получает статус Члена клуба. Президент клуба направляет в адрес этого лица Приглашение в клуб и, если это - частное лицо, клубную карту и значок.

Права и обязанности членов клуба изложены в Уставе клуба.

Действительный член клуба - Член клуба, активно принимающий участие в деятельности клуба или своей деятельностью активно способствующий достижению целей клуба. Статус Действительного члена клуба может быть присвоен по решению Совета клуба. Инициативу о присвоении такого статуса может проявлять только член клуба, уже имеющий статус Действительного члена клуба. Члену клуба, которому присвоен статус Действительного члена клуба, направляется специальное письмо Президента клуба, 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 Совета клуба.

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 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 членов клуба.

ВЗНОСЫ В КЛУБ

Вступительные взносы

- для физических лиц от 14 до 18 лет, студентов дневных отделений учебных заведений, пенсионеров - 100 рублей;

- для остальных физических лиц - 1000 рублей;

- для юридических лиц - 3000 рублей.

Членские взносы:

- для физических лиц от 14 до 18 лет, студентов дневных отделений учебных заведений, пенсионеров - 30 рублей ежеквартально за каждый полный и неполный квартал членства в клубе;

- для остальных физических лиц - 120 рублей ежеквартально за каждый полный и неполный квартал членства в клубе;

- для юридических лиц - 300 рублей за каждый полный и неполный квартал членства в клубе.

АТТРИБУТИКА ЧЛЕНА КЛУБА

Основная:

- Клубная карта

- Значок

Дополнительная атрибутика, на которую член клуба имеет право за дополнительную плату:

- Визитные карточки специального образца

- Клубный галстук для мужчин и клубная шейная косынка для женщин

- Носовой платок к галстуку (для укладки в нагрудный карман пиджака)

- Вымпел на стену

- Флажок на стол

- Наклейка на стекло автомобиля

- Авторучка

- Чехол для визитных карточек

- Чехол для кредитных карточек

- Записная книжка

- Клубная футболка

- Клубная бейсболка

- Клубная спортивная куртка

Цены на дополнительную атрибутику устанавливаются решением Совета клуба.

ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ "ОБРАЗОВАТЕЛЬНАЯ СРЕДА - 2006"

С 27 по 30 сентября 2006 года пройдет Всероссийский форум "Образовательная среда - 2006" (Москва, ВВЦ, павильон № 57).

ОРГАНИЗАТОРЫ ФОРУМА

ОАО "ГАО" "Всероссийский выставочный центр"
Министерство образования и науки РФ
Федеральное агентство по образованию

ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ ФОРУМА

Демонстрация достижений российской системы образования по обеспечению современного качества образования, доступности и равных возможностей его получения, эффективное использования ресурсов - человеческих, материальных, финансовых.

Особое внимание уделяется продвижению на отечественный и зарубежный рынки современных образовательных ресурсов, передовых методов и технологий обучения, установлению деловых контактов между производителями оборудования, товаров и услуг для учебного процесса и непосредственными потребителями их продукции.

ФОРУМ ВКЛЮЧАЕТ:

- Тематический раздел "Содержание образования";
- Выставку-ярмарку "Современная образовательная среда";
- Выставку-ярмарку "Материально-техническое оснащение образовательных учреждений";
- Выставку-ярмарку "Мир без границ" (современные технологии обучения языкам);
- Выставку-ярмарку "Где работать";
- Выставку "Где учиться";
- Выставку "Учебная и развивающая литература XXI века".

В рамках Форума планируется проведение объединенной Всероссийской конференции, совещания руко-

водителей региональных органов управления образованием, заседания федерального экспертного совета, семинаров, круглых столов, презентаций для специалистов учебных заведений, учителей школ и преподавателей вузов, конкурса инновационных разработок.

Объединенная Всероссийская конференция будет отражать тематику всех выставок-ярмарок. В рамках выставок будет организована работа по секциям согласно их тематическим разделам.

СТОИМОСТЬ УЧАСТИЯ

Регистрационный взнос - 4 500 руб. (с учетом НДС)
Стоимость 1 кв.м. стандартно оборудованной выставочной площади - 3 840 руб. (с учетом НДС)

Стоимость 1 кв.м. необорудованной выставочной площади - 3 200 руб. (с учетом НДС)

Стоимость заочного участия - 2 960 руб. (с учетом НДС)

Скидки при заказе стандартно и нестандартно оборудованных выставочных площадей (действуют до 15 августа):

- 10% - государственным учебным заведениям РФ;
- 5% - при оплате до 1 марта;
- 5% - организациям, имеющим дипломы ВСХВ, ВДНХ, ВВЦ;
- 5% - при оплате более 10 кв.м.;
- 20% - при оплате более 49 кв.м.;
- 25% - при оплате более 100 кв.м.

КОНТАКТНЫЕ КООРДИНАТЫ

129223, Москва, проспект Мира, ВВЦ, строение 1
Департамент выставочной деятельности
ОАО "ГАО" "Всероссийский выставочный центр"
Тел/факс: (495) 974-63-00, 981-81-06, 981-81-07
E-mail: Edu@fairs.ru; Astra@fairs.ru
www.vcentre.ru, www.fairs.ru

источник: www.infoexpo.ru

Клуб авиастроителей представляет
НОВОЕ ИЗДАНИЕ ИЗВЕСТНОЙ КНИГИ В.Н. КОНДАУРОВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

Автор книги: Герой Советского Союза,
Заслуженный летчик-испытатель России,
член Клуба авиастроителей
Владимир Николаевич Кондауров.

