

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 8(20), август 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	41
ОБЗОР ПРЕССЫ	51
ИНТЕРВЬЮ	80
СТРАТЕГИЯ И КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ	88
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	92
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	96

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

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

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

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА БЮЛЛЕТЕНЬ

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

подробности
на **95**
стр.



ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

28-29 сентября 2006 года в Москве, в отеле "Золотое кольцо", состоится Второй Всероссийский форум бухгалтеров авиастроительных предприятий. Приглашаем вас принять участие в форуме.

подробности
на **98**
стр.

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Рассмотрены вопросы создания ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация"	3	Битва над Бомбеем	13
Налог замедленного действия	4	Авария УБС Як-130 не приведет к изменению планов его производства и закупки	13
Янукович "с намеком" подарил Фрадкову значок с изображением Ан-148	4	Деньги в небо	14
Россия будет сбивать пассажирские самолеты, захваченные террористами	4	AiRUnion и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" приступили к работе над контрактом на поставку Sukhoj Superjet 100	14
Путин приласкал Boeing	5	Недолет	15
Программу развития гражданской авиатехники до 2015 года необходимо утвердить в ближайшее время	5	ЗАО "Авиастар-СП" планирует передать до конца года четыре новейших самолета	15
Помочь экспортерам	6	И лайнеры в нагрузку	16
ОАК должна быть зарегистрирована в конце сентября	6	КНААПО примет на работу 3000 человек, чтобы обеспечить новый заказ	16
На создание новой гражданской авиатехники в 2007 году планируется выделить 9-12 млрд. рублей	7	Пять предприятий ОПК Ростовской области войдут в 2006 году в ОПК "Оборонпром"	17
Госдепартамент США подтвердил введение санкций против семи компаний из России, КНДР, Индии и Кубы	7	Роспром будет содействовать организации производства Ту-334 на КАПО имени С.П. Горбунова	17
Развитие авиапрома повысит конкурентоспособность России	7	Средний военно-транспортный самолет в рамках программы МТА поднимется в воздух в 2010 году	17
Авиационной промышленности в Самарской области быть!	8	Ан-3Т запросил разрешения	18
США не намерены отменять санкции против Рособоронэкспорта и компании "Сухой"	8	Первые два истребителя Су-30 Венесуэла получит уже в этом году	18
Защищенные бюджетные ассигнования на НИОКР уменьшаются без согласования с авиапромом	8	Первый полет Ил-112В состоится в середине 2008 года	19
Активы ОАК проверят на монополизм	9	Ил-96 проверили Эквадором	19
Принято решение о финансировании сертификации самолета Т-411	9	Внешторгбанк заводит "Авиадвигатель"	19
США: Boeing не торопится с выводами	10	В 2006 году корпорация "Иркут" построит 25 истребителей Су-30МК	20
"ВСМПО-Ависма" поспорит с США	10	ОАО "ОКБ им. Яковлева" перевело опытную производственную площадку из Москвы в Жуковский	20
Госдепартамент США, скорее всего, пересмотрит свое решение относительно введения санкций в отношении российских компаний	11	Переговоры с потенциальными инвесторами из Италии по Ту-334 продолжатся в августе	20
Четвертый Як-130 будет построен на "страховые" деньги во втором квартале 2007 года	11	Госиспытания мишени Е-95 завершатся в 2007 году	21
В Иркутске началось производство комплектующих для самолетов А320	12	Российские ВВС закажут 60 самолетов Як-130 до 2015 года	21
Завершены сертификационные испытания самолета Ту-204-120СЕ	12	Первый самолет марки "Ту", построенный для КНР, будет поставлен заказчику в сентябре	21
Первый опытный самолет Бе-200 может быть переоборудован в пассажирский самолет-амфибию либо доработан для пожаротушения	12	Лебедев идет на взлет	22
		Итальянские бизнесмены готовы инвестировать один из проектов НАПО им. Чкалова	22

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за август 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

РАССМОТРЕНЫ ВОПРОСЫ СОЗДАНИЯ ОАО "ОБЪЕДИНЕННАЯ АВИАСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ"

На очередном заседании Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации рассмотрен ряд ключевых вопросов для создания ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация"

На заседании был обсужден график проведения общих внеочередных собраний акционеров предприятий, которые войдут в Корпорацию на первом этапе ее формирования. В повестки этих собраний будут включены вопросы об избрании новых составов советов директоров. Результаты проведения внеочередных общих собраний акционеров и советов директоров акционерных обществ в соответствии с существующим графиком проведения этих мероприятий будут рассмотрены на следующем заседании Комиссии. "Планируется, что принадлежащие негосударственным акционерам пакеты акций ряда компаний будут внесены в уставный капитал ОАО "ОАК" одновременно с акциями авиастроительных предприятий, находящихся в федеральной собственности," - заявил директор департамента инвестиционной и инновационной политики, ответственный секретарь Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации Владимир Саламатов. ФАС в ближайшее время завершит работу по согласованию приобретения более 20 процентов акций открытых акционерных обществ, акции которых вносятся в качестве оплаты уставного капитала ОАО "ОАК". Это является требованием антимонопольного законодательства.

Участники заседания также ознакомились с ходом подготовки и согласования проектов Устава и внутренних нормативных документов (положений об органах управления) ОАО "ОАК". Заместитель председателя Правкомиссии Алексей Федоров констатировал, что "все документы разрабатываются с учетом предложений авиастроительных компаний в соответствии с действующим законодательством об акционерных обществах и мировыми стандартами корпоративного управления, предусматривающими механизмы обеспечения прав и интересов различных групп акционеров, в том числе создание системы управления, способствующей росту капитализации и ликвидности акций корпорации". При рассмотрении вопросов об авиационном лизинге участники заседания акцентировали внимание на том, что сегодня лизинговые компании - ОАО "ИФК" и ОАО "ФЛК" - имеют свою историю существования, свой уникальный опыт и специализацию. В связи с планируемым включением лизинговых компаний в Уставный Капитал ОАО "ОАК", с учетом предложений, поступивших от НП "ОАК", определить в качестве специализации

ОАО "ИФК" лизинг авиационной техники, а ОАО "ФЛК" - лизинг технологического оборудования.

Авиастроительная корпорация заинтересована в наличии сильных, эффективных российских компаний, обеспечивающих поставки конкурентоспособной в глобальном масштабе продукции двигателестроения, авионики, агрегатостроения. Работающие на рынке компании имеют диверсифицированный продуктовый ряд. Сегодня зачастую предприятия, занимающиеся приборо- и двигателестроением для авиации, параллельно производят продукцию и для других отраслей, в частности, топливно-энергетического комплекса. И важно, чтобы авиационная составляющая не затерялась. Поэтому все участники заседания согласились с необходимостью реструктуризации подотраслей, являющихся поставщиками основных комплектующих для авиастроения. Фактически Правительственная комиссия сейчас инициировала процесс подготовки стратегий развития газогенераторного двигателестроения, авиационного и смежного приборостроения, включая создание соответствующих интегрированных структур.

Сегодня множество законов регулируют работы авиастроительного комплекса - какие-то способствуют его развитию, какие-то мешают. Членами Комиссии была отмечена актуальность и определены направления совершенствования нормативной правовой базы. В частности, необходимо внесение изменений в ряд существующих, а также разработка и принятие новых нормативных актов, регламентирующих работу в авиационной деятельности в целях обеспечения развития научно-производственного потенциала, создания условий для повышения эффективности деятельности предприятий и реализации государственных программ в области авиастроения. Было принято решение о создании рабочей группы при Минпромэнерго, которая должна разработать и представить на следующее заседание Правкомиссии предложения по совершенствованию нормативной базы с учетом основополагающих документов по развитию авиастроения и других отраслей промышленности, а также план-график этих законодательных инициатив. По итогам заседания Владимир Саламатов отметил тот факт, что 100 дней с начала работы Правительственной комиссии пришлось как раз на время между прошлым и сегодняшним заседанием. "За этот этапный период сделано многое для становления Корпорации, и сегодня работа ведется строго в соответствии с планом", - резюмировал он.

источник:
организация "Минпромэнерго России"
18.08.06

НАЛОГ ЗАМЕДЛЕННОГО ДЕЙСТВИЯ

Премьер Михаил Фрадков подписал постановление правительства, которым утверждается перечень товаров, работ и услуг, длительность производственного цикла изготовления, выполнения либо оказания которых составляет свыше 6 месяцев. Производители, к примеру, самолетов, авиационных двигателей, судов, поездов и ядерных реакторов смогут платить налог на добавленную стоимость позднее, чем обычные налогоплательщики.

С 1 января 2006 г. действует новый порядок уплаты НДС. Если раньше налогоплательщик, по сути, был вынужден выбирать, когда заплатить налог - сразу после отгрузки товара или же после его оплаты (в зависимости от выбранной предприятием учетной политики), - то теперь действует так называемый метод начислений. Его суть: налоговая база (а значит, и налог) возникает с момента отгрузки товара, если отгрузка произошла до того, как товар оплатили, либо наоборот - с момента оплаты товара, если налогоплательщик действовал по принципу "утром деньги - вечером стулья". Понятно, что большинство налогоплательщиков сначала все-таки отгружают товар, а уже потом получают за него деньги. Именно поэтому многие были недовольны нововведением: НДС им теперь приходится платить раньше. Но и право на вычет НДС, уплаченного поставщикам, в данной ситуации возникает раньше.

Другое дело - производители сложного дорогостоящего оборудования. Они обычно получают предоплату, а отгружают товар конечному потребителю спустя месяцы, а порой и годы. При этом по общему правилу, установленному НК, им следовало бы платить НДС с полученных в счет предоплаты сумм по мере их получения, то есть сразу. Что им невыгодно. Для таких производителей законодатели установили особый порядок. "В случае получения налогоплательщиком - изготовителем товаров (работ, услуг) опла-

ты, частичной оплаты в счет предстоящих поставок товаров (выполнения работ, оказания услуг), длительность производственного цикла изготовления которых составляет свыше шести месяцев, налогоплательщик вправе определять момент возникновения налоговой базы как день отгрузки (передачи) указанных товаров (выполнения работ, оказания услуг)", - гласит НК. Перечень этих товаров, работ и услуг должен было установить правительство. Что и было сделано вчера (действие перечня распространяется на правоотношения, возникшие с 1 января 2006 г.).

Перечень насчитывает 45 позиций. Среди них: оборудование энергетическое, дизель и дизель-генераторы, оборудование горно-шахтное, оборудование и подвижной состав железных дорог, машины вычислительные, судовые устройства и палубные механизмы, средства радиосвязи, радиовещания и телевидения общего применения, реакторы ядерные и оборудование атомных электростанций, суда транспортные, самолеты, вертолеты, планеры и др.

Впрочем, все проблемы "долгоиграющих" производителей одним перечнем не решить. Налоговый кодекс предписывает им одновременно с налоговой декларацией представлять в налоговые органы специальный документ, подтверждающий длительность производственного цикла товаров и выданный федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции выработки государственной политики в той сфере, в которой работает налогоплательщик. Пока такого документа у производителей нет. Согласно подписанному постановлению, Министерству промышленности и энергетики, Федеральному агентству по атомной энергии и Федеральному космическому агентству поручается лишь разработать и утвердить порядок его выдачи.

*источник: газета "Газета"
03.08.06*

ЯНУКОВИЧ "С НАМЕКОМ" ПОДАРИЛ ФРАДКОВУ ЗНАЧОК С ИЗОБРАЖЕНИЕМ АН-148

Премьер-министр Украины выступает за восстановление сотрудничества с Россией в авиакосмической области. На переговорах в Сочи с главой российского кабинета министров Виктор Янукович подарил Михаилу Фрадкову значок с изображением самолета Ан-148, по созданию которого премьеры договорились еще полтора года назад. Как сказал сам Януко-

вич, он преподнес этот значок "с намеком".

"Авиакосмическая сфера является приоритетной, важной, и думаю, что мы будем восстанавливать эти отношения на взаимоприемлемой основе", - сказал глава украинского кабинета.

*источник: РИА "Новости"
16.08.06*

РОССИЯ БУДЕТ СБИВАТЬ ПАССАЖИРСКИЕ САМОЛЕТЫ, ЗАХВАЧЕННЫЕ ТЕРРОРИСТАМИ

Основанием для уничтожения пассажирских самолетов, захваченных террористами, может быть только реальная угроза важным объектам России, заявил главком ВВС РФ Владимир Михайлов.

"Если из другой страны прилетит рейсовый борт, который начнет не выполнять наши команды, а экипаж будет заменен террористами, то тогда, конечно, мы примем меры для того, чтобы его сбить", - сказал Михайлов, отвечая на вопрос РИА Новости.

"В каждом отдельном случае решение нужно принимать исходя из обстановки, но нельзя внедрять шаблоны... Надо помнить, что террористы угоняют не

просто самолеты, а самолеты с пассажирами", - подчеркнул главком.

"Я узнаю обо всех нештатных ситуациях в воздухе через полторы-две минуты. Определена программа действий", - указал он.

В то же время главком отметил, что прежде всего необходимо проводить работу в аэропортах для того, чтобы "не было того беспредела, который произошел в Домодедово".

*источник: РИА "Новости"
10.08.06*

ПУТИН ПРИЛАСКАЛ BOEING

11 августа 2006 г. в Ново-Огарево Владимир Путин принял главу компании "Boeing - гражданские самолеты" Алана Малалли. Boeing основательно подготовился к этому событию, незадолго до этого подписав соглашение о создании СП с российским производителем титана "ВСМПО-Ависма". Путин в свою очередь обещал поддержку бизнесу Boeing в России.

На встрече с главой "Boeing - гражданские самолеты" Аланом Малалли Владимир Путин дал высокую оценку американской компании, назвав ее "очень надежным партнером", и пообещал, что власти окажут поддержку ее бизнесу в России. Со своей стороны Алан Малалли сообщил, что Boeing в пятницу подписал контракт по созданию совместного предприятия с производителем титана "ВСМПО-Ависма".

Параметры СП "Boeing-"ВСМПО-Ависма" были известны еще в апреле 2006 года, когда две компании подписали меморандум о взаимопонимании. Согласно ему, СП создается на паритетных началах на площадке завода в Верхней Салде (Свердловская область). Первоначальные инвестиции обоих участников составят по 30 млн долл., которые пойдут на приобретение оборудования. Задачей предприятия станет начальная обработка штампованных изделий из титана, предназначенных для Boeing 787 (Dreamliner). Окончательная обработка будет происходить на заводе в Портленде, а также на заводах-субподрядчиках Boeing. Предприятие будет производить в год крупные детали для 120-140 самолетов. Совместное предприятие планирует продавать детали всем заинтересованным российским предприятиям, в частности, для самолета Sukhoi Superjet 100.

Генеральный директор корпорации "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин напомнил журналистам, что СП будет поставлять 65 наименований штамповок для самолетов Boeing 787, который на 10% будет состоять из российского титана. По его словам, ежегодная сумма закупок американцами российского

титана и изделий из него будет варьироваться от 250 до 400 млн долл. в год. По словам эксперта VCP Consultancy Services Брайана Портча, совместное предприятие позволит Boeing экономить как за счет транспортировки титана, так и за счет более низкой стоимости рабочей силы в России. "Таким образом, себестоимость титановых деталей для Boeing может снизиться на 25%, за счет чего Boeing 787 получит ценовое преимущество перед конкурентами из Airbus", - сказал РБК daily г-н Портч. Само создание предприятия по механической обработке титана повысит эффективность производственного цикла на 25-30%. "Стоимость килограмма обработанного титана в 2,5-3 раза выше необработанного", - отмечал в апреле глава "ВСМПО-Ависма" Владислав Тетюхин.

Встреча Алана Малалли и Владимира Путина прошла на фоне санкций Госдепартамента США против двух российских компаний - "Рособоронэкспорта" (под контроль которого в ближайшее время перейдет "ВСМПО-Ависма") и "Сухого" (который под началом Boeing хочет производить самолет Superjet). В четверг президент "Boeing-Россия/СНГ" Сергей Кравченко выступил с заявлением, в котором он отметил, что не видит препятствий для продолжения работы компании, которую он представляет в РФ. "Мы предприняли необходимые шаги для того, чтобы все проекты Boeing в России полностью соответствовали требованиям американского правительства", - подчеркнул он в интервью РБК daily. В "Рособоронэкспорте" от комментариев воздерживаются. Более того, в компании не говорят и о будущем совместного предприятия, документы о создании которого подписывали старые собственники "ВСМПО-Ависма". Кремль таким образом показал, что после введения против российских компаний санкций он не хочет занимать жесткой позиции по отношению к американским компаниям.

источник: газета "RBC Daily"
15.08.06

ПРОГРАММУ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ ДО 2015 ГОДА НЕОБХОДИМО УТВЕРДИТЬ В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Федеральную целевую программу (ФЦП) развития гражданской авиационной техники на период до 2015 года необходимо утвердить в ближайшее время. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал генеральный директор ОАО "Авиапром" Константин Казенов.

"Сегодня формируется перечень ФЦП, и по формальным признакам программа развития гражданской авиатехники на период 2007-2015 может не попасть в этот перечень, так как она до сих пор не утверждена. Сейчас предпринимаются меры, чтобы эта ФЦП в каком-то виде была утверждена и попала бы под финансирование на 2007 год", - подчеркнул собеседник.

Он отметил, что ФЦП развития гражданской авиационной техники формально не утверждена из-за неутверждения Стратегии развития авиационной промышленности. По его мнению, представленный в правительство вариант Стратегии разрабатывали в качестве промежуточного, так как пока не очень ясно,

как будет развиваться ситуация с Объединенной авиастроительной корпорацией. "Стратегию развития авиапрома утвердили в Минпромэнерго, она направлена в правительство, но в правительстве не утверждена. Программу продолжают критиковать в Совете Федерации и в Государственной Думе", - констатировал К. Казенов.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о том, насколько отличается проект новой ФЦП от прежнего варианта, К. Казенов сказал, что, по сути, это не конечная программа, а корректировка программы на ближайшие два-три года. Если в прежней программе было порядка 28-30 проектов (самолеты, двигатели, бортовое оборудование и пр.), то в скорректированной программе конкретизированы только три: региональный самолет, ближне-среднемагистральный самолет по проекту МС-21 и транспортный Ан-124.

источник: AVIAPORT.RU
16.08.06

ПОМОЩЬ ЭКСПОРТЕРАМ

Правительство ставит на поток поддержку экспортеров. В 2006 г. чиновники активнее, чем раньше, выделяют им субсидии на уплату процентов по кредитам. В очередной группе счастливых оказались представители разных отраслей - от пошива джинсов до строительства самолетов.

На погашение кредитов экспортеров в бюджете зарезервировано 3 млрд руб. (аналогичная сумма была выделена в 2005 г. и предусмотрена на 2007 г.). Решение о выделении средств конкретной компании оформляется совместным приказом Минпромэнерго, Минфина и Минэкономразвития, принимаемым по рекомендации комиссии при Минпромэнерго. Чтобы получить субсидию, предприятие должно быть экспортером с трехлетним стажем, у него не должно быть кредитных и налоговых долгов, а займы должны быть направлены на осуществление экспорта "промышленной продукции с высокой степенью переработки".

В прошлые годы экспортеры жаловались, что чиновники медлят с оформлением субсидий и не используют полностью выделенные на поддержку экспорта деньги. Деньги выделялись лишь под конец года. В 2006 г. выделение субсидий на уплату банковских процентов пошло у чиновников быстрее. На днях был подписан "тройственный приказ" в отношении компаний, среди которых и судостроители, и производители ширпотреба. В списке АХК "Сухой" (самолеты), "Роствертол" (вертолеты), ММПП "Салют" (энергетические и авиадвигатели), Волгоградский судостроительный завод, Электростальский завод тяжелого машиностроения (оборудование для металлургии и горной добычи), "КОМЗ-Экспорт" (автотехника), Уфимское моторостроительное производственное объединение (двигателестроение), Институт прикладной физики (военные технологии), Сеgezский ЦБК (экспортирует бумагу, картон), Агентство Татарстана по развитию международного сотрудничества (занимается продвижением экспорта) и "Глория Джинс".

Эти компании получают около 230 млн руб. Больше всех достанется "Салюту", уфимским моторостроителям и Сеgezскому ЦБК, рассказали чиновники профильных ведомств. Из бюджета возмещается 2/3 затрат на уплату процентов (но не более 8%).

До сих пор бюджетные средства расходовались очень медленно. Сеgezский ЦБК обратился за субсидиями год назад, но процедура согласования с министерствами затянулась почти на год, говорит вице-президент РАО "Бумпром" Александр Бойков. Из-за этих проволочек в прошлом году 40 экспортеров получили только 911 млн руб., остальная сумма осталась неиспользованной. Почти половина пришлась

на РСК "Миг" и корпорацию "Иркут" (он, по словам Дмитрия Елисеева, вице-президента по корпоративным финансам "Иркута", получил порядка \$7,9 млн). Субсидии также достались, в частности, "Салюту", "Камазу", "Сухому", текстильной фирме "Купавна" и Березниковскому содовому заводу. "Постановление правительства было подписано лишь в июне, и механизм новый", - объясняет начальник отдела экспортной политики Минэкономразвития Гиляна Лиджиева медленное распределение средств.

В 2006 г. средства на погашение процентов получает большее число экспортеров, надеется сотрудник Минпромэнерго. Комиссия уже одобрила заявку "Иркута" на погашение \$8 млн процентов по кредитам, полученным в первом полугодии, говорит Елисеев. Всего же "Иркут" надеется получить в 2006 г. \$18-19 млн, что позволит оплатить существенную часть кредитного портфеля компании (в 2005 г. на проценты израсходовано около \$50 млн).

Предназначенная для экспортеров сумма невелика, признают чиновники. Но и эти деньги помогут предприятиям решить проблему нехватки оборотных средств. Компании одновременно получают живые деньги, которые смогут направить на развитие производства, говорит Лиджиева. За счет кредитов финансируется 70-80% затрат на исполнение экспортных контрактов, а покупатели оплачивают авансом 20-30%, говорит Елисеев из "Иркута". "Возмещение из бюджета позволит привлечь более дешевые кредитные ресурсы, что уравнивает [нас] с западными конкурентами, а также направлять деньги на инвестирование в производство и НИОКР", - надеется он. "Это существенная помощь, но было бы лучше, если бы мы получили субсидии на погашение кредитов, взятых и в 2004 г.", - отмечает гендиректор "Салюта" Юрий Елисеев.

Аналитики считают такую поддержку экспорта недостаточной. Нужно расширять число экспортеров, а не просто субсидировать существующих, говорит Борис Кузнецов из Межведомственного аналитического центра. Все госгарантии по кредитам и их субсидирование составляют всего 0,14% российского ВВП, а в Китае - не менее 1,3%, говорит Игорь Беляков из Экономической экспертной группы. В среднем в мире уровень поддержки экспортеров составляет 0,3% ВВП. Достичь этого уровня собирается и Минэкономразвития. Эта форма поддержки экспортеров противоречит нормам ВТО, но применяется многими ее членами, говорит чиновник одного из ведомств.

*источник: газета "Ведомости"
15.08.06*

ОАК ДОЛЖНА БЫТЬ ЗАРЕГИСТРИРОВАНА В КОНЦЕ СЕНТЯБРЯ

Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК) должна быть зарегистрирована в конце сентября, сообщил на встрече с президентом РФ Владимиром Путиным руководитель Федерального агентства по промышленности Борис Алешин.

"Мы прошли по графику, не отставая ни на один день. Сейчас готовим к приватизации компанию "Миг" и КАПО имени Горбунова. Также разработан

устав компании, который предусматривает участие государства и частных акционеров. Кроме того, проведена оценка активов всех компаний. Все это позволит к концу сентября подать на регистрацию компании", - сказал он, информируя главу государства о работе по созданию ОАК.

*источник: АРМС-ТАСС
22.08.06*

НА СОЗДАНИЕ НОВОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАТЕХНИКИ В 2007 ГОДУ ПЛАНИРУЕТСЯ ВЫДЕЛИТЬ 9-12 МЛРД. РУБЛЕЙ

Объем бюджетного финансирования НИОКР создания гражданской авиационной техники в 2007 году согласно прорабатываемой в настоящее время Федеральной целевой программе (ФЦП) развития гражданской авиационной техники России на период 2007-2015 годы составит 9-12 млрд. рублей. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный высокопоставленный источник в области авиационной промышленности. Он напомнил, что по "старой" ФЦП на 2005 г. выделено всего 3 млрд. руб., на 2006 г. - 6 млрд. руб., но из них 70% средств выделяются на проект создания регионального самолета нового поколения (семейство самолетов SuperJet, ранее - Российский региональный самолет, RRJ) и двигателя к нему. Собеседник уточнил, что предприятия авиационной промышленности самостоятельно

вкладывают в НИОКР существенные средства. "Если по бюджетному финансированию НИОКР на 2005 год было выделено 3 млрд. рублей, то предприятия собственных средств на эти цели затратили 7 млрд. рублей", - подчеркнул он.

По словам специалиста, в последний год выделяемые из госбюджета средства выплачиваются полностью, но, к сожалению, поздно начинают поступать на предприятия. Одновременно предприятия, надеясь на получение средств по госзаказу, берут кредиты, но по ним начисляются высокие проценты. Выплата процентов по коммерческим кредитам ведется за счет собственной прибыли предприятия, что негативно влияет на их финансовые результаты.

источник: AVIAPORT.RU
17.08.06

ГОСДЕПАРТАМЕНТ США ПОДТВЕРДИЛ ВВЕДЕНИЕ САНКЦИЙ ПРОТИВ СЕМИ КОМПАНИЙ ИЗ РОССИИ, КНДР, ИНДИИ И КУБЫ

Госдепартамент США подтвердил введение санкций против семи компаний из России, КНДР, Индии и Кубы. Им инкриминируется военное сотрудничество с Ираном, заявил представитель госдепа США.

"Санкции касаются конкретных корпораций и их дочерних структур, однако не относятся к государствам или правительствам", - сказал представитель госдепартамента на условиях анонимности. Официального заявления госдепартамента США пока не последовало. В МИД России подвергли критике введение госдепартаментом США санкций против российских корпораций, отметив, что речь идет о "Рособоронэкспорте" и компании "Сухой".

"Нашим компаниям инкриминируется нарушение принятого в 2000 году внутреннего американского закона "О нераспространении в отношении Ирана", налагающего запрет на сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения, - отметили в МИД РФ. - Не считаем такие действия госдепартамента США приемлемыми".

Министерство обороны РФ с недоумением восприняло решение США ввести санкции против российских компаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой". "Решение США, обвинивших российские компании в поставках в Иран технологий, которые могут быть использованы для создания оружия массового поражения и средств его доставки, ничем не обосновано, - отметили в министерстве. - Номенклатура поставок

этих компаний хорошо известна. Похоже, что американские санкции - это еще один пример недобросовестной конкуренции со стороны США на мировом рынке вооружений".

В российском оборонном ведомстве отметили, что, "по всей видимости, санкции стали реакцией США на прорыв России на венесуэльский рынок оружия". Санкции США против "Рособоронэкспорта" и компании "Сухой" - исключительно конъюнктурное решение. Об этом заявил на итоговой пресс-конференции, завершившей международную выставку сухопутных войск МВСВ 2006, заместитель директора Федеральной службы по военно-техническому сотрудничеству Владимир Палещук. "Российская Федерация строго и безукоризненно выполняет все нормы международного права по военно-техническому сотрудничеству с иностранными государствами", - подчеркнул он.

"Я считаю, что те санкции, которые были объявлены двум российским компаниям, - исключительно конъюнктурное решение, - заявил В.Палещук. - "Рособоронэкспорт" никогда не нарушал действующее российское законодательство и нормы международного права. Таким образом, ситуация является надуманной, и ответственность за нее несет не Российская Федерация".

источник: АРМС-ТАСС
07.08.06

РАЗВИТИЕ АВИАПРОМА ПОВЫСИТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИИ

Развитие авиационной промышленности является неотъемлемой составляющей повышения конкурентоспособности России, считает спикер Госдумы Борис Грызлов. "Развитие отечественного авиапрома - сегодня это одна из тех задач, которые призваны обеспечить качественный экономический рост, разработку и внедрение новых технологий, реализацию транспортно-потенциала России, надежную защиту ее воздушного пространства", - говорится в поздравлении Грызлова по случаю Дня воздушного флота РФ, распространенном пресс-службой палаты.

Спикер Госдумы отметил, что в послании Федеральному собранию президент России заявил о

необходимости мощного рывка в традиционно сильных для страны областях, в числе которых находится и авиастроение.

"Ориентируясь на положения послания, депутаты Госдумы считают поддержку отечественной авиации неотъемлемой составляющей повышения общей конкурентоспособности страны", - сказал спикер Госдумы.

Грызлов пожелал всем работникам воздушного флота, их родным и близким чистого неба, здоровья и благополучия.

источник: РИА "Новости"
21.08.06

АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ БЫТЬ!

Вчера министр промышленности и энергетики Самарской области Николай Свешников рассказал журналистам о производстве и продвижении на российские и зарубежные рынки продукции самарских авиационных предприятий.

В частности, о производстве самолета Ан-140. На данный момент ОАО "Авиакор-авиационный завод" построил три таких самолета. Один уже находится в эксплуатации, два других проходят стандартные летные испытания. Предприятие также заключило с якутской авиакомпанией договор на поставку двух самолетов Ан-140. В июле на авиасалоне "Фарнборо-2006" в Лондоне еще 25 машин самарского предприятия нашли своих потенциальных покупателей. "Авиакор-авиационный завод" подписал с ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) генеральное соглашение о поставке и сопровождении эксплуатации самолетов Ан-140. Предполагается, что в рамках этого соглашения "Авиакор" изготовит и поставит "ИФК" для последующей передачи лизингополучателям не менее 25 самолетов Ан-140 в течение ближайших 5 лет.

Кроме того, сегодня рассматривается вопрос о реструктуризации долгов предприятия перед бюджетом Самарской губернии по льготным целевым кредитам. Основное условие реструктуризации: завод в течение года должен построить не менее 7 самолетов, 5 из которых - марки Ан-140. Говоря о

перспективах вхождения "Авиакора" в Российскую авиационную корпорацию, которая объединила многие конструкторские бюро и предприятия авиационной отрасли страны, министр пояснил, что главным условием участия в корпорации является наличие государственного пакета акций. "Авиакор" данному требованию не соответствует.

Однако правительство области взяло на себя ведение переговоров с предприятиями региона с тем, чтобы организовать производство комплектующих к самолетам, производством которых будут заниматься заводы корпорации и "Авиакор-Авиационный завод". Это позволит снизить стоимость самолетов, которая во многом зависит от затрат по поставке узлов и деталей зарубежных производителей. Министр привел в пример возможность производства на самарских предприятиях навигационного оборудования и шасси для Ан-140, которые пока поставляются с Украины. В числе потенциальных партнеров корпорации были также названы ОАО "Гидроавтоматика", ОАО "Авиаагрегат", Самарская кабельная компания и другие.

*источник: сайт "TLTnews.ru"
10.08.06*

США НЕ НАМЕРЕНЫ ОТМЕНЯТЬ САНКЦИИ ПРОТИВ РОСОБОРОНЭКСПОРТА И КОМПАНИИ "СУХОЙ"

Госдепартамент США не собирается отменять санкции против российских компаний "Сухой" и Рособоронэкспорт, сообщают "Вести" со ссылкой на американское внешнеполитическое ведомство. Там подтвердили, что введенные санкции будут действовать ровно два года. Официально Вашингтон обвинил две российские компании в том, что они якобы поставляли Ирану двойные технологии. Москва счи-

тает введение санкций недружественным шагом. Санкции были введены 28 июля 2006 г. В компаниях "Сухой" и Рособоронэкспорте введение санкций считают недобросовестной конкуренцией со стороны США.

*источник: газета "Ведомости"
09.08.06*

ЗАЩИЩЕННЫЕ БЮДЖЕТНЫЕ АССИГНОВАНИЯ НА НИОКР УМЕНЬШАЮТСЯ БЕЗ СОГЛАСОВАНИЯ С АВИАПРОМОМ

Защищенные, согласованные и доказанные объемы бюджетных ассигнований на следующий год на НИОКР создания новой гражданской авиационной техники в ходе рассмотрения в Государственной Думе и дополнительных согласований сокращаются от полутора до пяти раз. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил генеральный директор ОАО "Авиапром" Константин Казенов.

Представители авиапрома добиваются, чтобы в определенных пределах цифры бюджетных ассигнований были бы зафиксированы после "нулевого" чтения, отметил он. По словам собеседника, правительство вносит в Государственную Думу размер ассигнований без какой-либо конкретики: имеются определенные направления, но нет конкретных программ. Когда начинается разработка бюджета на следующий год, то выявляются более приоритетные направления финансирования из бюджета государства. Источники финансирования сразу же находятся за счет урезания

промышленности, в том числе - авиационной. В итоге защищенные, доказанные цифры уменьшаются и урезаются.

Руководители авиапрома узнают об этом только на третьем чтении в Госдуме. Тогда принимаются меры к восстановлению ранее согласованных значений финансирования НИОКР создания новой гражданской авиационной техники. "Удается восстановить 500-600 млн. рублей, максимально один миллиард рублей - больше не бывает", - с сожалением констатировал глава ОАО "Авиапром".

Он отметил, что даже выделенные бюджетные средства поступают на предприятия отрасли только в мае-июне, а иногда и позже. Лизинговые средства вообще доходят до адресата в декабре месяце.

*источник: AVIAPORT.RU
17.08.06*

АКТИВЫ ОАК ПРОВЕРЯТ НА МОНОПОЛИЗМ

К 1 сентября Федеральная антимонопольная служба (ФАС) должна завершить оценку акций, передаваемых в уставный капитал ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК).

Как заявил директор департамента инвестиционной и инновационной политики, ответственный секретарь правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиастроительного комплекса Российской Федерации Владимир Саламатов, в течение ближайших двух недель ФАС будет проводить оценку пакетов акций предприятий, которые будут внесены в уставный капитал будущего ОАО "ОАК". ФАС будет оценивать и те активы, которые сейчас принадлежат частным структурам. Если все сделки будут одобрены, то уже к середине октября Росимущество утвердит размер уставного капитала и создаст ОАО "ОАК".

Напомним, что ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" создается по указу президента РФ, который был подписан в феврале. Подразумевалось, что в уставный капитал ОАО "ОАК" будут переданы госпакеты акций 9 крупнейших авиапредприятий. В том числе 100 % акций ОАО "Авиационная холдинговая компания "Сухой", 86% - ОАО "Межгосударственная авиастроительная корпорация "Ильюшин", 90,8% - ОАО "Туполев", 58% - финансовой лизинговой компании, 38% - "Ильюшин Финанс Ко", 38% - авиастроительного завода "Сокол" (Нижний Новгород), 25,5% - авиационного производственного объединения имени Ю. Гагарина (Комсомольск-на-Амуре), 25,5% - авиационного производственного объединения имени Чкалова (Новосибирск).

После акционирования ФГУП РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиапроизводственное объединение им.

Горбунова" все 100 % акций каждого из них также будут внесены в ОАК. Кроме того, в уставный капитал ОАК могут быть переданы акции 14 российских компаний, которые находятся в частной собственности.

"До вынесения решения ФАС трудно сказать, какой будет доля государства в будущей корпорации, - рассказал корреспонденту "Гудка" пресс-секретарь некоммерческого партнерства ОАК Максим Сысоев. - Ранее предполагалось, что госпакет будет составлять не менее 75% акций. Но он может быть и 80% или несколько больше".

Сейчас, по словам заместителя председателя правительственной комиссии Алексея Федорова, будущего руководителя ОАО "ОАК", происходит "согласование документов с авиастроительными компаниями. В конечном итоге должна появиться эффективная система управления, которая будет обеспечивать соблюдение интересов различных групп акционеров, а также способствовать росту ликвидности акций корпорации".

"Насколько эффективным будет управление компанией, покажет время, - считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт" Олег Пантелеев. - И главным показателем отношения корпорации к частным инвесторам станет не оценка ФАС. Объективную оценку активов всех предприятий, входящих в будущую корпорацию, должна провести аудиторская компания. Исходя из нее можно будет делать выводы, как конвертировать одни ценные бумаги в другие. От этих нюансов зависят отношение и доверие инвесторов".

*источник: газета "Гудок"
22.08.06*

ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ О ФИНАНСИРОВАНИИ СЕРТИФИКАЦИИ САМОЛЕТА Т-411

На Государственном космическом научно-производственном центре им. Хруничева (ГКНПЦ им. Хруничева) принято принципиальное решение о начале финансирования сертификации легкого многоцелевого самолета Т-411, создаваемого на Авиационном научно-производственном комплексе (АНПК), заявил информированный источник в компании.

Собеседник отказался назвать объем финансирования, но сообщил, что планируется в четвертом квартале 2007 года завершить сертификацию самолета Т-411, а финансирование сертификации будет осуществлять ГКНПЦ им. Хруничева. Сертификационные испытания продлятся примерно один год.

В настоящее время имеются две летные машины Т-411, собранные у разработчика, и получены от Российской самолетостроительной корпорации (РСК "МиГ") два сбор-комплекта Т-411. Эти сбор-комплекты будут собираться и доводиться до летного состояния и участвовать в сертификации самолета. На одной из этих машин будет установлена аппаратура "Регата". "Доводка сбор-комплектов будет производиться на производственной базе АНПК", - сказал собеседник.

По его словам, третий и четвертый летные экземпляры Т-411 из сбор-комплектов будут собраны до

конца 2006 г. Практически весь 2007 г. самолеты будут проходить сертификационные испытания, а продажи самолета Т-411 могут начаться с 2008 года.

"Первые две летные машины имеют ряд конструкторских отличий от серийных, но некоторые этапы сертификации можно будет провести с их участием", - считает собеседник.

По его данным, на РСК "МиГ" подготовлено производство для изготовления большого количества Т-411 на профессиональном уровне. В запуске находится 15 самолетов Т-411, и на РСК "МиГ" находятся сейчас 13 сбор-комплектов. Все самолеты Т-411 в сбор-комплектах строятся на РСК "МиГ" в штатной сертифицируемой конфигурации и комплектации с учетом всех замечаний макетной комиссии. Контракт на поставку оставшихся 13 сбор-комплектов Т-411 будет пролонгирован и поставка начнется, скорее всего, после сертификации самолета. Разработчик прогнозирует большой спрос на Т-411, и РСК "МиГ" сможет в полной мере в короткие сроки удовлетворять большое количество заказов на поставку.

*источник: AVIAPORT.RU
21.08.06*

США: BOEING НЕ ТОРОПИТСЯ С ВЫВОДАМИ

Крупнейшая в США аэрокосмическая корпорация Boeing, пообещавшая потратить в России только на покупку титана \$18 млрд., пока не знает, как на ее планах отразятся санкции Госдепартамента, но хочет продолжить работу в РФ, сообщил глава местного отделения Boeing.

Совладелец крупнейшей в мире титановой компании ВСМПО-Ависма Вячеслав Брешт сказал Рейтер накануне, что санкции Госдепа не повлияют на поставки титана, поскольку затрагивают только американские правительственные организации и не касаются частных корпораций, к числу которых относятся Boeing.

"Я думаю, мы должны подождать несколько дней", - сказал Рейтер Сергей Кравченко.

"После того, как юристы закончат анализ всех вопросов, после того, как будет более понятна структура этих санкций, станет ясно, будет ли какое-то влияние на наши проекты в России."

Госдепартамент США ввел двухлетние экономические санкции против российских государственных компаний Рособоронэкспорт и Сухой, обвинив в продаже Ирану запрещенных для передачи ему видов оружия. Аналогичные санкции были введены также в отношении Индии, Кубы и КНДР, сообщает Рейтер.

Режим санкций предусматривает, что ни одно американское ведомство или государственное агентство не имеет права участвовать в сделках с фирмами из черного списка. Boeing так или иначе связан с обеими

ми опальными компаниями: американская корпорация является партнером Сухого в разработке регионального пассажирского самолета, а также одним из основных клиентов ВСМПО-Ависма, используя в производстве до 40% российского титана. Контроль над последним собирается приобрести Рособоронэкспорт в рамках политики Кремля на консолидацию активов в промышленности оборонного значения.

Ранее Boeing объявил, что в течение 30 лет намерен потратить в России \$27 млрд.: \$18 млрд. на покупку титана, \$5 млрд. - на оплату интеллектуальных услуг и еще \$4 млрд. - на покупку других услуг, включая проекты, связанные с Международной космической станцией, программой "Морской старт" и планами широкополосного доступа к Интернету в самолетах. Кравченко подтвердил эти цифры, добавив, его компания намерена продолжать сотрудничество с Россией.

"То, что мы будет проекты в России продолжать - это точно", - сказал он.

Аналитики назвали американские санкции новым витком в охлаждении отношений Москвы и Вашингтона. Они считают, что это может ударить и по интересам самих Штатов, повлияв на участие американских фирм в прибыльных российских проектах, в том числе в нефтегазовой отрасли.

*источник: сайт "Ukraine Daily"
10.08.06*

"ВСМПО-АВИСМА" ПОСПОРИТ С США

Пока Москва и Вашингтон обмениваются громкими заявлениями из-за введения санкций в отношении ряда российских компаний, "ВСМПО-Ависма" захотела показать пример "борьбы по правилам". Еще в апреле этого года она решила воспользоваться предоставляемой американским законодательством возможностью оспорить введенные против нее антидемпинговые пошлины на импорт магния и магниевой продукции.

"ВСМПО-Ависма" - крупнейший в мире производитель титана. В настоящее время контрольный пакет акций (более 51%) компании переходит в собственность ФГУП "Рособоронэкспорт" (сделка находится на утверждении в Министерстве юстиции). По оценкам ИФК "Солид", выручка "ВСМПО-Ависмы" по US GAAP в 2006 г. составит порядка 1,25 млрд. долл., а чистая прибыль - 312 млн. долл.

Как заявили вчера в "ВСМПО-Ависме", компания рассчитывает на снижение Министерством торговли США антидемпинговой пошлины на магний и магниевые сплавы, производимые компанией. Действующая сейчас пошлина была введена в апреле 2005 года и составляет 21,7%. По истечении года с момента принятия решения возможен пересмотр пошлины.

В компании отмечают, что еще в апреле направили в Минторг США официальный запрос на проведение процедуры административного пересмотра пошлины. Однако пока переговоры находятся в стадии заочного общения. По словам представителя "ВСМПО-Ависмы", к концу этого года ожидается, что американская комиссия посетит либо производственные площадки компании в России, либо ее аме-

риканский офис. Только после этого министерство сможет вынести решение.

Напомним, что ранее "ВСМПО-Ависма" заявляла, что введенная пошлина необоснованна. Так, при расчетах ее размера Минторг США использовал методики, не согласующиеся с российской действительностью. В результате американская сторона посчитала, что "ВСМПО-Ависма" занижает себестоимость продукции за счет неверных амортизационных начислений. Кроме того, по мнению компании, при расчете стоимости ферментов, используемых в производстве, министерство основывалось на неправильных данных. Убедить в этом американских чиновников компания рассчитывает с помощью американской же юридической фирмы Arient Fox LLP.

Вероятность положительного решения дела в компании называют высокой. Впрочем, на полную отмену пошлин там не рассчитывают, однако надеются снизить их не менее чем в два раза. По мнению аналитика ИК "Велес Капитал" Станислава Фоменко, "ВСМПО-Ависме" удастся добиться своего, только если получится доказать комиссии Минторга США, что при меньших размерах пошлины на импорт магния и магниевых сплавов в эту страну американской экономике не будет причинено вреда. Впрочем, по его мнению, Штаты проводят довольно гибкую политику в отношении импортеров и могут воспользоваться ситуацией, чтобы набрать очков в торговых переговорах с Россией.

*источник: газета "RBC Daily"
14.08.06*

ГОСДЕПАРТАМЕНТ США, СКОРЕЕ ВСЕГО, ПЕРЕСМОТРИТ СВОЕ РЕШЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ВВЕДЕНИЯ САНКЦИЙ В ОТНОШЕНИИ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ

Госдепартамент США, скорее всего, пересмотрит свое решение относительно введения санкций в отношении "Рособоронэкспорта" и АХК "Сухой". Такое мнение высказал генеральный директор компании "Рособоронэкспорт" Сергей Чemezov.

По его словам, "основной причиной моей уверенности в этом является то, что изначально не было никаких оснований для введения подобных санкций, а действия госдепа США можно квалифицировать как пример недобросовестной конкуренции в отношении российских компаний".

Как отметил С.Чemezov, "Рособоронэкспорт" за последнее время существенно пополнил свой портфель заказов. На сегодняшний день он составляет более 21 млрд. долларов. Причем в момент образования "Рособоронэкспорта" 5 лет назад мы имели портфель заказов в 5-6 млрд. долларов, а еще совсем недавно мечтали о портфеле в 10 млрд. долларов".

Как сообщил С.Чemezov, "за первую половину 2006 г. "Рособоронэкспорт" поставил инозаказчикам продукции военного назначения (ПВН) на сумму 2 млрд. долл. Поставки идут в соответствии с графиком, и наиболее крупные из них будут реализованы во второй половине этого года". Комментируя ситуацию в отношении санкций к "Рособоронэкспорту", С.Чemezov отметил, что "они никак не повлияют на результаты деятельности компании, поскольку никаких контрактов на поставку ПВН или запчастей в США

"Рособоронэкспорт" не имеет". Более того, отметил С.Чemezov, "эти санкции в большей степени отразятся на эффективности действий контингента США в Ираке и Афганистане".

Новая иракская и афганская армии умеют воевать только российским оружием. В настоящее время для Ирака и Афганистана бывшее в употреблении вооружение российской разработки попадает через третьи страны. Кроме того, в армии этих стран поступает большое количество контрафактного оружия из стран Восточной Европы и других регионов. Для наведения порядка в этой сфере "Рособоронэкспорт" предложил осуществлять поставки российских вооружений для армий Ирака и Афганистана напрямую через уполномоченные министерством обороны США американские фирмы. Предполагалось, что эти поставки будут осуществляться в течение ряда лет и их общая сумма могла составить до 1 млрд долл.

Как считает С.Чemezov, прямые поставки ПВН из России через американские фирмы значительно усилили бы боеспособность новой иракской и афганской армий и снизили бы нагрузку на американский воинский контингент в этих странах. "Однако в связи с объявленными госдепом санкциями эти предложения "Рособоронэкспорта" "повисли" в воздухе", - заключил С.Чemezov.

*источник: АРМС-ТАСС
07.08.06*

ЧЕТВЕРТЫЙ ЯК-130 БУДЕТ ПОСТРОЕН НА "СТРАХОВЫЕ" ДЕНЬГИ ВО ВТОРОМ КВАРТАЛЕ 2007 ГОДА

Для завершения Государственных совместных испытаний (ГСИ) учебно-боевого самолета Як-130 по программе боевого применения разработчику необходим еще один опытный самолет. Такое мнение на пресс-конференции высказал президент ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут"), генеральный директор ОАО "ОКБ им. Яковлева" Олег Демченко.

Он напомнил, что третий опытный самолет, потерпевший аварию, предназначался для проведения испытаний на боевое применение в качестве учебно-боевого самолета (УБС).

"В настоящее время четвертый самолет постройки серийного "Нижегородского авиастроительного завода "Сокол" запущен в производство, началось согласование соответствующих договоров на его комплектацию", - отметил глава НПК "Иркут".

По его словам, самолет Як-130, потерпевший аварию с потерей машины, был застрахован в СОАО "Русский страховой центр". После подписания Государственного Акта по расследованию причин авиационного происшествия никаких проблем с возмещением по страхованию не будет, уверен О. Демченко. На средства, полученные от СОАО "Русский страховой центр", будет строиться четвертый Як-130.

В настоящее время разработчик уже начал подписывать договоры с комплектаторами и исполнителями, и, таким образом, в мае-июне 2007 года к Государственным совместным испытаниям подключится еще один самолет. Как сообщил председатель правления СОАО "Русский страховой центр" Дмитрий Извеков, право на страхование рисков испытаний

самолета Як-130 страховой центр выиграл на проведенном тендере.

"По происшедшей аварии Як-130 практически готовы все документы и после их получения страховым центром будет принято решение о полной выплате стоимости самолета, равной стоимости, его воспроизведения вновь в том виде, в каком машина была потеряна", - подчеркнул Д. Извеков.

Он отметил, что Як-130, потерпевший аварию, изготовлен для Министерства обороны РФ и за счет средств Министерства обороны. При этом Министерство обороны не выделяло деньги на страхование рисков. НПК "Иркут" за счет собственных средств провел необходимые конкурсы и обеспечил страховую защиту. СОАО "Русский страховой центр" неоднократно ставило вопрос о включении страхования в систему гособоронзаказа. В настоящее время ведутся необходимые консультации с Военно-промышленной комиссией и с Министерством обороны.

"Нельзя забывать и вопросы защиты рисков и в военно-техническом сотрудничестве с зарубежными странами", - сказал председатель правления страховой компании. По его мнению, необходимо, чтобы рискованная составляющая присутствовала в работах с Минобороны в рамках гособоронзаказа и в сфере военно-технического сотрудничества с зарубежными странами. При этом больших денег от Министерства обороны это не потребует - надо так выстроить законодательную базу, когда страхование рисков закладывается в контракты.

*источник: AVIAPORT.RU
22.08.06*

В ИРКУТСКЕ НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ САМОЛЕТОВ А320

На Иркутском авиационном заводе, входящем в корпорацию "Иркут", приступили к производству комплектующих для самолетов консорциума Airbus.

Как сообщили в дирекции предприятия, работы начались в соответствии с заключенным в декабре 2004 г. контрактом. Согласно ему, сибирские авиастроители поставят комплектующие для самолетов А320 - килевые балки, каркасы пола фюзеляжа, направляющие закрылков, ниши передней стойки шасси - на сумму 200 млн дол. Первые поставки на один из сборочных заводов во Франции начнутся до конца текущего года.

На заводе проведена модернизация в соответствии со стандартами заказчика, в том числе внедре-

ны новейшие технологические процессы, обновлен парк оборудования, запущена линия анодирования, гальванической обработки и покраски деталей. Итогом этой работы стало получение сертификата поставщика Airbus.

На иркутском авиационном заводе серийно выпускаются Су-27 и Су-30, а также самолет-амфибия Бе-200. "Изготовление компонентов для одного из основных иностранных производителей авиатехники открывает для нас новое перспективное направление, позволяет войти в достаточно большой сектор рынка", - сказали в дирекции предприятия.

источник: АРМС-ТАСС
10.08.06

ЗАВЕРШЕНЫ СЕРТИФИКАЦИОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ САМОЛЕТА ТУ-204-120СЕ

Завершен этап летных сертификационных испытаний самолета Ту-204-120СЕ, построенного на ЗАО "Авиастар-СП" по заказу Китайской Народной Республики. В программе испытаний, проходивших с 3 мая по 2 августа 2006 года в аэропорту "Ульяновск Восточный", принимали участие специалисты ГосНИИ ГА, ГосНИИ АН, ОАО "Туполев" и представители Европейского агентства по авиационной безопасности (European Aviation Safety Agency). В рамках программы был выполнен 21 полет общей продолжительностью 36 часов 40 минут. В ходе испытаний проверены все системы и оборудование, установленное на самолете. Подтверждено соответствие самолета самым жестким российским и международным авиационным правилам (АП-25 и JAR-25). Программа летных и наземных сертификационных испытаний нового российского грузового самолета выполнена полностью, сертификационные испытания завершены.

По окончании испытаний самолет был передан на завод для подготовки к предъявительским и приемосдаточным летным испытаниям независимой инспек-

ции Авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета. По завершении полного комплекса программы полетов авиалайнер окрасят, и начнется процедура передачи его эксплуатанту - китайской авиакомпании Air China Cargo.

Ту-204-120СЕ - это среднемагистральный грузовой самолет с двигателями RB-211-535E4-B-75. Он создан на базе самолета Ту-204-120С и предназначен для перевозки грузов массой 27000 кг в контейнерах международного класса на воздушных трассах протяженностью до 3000 км или грузов массой 10500 кг на расстояние до 7400 км. Самолет Ту-204-120СЕ полностью удовлетворяет всем требованиям Евроконтроля, предъявляемым к современным самолетам, в том числе по безопасности, шуму на местности, выбросам вредных веществ в атмосферу и комфорту для экипажа авиалайнера. Самолеты Ту-204-120СЕ серийно производятся на ЗАО "Авиастар-СП".

источник: компания "ОАО Туполев"
10.08.06

ПЕРВЫЙ ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ БЕ-200 МОЖЕТ БЫТЬ ПЕРЕОБОРУДОВАН В ПАССАЖИРСКИЙ САМОЛЕТ-АМФИБИЮ ЛИБО ДОРАБОТАН ДЛЯ ПОЖАРОТУШЕНИЯ

Первый опытный самолет-амфибия Бе-200 может быть переоборудован в пассажирский вариант, сообщил корреспонденту "АвиаПорт.Ру" информированный источник в области авиастроения.

Также, отметил собеседник, в качестве другого варианта рассматривается возможность доведения самолета до уровня второго опытного самолета, приближенного к варианту Бе-200ЧС, в целях коммерческого использования этой машины для финансирования дальнейших работ по совершенствованию самолета и созданию его новых модификаций.

По словам специалиста, второй опытный экземпляр Бе-200, максимально приближенный к "штатному" варианту Бе-200ЧС, два года работал в Италии и показал прекрасные результаты в тушении пожаров. Итальянская сторона просила направить с первого августа текущего года в Италию один самолет Бе-200. К сожалению, отметил источник, у России имеется всего пять самолетов типа Бе-200, в том числе три "боевых" Бе-200ЧС и два первых опытных самолета Бе-200 (в собственности разработчика самолета -

ТАНТК им. Бериева), из которых только вторая машина приближена к типу Бе-200ЧС (она сейчас находится в Португалии).

Отвечая на вопрос о намерениях Франции переоснастить авиацию охраны лесов, источник сказал, что французские власти намерены в 2007 году провести тендер на противопожарные самолеты. В тендере планируется, в основном, участие сухопутных самолетов, переоборудованных для патрулирования и сброса воды. Заказчик считает, что нужны самолеты для патрулирования лесов в течение девяти часов и сброса до 10 тонн воды на образовавшийся очаг пожара с вызовом подкрепления. "Бе-200 не может патрулировать в течение девяти часов, и надо доказывать эффективность Бе-200 с забором воды на глиссировании на ближайших водоемах без заправки на сухопутных аэродромах", - отметил собеседник.

источник: AVIAPORT.RU
16.08.06

БИТВА НАД БОМБЕЕМ

В Москву с недельным визитом прибывает глава Генерального штаба вооруженных сил Индии генерал Джасвант Сингх. Он посетит различные военные объекты и обсудит намеченные на 2007 г. на территории России международные военные учения с участием обеих стран и НАТО. Однако ожидается, что главной темой столь длительного визита станет военно-техническое сотрудничество.

В последние годы часто срываются сроки поставки в Индию закупленных в России вооружений. Да и к их качеству много претензий.

Например, уже традицией стали задержки в сдаче фрегатов для ВМС Индии. В 2003 г. случился серьезный скандал в связи с отказом зенитного комплекса "Штиль-1" на головных фрегатах проекта 1135, произведенных "Балтийским заводом" в Санкт-Петербурге. Пришлось срочно дорабатывать электронные системы эсминцев. И подобным случаем проблема качества не исчерпывается.

Как отметил посол Индии в России Канвал Сибал, "в настоящее время Индия испытывает некоторые трудности с материальным обеспечением приобретенной в России военной техники". По его словам, нашими странами создано несколько рабочих групп, которые призваны решать эти вопросы.

Вооруженные силы Индии на 80% оснащены техникой и вооружениями российского производства. Россия заинтересована в сохранении столь высокого уровня экспорта. В настоящее время наиболее лакомый заказ - 126 боевых самолетов, которыми Индия в течение 10-15 лет намерена заменить морально устаревшие МиГ-21 российского же производства. Контракт на поставку этой партии многофункциональных самолетов оценивается в 6,5 млрд. долл. Столько России приносит за год весь оружейный экспорт.

В 2002 г. считалось почти решенным, что это будут французские истребители "Мираж-2000", даже был предварительно согласован календарь поставок до 2008 г. Однако контракт не состоялся, и сейчас в тендере участвуют российские МиГ-29М2 (МиГ-35), американские F-16 и F/A-18, французский Rafale, шведский JAS-39 Gripen и детище европейского международного авиационного концерна EADS истребитель Eurofighter Typhoon.

Оценивая шансы на победу участников тендера, независимый эксперт Руслан Пухов отметил, что оружейная торговля имеет два аспекта - политический и технический. В политическом плане - продается не только оружие.

"Продается" имидж государства, интегральная мощь страны. "В последние годы интегральная мощь России чувствительно увеличилась, и это резко уси-

лило интерес к производимому у нас оружию, - заявил эксперт. - Поэтому шансы выиграть тендер сегодня выше, чем еще два года назад".

В техническом плане, заметил Руслан Пухов, если наша техника и уступает, так только американскому F-16. В 2005 г. США сняли эмбарго на поставки оружия в Индию и активно принялись осваивать этот обширный рынок.

На выставке "Аэро Индия 2005" в Бангалоре они представили F-16, а затем показали его в действии на совместных американско-индийских учениях ВВС. Компании Boeing и Lockheed уже получили государственные лицензии на поставки в Индию F-16 и F/A-18, а Boeing даже намерен построить в Индии завод по производству военной техники.

Как неоднократно заявляли высшие начальники ВВС Индии, им хорошо знакомы боевые качества российских и американских самолетов, а вот европейские машины им почти неизвестны. Так что борьба разгорится между МиГ-29М2 (МиГ-35) и F-16. Преимущество МиГ-29М2 в том, что у него много общих агрегатов и элементов с истребителем Су-30МКИ, состоящим на вооружении ВВС Индии. Это значительно удешевляет его эксплуатацию.

Но в США, считает Руслан Пухов, слишком много самоограничений экспорта вооружений. Например, они никому не передают производство двигателей, а у Индии одно из ключевых требований - передача лицензии на производство самолета, в том числе силовой установки. Снижает шансы и политический аспект - в 2005 г. США продали Пакистану партию F-16.

Франция, по мнению Руслана Пухова, теряет позиции на рынке боевых самолетов. Rafale уже проиграл три международных тендера. Кроме того, до сих пор неизвестно, сколько он будет стоить в экспортном исполнении. Правда, французы обязуются инвестировать в экономику Индии по миллиарду долларов в год. Свои сложности есть и у других европейских участников.

Российские производители, считает Руслан Пухов, могут проиграть, если тендер затянется еще на два-три года. В Индии процесс принятия решений очень долгий, и за это время могут появиться какие-то новые обстоятельства, способные снизить привлекательность российской техники. Одно из них уже обозначилось - укрепление рубля относительно доллара. Это может повлечь рост контрактной цены, что снизит привлекательность российской техники.

*источник: газета "Независимая газета"
21.08.06*

АВАРИЯ УБС ЯК-130 НЕ ПРИВЕДЕТ К ИЗМЕНЕНИЮ ПЛАНОВ ЕГО ПРОИЗВОДСТВА И ЗАКУПКИ

Авария Як-130 "ни на что не повлияет - ни на его производство, ни на его закупку для военно-воздушных сил", заявил главком ВВС России генерал армии Владимир Михайлов. По его словам, причиной аварии самолета "стал отказ четырехжды резервированной командной системы управления, но с техникой, особенно на этапе испытаний, это порой случается".