Книга издана в подарочном исполнении,
содержит большое количество иллюстраций,
предназначена для широкого круга
читателей.

Цена книги: 420 руб (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015 Москва, Бутырская улица, д.46, стр.1, Клуб авиастроителей. Телефон/факс: (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

НОВЫЕ КНИГИ И УЧЕБНЫЕ ПОСОБИЯ

авторы – специалисты ФГУП "ММП" Салют" и ученые ведущих вузов Москвы

ФИЗИКО-ХИМИЧЕСКИЕ МЕТОДЫ ОБРАБОТКИ В ПРОИЗВОДСТВЕ ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ Учебное пособие

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, А.А. Митрофанов и др.; под ред. Б.П. Саушкина. – М.: Дрофа, 2002. – 656 с.: ил., 16 с., цв. вкл.

В книге изложены основы теории и рассмотрены вопросы практического применения физико-химических методов обработки материалов, получивших значительное распространение в технологии авиадвигателестроения. Книга будет полезна студентам старших курсов и аспирантам машиностроительных специальностей высших учебных заведений.

ПРОИЗВОДСТВО ЗУБЧАТЫХ КОЛЕС ГАЗОТУРБИННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, И.П. Нежурин и др.; Под ред. Ю.С. Елисеева. – М.: Высшая школа, 2001. – 493с., ил.

В книге изложена технология изготовления зубчатых колес ГТД. Рассмотрены конструктивные особенности, вопросы профилирования, технологичности, точности и контроля. Большое внимание уделено зубошлифованию, как наиболее сложной операции. Особенно подробно представлены вопросы профилирования и изготовления конических колес, входящих в наиболее сложные узлы двигателей. Значительная часть посвящена химико-термической обработке. Книга будет полезна инженерным и научным работникам.

CALS В АВИАСТРОЕНИИ Continuous Acquisition and Life cycle Support – непрерывная информационная поддержка жизненного цикла продукции

Научный. ред. А.Г. Братухин. – М.: Изд-во МАИ, 2002. – 676с.: ил.

В книге обобщены последние результаты работ в области научного и практического компьютерного обеспечения процессов жизненного цикла сложных машинотехнических систем, и интегрированного информационно-технического взаимодействия на принципах виртуального предприятия, реализованные во всемирно известных комплексах наукоёмкого машиностроения: российских и украинских корпорациях, предприятиях, высших учебных заведениях. Пособие предназначено для студентов, магистров, аспирантов технических университетов и институтов.

ТЕПЛООБМЕННЫЕ АППАРАТЫ И СИСТЕМЫ ОХЛАЖДЕНИЯ ГАЗОТУРБИННЫХ И КОМБИНИРОВАННЫХ УСТАНОВОК Учебник для вузов

В.Л. Иванов, А.И. Леонтьев, Э.А. Манушин, М.И. Осипов; под ред. А.И. Леонтьева. – М.: Изд-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2003. – 592с.

Изложены основы расчета и проектирования теплообменных аппаратов и систем охлаждения газовых турбин, как элементов газотурбинного комплекса, все агрегаты которого влияют друг на друга, и их параметры взаимосвязаны. Для студентов высших учебных заведений энергомашиностроительных специальностей.

МАТЕРИАЛОВЕДЕНИЕ. ТЕХНОЛОГИЯ КОНСТРУКЦИОННЫХ МАТЕРИАЛОВ Учебник для вузов

Абраимов Н.В., Елисеев Ю.С., Крымов В.В. – М.: МГТУ им. Н.Э. Баумана, 2005. – 600с.

В учебнике изложены вопросы теории металлов и сплавов, методы испытаний и исследований конструкционных материалов, рассмотрены основные типы диаграмм состояния сплавов, механические свойства материалов при статическом, динамическом и переменном нагружении, основы теории газовой и электрохимической коррозии, методы защиты конструкционных материалов. Учебник предназначен для студентов, магистров, аспирантов технических высших учебных заведений, а также для специалистов НИИ, КБ, предприятий авиационно-космического комплекса.

ИСПЫТАНИЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАДЕЖНОСТИ И РЕМОНТ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ И ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ УСТАНОВОК

Колл. авторов: Ю.С. Елисеев, В.В. Крымов, К.А. Малиновский, В.Г. Попов, Н.Л. Ярославцев. – М.: МАИ, 2005. – 537с.

Изложены вопросы надежности, эксплуатационной технологичности и увеличения ресурса, авиационных газотурбинных двигателей (ГТД), описаны современные методы контроля и технической диагностики ГТД. Книга предназначена для студентов вузов и средних учебных заведений авиационных специальностей, а так же может быть полезна для инженерно-технических работников, занимающихся эксплуатацией и ремонтом газотурбинных двигателей.

По вопросам приобретения книг обращайтесь: 105118, Москва, пр-т Буденного, дом 16. ФГУП ММП "Салют". Институт целевой подготовки специалистов по двигателестроению. Научно-техническая библиотека. Тел. (095) 369-85-98, факс: 369-80-45