Главком сообщил, что аварийный Як-130 "был застрахован на полную стоимость, и страховая компания заплатит все деньги. На эти средства мы сможем построить третий в дополнение к двум имеющимся самолет для продолжения испытаний".

*источник: АРМС-ТАСС
11.08.06*

ДЕНЬГИ В НЕБО

На открытии третьей ежегодной выставки "Авиакосмические технологии и оборудование. Казань-2006", на которую съехались представители более 100 компаний российского авиапрома, глава правительства Татарстана Рустам Минниханов высказал сомнения в том, что российское авиастроение удастся реанимировать "простыми мерами по реформированию авиапредприятий путем их слияния". "В последние годы отчетливо проявилась масштабность проблем отрасли, которые требуют принятия крупной государственной программы в виде национального проекта по возрождению авиапрома", - заявил господин Минниханов. Он сообщил, что предложение об этом уже внесено на рассмотрение федеральных властей президентом Татарстана Минтимером Шаймиевым.

Источник в правительстве Татарстана пояснил "Ъ", что республика предлагает реализовать 10-летний национальный коммерческий проект по развитию авиастроения. При этом проект должен предусматривать ограничения российских авиаперевозчиков на приобретение иностранной техники - ее доля в авиапарке не должна превышать 10-15%. Также предлагается расширить налоговые и таможенные льготы для отечественных авиапредприятий, экспортирующих свою продукцию, и ввести бюджетное субсидирование авиапроизводителей и лизинговых компаний, финансирующих производство отечественных самолетов. По мнению источника, инициатива Татарстана связана с началом процесса по формированию ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК), куда до конца года, как ожидается, вступит Казанское авиационное производственное объединение (КАПО). "КАПО имеет готовое серийное производство среднемагистральных самолетов Ту-214, и республика не хотела бы его (производство - "Ъ") потерять в процессе преобразований", - сказал собеседник "Ъ".

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" создается по указу президента РФ. В его уставный капитал на первом этапе будут переданы госпакеты акций 9 крупнейших авиапредприятий, в том числе ОАО "Авиационная холдинговая компания

"Сухой" (Москва). До конца этого года должно завершиться акционирование ФГУП РСК "МиГ" и ФГУП "Казанское авиапроизводственное объединение имени Горбунова". 100% акций каждого из этих предприятий также будут внесены в ОАК. Кроме того, дополнительно в уставный капитал ОАО ОАК могут быть переданы акции 14 российских компаний, которые находятся в частной собственности. Предприятия ОАК будут встроены в дивизионы-субхолдинги - "Боевая авиация", "Транспортная авиация" и "Гражданская авиация" с долей государства 75,5%, 51% и 10-25% соответственно.

Реакция Роспрома на вчерашнее заявление татарстанского премьера оказалась крайне сдержанной. Начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов высказался "Ъ" осторожно: "Никто не станет спорить, что государство должно поддерживать отрасль, но в последние два года при управлении бюджетными деньгами мы перешли к проектному финансированию и под конкретных заказчиков. До завершения процесса формирования ОАК никто не сможет предложить четкую программу развития отрасли". При этом он отказался комментировать ход переговоров по вхождению КАПО в ОАК, заметив, что оценка имущества завода еще не завершилась.

Его точку зрения разделяет и начальник департамента аппарата советников президента РФ Александр Рожков. "Говорить о национальном проекте в области авиастроения пока преждевременно, но это неизбежно", - считает он. Однако нацпроект вряд ли будет готовиться в таком глобальном масштабе, как в здравоохранении, полагает господин Рожков. "Почему мы вынуждены покупать иностранные самолеты? Потому что проваливается парк авиакомпаний, гарантийные сроки эксплуатации самолетов давно закончились, а новых отечественных самолетов на их замену нет. Мы ставим задачу как можно быстрее возобновить производство авиатехники в рамках ОАК", - заметил господин Рожков.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
16.08.06*

AIRUNION И ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПРИСТУПИЛИ К РАБОТЕ НАД КОНТРАКТОМ НА ПОСТАВКУ SUKHOJ SUPERJET 100

16 августа 2006 г. начались заседания рабочих групп специалистов авиационного альянса AiRUnion и ЗАО "Гражданские Самолеты Сухого". Участникам заседаний предстоит разработать условия твердого контракта на поставку альянсу самолетов Sukhoj SuperJet 100. Авиационный альянс AiRUnion выступает одним из крупнейших заказчиков нового российского самолета. Соглашение об основных условиях купли-продажи 15-ти региональных самолетов Sukhoj SuperJet 100 (ранее проект RRJ) и опционе еще на 15 лайнеров данного типа было подписано в июле этого года на авиасалоне в Фарнборо. Тогда же стороны определили, что подписание твердого контракта между AiRUnion и ЗАО "Гражданские Самолеты Сухого" состоится до ноября 2006 г.

В целях детальной проработки каждого из разделов контракта были сформированы 4 рабочие группы, куда вошли специалисты обеих сторон сделки.

Планируется, что в течение ближайшего месяца будут определены технические требования, выдвигаемые AiRUnion к Sukhoj SuperJet 100, и к базовой стандартной спецификации самолета будут добавлены дополнительные опции.

Также в короткие сроки участники рабочих групп согласуют условия контракта, касающиеся послепродажного обслуживания самолетов Sukhoj SuperJet 100. Послепродажное обслуживание авиадвигателей SaM146 будет осуществлять их производитель, компания PowerJet S.A. Одновременно будет проходить работа над разделами контракта, связанными с финансовыми условиями сделки. Поставка первых из 15-ти лайнеров Sukhoj SuperJet 100 начнется в ноябре 2008 года. Самолеты задействуют на внутрироссийских линиях альянса AiRUnion.

*источник: компания "AiRUnion"
16.08.06*

НЕДОЛЕТ

Вчера арбитражный суд Москвы принял к производству иск "Аэрофлота" к лизинговой компании "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК). Перевозчик обвинил ИФК в срыве контракта на поставку шести самолетов Ил-96-300. Между тем, по данным Ъ, это соглашение уже и так утратило юридическую силу из-за невыполнения своих обязательств "Аэрофлотом". Таким образом, очередная попытка реализовать сделку, инициированную еще в 1999 г., провалилась. А иск "Аэрофлота" призван снять с него вину в срыве контракта. Ведь если компания не купит Ил-96-300, Минэкономразвития может потребовать от нее выплаты таможенных пошлин за уже приобретенные иностранные самолеты.

В распоряжении Ъ оказалась копия искового заявления "Аэрофлота" к ИФК, принятого вчера к рассмотрению арбитражным судом Москвы. В нем перевозчик потребовал обязать лизинговую компанию предоставить ему банковскую гарантию возврата займа. Это является условием исполнения договора "Об общих условиях финансовой аренды (лизинга) шести самолетов Ил-96-300" между "Аэрофлотом" и ИФК, подписанного 10 июня прошлого года. Документ предусматривал авансирование строительства со стороны авиакомпании. "Аэрофлот" должен был предоставить заем в размере \$16,5 млн (по \$2,75 млн за каждый борт) в счет будущих лизинговых платежей. Однако перечисление средств до сих пор не началось. Как пояснил Ъ замгендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков, причина в том, что ИФК не предоставила перевозчику банковскую гарантию возврата займа. "Складывается ощущение, что ИФК таким образом препятствует выполнению нами договора. Мы не можем рисковать деньгами акционеров, не получив гарантии", - отметил господин Кошляков. В результате "Аэрофлот" обратился в суд.

"Исковые требования несостоятельны и направлены на отвлечение общественного внимания от реального положения дел. Истинная причина претензий в том, что "Аэрофлот" не заинтересован в приобретении этих воздушных судов", - возражают в ИФК. По словам собеседника Ъ в компании, "Аэрофлот" тоже не выполнил ряд обязательств, в частности, не передал на Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО, где собираются Ил-96) дополнительное оборудование для установки на самолет и установочную и техническую документацию на это оборудование, не согласовал с ИФК конфигурацию

рацию и интерьер салонов, не заключил договора на техобслуживание. Из переписки между ИФК и "Аэрофлотом" (копии писем есть в распоряжении Ъ) следует, что все эти условия являются отменительными.

И поскольку "Аэрофлот" их не выполнил, договор вообще потерял юридическую силу. Официально в ИФК и "Аэрофлоте" этот факт не комментируют. Однако, скорее всего, очередная попытка реализовать сделку, инициированную еще в 1999 году, провалилась. "Аэрофлот" и ИФК подписали соглашение о поставке шести пассажирских дальнемагистральных самолетов Ил-96-300 семь лет назад. Обязательство приобрести отечественные самолеты было основным условием инвестсоглашения между "Аэрофлотом" и Минэкономразвития, по которому перевозчик получил право беспошлинного ввоза в Россию почти трех десятков иномарок. В 2002 году ИФК проинформировала "Аэрофлот" о повышении размера ежемесячного лизингового платежа с \$350 тыс. до \$500 тыс., объяснив это изменением требований заказчика к отделке салона. "Аэрофлот" оспорил это в суде. Конфликт удалось урегулировать в конце 2003 года после вмешательства госчиновников (государство является совладельцем обеих компаний). В прошлом году стороны подписали новый контракт общей стоимостью почти \$350 млн.

Отметим, что для обеих сторон реализация контракта уже не является критически важной. Находящиеся на ВАСО в разной степени готовности пять Ил-96 распланы: два предназначены кубинской Cubana, один - ГТК "Россия", еще два - "Атлант-Союзу". Заложенные в июле еще пять Ил-96 могут быть проданы в Сирию и Зимбабве. "Аэрофлот", напомним, выбирает в качестве дальнемагистрального самолета между американским Boeing 787 и европейским A350 (поставки могут быть отложены из-за технических проблем с производством на Airbus или политических проблем между Россией и США). Однако отказ авиакомпании от покупки Ил-96 может привести к претензиям к ней со стороны Минэкономразвития. "Инвестобязательства должны быть выполнены, - сообщил Ъ советник Германа Грефа Игорь Коньков. - Если "Аэрофлот" не захеджировал риски и по каким-то причинам не может выполнить обязательства, это проблемы менеджмента компании".

источник: газета "Коммерсантъ"
15.08.06

ЗАО "АВИАСТАР-СП" ПЛАНИРУЕТ ПЕРЕДАТЬ ДО КОНЦА ГОДА ЧЕТЫРЕ НОВЕЙШИХ САМОЛЕТА

ЗАО "Авиастар-СП" активно готовится к празднованию 30-летия завода, который будет отмечаться одновременно с Днем Воздушного Флота.

Основной подарок заводчан к своему юбилею - подготовка к передаче в эксплуатацию самолета Ту-204-120СЕ. Летные сертификационные испытания первого образца этого лайнера в полном объеме завершились 3 августа. Ту-204-120СЕ полностью адаптирован к требованиям международного сообщества, прежде всего по языку его исполнения: кабина экипажа, алгоритмы бортового оборудова-

ния выполнены на английском языке и в британской системе единиц измерения. До конца 2006 года ЗАО "Авиастар-СП" планирует передать Китайской Народной Республике два таких лайнера.

Успешно решается и задача создания также полностью экспортно ориентированных самолетов с российскими двигателями ПС-90. Два самолета Ту-204СЕ также до конца нынешнего года будут переданы Кубе.

источник: компания "ЗАО "Авиастар-СП"
16.08.06

И ЛАЙНЕРЫ В НАГРУЗКУ

Потратить свыше \$20 млн на новые российские лайнеры SuperJet (ранее - RRJ) придется частным акционерам авиакомпаний из альянса AiRUnion. Таким по замыслу Минэкономразвития будет их дополнительный взнос в капитал консолидированной компании-перевозчика, которая оправдывает уменьшение доли государства ниже контрольного уровня.

С 2004 г. "Красноярские авиалинии" ("КрасЭйр"), "Домодедовские авиалинии" (ДАЛ), "Омскавиа", "Самара" и "Сибавиатранс" объединились в альянс AiRUnion. В 2005 г. он перевез около 3,5 млн пассажиров (3-е место в России). "Сибавиатранс" отчетность не раскрывает. Выручка остальных составила в 2005 г. 18,7 млрд руб. Прибыль "КрасЭйр" - 6 млн руб., убытки трех других - 390 млн руб. У государства 51% "КрасЭйр", 50% ДАЛ и 46,5% "Самары". Гендиректор "КрасЭйр" Борис Абрамович контролирует около 40% "КрасЭйр", 48,7% ДАЛ, около 40% "Самары", более 80% "Омскавиа" и 100% "Сибавиатранса".

Росимущество и Минэкономразвития продолжают продвигать две разные схемы консолидации авиационной отрасли на базе одних и тех же активов. Министерство поддерживает план создания холдинга "Эйр Юнион" на базе авиакомпаний "КрасЭйр" и других перевозчиков этого альянса. А Росимущество, которому сейчас принадлежат госпакеты акций большинства объединяющихся авиакомпаний, настаивает на русском названии "Росавиасоюз". Основной же спор чиновников идет о том, должно ли государство быть контролирующим акционером этой укрупненной авиакомпании. Минэкономразвития считает, что контроль должен быть у частных, и это предусмотрено в подготовленном министерством проекте указа президента, заявил вчера министр Герман Греф. Правда, и Росимущество в ответ сообщило, что тоже подготовило документы для согласования, но настаивает на сохранении госконтроля.

Ведомство подкрепляет свою позицию результатами оценки активов - они показывают, что взнос государства составит больше половины. Но министерство нашло контраргумент, расширив список этих активов. Как рассказал "Ведомостям" помощник Грефа Игорь Коньков, в последней редакции проекта указа среди передаваемых в капитал "Эйр Юнион" активов появился новый - ООО "Эйр Юнион - Р. Р. Джи". Как пояснил собеседник "Ведомостей", учредить это новое ООО с уставным капиталом более \$20

млн министерство предлагает частным акционерам "КрасЭйр" и других компаний из альянса "Эйр Юнион". Тогда совокупный взнос частных в капитал авиахолдинга "Эйр Юнион" перевесит взнос государства, а деньги "Эйр Юнион - Р. Р. Джи" пойдут на покупку новых самолетов, и прежде всего 15 новых самолетов SuperJet производства государственной корпорации "Сухой". Раньше эти самолеты назывались RRJ, что и отразилось в названии ООО, - ведь проект указа, как признался Коньков, готовился около года. Доля государства в авиахолдинге составит не менее 45%, и это зафиксировано в проекте указа, заключает Коньков. Его слова подтверждает другой профильный чиновник.

Новый лайнер RRJ, или Russian Regional Jet, - самый амбициозный проект российского авиапрома. Первый полет лайнера запланирован на 2007 г., но пока "Сухой" не продемонстрировал ни одного собранного самолета. Зато в прошлом году твердый контракт на покупку 30 RRJ подписал "Аэрофлот". А на недавнем авиасалоне в Фарнборо соглашение о покупке 15 SuperJet с опционом еще на 15 лайнеров подписал гендиректор и совладелец "КрасЭйр" Борис Абрамович, пообещав подписать твердый контракт осенью. Вчера Абрамович отказался комментировать включение этого контракта в схему формирования авиахолдинга. В пресс-службе Минтранса тоже не стали комментировать предложения коллег из Минэкономразвития, хотя их проект указа сейчас находится на согласовании в министерстве.

Пока чиновники не договорятся, ни "КрасЭйр, ни "Аэрофлот" укрупняться не смогут, замечает аналитик "Центринвеста" Михаил Ганелин. Для компаний это не слишком комфортно, ведь обе заявляли, что боятся конкуренции со стороны иностранцев, но государство, похоже, это не волнует, рассуждает аналитик.

А RRJ явно используется чиновниками как разменная монета в торгах за контроль в холдинге "Эйр Юнион", резюмировал он. "Какие бы игры ни были у чиновников по поводу консолидации авиаперевозчиков, производители самолетов от них только выиграют, поскольку получают крупных заказчиков", - говорит на это менеджер "Сухого".

*источник: газета "Ведомости"
01.08.06*

КНААПО ПРИМЕТ НА РАБОТУ 3000 ЧЕЛОВЕК, ЧТОБЫ ОБЕСПЕЧИТЬ НОВЫЙ ЗАКАЗ

Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение готовится к широкомаштабному набору рабочих кадров.

Прошлый 2005-й год и начало текущего года прошли для КНААПО под знаком сокращений как людей на производстве, так и дней в рабочей неделе для специалистов. При отсутствии оборонных заказов даже активное развертывание программы по созданию регионального самолета не могло задействовать все производственные мощности авиастроительного гиганта. Сегодня, судя по всему, в будущем одного из основных бюджетобразующих предприятий Хабаровского края наметились положительные перспек-

тивы. Начиная с прошлой недели завод объявил о наборе людей на рабочие специальности. Выпущен соответствующий приказ генерального директора КНААПО, а также создана комиссия по обеспечению производства кадрами согласно загрузке предприятия. Официальные лица информацию, что набор рабочих связан с заказом Венесуэлы на боевые самолеты, не подтверждают, ссылаясь на государственную тайну. Известно, однако, что на сегодняшний день речь идет о приеме на работу, как минимум, трех тысяч человек.

*источник: сайт "Восток России"
21.08.06*

ПЯТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ОПК РОСТОВСКОЙ ОБЛАСТИ ВОЙДУТ В 2006 ГОДУ В ОПК "ОБОРОНПРОМ"

Пять предприятий ОПК Ростовской области - ФГУП "Градиент", Таганрогский НИИ связи, НИИ СИИС, "Прибор" и ГКБ "Связь" войдут в ближайшее время в структуру ОАО "Объединенная промышленная корпорация (ОПК) "Оборонпром".

Как сообщил ПРАЙМ-ТАСС со ссылкой на главное управление пресс-службы и информации обладминистрации, вхождение этих предприятий Ростовской области в "Оборонпром" и перспективы их развития в составе корпорации были обсуждены 10 августа в Ростове-на-Дону на встрече губернатора области Владимира Чуба с генеральным директором ОПК "Оборонпром" Денисом Мантуровым. В настоящее время в структуру корпорации "Оборонпром" входит одно предприятие Ростовской области - ОАО "Роствертол".

По результатам встречи стороны подготовили соглашение о сотрудничестве между ОАО "ОПК Оборонпром" и администрацией Ростовской области.

Как сообщалось ранее, доля государства (Росимущество и ОАО "ОПК "Оборонпром") в уставном капитале "Роствертола" будет доведена к концу 2006 г. за счет доэмиссий до блокирующего пакета (25% плюс 1 акция). В июне 2005 г. "Роствертол" разместил допвыпуск акций объемом 30 млн руб. (30 млн обыкновенных акций), в результате которого доля государства (Росимущество) в уставном капитале составила 3,44% (до 2004 г. отсутствовала). Внеочередное собрание акционеров "Роствертола" 12 мая 2006 г. приняло решение увеличить уставный капитал до 1,15 млрд руб. путем размещения дополнительного выпуска акций объемом 295,812 млн руб. (295,812 млн обыкновенных акций номиналом 1 руб. каждая) по

закрытой подписке в пользу Росимущества и ОПК "Оборонпром", цена размещения - 3,67 руб. за акцию, а совет директоров "Роствертола" 29 июня утвердил этот допвыпуск.

К преимуществам, полученным "Роствертолом" от вхождения в состав ОАО "ОПК "Оборонпром", руководство ростовского вертолетостроительного комплекса относит возможность прямых экспортных поставок запчастей и ремонта вертолетов для инозаказчиков, а также возможность направить средства, получаемые за акции в ходе доэмиссий, на закупку оборудования.

ОПК "Оборонпром" создана в 2002 г. как многопрофильная инвестиционно-промышленная группа в форме ЗАО, с 2003 г. - ОАО. Корпорация специализируется на производстве вооружения и военной техники, развивая основные направления - вертолетостроение и производство радиоэлектронных систем.

В структуру корпорации входят вертолетостроительный холдинг (Московский вертолетный завод им. М.Л.Миля, Улан-Удэнский авиационный завод, Казанский вертолетный завод, "Роствертол", "Камов-холдинг", "Камов", Московский машиностроительный завод "Вперед" и Ступинское машиностроительное производственное предприятие), а также ОАО "Оборонительные системы" и ЗАО "Оборонпромлизинг". Оплаченный уставный капитал ОАО "ОПК "Оборонпром" составляет 4299,645 млн руб. Основные акционеры: Росимущество - 51,01%, ФГУП "Рособоронэкспорт" - 31,13%.

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
14.08.06*

РОСПРОМ БУДЕТ СОДЕЙСТВОВАТЬ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА ТУ-334 НА КАПО ИМЕНИ С.П. ГОРБУНОВА

В Казани на КАПО имени С.П. Горбунова состоялось совещание по вопросу организации производства ближнемагистрального лайнера Ту-334, полностью отвечающего требованиям Международной организации гражданской авиации ИКАО. В совещании приняли участие начальник Управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов и президент, генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. По словам первого заместителя Премьер-мини-

стра РФ - министра экономики и промышленности Бориса Павлова, в результате был подписан протокол, согласно которому Федеральное агентство по промышленности, Правительство Татарстана, КАПО имени С.П. Горбунова и КБ ОАО "Туполев" предпримут совместные усилия для организации серийного производства Ту-334 в 2007 г.

*источник: ИА "Татар-информ"
18.08.06*

СРЕДНИЙ ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ САМОЛЕТ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ МТА ПОДНИМЕТСЯ В ВОЗДУХ В 2010 ГОДУ

Разработчики российско-индийского среднего военно-транспортного самолета (программа МТА) планируют поднять новую машину в воздух в 2010 г.

"Если по МТА будет принято специальное российско-индийское межправительственное соглашение и эта программа будет обеспечена финансово, то вполне реально в 2010 году поднять самолет в воздух", - сказал генеральный директор Авиационного комплекса имени С.В.Ильюшина Виктор Ливанов.

По его словам, действующими планами начало продаж российско-индийского среднего военно-транспортного самолета предусмотрено с 2012 г.

На сегодняшний день получен предварительный заказ Минобороны Индии на приобретение 45 самолетов. Соответствующее финансирование предусмотрено в бюджете Индии на 2006-2015 гг.

Проведенная предварительная оценка потенциального рынка показала, что возможный объем закупок Минобороны Индии и России может составить до 230 машин (до 2025 г.), рынок третьих стран - 160 самолетов.

*источник: газета "Гудок"
09.08.06*

АН-3Т ЗАПРОСИЛ РАЗРЕШЕНИЯ

Руководство хозрасчетного предприятия "Авиазавод производственного объединения (ПО) "Полет" достигло договоренности с командованием воздушно-десантных войск (ВДВ) России о модернизации самолетов Ан-2 в Ан-3Т. Теперь стороны намерены совместно обратиться в Министерство обороны РФ, чтобы средства на модернизацию бипланов были заложены в федеральный бюджет 2007 года. Предполагается, что Ан-3Т заменит дорогие в эксплуатации вертолеты, используемые для начальной подготовки десантников.

Как сообщил директор хозрасчетного предприятия "Авиазавод ПО "Полет" Владимир Удалов, на минувшей неделе состоялись переговоры руководства предприятия и командования ВДВ России. "Идет работа по согласованию совместных действий. Мы намерены пробовать общее решение в министерстве обороны, чтобы на следующий год в бюджет были включены средства на проведение работ по модернизации самолетов Ан-2, стоящих на вооружении ВДВ в Ан-3Т. О количестве речи пока не идет", - сказал Владимир Удалов. Командование десантных войск заинтересовано в том, чтобы парк легкой авиации ВДВ пополнился новыми самолетами, но существующие машины необходимо адаптировать "под десантный вариант". "Сейчас самое главное - добиться решения министерства обороны, чтобы Ан-3Т был поставлен на вооружение. После этого мы приступаем к работе над тем, чтобы машина была приемлема для ВДВ", - разъяснил господин Удалов.

Легкий биплан Ан-3Т является модификацией самолета Ан-2, которая была выполнена Киевским конструкторским бюро (КБ) имени Олега Антонова. Ан-3Т оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20, который выпускается на Омском моторостроительном объединении (ОМПО) имени Петра Баранова. Документацию на машину и право на модернизацию КБ имени Олега Антонова передало на производственное объединение (ПО) "Полет", которое модернизировало более 50 Ан-3Т. Биплан 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.

В настоящий момент в воздушно-десантных войсках самолеты Ан-2 используют для первоначальной подготовки десантников. "Первые два прыжка военнослужащие должны выполнить либо с Ан-2, либо с вертолета. Скорость полета в этом случае 240 км в час. Динамический удар о воздух получается слабее. После двух таких прыжков десантник уже готов совершать прыжок с борта самолета Ил-76, у которого минимальная скорость полета составляет 300 км в час", - пояснил начальник пресс-службы ВДВ России Александр Чередник.

Военные не раскрывают количество имеющихся в войсках самолетов Ан-2, но говорят, что каждая дивизия имеет специальную летную эскадрилью для обучения личного состава. "Ан-3Т обладает усовершенствованным двигателем, что позволяет машине быстрее набирать высоту, посадить десантников и быстрее вернуться за новой партией. У нас это очень важно. В день прыгает до 1,5 тыс. человек, а на борт помещается 10 парашютистов. Вертолет поднимается еще быстрее, берет до 20 человек, но эксплуатация "вертушек" обходится примерно в 1,5 раза дороже, чем самолетов", - перечислил преимущества легких бипланов Александр Чередник.

Омские промышленники уверены, что министерство обороны пойдет на модернизацию всего армейского парка Ан-2. "Час работы вертолета в июне текущего года стоил 56 тыс. руб. Сейчас все считают. Вертолеты незаменимы в горах, а зачем на равнине тратить такие деньги на их работу? Поэтому убедить министерство обороны в том, что нужна замена Ан-2 на Ан-3, будет несложно", - уверен заместитель директора торгово-промышленного центра "СибВПКнефтегаз" (предприятие производит вездеходы на воздушной подушке "Арктика-3Д". - "Ъ") Михаил Баша.

По словам директора хозрасчетного предприятия "Авиазавод ПО "Полет" Владимира Удалова, решение по Ан-3Т в Министерстве обороны РФ должно быть принято в сентябре текущего года.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
15.08.06*

ПЕРВЫЕ ДВА ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-30 ВЕНЕСУЭЛА ПОЛУЧИТ УЖЕ В ЭТОМ ГОДУ

Первые два многофункциональных истребителя Су-30МКВ будут поставлены в Венесуэлу уже в этом году, сообщает "Интерфакс" со ссылкой на источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Президент Венесуэлы Уго Чавес во время визита в Москву высказал пожелание, чтобы "Рособоронэкспорт" и компания "Сухой" начали поставку боевых самолетов Су-30 венесуэльским ВВС уже в этом году. Выполнить эту просьбу непросто. Тем не менее, российской стороной принимаются все меры, чтобы первые два из двадцати четырех закупленных Каракасом истребителей были поставлены в Венесуэлу уже в этом году", - сказал собеседник агентства.

Он отметил, что контрактом предусмотрена поставка самолетов новой постройки. Их выпуск сейчас разворачивается на Комсомольском-на-Амуре

авиационном производственном объединении. Эти машины будут адаптированы под требования венесуэльских ВВС.

По словам источника, полностью завершить выполнение венесуэльского истребительного контракта планируется в течение трех лет.

"Контрактом также предусмотрено обеспечение сервисного обслуживания поставленной авиационной техники, а также подготовка летного и инженерно-технического состава", - сказал собеседник агентства. Он сообщил, что суммарная стоимость контракта на поставку в Венесуэлу 24 истребителей Су-30МКВ составляет около \$1,5 млрд.

*источник: газета "Труд"
10.08.06*

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ИЛ-112В СОСТОИТСЯ В СЕРЕДИНЕ 2008 ГОДА

Поднять в воздух легкий военно-транспортный самолет (ЛВТС) Ил-112В планируется в середине 2008 г., сообщил генеральный директор Авиационного комплекса имени С.В.Ильюшина Виктор Ливанов.

"Подготовка серийного производства Ил-112В на ВАСО (Воронежское авиационное самолетостроительное общество) начнется уже в этом году - деньги на это имеются. Создание и закупки самолета Ил-112В предусмотрены Государственной программой

вооружения России на период до 2015 года. Продажи самолета планируется начать с 2010 года", - сказал В.Ливанов.

Самолет Ил-112В предназначен для перевозки грузов весом до 6 тонн на расстояние до 6 тыс. км. Он заменит находящиеся в эксплуатации самолеты Ан-26.

*источник: газета "Гудок"
08.08.06*

ИЛ-96 ПРОВЕРИЛИ ЭКВАДОРОМ

Лизинговая компания ОАО "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) и УК "Пермский моторостроительный комплекс" завершили испытания самолета Ил-96-300 с новым двигателем в условиях полета в высокогорье Эквадора.

Об испытаниях рассказал в Перми на специальной пресс-конференции генеральный конструктор ОАО "Авиадвигатель" (входит в ПМК) Александр Иноземцев. По его словам, результат, полученный в ходе испытаний, позволит в ближайшее время оформить дополнение к сертификату типа. Как сообщает Интерфакс, дополнение к сертификационным документам Ил-96 позволит расширить условия эксплуатации данных самолетов и повысит их коммерческую привлекательность.

Примечательно, что судьба Ил-96 в самой России получилась тернистой. Из-за неполадок на президентском борту в 2005 г. были временно прекращены полеты этих лайнеров. "Гудок" подробно писал

об этом. Новые испытания Ил-96 проводились на обычной серийной машине. Как сообщил Александр Иноземцев, лайнер испытывали на аэродромах, расположенных на высоте 2,814 тыс. м над уровнем моря. "Выбор местности обусловлен тем, что Эквадор отличается уникальным сочетанием климатических зон: снега и вулканов Анд, влажностью джунглей Амазонки, высокими экваториальными температурами. Предполагаемые районы Латинской Америки, где будет эксплуатироваться Ил-96-300, схожи с условиями Эквадора", - сказал он.

В апреле 2006 г. Пермский моторостроительный комплекс и ИФК подписали контракт на поставку 25 двигателей ПС-90А для установки на самолеты Ил-96-300, которые будут поставлены кубинской компании "Кубана де авиасьон".

*источник: газета "Гудок"
18.08.06*

ВНЕШТОРГБАНК ЗАВОДИТ "АВИАДВИГАТЕЛЬ"

Внешторгбанк стал владельцем 10% акций пермского конструкторского бюро "Авиадвигатель". Источники в "Пермских моторах" (ПМ) полагают, что доля банка в последнем ключевом предприятии холдинга вскоре увеличится до блокирующего пакета. Вероятно, банк собирает свои активы в ПМ в рамках продажи их АФК "Система". О том, что 10% акций ОАО "Авиадвигатель" сменили собственника, говорится в опубликованном на днях отчете общества за второй квартал. Согласно ему, 10% акций ОАО принадлежат ЗАО "Паулли". Ранее они числились за физическим лицом, а по данным за первый квартал 2006 года находились в номинальном держании банка "Зенит". Источник в "Авиадвигателе" утверждает, что за "Паулли" скрывается Внешторгбанк (ВТБ). Один из руководителей управляющей компании "Пермский моторостроительный комплекс" (ПМК, управляет пермскими двигателестроительными предприятиями) сообщил в, что на собрании акционеров "Авиадвигателя" 28 июня представитель ВТБ голосовал этим пакетом по доверенности. А ЗАО "Паулли" зарегистрировано в Москве по адресу, где расположен офис структуры Внешторгбанка - ВТБ-24.

КБ "Авиадвигатель" разрабатывает авиационные двигатели. Выручка в 2005 г. - 870 млн руб., чистая прибыль - 3,97 млн руб. "Авиадвигатель" оставался последним крупным предприятием комплекса, доли в котором официально у ВТБ не было.

По данным источника в отрасли, ВТБ приобрел акции "Авиадвигателя" у одного из совладельцев ЗАО "Технологии моторов" Андрея Хованова. До недавнего времени компания Андрея Хованова была миноритарным акционером "Авиадвигателя", контролируя через офшоры 23,37% его акций. Однако с 2004 года миноритарий потерял интерес к "Авиадвигателю", выставив свою долю на продажу. В 2004 и 2005 годах от пакета господина Хованова в совет директоров "Авиадвигателя" избирались представители НПО "Сатурн" (город Рыбинск), официально владевшие лишь 1% пермского конструкторского бюро. По данным в, "Сатурн" лишь управлял акциями, а сейчас собственники продали их ВТБ. Отметим, что часть пакета Андрея Хованова числится за ООО "ФХ Русиком". Источник в "Авиадвигателе" полагает, что этот пакет вскоре также может оказаться у ВТБ.

Отраслевые эксперты полагают, что ВТБ раскрывает и увеличивает свою долю в "Авиадвигателе" в рамках подготовки к продаже пермских активов АФК "Система" (см. в от 28 июля). Источник, близкий к ВТБ, заявил в, что "сделка еще не закрыта". В пресс-службе АФК "Система" ограничились подтверждением интереса компании к ПМК, отказавшись от дальнейших комментариев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
18.08.06*

В 2006 ГОДУ КОРПОРАЦИЯ "ИРКУТ" ПОСТРОИТ 25 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ СУ-30МК

В 2006 г. корпорация "Иркут" построит 25 истребителей Су-30МК, сообщил на брифинге для журналистов президент корпорации Олег Демченко.

К настоящему времени заказчикам переданы 5 машин, пояснил Демченко, а остальные 20 будут поставлены до конца года. В названное президентом "Иркута" число входят 12 Су-30МКИ, которые будут переданы ВВС Индии в рамках выполнения контракта

на поставку 18 истребителей. Этот контракт планируется подписать в сентябре текущего года.

В 2007 г. также будет построено и передано заказчику 25 истребителей Су-30МК, 12 из которых будут поставлены Малайзии, 6 - Индии по контракту на 18 машин и 6 - Алжиру.

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.06*

ОАО "ОКБ ИМ. ЯКОВЛЕВА" ПЕРЕВЕЛО ОПЫТНУЮ ПРОИЗВОДСТВЕННУЮ ПЛОЩАДКУ ИЗ МОСКВЫ В ЖУКОВСКИЙ

ОАО "ОКБ им. Яковлева" перевело производственную площадку из Москвы на летно-испытательную и доводочную базу в городе Жуковский, заявил на пресс-конференции президент ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК Иркут), генеральный директор ОАО "ОКБ им. Яковлева" Олег Демченко.

Летно-испытательный и доводочный комплекс (ЛИДК) в Жуковском предназначен для доводки опытных машин в ходе летных испытаний. На сегодня ОКБ им. Яковлева имеет достаточно площадей своего ЛИДК, в 2005 г. был произведен капитальный ремонт инженерного пятиэтажного здания постройки 1993 г. В 2005 г. на ЛИДК был построен эллинг-ангар. В 2006 году разработана сметная документация и начинается постройка второго ангара для базирования больших самолетов типа Як-42. В 2007 г. ЛИДК будет иметь весь комплекс сооружений и служб в качестве промышленной базы.

"По сути, в Жуковском ОАО "ОКБ им. Яковлева" только расширяет уже ранее сложившееся производство, необходимое для создания опытных самолетов", - подчеркнул Олег Демченко.

В 2005 г. были проведены тендеры, и в 2006 г. ОКБ им. Яковлева продало часть своей производственной площадки на Ленинградском проспекте. "Практически из Москвы была выведена промышленная зона предприятия - содержание до 1999 года опытного завода обходилось ОАО "ОКБ им. Яковлева" в 1,5-2 млн. долл. ежегодно, на нем работало порядка 100 человек персонала для содержания завода", - пояснил глава корпорации.

Он также напомнил, что в 1999 году санэпидемстанцией на опытном заводе был закрыт участок гальваники и термического производства, во исполнение постановления правительства Москвы о выводе за пределы города вредных производств. В настоящее время в интересах ОАО "ОКБ им. Яковлева" все гальваническое и термическое производство осуществляется на предприятии в Химках ("Горизонт"). В тоже время механическая обработка производится на ЛИДК в Жуковском, так же как и раньше, когда в Жуковском делались большие самолеты "Як" и в цехе на ЛИДК было до 200 человек.

*источник: AVIAPORT.RU
21.08.06*

ПЕРЕГОВОРЫ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ИНВЕСТОРАМИ ИЗ ИТАЛИИ ПО ТУ-334 ПРОДОЛЖАТСЯ В АВГУСТЕ

Переговоры с потенциальным инвестором по условиям участия итальянской стороны в инвестировании в программу серийного производства пассажирского ближнемагистрального самолета Ту-334 планируется продолжить в августе текущего года. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области научно-технического сотрудничества с зарубежными странами.

По его сведениям, некоторая задержка в переговорах в первой половине текущего года обусловлена сменой правительства в Италии, так как на продолжение переговоров необходима "правительственная санкция". На сегодня такая правительственная поддержка в Италии получена со стороны нового премьера этой страны. "С российской стороны "политическая" поддержка осуществляется правительством Республики Татарстан", - отметил собеседник.

Он напомнил, что 21 марта 2006 года в Казани состоялось подписание четырехстороннего соглашения между правительством Татарстана, ФГУП "КАПО им. Горбунова", ОАО "Туполев" и итальянским аэрокосмическим центром AIR-NET, которое предусматривает совместную деятельность по сертификации семейства самолетов "Туполев" (Ту-214, Ту-334, Ту-324) на соответствие требованиями европейского агентства

по безопасности JAR OPS. Главным организатором по привлечению инвестиций в данный проект выступит AIR-NET: в подготовку Ту-334 к международной сертификации итальянская сторона изъявила готовность вложить до 580 млн евро.

По сведениям собеседника, выделяемыми итальянской стороной деньгами должны быть обеспечены: подготовка серийного производства, полное финансирование производства и изготовления 20 самолетов Ту-334 в сертифицированной конфигурации, сертификация самолетов ОАО "Туполев" в Европе с двигателями Д-436Т1 - итальянская сторона будет содействовать европейской сертификации.

Ключевым партнером и консультантом AIR-NET по европейской сертификации Ту-334 выступят аэрокосмический центр SAM C.R.L. а маркетингом по продвижению самолета займется неаполитанская группа AIR BLUE-IMS, которая выполняет функции сетевого менеджера по организации воздушных и наземных путешествий. Известно, что итальянский пул партнеров предлагает выводить российский самолет на зарубежные рынки под специально созданную торговую марку "NET" (New Europa Tupolev).

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.06*

ГОСИСПЫТАНИЯ МИШЕНИ Е-95 ЗАВЕРШАТСЯ В 2007 ГОДУ

В настоящее время ведутся и в следующем году должны завершиться государственные испытания воздушной мишени типа Е-95 разработки ЗАО "Эникс" (Казань), заявил корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" генеральный директор предприятия Валерий Побежимов.

"После завершения госиспытаний мишенный комплекс, скорее всего, будет принят на вооружение российской армии", - выразил свое мнение он.

"Практически комплекс мишени Е-95 уже является серийным - он выпускается в разных комплектациях для предприятий - разработчиков зенитно-ракетных комплексов (ЗРК), которые заказывают мишени для огневых испытаний своих "изделий", - сказал собеседник.

По его данным, на сегодня выпущено уже несколько сотен мишеней, пользующихся значительным спросом, причем не только среди российских разработчиков ЗРК, но и за рубежом.

"Мишени данного типа поставляются в ряд стран мира, в том числе в страны Африканского континента, Юго-Восточной Азии. Приблизительное соотношение поставок мишеней внутри России и по линии экспорта 50:50", - сказал гендиректор предприятия. Мишенью также очень интересуется российский

флот для тренировки расчетов артиллерийских и ракетных зенитных комплексов кораблей флота.

"Мишень оснащается пульсирующим двигателем, и таких разработок в стране больше нет. Стоимость пульсирующего двигателя более чем на порядок ниже стоимость ТРД и составляет всего несколько десятков тысяч долл.", - сказал В. Побежимов.

Отвечая на вопрос АвиаПорт.Ру о скорости полета мишени, гендиректор сказал, что максимальная скорость мишени на малой высоте составляет 300 м/с, а скорость со снижением может достигать 500 м/с. Как сообщалось ранее, главной особенностью комплекса Е-95 является возможность изменять ЭПР (эффективную поверхность рассеивания) от 7-8 кв. метров до 0,15 кв. метра, имитируя как обычные цели, так и цели типа "Стелс". Система управления обеспечивает сопровождение мишени на дистанциях до 50 километров. Запуск мишени осуществляется с помощью пневматической катапульты. Ресурс летательного аппарата рассчитан на 7-10 применений.

Он отметил, что ведется совершенствование комплекса - снижение высоты полета до 5-8 м с огибанием рельефа местности.

*источник: AVIAPORT.RU
21.08.06*

РОССИЙСКИЕ ВВС ЗАКАЖУТ 60 САМОЛЕТОВ ЯК-130 ДО 2015 ГОДА

Государственной программой вооружений России на период до 2015 года предусмотрена закупка российскими ВВС 60 учебно-тренировочных и учебно-боевых самолетов (соответственно УТС и УБС) Як-130, сообщил президент ОАО "Научно-производственная корпорация "Иркут" (НПК "Иркут"), генеральный директор ОАО "ОКБ им. Яковлева" Олег Демченко.

Он напомнил, что российские ВВС уже заказали установочную партию Як-130 в объеме 12 машин с поставкой до 2008 года. Первая поставка для Министерства обороны планируется в 2007 в количестве четырех машин. Кроме того, еще 16 самолетов Як-130 с поставкой с 2008 года заказал Алжир.

"В настоящее время госпредприятие "Рособорон-экспорт" имеет заявки на поставку по линии экспорта около 100 самолетов Як-130", - сказал глава корпорации. Он подчеркнул, что на сегодня, уже после аварии одного из Як-130, получена очередная официальная заявка по самолету Як-130 - от Сирии. Имеется также

недавно полученная официальная заявка от Индонезии. К самолету Як-130 проявлен большой интерес в Венесуэле.

"Надо правильно понимать, что речь идет о заявках, а не о контрактах - есть желание той или иной страны приобрести самолеты в условиях тендера", - отметил О. Демченко.

Он также сообщил, что НПК "Иркут" закупил все необходимые материалы на всю партию самолетов для ее поставки в Алжир с 2008 года (16 машин).

"На сегодня подписаны договоры со всеми соисполнителями и комплектаторами на алжирские самолеты. Договоры подписаны на пять лет с авансированием в 30 процентов. Договоры заключаются на большую партию, чем алжирский заказ, в расчете на то, что последуют и другие заказы", - сказал глава корпорации.

*источник: AVIAPORT.RU
21.08.06*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ МАРКИ "ТУ", ПОСТРОЕННЫЙ ДЛЯ КНР, БУДЕТ ПОСТАВЛЕН ЗАКАЗЧИКУ В СЕНТЯБРЕ

Первый самолет Ту-204-120СЕ, построенный для КНР, успешно завершил все сертификационные испытания и в сентябре будет поставлен авиакомпания Air China Cargo. Об этом сообщил сегодня главный конструктор фирмы "Туполев" Олег Алашеев.

По его словам, испытания подтвердили соответствие самолета "самым жестким отечественным авиационным правилам АП-25", которые максимально гармонизированы с европейскими нормами. Самолет также был испытан китайскими пилотами и "получил их полное одобрение", сказал Алашеев. "Главная особенность этого авиалайнера заключается в том,

что он оснащен двигателями фирмы Rolls-Royce, а приборы кабины пилотов впервые адаптированы для работы англоговорящего экипажа", - подчеркнул авиаконструктор.

До конца 2006 г. и в 2007 г. планируется подготовить к сдаче китайской авиакомпании еще один и три Ту-204-120СЕ соответственно. Имеется также договоренность на строительство для Китая еще 10 самолетов марки "Ту".

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.06*

ЛЕБЕДЕВ ИДЕТ НА ВЗЛЕТ

"Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), скорее всего, останется единственной компанией, занимающейся лизингом самолетов в рамках "Объединенной авиастроительной корпорации" (ОАК). Его нынешнему конкуренту - "Финансовой лизинговой компании" (ФЛК) - останется лишь лизинг технологического оборудования. Эксперты объясняют победу ИФК тем, что компании удалось доказать свою эффективность.

Сейчас в России работают две полугосударственные авиационные лизинговые компании: ИФК и ФЛК, которые еще в 2002 г. победили в тендере по организации лизинга российских самолетов и стали главными заказчиками строительства воздушных судов. На деятельность этих компаний выделяются бюджетные средства. Из предусмотренных в бюджете 2005 г. 6 млрд руб. на увеличение уставного капитала ИФК получила 2,75 млрд, ФЛК - 3,25 млрд. В бюджете 2006 г. предусмотрена такая же сумма, однако пропорции ее распределения пока неизвестны. В доверительном управлении ИФК находится контрольный пакет Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО). ИФК специализируется на финансировании строительства и продажах самолетов Ил-96, Ан-148 (ВАСО) и Ту-204 (ульяновский "Авиастар"). На международном авиасалоне "Фарнборо-2006" ИФК заказала 25 самолетов Ан-148-100, 30 Ил-114 и 15 Sukhoi Superjet-100. ФЛК выпускает Ту-214 на мощностях Казанского авиационного производственного объединения и связывает свое будущее с производством регионального самолета RRJ.

Как стало известно РБК daily, в пятницу при рассмотрении вопросов об авиационном лизинге в рамках ОАК участники заседания правительственной комиссии рекомендовали включить в будущую авиакорпорацию сразу обе лизинговые компании - ИФК и ФЛК. Впрочем, конкурировать они не будут, поскольку каждая из них будет отведена своя специализация: ИФК должна заниматься лизингом авиационной техники, а ФЛК - технологическим оборудованием.

Такой поворот стал неожиданностью, поскольку еще полгода назад чиновники отдавали предпочтение ФЛК. Руководитель Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин в феврале заявлял, что внутри ОАК должна остаться только одна компания по лизингу гражданской авиатехники - ФЛК. ИФК же предполагалось интегрировать в ОАК только в качестве маркетинговой компании. Однако теперь расстановка сил изменилась и ведущая роль отведена ИФК.

ИТАЛЬЯНСКИЕ БИЗНЕСМЕНЫ ГОТОВЫ ИНВЕСТИРОВАТЬ ОДИН ИЗ ПРОЕКТОВ НАПО ИМ. ЧКАЛОВА

Речь идет о подготовке авиазавода к выпуску нового российского пассажирского самолета семейства RRJ. Европейцы намерены стать соинвесторами проекта, приобретя четверть акций компании, которая занимается производством. Причем, они обещают помочь не только финансами, но и содействием по продвижению лайнера на западный рынок. Так что нынешний визит для них был не столько ознакоми-

Заместитель генерального директора "Аэрофлота" Лев Кошляков считает, что победой ИФК вряд ли обязана исключительно лоббистским ресурсам ее собственников. "Учитывая, какие проблемы были у компании с прокуратурой в прошлом году, это вряд ли возможно", - говорит он. Год назад прокуратура заподозрила руководство ИФК в злоупотреблении полномочиями, возбудила уголовное дело против генерального директора и арестовала 55% акций частных владельцев. Однако зимой преследование ИФК прекратилось, арест на акции был снят, и власти начали проверку деятельности другой лизинговой компании - ФЛК, которой также выделялись бюджетные средства.

Еще зимой стало понятно, что единственной эффективной компанией является "Ильюшин Финанс", а вторая непонятно чем занимается", - объясняет РБК daily это решение депутат Госдумы Александр Лебедев, структуры которого контролируют около 36% акций ИФК. Получить комментарий в ФЛК не удалось.

Руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев не видит ничего страшного в том, что в рамках ОАК остается только одна лизинговая компания, ведь та же ИФК закрывает практически всю линейку российских самолетов. Причем, как говорит эксперт, ФЛК проявила себя как опытный лизингодатель технологического оборудования. Правда, пока еще неясно, с каким результатом будет завершено выполнение взытых компанией обязательств по авиатехнике. В свою очередь, Александр Лебедев говорит, что "ИФК готова выкупить произведенные конкурентом самолеты".

"Важно, чтобы в конечном итоге было создано полноценное производство качественных гражданских самолетов", - говорит г-н Кошляков. Как оно будет организовано, это вопрос второй, замечает он. Впрочем, аналитик ГК "Регион" Евгений Шлаго сомневается, что лизинговые компании нужно было включать в ОАК. По его словам, авиастроительный и лизинговый бизнесы несколько различаются. "В любом случае нужны лизинговые компании немного другого уровня, чтобы реально развивалась отечественная авиапромышленность. Необходимы компании на порядок, а то и на два порядка выше, обладающие большими финансовыми возможностями", - говорит аналитик.

*источник: газета "RBC Daily"
21.08.06*

тельным, сколько инспекционным. Сначала они побывали на заводе Комсомольска-на-Амуре, а затем на нашем Чкаловском объединении: именно эти два предприятия в кооперации должны собирать будущий самолет. По словам итальянцев, уровнем подготовки производства они остались довольны.

*источник: радиостанция "Авторадио"
02.08.06*

ТИТАН, НЕУЯЗВИМЫЙ ДЛЯ ПОЛИТИКИ

Компании Boeing и "ВСМПО-Ависма" объявили о создании совместного предприятия, которое будет производить титановые детали для самолетов Boeing 787 "Дримлайнер".

Интересно, что подписание меморандума о намерениях по созданию СП произошло в апреле нынешнего года, а в мае уже ожидалось его учреждение. Однако до последнего времени создание предприятия откладывалось. Объявление о его организации последовало лишь после того, как госдепартамент США объявил экономические санкции против российского "Рособоронэкспорта" и холдинга "Сухой". А поскольку "ВСМПО-Ависма" в ближайшее время должно стать "дочкой" "Рособоронэкспорта", санкции могут распространиться и на российского поставщика титана. "В результате компания Boeing может понести огромные потери. В первую очередь это ударит по программе, связанной с выпуском самолетов Boeing 787, предусматривающей широкое использование титановых деталей, - считает руководитель аналитической службы "АвиаПорт.ру" Олег Пантелеев, - а во-вторых, Boeing не сможет продавать нам свои самолеты. И в этом случае Россия будет переориентирована на другую крупнейшую компанию - Airbus". По мнению эксперта инвестиционной компании "Проспект" Дмитрия Парфенова, при помощи СП компании пытаются обезопасить свой бизнес от санкций со стороны госдепартамента США.

Директор Института политических исследований, член Общественной палаты Сергей Марков заявил, что "Boeing борется за рекордный по своему объему контракт на поставку "Аэрофлоту" партии самолетов. Но после того как США заблокировали вхождение

России в ВТО и ввели санкции против "Сухого" и "Рособоронэкспорта", шансы Boeing заключить этот контракт серьезно снизились. Поэтому американская компания всеми силами старается хоть как-то сблизиться с Россией".

Оценивая целесообразность создания СП между Boeing и крупнейшим в мире производителем титана - российским "ВСМПО-Ависма", - эксперты разошлись во мнениях. "Лично мне кажется, что оба проекта - и контракт на поставку самолетов Boeing, и создание СП - крайне невыгодны для России. Нашей стране нужно развивать собственный авиапром, а не закупать продукцию конкурента. В перспективе эти контракты могут привести к краху не только российской авиации, но и отечественной космической программы", - заявил Сергей Марков. "В данном случае выиграет и Boeing, и "ВСМПО-Ависма", - считает Дмитрий Парфенов. - Boeing невыгодно разрывать отношения с Россией, поскольку терять крупнейшего поставщика титана, да еще с хорошей репутацией, низкокостного и работающего по программе локост, было бы очень неразумно". К тому же у Boeing нет альтернативного поставщика титана. С другой стороны, у ВСМПО появится возможность поставлять не просто титановое сырье, а детали, которые пройдут механическую обработку и перейдут в более высокую ценовую категорию. Кроме того, у ВСМПО есть прекрасная возможность развивать технологии по производству титановых изделий, считает Дмитрий Парфенов.

*источник: газета "Гудок"
14.08.06*

СТАРЫЙ ТУ БОРОЗДЫ НЕ ИСПОРТИТ

Слухи о "кончине" самолетов Ту-154 оказались сильно преувеличенными. После модернизации легендарный самолет стал самым конкурентным лайнером в своем ценовом сегменте.

Сегодня состоялся первый рейс самолета Ту-154М, принадлежащего "Авиалиниям Кубани" (АЛК), по маршруту Краснодар - Москва - Краснодар. 22 августа АЛК получают еще один такой лайнер. По словам генерального директора АЛК Вячеслава Кима, "эксплуатация нового воздушного судна - событие значимое. Это позволит расширить сеть наших маршрутов и освоить дальние направления".

До конца года на самарском "Авиакоре" будет построен еще один Ту-154М по спецзаказу областной администрации, на следующий год в планах стоят еще три самолета.

- Мы считаем, что Ту-154 еще жить и жить, - уверен первый заместитель генерального директора ОАО "Авиакор" Евгений Цыбанов. - Совместно с конструкторским бюро им. Туполева мы произвели глубокую модернизацию Ту-154 в плане навигационных систем, что позволяет ему летать на самых трудных авиационных маршрутах в Европе. А по надежности ему нет равных.

На заводе считают, что разработанный в 1968 году и модернизированный в 1998 году самолет Ту-154М

идеально подходит не только для региональных и чартерных рейсов, но и для полетов в Европу, после того как на двигатели были установлены звукопоглощающие комплекторы. У модернизированного самолета есть еще одно преимущество - цена всего \$9 млн. Стоимость авиалайнеров такого же класса Ту-204 и Ту-214 переваливает за \$30 млн, а цена Boeing начинается с \$45 млн за базовую комплектацию.

Как считает эксперт Центра анализа стратегий и технологий Дмитрий Васильев, в покупке Ту-154М заинтересованы только мелкие авиакомпании. И то до тех пор, пока Россия не вошла в ВТО и не сняла пошлину на ввоз импортной техники. При образовании мегаавиакомпаний спрос на Ту-154М резко снизится. Старые самолеты будут списаны как морально устаревшие, а на смену им придет магистральный самолет МС-21 (проект "Объединенного авиастроительного консорциума", ОАК), более современный и менее затратный в плане топлива.

Но, как сказали корреспонденту "Гудка" в самом ОАК, "маленьким авиакомпаниям нужно на чем-то летать уже сейчас, и для них Ту-154М станет неплохим решением проблемы".

*источник: газета "Гудок"
14.08.06*

"ГИДРОМАШ" НАМЕРЕН УЧАСТВОВАТЬ В ТЕНДЕРЕ НА ПОСТАВКУ ШАССИ ДЛЯ САМОЛЕТА А350, РАЗРАБАТЫВАЕМОГО КОНСОРЦИУМОМ AIRBUS

ОАО "Гидромаш" (Нижний Новгород) намерен принять участие в тендере на поставку передней стойки шасси для самолета А350, который в настоящее время разрабатывается консорциумом Airbus, сообщает пресс-служба предприятия. Согласно сообщению, в тендере также намерена участвовать корпорация "Либхерр Аэроспейс" (Германия).

Новая разработка "Гидромаша" - стойка из титанового сплава - была представлена на авиасалонах в Берлине и Лондоне. Конструкция высотой 2 м весит всего 70 кг, но способна выдержать нагрузку в 30 т, говорится в сообщении.

"Однако Airbus очень настороженно относится к нашим предложениям. А350 - это уже третья "крупная" попытка "Гидромаша" внедриться в новые программы европейского консорциума. Мы когда-то начинали работать над шасси А380, однако работу отдали компании "Гудрич". С большими усилиями мы добились разрешения российского правительства участвовать в программе А400М, в рамках которой мы имеем три патента на три изобретения. Но в качестве производителя шасси для этого самолета выбрана компания "Месье-Даути", - приводит пресс-служба слова председателя совета директоров, президента ОАО "Гидромаш" Владимира Лзянина.

По его мнению, в соотношении объемов экспорта и импорта авиатехники Россией существует значительный дисбаланс. В мировой практике существует правило, согласно которому стране, приобретающей самолеты зарубежного производства, предоставляется возможность участия в их создании в объемах, сопоставимых с объемом закупок. Россия из года в год увеличивает объемы закупок лайнеров Airbus, однако российские предприятия по-прежнему продолжают выполнять очень ограниченный объем работ по европейским заказам авиатехники.

Кроме того, В.Лузянин считает, что необходимо ускоренными темпами, не дожидаясь, пока полностью завершится формирование Объединенной авиастроительной корпорации, параллельно развивать все запланированные проекты, в частности, ближне-среднемагистральный самолет МС-21, SuperJet100, ускорить начало производства Ту-334, существенно расширить производство Ту-204 и возобновить производство Ан-124-100 "Руслан". Минпромэнерго, Федеральное агентство промышленности должны просчитать этот момент и извлечь выгоду из него, говорит президент ОАО "Гидромаш".

*источник: ИА "НТА-Приволжье"
17.08.06*

САМАРСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД "АВИАКОР" ПЕРЕДАЕТ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АВИАКОМПАНИИ "ЯКУТИЯ" ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ АН-140

6 сентября в г. Якутске состоится торжественная церемония передачи в эксплуатацию авиакомпания "Якутия" первого самолета Ан-140 производства самарского авиационного завода "Авиакор". Завод построил этот самолет для Финансовой Лизинговой Компании, которая передает его авиакомпании "Якутия" в лизинг на 15 лет. Договором предусмотрено строительство еще двух Ан-140 в 2006 году. Также между Правительством Республики Саха (Якутия) подписан Протокол от 07.10.2005г., предусматривающий строительство еще 4 таких самолетов в 2007 г. в случае успешной эксплуатации первых трех.

Самолет Ан-140 - турбовинтовой высокоплан, предназначенный для региональных пассажирских и грузовых перевозок. Ан-140 отвечает всем современным международным требованиям по шуму и экологичности и может взлетать и садиться на короткие ВПП, несвязанный грунт, снег, песок и гальку. Количество пассажиров - 52, коммерческая нагрузка - 6 т., дальность полета с пассажирами - 2500 км, максимальная скорость - 537 км/ч, расход топлива - 580 кг/ч.

*источник: компания "ОАО "Авиакор"
авиационный завод"
18.08.06*

ЭКСПОРТИРОВАННЫЕ ЗА РУБЕЖ САМОЛЕТЫ СУ-27 НАЛАЖИВАЛИ ОТБРАКОВАННЫМИ В УФЕ ДЕТАЛЯМИ

В районном суде Уфы вынесен приговор 14 сотрудникам Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО), а также двоим жителям Башкирии и одному жителю Москвы, входившим в состав организованной преступной группировки, занимающейся незаконным экспортом за рубеж деталей для авиационных двигателей военных самолетов Су-27. Об этом корреспонденту ИА REGNUM сообщил источник в правоохранительных органах.

По данным следствия, в Уфе предприимчивые заводчане формировали комплекты авиационных деталей из числа не прошедших сертификационный контроль изделий УМПО или частично бракованных. Заказ формировал представитель иностранной авиастроительной компании, и детали вывозились за рубеж. Предполагается, что эти детали устанавлива-

лись на авиамашину Су-27, которые находятся на вооружении некоторых стран. Последняя партия отбракованных в Уфе деталей, приготовленная для заграничных авиаторов, задержана в 2002 г. Ее общая стоимость превышала 100 тыс. долл.

Подсудимые признаны виновными по статье 160 (присвоение или растрата) УК РФ. Им назначено наказание в виде лишения свободы на различные сроки и денежных штрафов. Трое бывших начальников цехов УМПО и экс-замдиректора завода приговорены к двум годам лишения свободы. Они были взяты под стражу в зале суда. Семь членов банды получили условные сроки лишения свободы от 2 до 3,5 лет. Еще шестерых обязали выплатить штрафы в размере от 10000 до 200000 руб.

*источник: ИА "Regnum"
02.08.06*

ИЛ-76 МЕНЯЕТ ПРОПИСКУ

Главком российских ВВС расстроил узбекских авиастроителей. Ситуацию не спасло согласие Ташкента на возвращение в ОДКБ.

Россия все-таки переведет производство военно-транспортных самолетов нового поколения Ил-76МФ из Ташкента в Ульяновск. Об этом в минувшую субботу заявил главком российских ВВС РФ, генерал армии Владимир Михайлов. Между тем еще недавно представители российского руководства, в том числе и, первый вице-премьер РФ Дмитрий Медведев, посещая Узбекистан, говорили о "хороших перспективах" сотрудничества с Ташкентским авиационным производственным объединением имени Чкалова (ТАПОиЧ), где в настоящее время и производятся Ил-76 различных модификаций. До распада СССР это крупнейшее в мире авиапредприятие произвело более 960 военно-транспортных самолетов. Однако за 15 последних лет ВВС РФ не закупили в Узбекистане ни одного нового самолета Ил-76. Хотя генерал Михайлов не раз заявлял о том, что основу военно-транспортного парка российской авиации составят именно эти самолеты.

Испытания новой модификации Ил-76МФ, который оснащен новыми двигателями ПС-90А и имеет грузоподъемность 60 тонн, были профинансированы по Гособоронзаказу. Как заявил Михайлов на субботнем празднике российских ВВС, новый военный транспортник полностью соответствует требованиям 4-й главы ИКАО, то есть по своим экологическим характеристикам может приземляться в любом аэропорту мира, чего не скажешь про самолет ИЛ-76МД, для которого с прошлого года закрыто большинство европейских аэродромов. Испытания Ил-76МФ завершились в 2005 г., однако пока само-

леты этой модификации являются собственностью Узбекистана (хотя они на 90% собраны из запчастей, произведенных в России). Но Михайлов и другие представители Минобороны РФ заверяли, что в ближайшие годы ВВС РФ будут закупать военно-транспортные самолеты Ил-76МФ для нужд военного ведомства. Предполагалось, что ТАПОиЧ войдет в состав создаваемого в РФ авиационного холдинга, а производство Ил-76 останется в Ташкенте. Хотя ранее активно лоббировался проект переноса производства этого самолета в Воронеж.

Позже от этой идеи отказались, а когда Узбекистан после андижанских событий (май 2005 г.) и вывода американской военно-воздушной базы из Ханабада (октябрь 2005 г.) вновь восстановил свое членство в ОДКБ (май 2006 г.), эксперты предрекли окончательную кооперацию российских и узбекских авиастроителей по новой модификации военно-транспортного самолета. Тем не менее сейчас, когда политические отношения между Москвой и Ташкентом значительно потеплели, Москва решила перевести производство Ил-76 в Россию.

Эксперты полагают, что озвученное генералом Михайловым решение по судьбе Ил-76 окончательное. В частности, авторитетный аналитик, главный редактор Интернет-издания "Фергана.Ру" Даниил Кислов напоминает, что "именно он в свое время первым заявил о том, что Москва откажется от российско-украинского проекта по самолету Ан-70, причем за год до того, как это было озвучено высшим российским руководством". "То же самое происходит сейчас с Ил-76МФ", - сказал "НГ" эксперт.

*источник: газета "Независимая газета"
14.08.06*

САМОЛЕТ ИЛ-96-300 ПОЛУЧИЛ СЕРТИФИКАТ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ВЫСОКОГОРНЫХ АЭРОДРОМАХ

Российский самолет Ил-96-300 получил сертификат авиационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (МАК) для эксплуатации на высокогорных аэродромах. Как сообщили корр. ИТАР-ТАСС в компании "Ильюшин финанс", которая проводит реализацию лайнеров в лизинг, документ выдан после полетов в высокогорных районах Эквадора. По словам заместителя генерального директора компании Вячеслава Саликова, для проведения сертификации был выбран самолет Ил-96-300, переданный Кубе в этом году. Была создана специальная комиссия, которой предстояло оценить работу лайнера. Выбор Эквадора обусловлен тем, что эта страна отличается уникальным сочетанием климата - от снега и вулканов горных массивов Анд до влажных

джунглей, сказал Саликов. В этих условиях машина проявила себя уверенно, успешно выполнив всю программу полетов.

С получением сертификата для полетов с использованием высокогорных аэродромов Ил-96-300 производства Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) теперь "может летать практически по всему миру", что дает дополнительные возможности для его реализации, считает Саликов. На ВАСО заложены еще два лайнера Ил-96-300, предназначенные для Кубы, ведутся переговоры о строительстве самолетов для нескольких африканских стран.

*источник: AVIAPORT.RU
21.08.06*

В РОССИИ СОЗДАЮТ ДВА ИСТРЕБИТЕЛЯ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

В России создают два истребителя пятого поколения - средний и легкий, сообщил журналистам главнокомандующий ВВС РФ Владимир Михайлов.

"Средний истребитель пятого поколения сейчас создается, сроки проекта соблюдаются, - сказал он. - Все необходимые финансовые вопросы в этом году решены полностью". "Параллельно мы ведем работы

по созданию легкого истребителя пятого поколения", - подчеркнул Михайлов. Он отметил, что все работы по проекту легкого истребителя ведутся на производственной базе фирмы "МиГ".

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.06*

РЕШЕНИЕ РОССИИ О ВЫХОДЕ ИЗ ПРОГРАММЫ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА АН-70 ЯВЛЯЕТСЯ ОКОНЧАТЕЛЬНЫМ

Решение России о выходе из программы создания совместного с Украиной самолета Ан-70 "является окончательным". Об этом заявил сегодня журналистам главнокомандующий ВВС РФ генерал армии Владимир Михайлов.

"Есть твердое решение министра обороны, что мы из этой программы выходим", - сказал он, комментируя сообщение пресс-службы АНТК им. Антонова о том, что в августе пройдет решающий этап российско-украинских испытаний совместного самолета.

По словам Михайлова "есть определенные вопросы, которые нужно доработать". В частности,

сказал он, "надо отработать всю документацию по выходу России из проекта Ан-70". "Существуют также финансовые вопросы, которые требуют окончательного решения", - подчеркнул главком.

Он подчеркнул, что российских представителей в структурах, занятых испытанием самолета, в настоящее время нет. "Мы вышли из этой программы, и никаких исключений быть не может", - резюмировал главком.

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.06*

ДО КОНЦА ТЕКУЩЕГО ГОДА В ВЕНЕСУЭЛУ ПРИБУДУТ ПЕРВЫЕ САМОЛЕТЫ СУ-30

До конца текущего года в Венесуэлу прибдут первые боевые самолеты Су-30, контракт на закупку которых подписан в апреле в России. Об этом заявил Уго Чавес, выступая на предвыборном митинге.

Венесуэльский президент подчеркнул, что агрессивная политика США в отношении Венесуэлы заставляет укреплять оборону страны. В этой связи он сообщил, что первая партия автоматов АК-103 уже

поступила в регулярные части венесуэльской армии. На митинге Чавес отметил, что попытки США дестабилизировать ситуацию в Венесуэле "перед, во время или после президентских выборов 3 декабря вызовут сокрушительный отпор венесуэльских властей".

*источник: АРМС-ТАСС
21.08.06*

"КУБАНСКИЕ АВИАЛИНИИ" ПОЛУЧАЮТ ВТОРОЙ САМОЛЕТ ТУ-154М ПРОИЗВОДСТВА САМАРСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА "АВИАКОР"

22 августа состоится торжественная церемония передачи в эксплуатацию авиакомпании "Кубанские авиалинии" второго самолета Ту-154М производства Самарского авиационного завода "Авиакор". Первый такой самолет передан авиакомпании в июне 2006 года и успешно введен в эксплуатацию. На втором Ту-154М, также как и на первом самолете, установлен пилотажно-навигационный комплекс соответствующий требованиям RNP-1, которые будут введены в Европе с начала 2007 года. Эти доработки позволяют беспрепятственно летать как на российских, так и на международных трассах, в том числе в сложных нави-

гационных и метеорологических условиях.

Раскраска самолета изменена на более броскую и запоминающуюся, соответствующую стремлению авиакомпании "Кубанские авиалинии" существенно расширить присутствие на рынке среднемагистральных перевозок.

В 2006 г. завод "Авиакор" уже выпустил два самолета Ту-154М, а до конца года выпустит еще три машины: один Ту-154М и два Ан-140.

*источник: компания "ОАО "Авиакор - авиационный завод"
18.08.06*

ЗАО "ГЕФЕСТ И Т" ПОДАЛО ИСК В АРБИТРАЖНЫЙ СУД НА ЗАКАЗЫВАЮЩЕЕ УПРАВЛЕНИЕ МИНОБОРОНЫ

ЗАО "Гефест и Т" подало иск в Арбитражный суд на заказывающее управление Минобороны. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" заявил Генеральный директор компании Александр Панин.

По его словам, рассмотрение иска "Гефест и Т" в Арбитражном суде состоится примерно в середине августа текущего года. По мнению истца, Управление заказов вопреки закону не оформляет документацию разработки ЗАО "Гефест и Т" на модернизацию фронтовых бомбардировщиков Су-24М. Так как пока отсутствует подпись начальника Управления заказов на документации по модернизации Су-24М, невозможно вести модернизацию строевых Су-24М российских ВВС в серийном порядке.

"На сегодняшний день "Гефест и Т" не оплачена от управления заказами почти половина ОКР на десятки миллионов рублей", - сказал собеседник. Он напомнил, что разработка модернизации строевых Су-24М на ЗАО "Гефест и Т" началась по заказу Минобороны

в 1996 году. В феврале 2005 года модернизированный по документации ЗАО "Гефест и Т" самолет Су-24М был рекомендован для модернизации строевых самолетов, но и на сегодня модернизация не производится.

"Модернизированные по нашей документации три бомбардировщика Су-24М принимали участие в учениях в Белоруссии в июне текущего года и в июле на выставке вооружений в Нижнем Тагиле", - подчеркнул гендиректор.

По его сведениям, ведущаяся модернизация на Новосибирском авиазаводе бомбардировщиков Су-24М в вариант Су-24М2 имеет 291 тип комплектующих иностранного производства, а в модернизации, предложенной ЗАО "Гефест и Т", имеется всего 51 позиция иностранных комплектующих.

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.06*

РЕШЕНИЕ О СОЗДАНИИ ИНТЕГРИРОВАННОЙ СТРУКТУРЫ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ МОЖЕТ БЫТЬ ПРИНЯТО В КОНЦЕ ТЕКУЩЕГО ГОДА

Решение о создании корпорации или интегрированной структуры в авиационном двигателестроении, которое в настоящее время обсуждается, может быть принято в конце текущего года. Такое мнение в беседе с корреспондентом "АвиаПорт.Ru" высказал Президент Ассоциации Союз авиационного двигателестроения (АССАД) Виктор Чуйко.

Соответствующее решение о создании интегрированной структуры авиационного двигателестроения может быть принято на уровне военно-промышленной комиссии (ВПК) под руководством вице-премьера правительства РФ и министра обороны РФ Сергея Иванова. "Такого масштаба решение может быть принято и на более высоком уровне, но оно обязательно должно быть принято или одобрено на ВПК", - полагает глава АССАД.

По его словам, авиационные двигателисты уже дали свои предложения о том, что нельзя объединять все предприятия в одну интегрированную структуру, и их предложения практически полностью соответствуют тому, что было недавно озвучено на уровне министра обороны и главы ВПК Сергея Иванова.

"Речь сейчас может идти о создании центральной государственной координирующей структуры и двух или трех структурных интегрированных подразделений", - отметил В. Чуйко.

Он пояснил, что структурные подразделения (два-три) центральной государственной координирующей структуры должны иметь две разновидности: интегрированная структура предприятий авиадвигателестроения с преобладающим акционерным или государственным капиталом. Он отметил, что интегрированных структур для обеспечения конкурентного развития должны быть не менее двух.

В качестве возможного варианта интеграции в отечественном авиационном двигателестроении, полагает В.Чуйко, можно рассмотреть создание двух интегрированных структур с преобладающим акционерным капиталом на базе НПО "Сатурн" (г. Рыбинск) с 37-процентным государственным участием и на базе Пермского моторного комплекса с 25-процентным пакетом акций у государства. Еще одна интегрированная структура может быть создана на базе предприятий авиационного двигателестроения с преобладающим государственным пакетом акций или полностью принадлежащих государству. В такую интегрированную структуру могли бы войти Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют", Московское машиностроительное предприятие им. Чернышева, Санкт-Петербургский Завод им. Климова, омское предприятие "Мотор", возможно, Омское моторостроительное производственное объединение. Для координации должна быть создана управляющая надстройка, которая будет иметь в первой структуре 25% акционерного капитала, а во второй - 75%. "Эта надстройка должна координиро-

вать работу структурных интегрированных подразделений в части соответствия научно-технической политики предприятий интересам государства, того, как эта политика проводится, координировать работу по всему авиадвигателестроению, по его перспективам развития и пр.", - сказал собеседник.

Он подчеркнул, что было бы неправильно считать, что интегрированная структура с преобладающим государственным пакетом акций предназначена для выполнения работ в области авиадвигателей для боевой авиации, так как в конкурсах на создание новых авиадвигателей будут участвовать все интегрированные структуры. Причем победитель будет являться головным предприятием, но он может привлечь любых соисполнителей по договорам. Конкурсы на создание новых авиадвигателей будут объявлять как министерство обороны в рамках государственного оборонного заказа, так и федеральное агентство по промышленности для гражданских летательных аппаратов в рамках федеральной целевой программы развития гражданской авиационной техники на период до 2015 г.

По словам В. Чуйко, в настоящее время прорабатываются различные варианты интеграции в отечественном авиационном двигателестроении - работает специально созданная комиссия. Она создана специально под интеграцию предприятий авиационного двигателестроения. Проведено четыре заседания.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ru" о сроках интеграции авиационного двигателестроения в стране, В. Чуйко сказал, что темпы создания интегрированной структуры будут зависеть от того, какой вариант интеграции будет принят.

Глава АССАД подчеркнул, что новая интегрированная структура должна заниматься всей номенклатурой двигателей - авиационными, судовыми, наземными промышленными установками. Эти же интегрированные структуры должны представить и программы развития авиационного двигателестроения. Такой вариант прорабатывается, но примут его или нет, пока сказать нельзя.

"Существующие и успешно работающие предприятия авиадвигателестроения надо совершенствовать. В последнее и короткое время заместитель председателя ВПК, член ВПК по авиации г-н Бобрышев и его коллеги объехали большинство центров авиадвигателестроения, вникли в проблемы и, самое главное, они пришли к оптимальному выводу о нежелательности смешивать все предприятия авиадвигателестроения в одну компанию, о необходимости сохранения конструкторских школ создания авиадвигателей, о необходимости конкуренции, о предотвращении роста цен. Вопрос в том, как конкретно все это сделать", - подытожил В. Чуйко.

источник: AVIAPORT.RU
21.08.06

"ИРКУТ" ПРОДАЛ НЕДВИЖИМОСТЬ

НПК "Иркут" продала часть принадлежащих ей зданий на Ленинградском проспекте, где располагается корпоративный центр "Иркута" и ОКБ им. А. С. Яковлева. Речь идет примерно о 10 сооружениях

общей площадью около 25 000 кв. м. Покупатель и сумма сделки не раскрываются.

источник: газета "Ведомости"
21.08.06

МОСКВА И КАЗАНЬ НАМЕРЕНЫ РАЗОБРАТЬСЯ С ПРОВОЛОЧКАМИ В АВИАПРОЕКТАХ

У федеральных и татарстанских властей накопились взаимные претензии по исполнению финансирования других авиапроектов, осуществляемых в Татарстане. Начальник управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности Евгений Горбунов заявил "Ъ", что ФГУП "КАПО имени Горбунова" задерживает начало серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334. "Есть постановление правительства РФ об освоении Ту-334 в 2006 г., но оно срывается. Роспром намерен ставить этот вопрос перед правительством РФ", - сказал господин Горбунов.

По информации "Ъ", эта проблема рассматривалась на закрытом совещании на казанском авиазаводе с участием правительства РФ и президента - генерального конструктора ОАО "Туполев" Игоря Шевчука. Однако получить официальную информацию о

результатах встречи "Ъ" не удалось. Между тем и у татарстанского правительства есть вопросы к Роспрому. По словам источника "Ъ", остаются туманными сроки проведения летных испытаний двигателя НК-93, опытные образцы которого несколько лет простаивают в цехах ОАО "Казанское моторостроительное производственное объединение". Из-за того что Роспром не выделяет деньги на их проведение, постановка двигателя на крыло отложена на неопределенное время. Впрочем, господин Горбунов дезавуировал эту информацию, сообщив, что специальная летающая лаборатория на самолете Ил-76 в ЛИИ имени Громова уже построена и, возможно, осенью этого года двигатель заработает.

*источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
18.08.06*

ФГУП "ПО "УОМЗ" СОБРАЛ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ОПТИЧЕСКИХ ПРОИЗВОДСТВ РФ

11 августа 2006 г. Генеральный директор ФГУП "ПО "УОМЗ" Сергей Максин провел выездное совещание руководителей оптических производств РФ. Руководители крупнейших оптических производств РФ впервые за последние несколько лет собрались на совместное совещание в Подмоскowie.

На встрече обсуждались вопросы выполнения Государственного Оборонного Заказа и разработки стратегии совместной работы предприятий оптической отрасли.

Открывая совещание, генеральный директор ФГУП "ПО "УОМЗ" Сергей Максин отметил: "Перед ФГУП "ПО "УОМЗ" и предприятиями-соисполнителями стоят важные задачи по выполнению Государственного Оборонного Заказа, поэтому необходимо использовать все современные технологии оптического производства. Только опираясь на достижения всех предприятий отрасли, представляется возмож-

ным создать новые технологии мирового уровня. Необходимо организовать более тесное сотрудничество и совместную координацию усилий в целях выполнения стоящих перед отраслью задач".

По итогам мероприятия участники подписали соглашение об объединении усилий оптических предприятий в области проведения научно-исследовательских опытно-конструкторских работ (НИОКР) и выработки мер по совершенствованию технических характеристик производимой продукции. Принятый документ был утвержден руководителем управления промышленности обычных вооружений Федерального агентства по промышленности А.В. Потаповым. В настоящее время разработан план основных мероприятий по реализации подписанного соглашения.

*источник: компания "ФГУП "Уральский
оптико-механический завод"
14.08.06*

30 ЛЕТ "АВИАСТАРУ"

С 18 по 20 августа 2006 г. на ульяновском самолетостроительном заводе ЗАО "Авиастар-СП" пройдут торжественные мероприятия, посвященные 30-летию образования предприятия и Дню Воздушного Флота России. На заводе состоятся торжественные собрания, в которых примут участие работники "Авиастара" и приглашенные гости, запланирована широкая концертная программа. В воскресенье 20 августа состоится воздушное авиационное шоу и праздничный фейерверк.

Строительство Ульяновского авиационного промышленного комплекса, названного впоследствии "Авиастар", было начато в 1976 году на берегу Волги, в месте, где сходятся основные авиационные транспортные магистрали между Европой и европейской частью России и Сибирью, Дальним Востоком и странами Азии. Сегодня "Авиастар" - один из крупнейших производителей авиационной техники в России и странах СНГ, который специализируется на выпуске современных пассажирских и грузовых самолетов семейства Ту-204 и уникальных транспортных гражд-

данских самолетов Ан-124-100 "Руслан". В настоящее время завод выполняет контракты по строительству самолетов, разработанных в "туполевском" КБ для российских и зарубежных заказчиков, постоянно наращивая объемы производства. Широкий модельный ряд самолетов "Ту", созданный ОАО "Туполев" совместно со специалистами ЗАО "Авиастар-СП", позволяет авиакомпаниям выбрать для себя самолеты, максимально удовлетворяющие их потребностям. В настоящее время завод предлагает покупателям авиалайнеры с двигателями как отечественного, так и иностранного производства, с предоставлением информации экипажу и наземному обслуживающему персоналу как на русском, так и на английском языке, с различной максимальной коммерческой нагрузкой и дальностью полета. Коллектив ОАО "Туполев" сердечно поздравляет коллег с юбилеем и желает успехов в совместном нелегком труде по созданию лучшей отечественной авиационной техники!

*источник: компания "ОАО "Туполев"
16.08.06*

"ТРАНСАЭРО" ПОДСТРАХОВАЛОСЬ "БОИНГОМ"

ФГУП "Казанское авиационное производственное объединение имени Горбунова" (КАПО) в очередной раз перенесло сдачу первого самолета Ту-214 для авиакомпании "Трансаэро" - с апреля на ноябрь 2006 г. Первоначально предполагалось, что машина будет поставлена заказчику еще в декабре 2005 г. Однако авиаперевозчик не намерен предъявлять санкции поставщику. "Срыв по отгрузке первой машины для нашей авиакомпании не критичен", - сказали "Ъ" в "Трансаэро", которое за время действия контракта по Ту-214 взяло в операционный лизинг уже пять по счету Boeing 747.

Финансовый директор ОАО "Финансовая лизинговая компания" (ФЛК) Сергей Гальперин сообщил "Ъ" об очередном переносе срока сдачи первого самолета Ту-214, строящегося для авиакомпании "Трансаэро", - с апреля на ноябрь этого года. "По настоянию завода-изготовителя в декабре прошлого года мы скорректировали окончательные сроки передачи первого борта, отведя на завершение сборочных работ три месяца (то есть до апреля - "Ъ"). Однако КАПО не успевает к назначенному сроку, поэтому самолет будет готов, скорее всего, только в ноябре. Но это крайний срок: иначе казанский самолет не попадет в программу полетов "Трансаэро" в зимний период 2006-2007 годов", - отметил господин Гальперин.

ФГУП "КАПО имени Горбунова" ведет серийное производство среднемагистральных пассажирских самолетов Ту-214 с 2001 года. С этого времени КАПО построило 5 машин для хабаровской авиакомпании "Дальавиа" и одну для "КрасЭйр" по договорам лизинга с ОАО ФЛК, 3 - по прямым договорам с ГТК "Россия". Базовая цена Ту-214 составляет \$25-30 млн.

Первоначально КАПО обещало сдать первую машину ФЛК в декабре 2005 года, то есть через 9 месяцев после подписания связанных между собой контрактов КАПО - ФЛК и ФЛК - "Трансаэро". И хотя полный цикл строительства Ту-214 составляет 18 месяцев, КАПО гарантировало скорую отгрузку, потому что самолет уже находился в высокой степени готовности (около 80%) и требовалось завершить его комплектацию.

Напомним, 14 февраля 2005 г. гендиректор ФЛК Евгений Зарицкий и гендиректор КАПО Наиль Хайруллин подписали договор на приобретение 10 самолетов Ту-214 на сумму свыше \$300 млн. Сделка была осуществлена в интересах "Трансаэро", с которым накануне ФЛК заключила три договора финансового лизинга авиатехники общей стоимостью \$600 млн. Первая машина должна быть сдана перевозчику в декабре этого года, следующие четыре - в 2006 году, остальные - до 2008 года. При этом "Трансаэро" подписало контракт с ФЛК по требованию Минэкономразвития РФ, продлившего срок инвестиционного соглашения с "Трансаэро" на беспрошленный ввоз самолетов Boeing.

Заместитель генерального директора по маркетингу КАПО Равиль Мингалеев заверил "Ъ" в том, что сдача самолета для "Трансаэро" в ноябре обязательно состоится, но от подробных комментариев по поводу причин задержек отказался. Однако в ноябре прошлого года руководство казанского авиазавода, предупреждая о предстоящем срыве сдачи самолета, указывало на то, что правительство РФ не перечислило в

распоряжение ФЛК 3,25 млрд руб., предусмотренных на развитие авиалиннга в РФ. Напомним, премьер-министр РФ Михаил Фрадков подписал распоряжение о распределении 6 млрд руб. между ФЛК и "Ильюшин Финанс" в июне 2005 г., но фактически средства поступили на счета лизингополучателей лишь в конце декабря 2005 г. Эту информацию подтвердили в дирекции КАПО. По сведениям "Ъ", по этой причине почти год ФЛК финансировала строительство самолетов исключительно за счет коммерческих кредитов, без привлечения целевых бюджетных средств. Финансовый директор ФЛК Сергей Гальперин сообщил "Ъ", что с начала 2006 года лизинговая компания финансировала строительство на КАПО без сбоев.

Преодолеть отставание 2005 г. авиазаводу не удалось, но штрафные санкции за 11-месячное опоздание поставок ни одной из сторон "тройственного" договора не грозят. Финансовый директор ФЛК Сергей Гальперин сообщил "Ъ", что договором о приобретении самолетов между ФЛК и КАПО взыскание штрафов не предусмотрено. В то же время договор финансового лизинга между ФЛК и "Трансаэро" еще не заработал: он вступает в силу только после передачи первой машины. Из этого следует, что ответственность за несвоевременную сдачу казанских самолетов никто не несет. Когда же будут сданы следующие 9 самолетов, которые в отличие от первой машины придется строить "с нуля", неясно. В КАПО и ФЛК точные сроки не называют.

Отметим, что увеличение сроков достройки первого самолета для "Трансаэро" неизбежно приведет к удорожанию его конечной стоимости. Коммерческие банки пролонгировали действие кредитных соглашений на финансирование контракта с "Трансаэро", но проценты за каждый месяц просрочки растут. Их уплата ляжет на плечи ФЛК", - сообщил господин Гальперин, отказавшись назвать их общую сумму, но признал, что себестоимость первой машины будет существенно выше той, по которой покупала авиакомпания "Дальавиа". Впрочем, ранее представители "Трансаэро" утверждали, что стоимость первой машины зафиксирована в договоре финансового лизинга и составляет \$30,3 млн. Несмотря на затягивание сроков передачи самолета, крупнейшая авиакомпания "Трансаэро" не намерена расторгать договорные отношения с ФЛК. "Мы понимаем сложность проблем в отрасли и готовы ждать прилета Ту-214", - заявил "Ъ" пресс-секретарь авиакомпании Сергей Быхал. По его словам, ежегодный объем пассажирских перевозок растет рекордными темпами, так что самолет остается востребованным. Однако вряд ли авиаперевозчик делает серьезную ставку на казанские машины. Спустя месяц после подписания контракта с ФЛК "Трансаэро" заключило договор операционного лизинга на 4 дальнемагистральных и 2 среднемагистральных лайнера Boeing сроком на 5 лет. В ближайшее время парк авиаперевозчика пополнится пятым иностранным самолетом (до этой сделки авиапарк состоял из 11 Boeing). "Срыв по отгрузке первой машины для нашей авиакомпании не критичен, но если придут отечественные самолеты, мы найдем им место", - заметил господин Быхал.

источник: газета "Коммерсантъ-Казань"
18.08.06

ОБРЕМЕНЕНИЕ ДЛЯ КРЫЛЬЕВ

АНТК им. Туполева, объявленный банкротом, пытается взыскать с ОАО "Авиакор - Авиационный завод" долг, о котором на предприятии не помнят.

На этой неделе в Самарском арбитражном суде пройдут слушания по иску Авиационного научно-технического комплекса (АНТК) им. Туполева к ОАО "Авиакор - Авиационный завод" о взыскании задолженности в размере 25 млн руб. Спор по долгам между двумя компаниями начался более шести лет назад. С тех пор оба предприятия несколько раз проходили процедуру оздоровления и смену менеджмента. После объявления АНТК им. Туполева в этом году банкротом тема неурегулированной задолженности вновь стала актуальной. Однако нынешнее руководство авиазавода не только не помнит, как образовалась задолженность, но сомневается в самом ее наличии.

"Это дела давно минувших дней, - считает генеральный директор "Авиакора" Сергей Лихарев, - сейчас правами на конструкторскую документацию по самолету Ту-154 владеет ОАО "Туполев", с которым у нас нет никаких проблем". По мнению эксперта "Центра анализа стратегий и технологий" Дмитрия Васильева, "чтобы АНТК закрыл свой баланс и рассчитался с долгами, он в любом случае будет требовать с "Авиакора" эти деньги". "Мы анализируем правомерность претензий и, если они будут обоснованы, будем предлагать истцу мирные выходы из ситуации", - говорит Сергей Лихарев. Что думают по данному поводу на АНТК, узнать не удалось, корреспонденту "Гудка" отказали в комментариях.

источник: газета "Гудок"
08.08.06

"КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД" УВЕЛИЧИЛ ОБЪЕМ ВЫРУЧКИ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ

ОАО "Казанский вертолетный завод" увеличило объем выручки от реализации с 3,15 млрд. руб. в 1 полугодии 2005 г. до 4,07 млрд. руб. за аналогичный период 2006 г., сообщает в квартальном отчете компании. Валовая прибыль выросла с 1,03 млрд. руб. до 1,31 млрд. руб., прибыль до налогообложения - с 567,260 млн. руб. до 764,831 млн. руб., чистая прибыль - с 396,372 млн. руб. до 568,908 млн. руб.

Основными акционерами компании являются ОАО "ОПК "Оборонпром" - доля в уставном капитале 29,92%, ООО "ТФК" - 33,01%.

Приоритетная хозяйственная деятельность ОАО "Казанский вертолетный завод" - изготовление и ремонт вертолетов, а также изготовление лопастей и запасных частей к ним. Доля выручки от этого вида деятельности в общем объеме полученных доходов за 2 квартал 2006 г. составляет 94,7 %, а за 2 квартал 2005 г. этот показатель был 89%. Произошло увели-

чение доли выручки от основной деятельности к общему поступлению денежных средств по сравнению со 2 кварталом 2005 г. на 106%, это объясняется условиями заключенных контрактов на поставку вертолетов в 1 квартале 2006 г.

Планы будущей деятельности компании - завершение опытно-конструкторских работ и сертификация вертолета Ми - 38. Создание на базе вертолета "Ансат" новых модификаций - пожарный, санитарный, спасательный и другие. Разработка нового вертолета со взлетным весом 5,5 - 6 тонн. Модернизация вертолета Ми - 17: внедрение лопастей несущего винта из композиционных материалов; - внедрение втулки несущего винта с эластомерными подшипниками; внедрение современных комплексов авионики.

источник: ИА "Intertat"
17.08.06

ИСПЫТАНИЯ НОВОГО ЛАЙНЕРА ТУ-154 М

Летчики испытатели завода "Авиакор" сегодня впервые подняли в небо новый лайнер Ту-154М, собранный по заказу авиаторов с Кубани. Этот самолет последней модификации, оснащен новейшим навигационным оборудованием. "Авиакор" должен построить 2 таких самолета. Первый был торжественно передан заказчику в июле, второй, испытания которого проводились сегодня, планируется отправить в Кубань через 2 недели. К этому времени

он внешне преобразится. По просьбе кубанцев, завод освоил новую технологию окраски фюзеляжа. С помощью специальной пленки, на хвосте делают аппликацию в виде огромного подсолнуха - символа кубанских авиаторов. Завтра летчики проведут ещё один полет, чтобы проверить работу самолета в различных условиях.

источник: телеканал "ГТРК- Самара"
07.08.06

ВОРОНЕЖСКИЙ АВИАЦИОННЫЙ ЗАВОД НАЧНЕТ ВЫПУСК НОВОГО ИЛ-96

В ближайшее время может быть принято решение о прекращении выпуска дальнемагистральных самолетов Ил-96-300 на Воронежском авиационном заводе, заявил генеральный директор Авиационного комплекса имени Ильюшина Виктор Ливанов. "С прекращением серийного производства самолетов Ил-

96-300 Воронежское акционерное самолетостроительное общество перейдет на выпуск только самолетов серии Ил-96-400", - заявил В.Ливанов.

источник: газета "Гудок"
07.08.06

"ГИДРОМАШ" СДЕЛАЕТ СТОЙКУ

Нижегородское ОАО "Гидромаш" совместно с немецкой Liebherr Airspace намерено принять участие в тендере на поставку передней стойки шасси для нового дальнемагистрального самолета A350 XWB. По данным аналитиков, начало коммерческих полетов нового лайнера запланировано на 2012 г., и поэтому пока сложно оценить сумму контракта с концерном Airbus, на заключение которого претендует "Гидромаш". При этом эксперты уверены в том, что подписание контракта с Airbus состоится.

Как рассказал вчера "Ъ" президент ОАО "Гидромаш" Владимир Лузянин, участие в конкурсе на поставку передней стойки шасси для нового проекта концерна Airbus, дальнемагистрального самолета A350 XWB, нижегородское предприятие намерено принять совместно с немецкой корпорацией Liebherr Airspace. При этом Liebherr Airspace претендует на сборку шасси целиком. Для A350 XWB "Гидромаш" предлагает свою новую разработку - стойку из титанового сплава высотой 2 м весом 70 кг, способную выдержать нагрузку в 30 т. По словам господина Лузянина, в тендере также примут участие американская Goodrich Corp. и французская Messier-Dowty.

Оценивая шансы "Гидромаша" в возможности поставки компонентов для нового A350 XWB, президент предприятия заметил, что Россия из года в год увеличивает объемы закупок лайнеров Airbus: "В мировой практике существует правило, согласно которому стране, приобретающей самолеты иностранного производства, предоставляется возможность участия в их создании в объемах, сопоставимых с объемом закупок". "Мы уже не первый год поставляем компоненты для самолетов Airbus, например, для A318, A320, A321 и A380", - пояснил Владимир Лузянин.

ОАО "Гидромаш" занимается производством гидравлического и пневматического оборудования, а также взлетно-посадочных агрегатов. Авиационные шасси, выпускаемые предприятием, устанавливаются на различных модификациях самолетов типа "Як", "Ил", "Ту", а также практически на всех истребителях типа "МиГ" и "Су". Гидроагрегатами "Гидромаша" комплектуются вертолеты Ми-8, Ми-24, Ми-26, Ка-26, Ка-50. "Гидромаш" участвует в программах международной кооперации с Liebherr-

Hydraulikbagger, Messier-Dowty, Jungheinrich, Steinbock и др. Предприятие сертифицировано по международным стандартам системы качества ISO 9001-2000 и EN 9100. Портфель заказов "Гидромаша" в 2005 году составил 1,5 млрд руб., в 2006 г. превысит 1,7 млрд руб. Прибыль по итогам 2005 г. составила 80 млн руб. До последнего времени основным акционером "Гидромаша" являлась группа "Каскол".

По данным "Ъ", первоначально концерн Airbus разрабатывал модель дальнемагистрального широкофюзеляжного самолета средней вместимости A350, на поставку стоек шасси для которого также претендовал "Гидромаш". Однако Airbus объявил о пересмотре концепции этого самолета по требованию основного заказчика, международной лизинговой компании ILFC. Аналогичный по техническим параметрам лайнер Boeing-787 пользовался большим спросом у заказчиков из-за более низкой по сравнению с A350 цены. К слову, новый A350 XWB на недавнем авиасалоне Farnborough International Airshow-2006 был назван "экстрасамолетом".

Отраслевые эксперты уверены в том, что "Гидромаш" примет участие в поставке компонентов для нового A350 XWB, причем только вместе с Liebherr Airspace. "Результаты тендера и окончательную стоимость контракта прогнозировать преждевременно, так как начало коммерческих полетов A350 XWB запланировано только на 2012 год", - говорит руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев.

Господин Пантелеев предположил, что основные требования к поставщикам Airbus сформирует уже до конца 2006 г., а тендер на поставку компонентов для него будет проведен в 2007 г. При этом, по мнению аналитика, стоимость контракта будет зависеть от того, насколько популярным окажется новый самолет у потенциальных заказчиков. Напомним, ранее "Гидромаш" претендовал на разработку шасси для A380, а в результате получил не столь масштабный по сравнению с первоначальными намерениями контракт.

*источник:
газета "Коммерсантъ-Нижний Новгород"
18.08.06*

ИНДИЯ ПЕРЕПЛАТИЛА РОССИИ ЗА РАКЕТЫ

Министр обороны Индии Пранаб Мукерджи подтвердил факт заключения контракта с "Рособоронэкспортом" на поставку 28 крылатых ракет 3М14Э (экспортный вариант крылатой ракеты 3М14 "Бирюза") для комплекса Clab-S. Ракеты должны поступить в Индию в 2007-2008 годах. Они будут использоваться для вооружения подлодок проекта 877ЭКМ, построенных для Индии в России. Не исключено, что часть этих же ракет будет вооружена атомная подлодка "Нерпа" проекта 971 "Щука-Б", которая сейчас проходит испытания в Тихом океане, а в будущем году будет передана военно-морским силам Индии.

Согласно заявлению индийских военных, сумма контракта составила \$182 млн. Однако источники в индийском минобороны выразили недовольство слишком высокой стоимостью российских ракет - \$6,5 млн за штуку. В 1999 году Индия закупила практически те же ракеты по цене \$3 млн за штуку, а купленные два года назад у Великобритании крылатые ракеты Tomahawk Block IV вообще обошлись Дели лишь в \$2 млн.

*источник: газета "Коммерсантъ"
08.08.06*

"АЭРОФЛОТ" РАСПЛАТИТСЯ ЗА ИНОМАРКИ С ИФК

"Аэрофлот" планирует в течение месяца внести первый авансовый платеж в рамках контракта с "Ильюшин финанс Ко" по покупке шести самолетов Ил-96-300. Таким образом, через год после подписания контракта начнется его реализация. Впрочем, аналитики не верят, что после этого платежа контракт сдвинется с мертвой точки.

До 15 сентября 2006 г. "Аэрофлот" перечислит лизинговой компании "Ильюшин финанс Ко" (ИФК) авансовый платеж за первый самолет Ил-96-300, сообщили "Бизнесу" в компании. Сумма платежа составит около \$900 тыс. В соответствии с контрактом ИФК должна начать строительство самолета после поступления авансового платежа, и через 18 месяцев "Аэрофлот" получит первый Ил-96-300. "Аэрофлот" приобретает самолеты в финансовый лизинг сроком на 15 лет, общая стоимость этого контракта оценивается в \$400 млн.

Договор на шесть Ил-96-300 акционеры "Аэрофлота" одобрили еще осенью 2005 года, однако его реализация затягивается. Как писал "Бизнес", покупка российской техники была условием предоставления "Аэрофлоту" права беспрошльного ввоза зарубежных самолетов, пользуясь которым, "Аэрофлот" приобрел 27 иностранных воздушных судов. Тем временем представители компании неоднократно критиковали российские самолеты, а весной глава "Аэрофлота" Валерий Окулов назвал Ил-96 одним из самых ненадежных в парке компании. В ходе обсуждения ИФК предлагала заменить Ил-96-300 на более современную модель Ил-96-400. Однако, как рассказал заместитель генерального директора "Аэрофлота" Лев Кошляков, сейчас идет работа в рамках контракта по Ил-96-300.

По версии "Аэрофлота", закупка самолетов откладывается из-за нежелания ИФК предоставить банковские гарантии в рамках соглашения. В начале августа "Аэрофлот" подал иск в Арбитражный суд Москвы, в котором просит обязать ИФК предоставить банковские гарантии возврата займа. Однако в ИФК сообщили, что готовы предоставить такие гарантии, если авиакомпания начнет выполнять свои обязательства по контракту. "В течение этого года мы неоднократно обращались в "Аэрофлот" с предложением начать работу в рамках контракта, но никаких ответных шагов не последовало", - говорят в ИФК. Решение авиакомпании внести авансовый платеж в ИФК комментировать не спешат. "Аэрофлот" с 1999 года декларирует свое желание начать реализацию контракта. Надо дожидаться, когда этот платеж поступит", - говорит пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий.

Источник "Бизнеса", близкий к переговорам, высказал мнение, что судебное разбирательство инициировано "Аэрофлотом" не столько для ускорения процесса, сколько для защиты от резких шагов властей по этим пошлинам.

Аналитик Rye, Man & Gor Securities Олег Судаков также считает, что имеет место интрига со стороны "Аэрофлота". "Очевидно, что эта техника им не нужна, они ее неоднократно критиковали", - напоминает аналитик. По его мнению, здесь есть психологический момент: "Аэрофлот" демонстрирует, что готов платить, но не может рисковать деньгами своих акционеров. "Думаю, "Аэрофлот" хочет, чтобы этот первый платеж был и последним", - заключает аналитик.

источник: газета "Бизнес"
18.08.06

ЛЕТАЮЩИЙ ПОЖАРНЫЙ ВМЕСТО СОВЕТСКОГО ДОЛГА

Руководство российского Минфина предлагает Португалии погасить долг бывшего СССР в объеме 80 млн долл. поставками самолетов-амфибий Бе-200. На днях замминистра финансов Сергей Сторчак сообщил, что Португалия первоначально рассматривала возможность поставки в счет долга двух самолетов Бе-200. Но этого числа машин было бы недостаточно для эффективной борьбы с лесными пожарами. Москва убеждает Лиссабон взять четыре самолета, однако в этом случае объема долга не хватит для их оплаты. Г-н Сторчак оценивает вероятность оплаты долга самолетами как "90-процентную".

Лиссабон с интересом рассматривает предложение Москвы. По заявлению ряда португальских министров, такая форма погашения долга отвечает интересам двух стран, но пока является всего лишь "гипотезой". Как сообщили "Времени новостей" источники в МВД Португалии, решение о приобретении Бе-200 будет принято к концу года.

Сейчас португальские эксперты проводят испытания российского самолета, который называют самым большим в мире "воздушным пожарным". Специалисты из управления по борьбе с пожарами, которое подчиняется МВД, проверяют эффективность машины и ее приспособленность к "специфическим условиям небольшой страны". Пробные полеты предпо-

лагалось завершить до конца лета. Но на днях глава МВД Антониу Кошта заявил, что "период испытаний еще далеко не завершен".

До сих пор в Португалии, которая покрыта легко воспламеняющимися эвкалиптовыми лесами, основным самолетом-пожарным был Canadair с поршневыми двигателями, берущий на борт 5,5 тыс. литров воды. Оснащенный турбореактивными двигателями Бе-200 вдвое тяжелее Canadair, но и воды он берет вдвое больше - 12 тыс. литров. Поначалу португальские борцы с огненной стихией встретили российскую машину с недоверием. Один из руководителей отдела по борьбе с пожарами заявил, что для самолета-гиганта в стране нет достаточного числа крупных водоемов для забора воды. Способность Бе-200 забирать морскую воду чиновник подал как недостаток машины, ведь в этом случае при тушении пожаров возникнет "опасность засоления почвы".

Но уже в июле температура перевалила за 30 градусов, и в стране ежедневно появлялось 15-30 очагов возгорания. Популярность российской машины тут же возросла. В начале августа представители МВД и местных органов власти похвалили Бе-200 за "успешную борьбу с пожарами в самых недоступных местах".

источник: газета "Время новостей"
18.08.06

СМЕНИЛСЯ ВЛАДЕЛЕЦ 10% АКЦИЙ "АВИАДВИГАТЕЛЯ"

Владельцем 10% акций ОАО "Авиадвигатель" (Пермь, конструкторское бюро, входит в Пермский моторостроительный комплекс, ПМК) стало ЗАО "ПАУЛЛИ". Об этом говорится в опубликованном вчера отчете общества за 2 квартал 2006 г. ЗАО зарегистрировано в Москве в бизнес-центре по улице Мясницкого, 35. Ранее здесь располагался офис бывшего мажоритарного акционера ПМК - группы "Гута", но осенью 2005 года бизнес-центр для нужд "ВТБ-24" выкупил Внешторгбанк, который сегодня является контролирующим акционером предприятий "Пермских моторов". Ранее ЗАО "ПАУЛЛИ" являлось дочерним обществом группы "Гута". Однако вчера в пресс-службе бывшего акционера ПМК отказались пояснить, является ли сейчас "ПАУЛЛИ" "дочкой" группы. Источник на одном из предприятий ПМК сообщил "Ъ", что владельцем 10% акций АО "Авиа-

двигатель", скорее всего, является ВТБ. Стоит отметить, что пермский "Авиадвигатель" до сих пор являлся единственным крупным обществом ПМК, где ВТБ официально не владел никакими активами. Тем не менее, с 2005 г. на годовых собраниях акционеров банку удается проводить в совет директоров АО по два своих представителя. Сейчас 45% пакет акций АО принадлежит Росимуществу, блокирующий пакет - структурам Pratt&Whitney. По данным "Ъ", ЗАО "ПАУЛЛИ" могло получить в собственность часть пакета, который ранее принадлежал ЗАО "Технологии моторов". В последнее время 10% акций "Авиадвигателя" числились за физическим лицом Ириной Петровой.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
15.08.06*

АЛЕКСАНДР ИНОЗЕМЦЕВ УДОСТОВЕРЕН ПРЕМИИ ИМЕНИ А.Н. КОСЫГИНА

Решением президиума российского союза товаропроизводителей в апреле 2006 года генеральному директору ЗАО "Управляющая компания "Пермский моторостроительный комплекс", генеральному конструктору ОАО "Авиадвигатель", доктору технических наук Александру Иноземцеву за большие достижения в решении проблем развития экономики России присуждена Премия имени А.Н. Косыгина.

Высокая награда имени выдающегося государственного деятеля нашей страны является объективной оценкой достойного вклада А. Иноземцева в дело подъема отечественного газотурбинного двигателестроения.

Премия имени Алексея Николаевича Косыгина учреждена Российским Союзом товаропроизводителей (РСТ) в 2001 году. Эта награда присуждается ученым, специалистам или практикам, а также научно-исследовательским учреждениям, учебным заведе-

ниям, промышленным и сельскохозяйственным предприятиям и другим организациям (в том числе общественным) за реальные достижения в решении фундаментальных и прикладных проблем, совершенствование и развитие отдельных отраслей экономики России. Премия включает в себя диплом и нагрудный знак (медаль лауреата), денежное вознаграждение или ценный памятный подарок.

За 5 лет существования премии ее лауреатами стали: ректор Белгородского технического университета им. В. Шухова, доктор технических наук, профессор А. Гридчин, президент ОАО "Криогенмаш" г. Балашихи В. Курташин, администрация Первоуральского новотрубного завода, новосибирская компания "Сибмост" и другие.

*источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
02.08.06*

НАДЕЖНОСТЬ ПЕРМСКОГО ДВИГАТЕЛЯ НА ВЫСОТЕ

В июле успешно завершились испытания самолета Ил-96-300 с двигателями ПС-90А на высокогорных аэродромах Эквадора, расположенных на высоте 2814 метров над уровнем моря.

Подобные испытания проведены впервые в истории гражданского авиастроения России. В испытательную бригаду, помимо представителей Пермского моторостроительного комплекса, вошли специалисты Авиационного комплекса "Ильюшин", Авиационного регистра МАК, российских сертификационных центров (в том числе ГОСНИИ ГА).

Испытания проводились на серийном самолете Ил-96-300 (бортовой номер СУ-Т1251), приобретенном кубинской авиакомпанией Cubana de Aviacion в декабре 2005 года. Полученный в ходе проведенных мероприятий результат позволит в ближайшее время оформить дополнение к сертификату типа самолета Ил-96-300, которое в будущем может быть распространено на все семейство Ил-96. Данное дополнение значительно расширит условия эксплуатации самолетов и повысит их коммерческую привлекательность. По словам заместителя генерального конструктора по

эксплуатации ОАО "Авиадвигатель" В.И. Чернова, в ходе испытаний самолет Ил-96-300 совершил более 10 перелетов между базовым аэропортом в Гаване и высокогорными аэродромами Кито и Латакунча в Эквадоре. "Двигатели доказали свою надежность и обеспечили безопасность полетов самолета в сложных условиях", - подчеркнул В.И. Чернов.

Аналогичные испытания ждут и первый из трех самолетов семейства Ту-204, которые должна поставить "Инвестиционно-финансовая компания" на Кубу. Эквадор отличается уникальным сочетанием климатических зон: снега и вулканы Анд, влажность джунглей Амазонки, высокие экваториальные температуры. Предполагаемые районы Латинской Америки, в которых будет эксплуатироваться Ил-96-300, схожи с условиями Эквадора. Этим, в том числе, обусловлен выбор местности для испытания российского лайнера.

*источник:
компания "Пермский моторный комплекс"
18.08.06*

ПЕРМСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ ОСТАЛСЯ БЕЗ ФИНАНСИРОВАНИЯ

Американская компания Pratt & Whitney (P&W) прекратила финансирование разработки авиадвигателя ПС-90А2 ОАО "Пермские моторы". Иностранный инвестор сделал это в ответ на прекращение госфинансирования. Не исключено, что считавшаяся перспективной разработка так и останется на бумаге. Дело в том, что лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), финансирующая производство самолетов Ил-96, Ту-204 и Ту-214, на которые планировалось устанавливать ПС-90А2, начала переговоры с Pratt & Whitney о поставках зарубежных моторов.

Как рассказал Ъ источник в "Пермских моторах", с начала 2006 г. финансирование разработки авиадвигателя ПС-90А2 полностью прекращено как со стороны P&W, так и со стороны государства. В Роспроме Ъ подтвердили, что в 2006 году проект не финансируется. Госсредства на проект не выделялись, поскольку "не было принято соответствующее постановление правительства РФ". Причины этого и дальнейшие планы государства в Роспроме прокомментировать отказались. Скорее всего, из-за отсутствия госфинансирования прекратила инвестировать средства и P&W.

По данным Ъ, 10 августа совет директоров ОАО "Пермский моторный завод" рассмотрит возможность привлечения банковских заемных средств на завершение разработки двигателя ПС-90А2. По данным источника Ъ в ОАО "Пермские моторы", необходимый объем инвестиций - \$25-27 млн.

Программа создания двигателя ПС-90А2 началась в середине 90-х. Активное развитие получила в 1998 г. после того, как 25% минус одна акция ОАО "Пермский моторный завод" приобрела компания Pratt & Whitney (входит в группу United Technologies Corp., США). ПС-90А2 полностью унифицирован с

базовым двигателем ПС-90А, но стоимость его жизненного цикла примерно на 30% дешевле. Предназначен для самолетов Ил-96, Ту-204, Ту-214. К началу 2006 года в проект, по разным данным, вложено от \$60 млн до \$80 млн при необходимых инвестициях в \$125 млн.

Весной 2002 г. United Technologies и Росавиакосмос подписали договор о финансировании проекта на паритетных началах. По условиям договора, пермские моторостроители должны были создать новый двигатель к концу 2005 г. Но уже в 2004-2005 гг. объем государственного финансирования оказался меньше запланированного, соответственно, инвестиции сократила и P&W. В итоге работы отстали от первоначального графика на три года.

В самой P&W информацию о замораживании проекта не подтверждают. "Программа ПС-90А2 успешно осуществляется, и P&W продолжает свое участие в ней, в том числе и ее финансирование", - заявили Ъ вчера в московском представительстве United Technologies International Operations.

Вместе с тем известно, что ИФК сейчас ведет переговоры с P&W о поставке двигателей PW-2040 для установки на лайнеры Ил-96 и Ту-204. Источники Ъ в ОАО "Воронежское акционерное самолетостроительное общество" (ВАСО) отмечают, что "если соотношение цены и эффективности двигателей P&W окажется приемлемым, то возможна модернизация Ил-96 под использование зарубежных моторов". Не исключено, что ВАСО и "Авиастар-СП" в дальнейшем откажутся от установки ПС-90А на свои самолеты, а значит, P&W не будет заинтересована в программе ПС-90А2.

источник: газета "Коммерсантъ"
04.08.06

ОПК "ОБОРОНПРОМ" МОЖЕТ В ПЕРСПЕКТИВЕ ВОЗГЛАВИТЬ ОДИН ИЗ АВИАДВИГАТЕЛЕСТРОИТЕЛЬНЫХ ХОЛДИНГОВ

ОПК "Оборонпром" может в перспективе возглавить один из авиадвигателестроительных холдингов. Об этом на выставке МВСВ 2006 заявил генеральный директор ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" Денис Мантуров.

"Вице-премьер Сергей Иванов заявил о целесообразности создания в России в перспективе, по крайней мере, двух-трех двигателестроительных холдингов. Мы планируем возглавить один из них", - сказал Д.Мантуров.

По его словам, стратегией развития ОПК "Оборонпром" предусматривается многопрофильность корпорации. Авиадвигателестроение наряду с вертолетостроением и созданием средств РЭБ может стать одним из направлений ее деятельности.

Как сообщил Д.Мантуров, до конца года планируется окончательное оформление и выделение из корпорации дочернего предприятия "Вертолеты России". Что касается холдинга РЭБ, то в настоящее время готовится системный проект по его формированию, а к концу года ожидается указ президента РФ о создании интегрированной структуры в сфере РЭБ. В холдинг объединятся более 20 ФГУПов. Системным

проектом предусматривается их предварительное акционирование.

ОАО "Оборонительные системы" создано в 1996 г. Акционерами ОАО являются 17 предприятий и организаций, в том числе шесть оборонных НИИ и КБ, восемь оборонных промышленных предприятий. Уставный капитал составляет 50 млн руб. ОАО "Оборонительные системы" является центральной компанией межгосударственной российско-белорусской ФПГ "Оборонительные системы". Более 75% акций "Оборонительных систем" контролирует ОАО "ОПК "Оборонпром".

ОАО "Объединенная промышленная корпорация "Оборонпром" - многопрофильная промышленно-инвестиционная группа, созданная указом президента РФ от 29 ноября 2004 г. Акционерами ОПК "Оборонпром" являются: Росимущество (51%), "Рособоронэкспорт" (31,13%), Республика Татарстан (15,07%), ОАО "Роствертол" (2,79%).

источник: АРМС-ТАСС
03.08.06

ПМЗ ЗАЙМЕТ НА НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ \$34 МЛН

Как стало известно "Ъ", совет директоров ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) принял решение завершить создание авиадвигателя ПС-90А2 с помощью банковского кредита. Напомним, что с начала 2006 года финансирование ПС-90А2 полностью прекращено как со стороны Pratt & Whitney (США, P&W, входит в группу United Technologies Corp), так и со стороны государства. В Роспроме "Ъ" подтвердили, что в 2006 году проект не финансируется. Госсредства на проект не выделялись, поскольку "не было принято соответствующее постановление правительства РФ". ПС-90А2 полностью унифицирован с базовым двигателем ПС-90А, но стоимость его жизненного цикла примерно на 30% дешевле. Предназначен для самолетов Ил-96, Ту-204, Ту-214. К началу 2006 года в проект, по разным данным, вложено от \$60 млн до \$80 млн при необходимых инвестициях в \$125 млн. Весной 2002 года United Technologies и Росавиакосмос подписали договор о финансировании проекта на паритетных началах. По условиям договора, пермские моторостроители должны были создать новый

двигатель к концу 2005 г. Но уже в 2004-2005 гг. объем государственного финансирования оказался меньше запланированного, соответственно инвестиции сократили и P&W. В итоге работы отстали от первоначального графика на три года. Сейчас акционеры Пермского моторостроительного комплекса решили закончить ПС-90А2 с помощью заемных ресурсов. По данным "Ъ", за это высказались оба акционера ПМЗ - Внешторгбанк и P&W. Общая сумма, необходимая для запуска двигателя в серию, \$34,3 млн. На эти средства ПМЗ собирается собрать для испытаний 3 двигателя, провести сертификационные испытания, подготовить производство к серийной сборке. По информации "Ъ", ПМЗ ведет переговоры со Сбербанком об открытии кредитной линии на эту сумму. Предполагается, что возврат средств будет производиться из прибыли ПМЗ. Если финансирование проекта будет открыто в 2006 г., то в 2008 г. ПМЗ запустит двигатель в серию.

*источник: газета "Коммерсантъ-Пермь"
14.08.06*

РАБОТА НАД ПРОЕКТОМ АРК "БУРЛАК" ПРИОСТАНОВЛЕНА НА СТАДИИ ТЕХНИЧЕСКИХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ ИЗ-ЗА НЕХВАТКИ СРЕДСТВ

Работа над перспективным авиационно-ракетным комплексом (АРК) "Бурлак" приостановлена на стадии технических предложений, сообщили сегодня в "Машиностроительном КБ "Радуга". Там велась разработка одного из вариантов реализации концепции "воздушного старта" с использованием стратегического бомбардировщика Ту-160.

"Иностранные партнеры, ранее проявлявшие интерес к проекту, вышли из него. Основная причина - нехватка средств", - пояснили в КБ.

Согласно открытым данным, разработка АРК "Бурлак" велась с 1991 г. Первоначально предполагалось использование этого комплекса в военных целях. Разработчики исходили из того, что в случае развязывания войны наземные стартовые комплексы космодромов будут выведены из строя. В этих условиях с помощью АРК предполагалось решать задачи уничтожения космических аппаратов противника на низких орбитах, а также вывод собственных разведыва-

тельных спутников. Позднее "Бурлак" был переориентирован на коммерческий запуск спутников.

Ракета "Бурлак" массой 32 т разрабатывалась как двухступенчатый носитель. Первая ступень планировалась для многократного использования: после выработки топлива она спускалась на землю на парашюте. Вторая должна была сгореть в атмосфере. Запуск ракеты был возможен на расстоянии 5 тыс. км от аэродрома базирования Ту-160.

Предполагалось, что "Бурлак" обеспечит вывод на орбиты высотой 200-1000 км грузов массой 600-800 кг (полярные орбиты) или 840-1100 кг (экваториальные орбиты). При этом стоимость вывода на орбиту одного кг полезной нагрузки составила бы примерно 8 тыс. дол. Интерес к проекту проявляла германская фирма "ОНВ-Систем" (ОНВ-System).

*источник: АРМС-ТАСС
10.08.06*

ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗРАБОТКИ СПЕЦМОДИФИКАЦИЙ ТУ-214 НЕДОСТАТОЧНОЕ

Финансирование разработки на ОАО "Туполев" модификаций среднемагистрального реактивного самолета Ту-214 со специальными компоновками недостаточное. Об этом корреспонденту "Авиа-Порт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

"Договоры на разработку документации по самолетам Ту-214, заказанным Управлением делами Президента, заключены, но документация на Казанский авиазавод будет передана тогда, когда будет оплачена в полном объеме", - отметил собеседник.

Он также уточнил, что Управление делами Президента заказало четыре самолета типа Ту-214: два ретранслятора и два самолета-салона.

По его сведениям, договоры на разработку самолетов-салонов пока не заключены, хотя изменения по

компоновке самолетов будут весьма большими.

"Кроме Ту-214 для Управделами Президента, такие самолеты в варианте "Салон" заказаны Министерством обороны РФ", - отметил источник.

Он напомнил, что 7 апреля 2003 года Главкомом ВВС РФ подписано Техническое задание на создание самолета "специального назначения в интересах министерства обороны" на базе пассажирского самолета Ту-214, с увеличенной дальностью в варианте "- Салон". По данным источника, планируется также оборудовать один самолет Ту-214 специальным оборудованием для участия в программе "Открытое небо" по контролю действующих международных Договоров и мониторинга окружающей среды.

*источник: AVIAPORT.RU
14.08.06*

АН-3 ВООРУЖАТ "ВАЛЬТЕРОМ"

Представители омского производственного объединения (ПО) "Полет" провели переговоры о закупках лопастных авиадвигателей "Вальтер" моравского завода (Чехия) для самолетов Ан-3. Использование "Вальтеров", по замыслу омичей, позволит реализовывать легкие бипланы на европейском рынке. В то же время "Полет" не намерен отказываться от закупок двигателей ТВД-20 Омского моторостроительного объединения (ОМПО) им. Петра Баранова - такие машины будут поставляться в Казахстан и Монголию.

Как вчера сообщил генеральный консул Чехии в России Карел Харанза, закупками партии двигателей "Вальтер" заинтересовались менеджеры ООО "ЮСОН-Сибирь" (представляет интересы хозрасчетного предприятия "Авиазавод ПО "Полет", которое производит Ан-3. - "Ъ"). Речь шла о сотрудничестве в авиастроении. наших омских партнеров заинтересовали двигатели "Вальтер", которые выпускаются в Моравии для самолетов типа L-150. Мы заинтересованы в таких поставках", - сказал господин Харанза. По словам генерального консула, чехи могут предложить омичам "несколько схем сотрудничества". "Например, на приобретение авиадвигателей на нашем заводе мы можем предоставить кредит в Чешском экспортном банке. А расчеты возможны, в том числе и произведенной продукцией - вашими самолетами", - заметил Карел Харанза.

Интерес к чешским "Вальтерам" в "ЮСОН-Сибири" объясняют поиском новых рынков сбыта. "Будем считать, во сколько обойдется машина с этим мотором, потом начнем искать взаимоприемлемые условия. В Европу мы не можем поставлять Ан-3 с ТВД-20 из-за отсутствия необходимого сервиса. Чтобы провести плановый или неплановый ремонт машины там, потребуется до трех месяцев, пока будут доставлены и установлены необходимые детали. А с "Вальтером" на это уйдут часы", - рассказал генеральный директор ООО "ЮСОН-Сибирь" Василий Цой.

Легкий биплан Ан-3 является модификацией самолета Ан-2, которая была выполнена Киевским конструкторским бюро (КБ) имени Олега Антонова. Ан-3 оснащается турбовинтовым двигателем ТВД-20 мощностью 1,5 тыс. лошадиных сил, который выпускается на Омском моторостроительном объединении (ОМПО) имени Петра Баранова. Документацию на машину и право на модернизацию КБ имени Олега Антонова передало в производственное объединение (ПО) "Полет", которое модернизировало более 50 Ан-3. Биплан 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.

От поставок двигателей ТВД-20 производства ОМПО им. Баранова "Полет" отказываться не намерен. Как сообщил Василий Цой, такими силовыми агрегатами будут комплектоваться бипланы для Казахстана, Монголии и российских заказчиков. До конца текущего года "Полет" поставит в Казахстан шесть Ан-3 (сумма контракта 200 млн руб.), Монголия намерена модернизировать весь свой парк гражданской авиации, состоящий из 30 Ан-2, и до конца текущего года взять в аренду с последующим выкупом два Ан-3.

Известие о переговорах "полетовцев" с чешскими моторостроителями на ОМПО имени Петра Баранова восприняли без энтузиазма. "Лучше не искать счастья на стороне, а активнее заниматься сбытовой политикой. Цена на ТВД-20 значительно приемлемее, чем зарубежных аналогов авиадвигателей. Все зависит от партии изделий, сейчас мы занимаемся практически штучным производством. А если бы нашим соседям (ПО "Полет". - "Ъ") удалось найти заказы сразу на 50-100 машин, то мы бы значительно снизили стоимость двигателя. И самолеты стали бы намного доступнее для многих российских авиаперевозчиков", - уверен заместитель генерального директора по производству ОМПО им. Петра Баранова Михаил Шумякин.

По мнению новосибирских авиастроителей, которые хотели использовать ТВД-20 на двухмоторном Ан-38, "у омского двигателя есть еще технические проблемы". "Он не согласован с винтом. Поэтому нельзя использовать реверс (когда винт при посадке начинает вращаться в обратную сторону и создавать тормозящий эффект. - "Ъ"). Тормозная дистанция получается большой, а это не устраивает покупателей. Винт может доработать только завод в подмосковном Ступино. На это необходимы средства, а их ни у кого нет", - заметил ведущий специалист службы маркетинга Новосибирского авиационного производственного объединения (НАПО) имени Чкалова Александр Королев.

По прогнозу генерального консула Чехии в России Карела Харанза, контракт на поставку двигателей "Вальтер" в Омск может быть подписан в течение ближайших шести месяцев.

*источник: газета "Коммерсантъ-Омск"
04.08.06*

ДВИГАТЕЛИ ДЛЯ "ИРКУТА" БУДУТ ДЕЛАТЬ НА УКРАИНЕ

Как сообщили в ОАО "НПК "Иркут", по заказу компании московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" в кооперации с украинским предприятием "Мотор Сич" произведет 50 авиационных двигателей АИ-222-25, предназначенных для учебно-боевых самолетов Як-130. Договор заключен сроком на три года, при этом количество заказанных двигателей превышает количество заказанных у корпорации самолетов Як-130. Напомним, что пока что "Иркут" заключил контракт на экспорт 16 самолетов в Алжир. По словам источника в корпорации, "договор заключается на большую пар-

тию, чем алжирский заказ, в расчете на то, что производят и другие заказы". Уже получено несколько предварительных заявок от Сирии, Индонезии, к самолету проявляют интерес в Венесуэле. Учебно-боевой самолет Як-130 создан для подготовки летчиков, однако может использоваться и как легкий истребитель. Базовый вариант двигателя АИ-222-25 для самолета Як-130 создается в бесфорсажном варианте. Он имеет максимальную взлетную тягу 2500 кг при удельном расходе топлива 0,64 кг/кгс•ч.

*источник: газета "Коммерсантъ-Хабаровск"
23.08.06*

ВСМПО ВДВОЕ УВЕЛИЧИЛО ПРИБЫЛЬ

ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" в I полугодии увеличило чистую прибыль по РСБУ почти в 2 раза до 3,435 млрд рублей. Компания приводит сравнительные данные за I полугодие 2005 года, когда два предприятия были самостоятельными акционерными обществами. Тогда чистая прибыль ВСМПО составляла 1,423 млрд рублей, "Ависмы" - 392 млн руб. "Увеличение чистой прибыли произошло в основном за счет роста экспортных цен на титановую продукцию, что связано с возросшим спросом со стороны основных потребителей. Также на финан-

совые результаты полугодия повлиял рост объемов производства и увеличение номенклатуры изделий более глубокой переработки", - заявил директор по финансам корпорации Александр Семенцов. Дальнейшего роста прибыли в компании (еще как минимум на 25%) также ожидают от увеличения объема заказов для оборонной промышленности.

источник:
газета "Коммерсантъ-Екатеринбург"
04.08.06

ИРКУТ СТАЛ ПРИБЫЛЬНЫМ

Иркут в I полугодии текущего года получил 404 млн. руб. чистой прибыли по РСБУ против убытка годом ранее. Напомним, что чистый убыток "Иркут" в январе-июне 2005 г. составил 635 млн. руб. Выручка от продаж компании выросла на 80% до 4.8 млрд. руб. (в то время как в первом полугодии 2005 г. этот показатель был равен 2.5 млрд.). При этом себестоимость производства выросла лишь на 33% до 2.4 млрд. (аналогичный показатель прошлого года - 1.8 млрд.). Кредиторская задолженность предприятия выросла с 10.5 млрд. рубл. на 1 января 2006 г. до 10.7 млрд. руб. на 30 июня текущего года. Краткосрочная дебиторская задолженность увеличилась за полугодие с 7.7 млрд. руб. до 12.9 млрд. руб., долгосрочная дебиторская задолженность, наоборот, снизилась - с 638 млн. руб. до 14 млн. руб. Данные работы корпорации являются в целом ожидаемыми и восприни-

маются крайне положительно. Объявленная борьба с издержками и рост заказов сделал предприятие в целом прибыльным, хотя при этом чистая рентабельность составляет всего 10%. Очевидно, что по итогам года выручка компании может еще существенно возрасти, особенно учитывая значительный объем краткосрочной дебиторской задолженности и рост военных заказов. В тоже время имеются некоторые сомнения в полном контроле над издержками корпорации и способности менеджмента управлять себестоимостью: управленческие и коммерческие расходы предприятия за прошедший срок выросли почти на 75% до 1.5 млрд. руб. и, возможно по и итогам года еще существенно увеличатся

источник: журнал "Финанс"
07.08.06

ЧИСТАЯ ПРИБЫЛЬ ОАО "КОРПОРАЦИЯ ВСМПО - АВИСМА" ЗА ПЕРВОЕ ПОЛУГОДИЕ СОСТАВИЛА 3 435 МЛН РУБЛЕЙ

Подведены финансовые итоги работы ОАО "Корпорация ВСМПО - АВИСМА" за первое полугодие 2006 г. Чистая прибыль ОАО "Корпорация ВСМПО - АВИСМА" по РСБУ составила 3 435 млн руб., выручка от реализации - 13 499 млн руб.

Итоги по этим же показателям в первом полугодии 2005 г., когда два предприятия были самостоятельными акционерными обществами. Чистая прибыль: ВСМПО - 1 423 млн руб., АВИСМА - 392 млн руб.; выручка от реализации ВСМПО - 6 635 млн руб., АВИСМА - 2 808 млн руб.

Увеличение выручки от реализации и чистой прибыли произошло в основном за счёт роста экспортных цен на титановую продукцию, что связано с возросшим спросом со стороны основных потребителей. Также на финансовые результаты полугодия повлиял рост объемов производства и увеличение номенклатуры изделий более глубокой переработки.

источник: ИА "Ореанда"
09.08.06

"ПЕРМСКИЙ МОТОРНЫЙ ЗАВОД" ПОДТВЕРДИЛ ДОВЕРИЕ ИНВЕСТОРОВ

ОАО "Пермский моторный завод" выполнило свое обязательство перед инвесторами по приобретению неконвертируемых процентных документарных облигаций на предъявителя серии 01 с обязательным централизованным хранением (гос. рег. номер №4-01-30190-D от 23 июня 2005 г.).

В июле 2005 г. "Пермский моторный завод" разместил первый облигационный займ на сумму 1 200 000 000 руб. Целью выпуска облигаций стало привлечение денежных средств для пополнения оборотного капитала и замещение кредитных ресурсов для удешевления заемного капитала и диверсификации заемных средств. Все обязательства по выплате купонного дохода по первым четырем купонам облигаций

ОАО "Пермский моторный завод" выполнены в предусмотренные сроки. Всего выплачен купонный доход на сумму 116 064 000 руб. Ставка на 5-8 купонные периоды установлена решением Эмитента в размере 9,9 % годовых.

Марина Портная - заместитель генерального директора по экономике и финансам ЗАО "УК "ПМК": "Результаты исполнения оферты подтверждают высокую надежность и доверие инвесторов к одному из крупнейших предприятий Пермского моторостроительного комплекса - "Пермскому моторному заводу".

источник:
компания "ОАО "Пермские моторы"
10.08.06

НАШИ "ВЕРТУШКИ" В ПЕРУ

Новосибирский авиаремонтный завод (НАРЗ) подписал контракт на проведение капитального ремонта двух вертолетов Ми-171В, принадлежащих Национальной полиции Перу. Как сообщили в пресс-службе НАРЗа, в связи с этим НАРЗ посетили официальные представители со стороны заказчика - генерал Даниэль де ла Флор, директор Управления авиации национальной полиции Перу и майор Мартин Мариньо, начальник отдела по техническому обслуживанию авиации полиции. Они ознакомились со всей юридической документацией, регламентирующей деятельность НАРЗа, его техническим состоянием, оснащением и процессом выполнения ремонта вертолетов.

Ремонт фюзеляжей вертолетов будет осуществлен специалистами НАРЗа непосредственно в Лиме

на технической базе Национальной полиции, а все агрегаты и узлы будут демонтированы и направлены для ремонта в Россию.

Получив детальную информацию, перуанцы проявили интерес к проведению в ходе ремонта модернизации принадлежащих им вертолетов, а также к закупке контрольно-измерительного оборудования, которое им необходимо для оснащения собственной технической базы полицейской авиации. Кроме того, была достигнута предварительная договоренность о содействии НАРЗа в монтаже этого оборудования и обучении перуанского технического персонала.

*источник: газета "Красная звезда"
16.08.06*

НОВИНКА ОТ ТЕКНОЛ

На Международной выставке продукции военно-го назначения сухопутных войск (МВСВ) российская компания Текнол представила комплекс с беспилотным разведывательным самолетом.

Оснащенный маломощным электрическим двигателем беспилотный летательный аппарат (БЛА) имеет размах крыла 1,5 м. Взлетная масса самолета составляет порядка 3,5 кг. Аппарат может совершать полеты продолжительностью до 90 минут. Радиус действия аппарата - 15 км. Беспилотник отличается быстрой и простой сборкой. На подготовку комплекса к полету требуется всего несколько минут.

Полезная нагрузка аппарата может включать видеокамеру, ИК-камеру, фотоаппарат. В ходе полета БЛА передает на землю видеоизображение, а также данные телеметрии. Легкая портативная наземная станция управления имеет ударопрочный корпус. Станция может комплектоваться различными типами антенн. Беспилотный комплекс поставляется в комплекте с соответствующим программным обеспечением. В качестве географической подложки может использоваться любое растровое изображение местности, в том числе аэрофотоснимок. Привязка карты

выполняется пользователем с помощью несложной процедуры по двум и более точкам.

Система навигации и управления БЛА - традиционный "конек" фирмы Текнол - обеспечивает планирование маршрута, ручное и автоматическое управление. Поставляемое программное обеспечение позволяет оперативно изменять маршрут полета и проверять правильность составления полетного задания. В память блока автопилота вводится до 255 ППМ, каждый из которых задается координатами, высотой прохождения и скоростью полета. ППМ могут задаваться как графически - отметкой на цифровой карте, так и непосредственным вводом координат. Разработанное фирмой Текнол программное обеспечение также отображает профиль полета БЛА, вычисляет протяженность, продолжительность полета и удаленность ППМ от исходной точки. Навигация осуществляется по сигналам глобальной системы позиционирования GPS, которая дублируется инерциальной системой, что обеспечивает более высокий уровень качества управления и стабилизации.

*источник: сайт "Беспилотная авиация"
07.08.06*

ПЕРВЫЙ ПОЛК, ВООРУЖЕННЫЙ ЗРС ПВО С-400 "ТРИУМФ", К КОНЦУ 2006 Г. БУДЕТ ПОСТАВЛЕН НА БОЕВОЕ ДЕЖУРСТВО

Первый полк, вооруженный зенитной ракетной системой ПВО С-400 "Триумф", к концу 2006 г. будет поставлен на боевое дежурство, сообщил главнокомандующий ВВС России генерал армии Владимир Михайлов.

"Полк будет базироваться совсем недалеко от Москвы, - уточнил он. - Нет никаких сомнений, что первый полк будет перевооружен на С-400 в установленные сроки. Теоретическую подготовку личного состава мы ведем и соответствующую материально-техническую базу уже активно готовим".

Главком также сообщил, что С-400 будет использоваться при создании системы воздушно-космической обороны (ВКО) России. По его оценке, "эти системы - надежная основа для создания структур ВКО. У нас наряду с системой С-400 есть еще и другая - А-135, и сейчас все это сконцентрировано в одних руках. В результате мы, конечно, выйдем на

параметры, которые близки к тому, что мы желаем видеть после 2011 года".

Оценивая перспективы поставки С-400 в другие полки ПВО, главком отметил: "Здесь не нужны какие-то сверхвысокие темпы". "Нам достаточно перевооружать ежегодно на новые системы по одному, максимум - по два полка, которых у нас 35, - сказал он. - Нет необходимости торопиться с переоснащением, поскольку проведенная ранее модернизация техники некоторых полков позволит работать на ней не менее десятка лет. Зачем же эту технику куда-то убирать?" По словам Михайлова, перевооружение на новые системы С-400 "Триумф" будет проводиться "постепенно, по мере появления перед нами новых задач".

*источник: АРМС-ТАСС
09.08.06*

НА УУАЗ ПРОХОДИТ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВЕРТОЛЕТОВ МИ-8

Более 110 авиаспециалистов из 45 стран мира принимают участие в пятой международной конференции эксплуатантов вертолетов Ми-8 и их модификаций. Она открылась сегодня в столице Бурятии на Улан-Удэнском авиационном заводе (УУАЗ).

Как сообщили ИТАР-ТАСС в пресс-службе предприятия, вопросы эксплуатации вертолетов Ми-8 обсудят сотрудники российских и зарубежных авиакомпаний, ВВС, министерств обороны, поисково-спасательных служб и пограничных войск. Их партнерами по диалогу выступают представители федеральных агентств промышленности и оборонных заказов, корпорации "Оборонпром", "Рособоронэкспорта", "МВЗ им. Миля", компаний-поставщиков комплектующих изделий вертолетной промышленности России.

УУАЗ, входящий в корпорацию "Оборонпром", является одним из ведущих экспортеров вертолетов семейства Ми-8 в страны Европы, Латинской Америки, Юго-Восточной Азии. В мире эксплуатируется почти 4,5 тыс. вертолетов Ми-8 и Ми-171 производства Улан-Удэнского авиазавода.

"Они не нуждаются в дополнительных рекомендациях", - заявил на открытии конференции президент Бурятии Леонид Потапов. При этом, по его оценке, "эти вертолеты имеют большой потенциал для модификации, расширения модельного ряда, исходя из запросов и задач, которые ставятся импортерами".

*источник: АРМС-ТАСС
03.08.06*

ВЬЕТСЯ ЛОКОН...

На проходящей в Москве на ВВЦ выставке МВСВ Специальное конструкторское бюро (СКБ) Топаз представило комплекс дистанционного наблюдения земной поверхности на базе малогабаритных беспилотных летательных аппаратов (БЛА).

Комплекс предназначен для решения разнохарактерных задач в интересах видов и родов Вооруженных сил РФ, других министерств и ведомств (МЧС, МВД) в условиях, когда применение пилотируемой авиации невозможно или нецелесообразно.

Мини-БЛА, получивший название "Локон", имеет размеры 0,95*2,0 м. Взлетная масса аппарата составляет порядка 3,5 кг, в том числе полезной нагрузки - 0,6 кг. Время полета БЛА - до 60 мин. Радиус полета -

до 25 км. Запуск аппарата производится с руки, посадка - по-самолетному на площадку, размерами 50*10 м.

СКБ Топаз со времени своего основания занимается научно-исследовательскими и опытно-конструкторскими разработками аппаратуры, комплексов приема, обработки и передачи информации, производством и ремонтом военной техники, техники двойного назначения, созданием наземных и подвижных аппаратных комплексов. Информация, получаемая от различных средств, в том числе от ИК-, ТВ-, и фотонаблюдения обрабатывается в реальном масштабе времени.

*источник: сайт "Беспилотная авиация"
07.08.06*

КОМПАНИЯ "АВИАМАРКЕТ" УСПЕШНО ПРОВЕЛА КУРСЫ ИНЖЕНЕРОВ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ ВЕРТОЛЕТОВ ROBINSON R22/R44

Компания "Авиамаркет" второй раз в этом году организовала и провела выездные курсы по технической эксплуатации вертолетов Robinson R22/R44.

Первый подобный курс был организован и успешно проведен в феврале 2006 г., после чего информация об этом быстро распространилась и вызвала большой интерес среди авиакомпаний и владельцев вертолетов. В августе по приглашению компании "Авиамаркет", в Москву вновь приехал Ричард Сэнфорд - единственный в мире представитель компании Robinson Helicopter, который имеет лицензию на проведение выездных курсов по техническому обслуживанию и безопасности вертолетов Robinson. Более 20-ти лет Ричард Сэнфорд работает с вертолетами Robinson и ежегодно сам проходит подготовку на заводе Robinson, чтобы иметь право обучать инженеров и пилотов по всему миру.

По оценкам компании "Авиамаркет" в России на текущий момент эксплуатируется около 100 вертолетов Robinson, поэтому потребность в прохождении подобного курса остается актуальной. В учебном центре компании Robinson Helicopter, который располагается в США, штат Калифорния, на этот курс необходимо предварительно записываться за несколько месяцев до его начала. Приглашая преподавателя в Россию, в удобные для группы обучающихся сроки, также снимаются возможные проблемы получения

визы в США. Курс читается на русском языке (при участии профессионального переводчика), что также является дополнительным преимуществом.

Все практические и теоретические занятия проходили на площадке вертолетного клуба компании "Авиамаркет", который находится в районе г. Истра в 40 км от МКАД по Новорижскому шоссе. И преподаватель, и сами студенты - инженеры авиакомпаний - отметили эффективность таких занятий, когда в случае возникновения теоретических вопросов была возможность сразу же разобрать все на практических примерах.

На занятиях в течение всего курса присутствовал представитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта для осуществления контроля за соответствием проведения этих курсов требованиям полномочного органа в области гражданской авиации Министерства Транспорта РФ.

По окончании курса ещё 10 российских инженеров получили сертификаты о прохождении курса по общему техническому обслуживанию и проведению ремонтных работ вертолетов Robinson R22/R44. Выданные им сертификаты официально одобрены на территории России.

*источник: компания "Авиамаркет"
17.08.06*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕС: Airbus по заказам уступает Boeing	41
Беспилотный Скорпион	41
Boeing изучает, касаются ли санкции госдепартамента США против фирмы "Сухой" совместного проекта строительства регионального самолета	41
Смена фаворита	42
Boeing не смог заработать	43
Победителем тендера по созданию самолета раннего предупреждения, который может вести разведку по всему Корейскому полуострову, стал Boeing	43
Британская Monarch Airlines заказала 6 Boeing 787-8 Dreamliner	43
Boeing сделал последнее предложение бастующим рабочим	44
Boeing заподозрили в халтуре	44
США: Пентагон хочет сократить В-52 на треть	44
Hainan Airlines Group выбрала двигатели Rolls-Royce Trent 700 для дополнительных самолетов Airbus A330	45
США испытывают транспортник испанской разработки	45
Турция расторгает сделки с Израилем	45
ВМС США получит сверхзвуковой самолет подавления средств ПВО	46
В США разрабатывают сверхзвуковой самолет для олигархов	46
Зарубежные соседи: Харбин экспортирует самолеты	46
ГАО "ТАПОиЧ" к 2008 году планирует увеличить производство самолетов в год с 14 до 18 единиц	47
Австралия примет участие в американском проекте беспилотника	47
Армия США получила последний модернизированный Apache	47
"Руслан" может улететь на Запад	48
Honda Motor создала подразделение по производству самолетов	48
На харьковском авиапредприятии пропал двигатель	49
Американские "Хищники" защитят Израиль	49
Япония разработает сверхскоростной авиалайнер	49
Саудовская Аравия купила у Британии 72 самолета Eurofighter Typhoon	49

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ЕС: AIRBUS ПО ЗАКАЗАМ УСТУПАЕТ BOEING

Европейская авиастроительная компания Airbus получила с начала года по конец июля заказы на 200 самолетов при 525 у американского конкурента Boeing Corp. Airbus не сообщает чистые данные о заказах - с учетом отказов от ранее сделанных заявок. Согласно данным Boeing, его чистый показатель на 1 августа составлял 518 самолетов.

Airbus понадобилось 30 лет, чтобы обогнать Boeing по числу новых заказов, и в последние пять лет он удерживал лидерство, однако в 2006 г. Boeing вышел вперед: дальнемагистральные лайнеры американского производителя, такие, как запланированный на 2008 г. 787, пока популярнее аналогичных европейских моделей, сообщает Reuters.

Airbus, между тем, пока сохраняет лидерство в поставках самолетов заказчикам: 253 самолета в период с января по июль включительно против 225 у Boeing. Среди последних заказов компании - 20 самолетов Airbus A350 и девять Airbus A380 для авиакомпании Singapore Airlines и 20 самолетов A320 для немецкой авиакомпании-дискаунтера Blue Wings.

Компания планирует поставить в этом году 430 самолетов. Airbus принадлежит концерну EADS и компании BAE Systems, которая планирует продать свой 20-процентный пакет EADS.

*источник: сайт "Ukraine Daily"
09.08.06*

БЕСПИЛОТНЫЙ СКОРПИОН

Беспилотный комплекс с легким беспилотным вертолетом привез на выставку MBCB 2006 европейский авиакосмический концерн EADS.

Среди решаемых задач EADS называет наблюдение "за холмом", оценку нанесенного ущерба, распознавание, сопровождение и подсветку целей, мониторинг моря и побережья, наблюдение в городских условиях, мониторинг дорожного движения, патрулирование границ, предотвращение нелегальной миграции и контрабанды, ретрансляция данных, и т.п. Комплекс может комплектоваться беспилотными летательными аппаратами вертикального взлета-посадки вертолетного типа Scorpion-6 и Scorpion-30. БЛА имеют диаметр несущего винта 1,8 и 2,2

м, максимальная взлетная масса аппаратов составляет 13 и 38 кг, масса полезной нагрузки - 6 и 15 кг, скорость - 35 и 50 км/ч, продолжительность полета - 1 и 2 часа соответственно.

Комплекс имеет автономную систему управления и навигации. Взлет и посадка БЛА осуществляются в автоматическом режиме. Полезная нагрузка БЛА включает оптико-электронную и ИК-аппаратуру для использования вертолета как днем, так и ночью. Для передачи данных с БЛА на землю используется защищенная линия. Данные передаются в реальном масштабе времени.

*источник: сайт "Беспилотная авиация"
07.08.06*

BOEING ИЗУЧАЕТ, КАСАЮТСЯ ЛИ САНКЦИИ ГОСДЕПАРТАМЕНТА США ПРОТИВ ФИРМЫ "СУХОЙ" СОВМЕСТНОГО ПРОЕКТА СТРОИТЕЛЬСТВА РЕГИОНАЛЬНОГО САМОЛЕТА

Команда юристов американской аэрокосмической корпорации Boeing изучает вопрос о том, касаются ли введенные госдепартаментом США санкции против российской фирмы "Сухой" совместного проекта двух компаний по строительству регионального самолета. Об этом в интервью ИТАР-ТАСС сообщил во вторник представитель пресс-службы Boeing Тим Нил. По его словам, заключение экспертов корпорации по этому вопросу "будет готово, вероятно, уже на этой неделе".

Американское внешнеполитическое ведомство 4 августа объявило о введении санкций против 7-ми иностранных компаний, в том числе ФГУП "Рособоронэкспорт" и "Сухого", в связи с якобы имевшимися нарушениями принятого в 2000 г внутреннего амери-

канского закона "О нераспространении в отношении Ирана", налагающего запрет на сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения /ОМУ/. МИД России заявил, что считает неприемлемым введение санкций против российских компаний.

Разработку российского регионального самолета Су-100 ведет фирма "Гражданские самолеты Сухого" - дочернее предприятие авиационной холдинговой компании "Сухой". Boeing является ее основным партнером с американской стороны. Согласно плану, первый самолет должен быть собран в 2007 г, а в 2008 г предполагается начать его поставки заказчикам.

*источник: ПРАЙМ-ТАСС
09.08.06*

СМЕНА ФАВОРИТА

Оттава своим решением фактически исключила европейский A400M из тендера на закупку для национальных ВВС военно-транспортных самолетов. Теперь фаворитом эксперты называют C-130J американской компании Lockheed Martin. Согласно обнародованным планам, командование ВВС Канады намерено приобрести 17 военно-транспортных самолетов, на что в бюджете выделено 3,2 млрд. канадских долларов (около 2,8 млрд. долларов США). В стоимость контракта также включаются поставки необходимого вспомогательного оборудования, проведение обучения специалистов и т.п. Кроме того, еще 1,7 млрд. канадских долларов предусмотрено потратить в течение следующих 20 лет на материально-техническое обслуживание этих транспортников.

Цель данной программы - полностью заменить 32 самолета C-130 "Геркулес" (Hercules), которые уже устарели и технически, и морально. Причем уровень изношенности некоторых машин настолько велик, что представители ВВС Канады не исключают даже возможности того, что не менее 14 "геркулесов" будут сняты с полетов еще до 2010 г., когда теоретически истекает срок их службы. А это, по мнению командующего канадскими Вооруженными Силами генерала Рика Хиллиера (Gen. Rick Hillier, Chief of the Canada's Defence Staff), "серьезно сократит возможности Министерства обороны Канады по проведению различных операций как внутри страны, так и за рубежом". Среди требований, предъявляемых к новым военно-транспортным самолетам, можно выделить следующие:

- дальность полета не менее 4630 км;
- грузоподъемность не менее 8165 кг;
- способность совершать взлет и посадку на грунтовые ВПП длиной не более 914 метров и шириной не более 27 метров;
- возможность выполнять погрузку на самолет и выгрузку с него грузов на паллетах без необходимости привлечения специальной техники и оборудования.

Как отмечается в опубликованном 29 июня документе под названием Canada First Defence Procurement - Tactical Airlift, первый самолет должен быть поставлен заказчику не позднее чем через 36 месяцев после окончательного подписания контракта, а последняя машина в партии - не позднее чем через 60 месяцев после совершения вышеуказанного действия. К настоящему времени руководство Минобороны Канады обнародовало предложение "ко всем потенциальным поставщикам" предоставить необходимую информацию технического и экономического характера, а также провести соответствующие демонстрационные показы. Как указывается в документе, в случае, если предварительным требованиям будут удовлетворять "предложения (образцы) нескольких компаний", официальный запрос на участие в заключительной фазе тендера будет направлен каждой из них (срок ответа на вышеуказанное предложение установлен не позднее нынешнего августа).

Официально тендер на поставку новых военно-транспортных самолетов был охарактеризован рядом представителей канадского правительства, в том числе и главой военного ведомства Гордоном О'Коннором (Gordon O'Connor), как "открытый и

демократичный, свободный от политических и иных влияний (предпочтений)". Однако, как отмечает ряд международных аналитиков, на деле обстоит несколько иначе. Все дело в том, что потенциальных участников тендера до недавнего времени было всего два: американская компания Lockheed Martin (BTC C-130J) и европейский концерн EADS (BTC A400M). Но, согласно условиям тендера, контракт должен быть подписан не позднее марта 2007 г., а до того - проведены различные тесты и испытания на соответствие самолетов-претендентов предъявляемым канадскими военными требованиями. В результате из конкурса автоматически выбывает европейский A400M, который сможет подняться в воздух не ранее 2008 г. Таким образом, соперничество, хотя и с ограниченным количеством участников, превращается в "сольное выступление" американского C-130J.

Впрочем, представители военно-политического руководства Канады прекрасно осознают всю пагубность возникшей ситуации с выбором нового военно-транспортного самолета для национальных ВВС, но оправдывают свои действия нехваткой времени и настоятельной необходимостью возможно скорейшей замены "едва ли не разваливающихся на глазах" старых "геркулесов". Причем для хоть какого-то решения возникшей проблемы Оттава уже объявила о предстоящей закупке 4 военно-транспортных самолетов C-17 компании Boeing - для решения задачи стратегических авиационных перевозок.

В этой ситуации руководство подразделения Airbus Military концерна EADS еще 29 июня 2006 г. выпустило пресс-релиз, в котором выразило сожаление по поводу того, что канадское правительство оставило без внимания запрос компании о возможности рассмотрения военно-транспортного самолета A400M на соответствие задачам тактических и стратегических авиационных перевозок в интересах Военно-воздушных сил и Министерства обороны Канады в целом. На другой же стороне Атлантики, напротив, царит приподнятое настроение. Так, Питер Симмонс (Peter Simmons), один из руководителей программ военно-транспортной авиации компании Lockheed Martin, отметил, что "C-130J полностью удовлетворяет всем предъявляемым требованиям и в ряде случаев даже превосходит их".

Косвенно в поддержку нынешнего решения канадских военных выступил также и достаточно влиятельный в стране сенатор Колин Кенни (Colin Kenny), председатель сенатского комитета по обороне. Комментируя заявления некоторых представителей Airbus и EADS о "несправедливом характере тендера", Колин Кенни отметил: "Если у вас есть самолет, который еще не летает, то как вы можете заявлять, что данное решение несправедливо? Главная цель состоит не в том, чтобы быть справедливым ко всем производителям самолетов, а в том, чтобы предоставить канадцам самый лучший товар".

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
16.08.06*

BOEING НЕ СМОГ ЗАРАБОТАТЬ

Идея Boeing заработать на предоставлении авиа-пассажирам возможности доступа в Интернет во время полета потерпела фиаско. Подразделение компании Connexion by Boeing, предоставляющего Интернет-услуги, не приносило прибыли, и Boeing заявил о его закрытии.

Boeing - крупнейшая авиакосмическая корпорация в мире. Выручка в 2005 г. составила \$54,8 млрд, чистая прибыль - \$2,6 млрд. Connexion by Boeing на 100% принадлежит Boeing, финансовые показатели подразделения не раскрываются. По данным Boeing, во II квартале 2006 г. три вспомогательных подразделения компании - Connexion by Boeing, Boeing Technology и Shared Service Group - принесли убыток в \$90 млн. За тот же период прошлого года убыток составил \$110 млн.

Гендиректор Boeing Джим Макнири заявил, что компания приняла решение о закрытии Connexion by Boeing. "Этот сервис не приносит той прибыли, на которую мы изначально рассчитывали, - заявил "Ведомостям" представитель Boeing Джон Дерн. - Мы предупредили клиентов о возможном закрытии компании еще 26 июня, так что они были к этому готовы. Сейчас мы обсуждаем с авиакомпаниями наиболее приемлемый вариант закрытия Connexion, а окончательно ликвидировать компанию планируем до конца этого года".

Boeing создал Connexion by Boeing в 2000 г. Boeing не раскрывает объем вложений в эту компанию, но, по данным источников, знакомых с состоянием дел в Connexion by Boeing, они составили около \$1 млрд. Connexion by Boeing предоставляла пассажирам во время полетов услуги беспроводного доступа

в Интернет, а также другие развлекательные услуги - просмотр телепередач, фильмов и проч. У компании были контракты с авиакомпаниями Lufthansa, All Nippon Airways, Asiana, Austrian Airlines, El Al, Etihad Airways, Japan Airlines, Korean Airlines, Scandinavian Airlines, Singapore Airlines. Установка оборудования Connexion by Boeing только на один самолет обходилась авиалиниям примерно в \$500 000. Но услуга себя не окупала. Пассажиры неохотно платили за нее \$10-27. Спрос на эту услугу стал падать даже на рейсах из Азии в США, где она раньше пользовалась спросом.

Connexion by Boeing предоставляла подобный сервис и судоходным компаниям, в планах было оснащение частных самолетов. Последнее время компания вела переговоры с несколькими спутниковыми операторами и уже была близка к заключению сделки с люксембургской SES Global. Но у руководства Boeing пропала вера в перспективность этого бизнеса. По данным компании, закрытие подразделения принесет Boeing убыток в \$320 млн. Получить комментарии в Connexion by Boeing не удалось.

Представитель Air France заявил "Ведомостям", что они не работают с Connexion by Boeing, не предоставляют таких услуг на своих самолетах, но планируют в будущем начать это делать в сотрудничестве с компанией OnAir. В Air France подчеркивают, что в основном компания заинтересована в предоставлении телефонных, а не Интернет-услуг, поскольку они больше интересуют пассажиров. (Использованы материалы DJ.)

*источник: газета "Ведомости"
18.08.06*

ПОБЕДИТЕЛЕМ ТЕНДЕРА ПО СОЗДАНИЮ САМОЛЕТА РАННЕГО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ, КОТОРЫЙ МОЖЕТ ВЕСТИ РАЗВЕДКУ ПО ВСЕМУ КОРЕЙСКОМУ ПОЛУОСТРОВУ, СТАЛ BOEING

Победителем тендера по созданию самолета раннего предупреждения, который может вести разведку по всему Корейскому полуострову, стала американская компания Boeing. Для поставок в южнокорейскую армию будет отобран самолет Boeing 737. Со следующей недели начнутся консультации по вопросу о ценах. Управление по оборонной работе подчеркнуло, что если цена, которую предложит Boeing, не

уложится в рамки цен, предусмотренных южнокорейской стороной, то вопрос о форсировании работы будет пересмотрен. Если решение о приобретении будет принято, то правительство намерено до 2012 года истратить один триллион 600 млрд. вон, чтобы приобрести четыре таких самолета.

*источник: радиостанция "Голос России"
07.08.06*

БРИТАНСКАЯ MONARCH AIRLINES ЗАКАЗАЛА 6 BOEING 787-8 DREAMLINER

Крупнейшая мировая самолетостроительная компания Boeing заключила контракт на поставку 6 самолетов Boeing 787-8 Dreamliner с британской компанией Monarch Airlines. По предварительным данным, сумма сделки составляет около \$916 млн.

Как сообщили ЛИГАБизнесИнформ в пресс-службе "Boeing", первая поставка самолетов планируется в 2010 году. В дальнейшем Monarch Airlines планирует приобрести еще 4 самолета данного типа.

Авиакомпания Boeing является крупнейшим в мире производителем гражданских и военных реактивных самолетов, а также поставщиком авиакосми-

ческого агентства США - NASA. Деятельность компании, включая ее дочерние структуры, сосредоточена на 3 основных направлениях: гражданская авиация, военная авиация и ракетостроение, а также космическая авиация. Чартерная авиакомпания Monarch Airlines является ведущим в Великобритании поставщиком недорогих рейсов. Текущий флот долгого пути компании включает самолеты типов Boeing 767, A300 и A330-200.

*источник: сайт "Лига Бизнес Информ"
22.08.06*

BOEING СДЕЛАЛ ПОСЛЕДНЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ БАСТУЮЩИМ РАБОЧИМ

3 августа компания Boeing Co. (BA) сообщила о том, что она передала в местное отделение Международной ассоциации механиков и рабочих аэрокосмической промышленности, представляющей бастующих авиамехаников, окончательные предложения по договору, которые включают позитивные изменения в вопросе о пенсии по старости, гарантируют увеличение заработной платы и сохраняют доступность медицинской страховки. Размер пенсии предлагается увеличить с \$40 до \$60 в месяц за каж-

дый год работы. А также улучшаются условия в пакете страховок 401К. Условия медицинского страхования оставлены без изменений.

Предполагается, что профсоюз представит проект договора на голосование в субботу. Срок действия текущего договора заканчивается в воскресенье утром.

*источник: сайт "K2Kapital"
04.08.06*

BOEING ЗАПОДОЗРИЛИ В ХАЛТУРЕ

Против американской авиастроительной компании Boeing были выдвинуты серьезные обвинения. Результаты расследования британской телекомпании Sky News показали, что в 1994-2002 гг. авиакомпания сознательно оснащала самолеты Boeing 737NG и Boeing 737 бракованными деталями. В Boeing отрицают обвинения, заявляя, что в компании существует многоступенчатый контроль качества самолетов.

По сведениям телекомпании Sky News, компоненты, связанные с герметичностью фюзеляжа лайнеров, имели ряд физических дефектов - таких, как, например, отверстия, просверленные в несоответствующих местах. Бракованные части поступали от компании Disompin - одного из поставщиков авиапроизводителя, базирующегося в Калифорнии. Сенсационные подробности о деятельности компании Boeing рассказали журналистам два бывших сотрудника внутреннего контроля - Тэйлор Смит и Дженни Превитт. Более того, по сведениям источников, это оснащение бракованными деталями происходило регулярно и с ведома руководства авиастроительной корпорации. При этом авиакомпания, купившие "опасные" самолеты, ничего не знали об ошибках производителя.

Официального заявления Boeing не опубликовала, однако в руководстве компании заявили, что все обвинения безосновательны, поскольку все детали самолетов "тщательно проверяются системой контроля". Собеседник РБК daily в Boeing подчеркнул, что подобные "сенсационные расследования" возникают раз в пять-десять лет, "но пока все они оказывались инсинуациями". Однако вчера, по несчастливому для корпорации совпадению, в США из-за частичной разгерметизации кабины совершил аварийную

посадку Boeing 737, принадлежащий авиакомпании Alaska Airlines. Никто из 122 пассажиров не пострадал. Кроме того, стало известно, что еще один Boeing 767 (с 269 пассажирами на борту) британской авиакомпании Excel Airways совершил экстренную посадку в аэропорту распложенного на юге Италии города Бриндизи. Однако в этот раз причина была не в технических неполадках: во время полета один из пассажиров обнаружил в салоне написанную по-английски записку, в которой говорилось о находящемся в самолете взрывном устройстве.

Эксперты пока не спешат с оценками результатов расследования. "Пока нельзя точно сказать, насколько достоверна эта новость. У Boeing ранее не возникало проблем с качеством их продукции, - отметил в разговоре с РБК daily эксперт компании Airline Forecasts Вон Кордл. - В корпорации не раз происходили корпоративные скандалы, ее обвиняли в нарушении деловой этики, но ни разу не было нареканий к качеству продукции". С ним согласен и российский эксперт. По словам руководителя аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олега Пантелеева, "это не означает, что самолеты Boeing автоматически становятся опасными". "Стоит отметить, что в конструкциях самолетов время от времени находятся комплектующие, которые могут угрожать безопасности, либо их надежность не подтвердилась временем. Статистика эксплуатации 737-й серии не давала оснований считать, что этот дефект как-то влиял на безопасность полетов. Объективно оценить ситуацию поможет независимая экспертиза", - отметил г-н Пантелеев РБК daily.

*источник: газета "RBC Daily"
22.08.06*

США: ПЕНТАГОН ХОЧЕТ СОКРАТИТЬ В-52 НА ТРЕТЬ

Как сообщили местные СМИ, министерство обороны США надеется сократить количество бомбардировщиков В-52 с 94 до 33, но это предложение встретило сопротивление со стороны Конгресса. Об этом сообщает агентство Агентство Синьхуа.

В сообщении говорится, что военно-воздушные силы страны надеются сократить количество бомбардировщиков В-52 с тем, чтобы сэкономить за последние 4 года более 20 млрд долл. и направить их на реализацию программ другого современного оружия, например, закупать дорогие боевые самолеты F-22. Но законопроект палаты представителей Кон-

гресса о расходах на оборону на 2007 г. выступает против этого предложения армии и требует сохранить нынешнее количество бомбардировщиков В-52 до 2018 г., когда дальние бомбардировщики нового типа будут введены в эксплуатацию. Как сообщается, некоторые сенаторы при рассмотрении законопроекта об ассигнованиях на оборону также высказались против поправки армии о сокращении количества бомбардировщиков В-52. Сенатский комитет по ассигнованиям уже ратифицировал эту поправку.

*источник: сайт "Ukraine Daily"
10.08.06*

HAINAN AIRLINES GROUP ВЫБРАЛА ДВИГАТЕЛИ ROLLS-ROYCE TRENT 700 ДЛЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ AIRBUS A330

Группа Hainan Airlines подтвердила выбор двигателей Trent 700 компании Rolls-Royce для двух дополнительных самолетов Airbus A330. Соглашение на сумму около 100 млн. долл. также предполагает опцион на заключение долгосрочного договора по техническому обслуживанию двигателей TotalCare®. Данное соглашение предполагает поставку двигателей для двух самолетов, которые Hainan Airlines Group возьмет в лизинг у компании CIT Aerospace, подразделения CIT Group. В прошлом месяце Hainan Airlines Group уже объявила о выборе двигателя Trent 700 для пяти других самолетов Airbus A330, которые она также возьмет в лизинг.

"Мы намерены использовать самолеты Airbus A330, оснащенные двигателями Trent 700, для расширения маршрутной сети. Надежность - один из важнейших факторов для увеличения нашей доли на рынке, а двигатель Trent 700, как показывает практика, наиболее эффективен для данного типа воздушных судов - об этом свидетельствуют и его лидирующие позиции на рынке двигателей для самолетов A330", - сказал вице-председатель Hainan Airlines Group Ванг Джиан (Wang Jian).

"Планы Hainan Airlines Group требуют гибких решений, обеспечивающих наибольшую экономическую эффективность в различных условиях эксплуатации. Trent 700, единственный двигатель, разработанный специально для самолета Airbus A330, в пол-

ной мере отвечает этим требованиям", - отметил первый вице-президент Rolls-Royce по обслуживанию клиентов Мик Форей (Mick Forey).

Двигатель Trent 700 занимает лидирующие позиции (44%) на рынке двигателей для самолета Airbus A330; он был выбран 30 клиентами и эксплуатантами. В настоящее время десять авиакомпаний Китая, включая авиакомпании, базирующиеся в Гонконге и Макао, используют самолеты, оснащенные двигателями Rolls-Royce.

Китай, где Rolls-Royce присутствует более 40 лет, является важным рынком для продукции Rolls-Royce авиационного, судостроительного и энергетического назначения, а также становится все более важным промышленным партнером. Представительства Rolls-Royce работают в Пекине, Шанхае, Даляне и Гонконге; недавно в Китае открылось новое судостроительное подразделение Rolls-Royce. Кроме того, Rolls-Royce участвует в двух совместных предприятиях - Hong Kong Aero Engine Services Limited (HAESL) в Гонконге и Xian Rolls-Royce Aerocomponents в Сиане.

Rolls-Royce сотрудничает с Управлением гражданской авиации Китая по программе развития "300 ведущих топ-менеджеров", которой уже исполнилось 10 лет и которую планируется продлить еще на 10 лет.

*источник: компания "Rolls-Royce"
14.08.06*

США ИСПЫТЫВАЮТ ТРАНСПОРТНИК ИСПАНСКОЙ РАЗРАБОТКИ

Военно-транспортный самолет C-295 был выбран вооруженными силами США для участия во втором этапе конкурса по программе JCA (Joint Cargo Aircraft), сообщает Defencetalk.

Программа JCA предусматривает закупку единого транспортного самолета для ВВС США и армейской авиации. Вариант самолета C-295 для США разрабатывается совместно испанской компанией CASA (входящей в состав европейского авиационного концерна EADS) и корпорацией Raytheon.

C-295 является продолжением линии самолетов C-212 и CN-235. Он представляет собой легкий двухмоторный транспортник с максимальной грузоподъемностью в 9,7 тонн. Самолет оснащен турбовинтовыми двигателями Pratt&Whitney PW127G канадского производства мощностью по 1975 лошадиных сил. Крейсерская скорость машины составляет 482

километра в час, а максимальная дальность полета - 4500 километров.

На втором этапе конкурса специалисты "группы JCA" проведут доработку самолета в соответствии с требованиями промышленности. Также на этом этапе будет передан на войсковые испытания первый собранный и оборудованный в соответствии с требованиями военных C-295. Соперник C-295 на втором этапе конкурса по программе JCA пока не определен. Кандидатами на эту роль являются двухмоторный вариант военно-транспортного самолета C-130 компании Lockheed Martin и итальянский транспортник C-27J. Победитель конкурса должен быть определен в следующем году.

*источник: LENTA.RU
22.08.06*

ТУРЦИЯ РАСТОРГАЕТ СДЕЛКИ С ИЗРАИЛЕМ

Министерство обороны Турции приняло решение о расторжении сделки с Израилем по модернизации истребителей F-4.

Как сообщает издание "Эль-Кабс", вместо модернизированных в Израиле самолетов турецкие власти приняли решение о приобретении поддержанных истребителей F-16 у Соединенных Штатов.

Стоит отметить, что за последние 5 лет Израиль поставил Турции 54 модернизированных самолетов

на общую сумму 800 млн. долл. Также правительство Турции отказало США в использовании авиабазы "Инчерлик" на юге страны для передачи Израилу военного оборудования, сказав, что это могло бы выглядеть легитимацией действий Израиля в секторе Газы и в Ливане.

*источник: сайт "MIGnews.com"
07.08.06*

ВМС США ПОЛУЧИТ СВЕРХЗВУКОВОЙ САМОЛЕТ ПОДАВЛЕНИЯ СРЕДСТВ ПВО

Корпорация Boeing произвела выкатку первого экземпляра самолета радиоэлектронной борьбы (РЭБ) EA-18G Growler, сообщает Defencetalk.com.

EA-18G Growler представляет собой версию многоцелевого палубного истребителя F/A-18F Super Hornet. Он предназначен для ведения радиоэлектронной борьбы и подавления средств ПВО противника. Самолет оснащен разнообразной аппаратурой постановки помех. Основным вооружением новой машины станут ракеты AGM-88 HARM, предназначенные для поражения радиолокационных установок.

EA-18G должен будет сменить в составе палубной авиации ВМС США самолеты радиоэлектронной борьбы EA-6B Prowler, которые находятся в строю с 1971 года. По сравнению с EA-6B, созданными на основе дозвукового бомбардировщика A-6 Intruder, EA-18 имеет значительно более высокие летные характеристики, позволяющие осуществлять сопровождение групп истребителей на сверхзвуковой скорости.

Новый самолет РЭБ начнет поступать на вооружение с 2009 года. Головным подрядчиком по произ-

водству EA-18G является корпорация Boeing. Кроме того, в программе участвуют компании Northrop Grumman (отвечает за разработку комплекса радиоэлектронного вооружения самолета), Raytheon (отдельные узлы радиоэлектронного вооружения), General Electric (силовая установка) и некоторые другие компании.

Летные характеристики новой машины соответствуют характеристикам истребителя F/A-18F Super Hornet. Growler развивает максимальную скорость в 1915 километров в час, имеет потолок 15240 метров, а его радиус действия составляет 760 километров. Максимальный взлетный вес самолета равен 29,4 тоннам, экипаж состоит из двух человек. Самолет F/A-18F, представляющий собой двухместную версию истребителя F/A-18E, находится в строю с 2002 года. Первые самолеты F/A-18 были приняты на вооружение в 1983 г.

источник: LENTA.RU
07.08.06

В США РАЗРАБАТЫВАЮТ СВЕРХЗВУКОВОЙ САМОЛЕТ ДЛЯ ОЛИГАРХОВ

Развитие сверхзвуковой пассажирской авиации вполне может продолжиться. Во всяком случае, базирующийся в Неваде консорциум Supersonic Aerospace International (SAI) заключил с компанией Lockheed Martin контракт на разработку проекта сверхзвукового самолета под названием Quiet Supersonic Transport (QSST).

Как сообщает New Scientist со ссылкой на журнал Jane's, QSST будет заметно отличаться от первых сверхзвуковых лайнеров: советского Ту-144 и англо-французского "Конкорда". Главным отличием станут размеры - QSST будет рассчитан всего на 12 пассажиров, тогда как "Конкорд" мог взять на борт помимо экипажа 100 человек, а Ту-144 и того больше. Главными покупателями нового сверхзвукового самолета, таким образом, должны стать крупные компании и богатейшие люди планеты. Разработчики ожидают, что смогут продать около 300 самолетов, но пока это - лишь предварительная оценка.

Самолет будет иметь длину около 40 метров, а форма его фюзеляжа была подобрана так, чтобы снизить интенсивность звукового удара. Широкий нос самолета заставляет ударную волну сжиматься, а

остальной фюзеляж - расширяться. Предварительные испытания модели показали, что звуковое давление QSST при движении на сверхзвуковой скорости примерно на 20 дБ меньше, чем у "Конкорда".

Ожидается, что крейсерская скорость самолета будет в 1,6 раз выше скорости звука (1,6М), то есть по этому показателю он будет уступать Ту-144 и "Конкорду", которые могли летать вдвое быстрее звука. Впрочем, есть опасения, что далеко не все страны разрешат полеты на сверхзвуковой скорости по гражданским авиационным маршрутам. Впрочем, на решение этой проблемы время есть - одобрение на полеты QSST планируется получить не ранее 2013 года, а пока идет поиск подходящего производителя двигателей.

Стоит отметить, что сверхзвуковые пассажирские самолеты для бизнеса разрабатываются и другими фирмами, в том числе и российскими. Например, в ОАО "Туполев" был разработан проект сверхзвукового самолета Ту-444, рассчитанного на 6-10 пассажиров и способного летать на скорости 2М.

источник: сайт "Компьюлента"
02.08.06

ЗАРУБЕЖНЫЕ СОСЕДИ: ХАРБИН ЭКСПОРТИРУЕТ САМОЛЕТЫ

Многофункциональные самолеты серии Y12, разработанные и построенные Харбинской авиационно-промышленной корпорацией /ХАПК/ в приграничной китайской провинции Хэйлуцзян, были переданы Министерству обороны Замбии

В общей сложности Замбия закупила у харбинской корпорации пять самолетов серии Y12, оставшиеся два должны быть переданы уже в ноябре текущего года, передало Агентство Синьхуа. В общей сложности к концу 2005 г. корпорация ре-

ализовала 132 самолета серии Y12, из которых свыше 100 самолетов были проданы в 20 с лишним стран и регионов, в том числе в Непал, Пакистан, Перу, Шри-Ланку, Танзанию и Намибию. Самостоятельно сконструированные и построенные Китаем самолеты пользуются большим спросом на внешнем рынке, особенно у развивающихся стран

источник: сайт "ZABINFO.RU"
02.08.06

ГАО "ТАПОИЧ" К 2008 ГОДУ ПЛАНИРУЕТ УВЕЛИЧИТЬ ПРОИЗВОДСТВО САМОЛЕТОВ В ГОД С 14 ДО 18 ЕДИНИЦ

ГАО "Ташкентское авиапредприятие им. Чкалова" (ГАО "ТАПОИЧ") в течение трех лет планирует увеличить производство самолетов с 14 единиц в текущем году до 18 единиц в 2008 г. При этом уровень локализации будет увеличен с 9% до 21% за счет реализации 5 проектов с объемом производства в 2008 г. в 3,2 млрд сумов (1000 узб. сумов = 21,9034 руб.), сообщило агентство ПРАЙМ-ТАСС.

Программу локализации для предприятий Узбекистана на 2006-2008 гг. с расчетным объемом импортозамещения на сумму 3,6 млрд дол утвердил президент страны. В программу, в частности, включены 288 проектов, предусматривающие выпуск продукции на общую сумму 4,621 трлн сумов (1 дол = 1226,74 узб. сума).

Ранее правительство Узбекистана до 1 января 2009 г. предоставило предприятиям, на которых

реализуются проекты утвержденной программы локализации, ряд льгот. В частности, они освобождаются от уплаты таможенных платежей за ввозимые технологическое оборудование и запчасти к нему, а также материалы и компоненты, не производимые в республике и используемые в технологическом процессе при производстве локализуемой продукции. Кроме того, часть продукции предприятия, произведенной по проектам локализации, освобождается от налога на прибыль, единого налога (для субъектов, применяющих упрощенную систему налогообложения), налога на имущество в сфере фондов, используемых для производства локализуемой продукции.

источник: АРМС-ТАСС
03.08.06

АВСТРАЛИЯ ПРИМЕТ УЧАСТИЕ В АМЕРИКАНСКОМ ПРОЕКТЕ БЕСПИЛОТНИКА

Австралия будет участвовать в разработке патрульного беспилотного летательного аппарата нового поколения, сообщает Defenseindustrydaily.com. Американский проект BAMS (Broad Area Maritime Surveillance), в котором примет участие Австралия, предусматривает создание беспилотного летательного аппарата, который должен будет дополнить парк пилотируемых патрульных самолетов P-8A MMA (Multi-mission Maritime Aircraft) созданных на базе пассажирского самолета B-737.

На роль прототипов беспилотных патрульных летательных аппаратов предлагаются три варианта БПЛА. Это американские аппараты RQ-4 Global Hawk разработки Northrop Grumman, Mariner UAV разработки General Atomics и Global Observer UAV фирмы Aeroenvironment. Аппарат Mariner UAV в настоящий момент рассматривается также в качестве перспективного БПЛА для нужд береговой обороны.

Постройка флота беспилотных летательных аппаратов позволит снизить оперативную нагрузку на

парк австралийских самолетов AP-3C Orion. На первом этапе беспилотные летательные аппараты дополнят пилотируемые "Орионы" в составе морских патрульных сил, а после 2015 года Австралия должна будет принять решение о полной замене пилотируемой патрульной авиации на беспилотные машины, либо начать закупки базовых патрульных самолетов P-8A. Наличие развитого парка патрульной авиации жизненно важно для безопасности Австралии и охраны ее континентального шельфа, на котором располагаются богатые минеральные и биологические ресурсы. Пилотируемые и беспилотные патрульные летательные аппараты должны быть способны, помимо прочего, вести борьбу с подводными лодками и осуществлять взаимодействие с кораблями Австралийского Королевского флота.

источник: LENTA.RU
09.08.06

АРМИЯ США ПОЛУЧИЛА ПОСЛЕДНИЙ МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ АРАСНЕ

Компания Boeing передала армейской авиации США последний, пятсот первый вертолет AH-64D Apache Longbow, сообщает Defencetalk.com.

В ходе выполнения программы модернизации с 1997 по 2006 год армейская авиация США получила 284 вертолета AH-64D первой серии и 217 вертолетов второй серии. Все вертолеты этого типа были переоборудованы из машин первой модификации AH-64A.

При модернизации вертолеты AH-64D первой серии (Block I) получили радар, установленный над втулкой несущего винта, усовершенствованную систему управления огнем и аппаратуру связи. Кроме того, в состав вооружения вошли усовершенствованные ракеты Hellfire с радиокомандным наведением.

Вертолеты, модернизированные по проекту AH-64D Block II, получили усовершенствованное оборудование кабины экипажа - электромеханические

приборы были заменены на цветные жидкокристаллические индикаторы. Вертолеты этой серии были оснащены системой управления огнем, которую планировалось установить на "вертолет XXI века" - RAH-66 Comanche.

Завершение поставок вертолетов AH-64D второй серии не означает завершения программы модернизации вертолетов Apache в целом. С 2011 года начнется модернизация машин по программе Block III, в ходе которой вертолеты получат усовершенствованный помехоустойчивый радар миллиметрового диапазона и новую ракету "воздух-земля". Модернизации также подвергнут остающиеся в строю вертолеты AH-64A.

источник: LENTA.RU
11.08.06

"РУСЛАН" МОЖЕТ УЛЕТЕТЬ НА ЗАПАД

По итогам завершившегося в конце июля Международного авиасалона в Фарнборо стало очевидно, что Украина готова привлечь к реализации проекта по возобновлению производства самолета "Руслан" представителей дальнего зарубежья.

Накануне салона в Фарнборо представители АНТК им. Антонова анонсировали возможные "прорывы" в переговорах, но из этих заявлений не было ясно, что же конкретно будет подписано. Впрочем, и после английского авиасалона ясности до сих пор нет. Известно, что подписанный бизнес-план предполагает на первом этапе выпуск 15 новых "Русланов" на мощностях ульяновского завода "Авиастар-СП" в производственной кооперации с АНТК им. Антонова и киевским заводом "Авиант". Сама производственная кооперация пока прописана достаточно расплывчато. Киев якобы станет делать хвостовое оперение, Запорожье - поставлять двигатели, а конечная сборка будет осуществляться в Ульяновске.

Финансировать это торжество авиационного содружества станут как за счет иностранных кредитов, так и благодаря правительственным гарантиям со стороны России. Для этого предполагается также заключить Межгосударственное украинско-российское соглашение по возобновлению серийного производства семейства самолетов Ан-124. Инициаторы проекта отмечают, что мировой рынок перевозок для уникальных и сверхгабаритных грузов, для которого используется Ан-124-100, продолжает расти со средним темпом 15-20% в год.

Стоит отметить, что все эти цифры звучали и раньше. Появлялась информация о намерениях основных участников рынка - компаний "Волга-Днепр" (10 машин), "Авиалиний Антонова" (8) и "Полет" (5) - закупить порядка 15 новых "Русланов". Однако в этом процессе произошло смещение акцентов. В АНТК им. Антонова теперь заговорили, что не исключается возможность запуска производства этих уникальных машин и на зарубежных площадках, если иностранные инвесторы профинансируют проект. На фоне охлаждения отношений Украины и России по проекту Ан-70 переориентация "Руслана" на Запад выглядит вполне логичным ответом Москве. Тем более что россияне разделились на два лагеря: компании, кровно заинтересованные в проекте, - это авиазаводы и перевозчики, эксплуатирующие технику, остальные представители авиапрома сопротивляются его реализации. Противники все чаще заявляют о нецелесообразности вкладывать огромные средства в восстановление производства "Русланов". Министр обороны РФ Сергей Иванов, в частности,

говорит, что имеющихся в российских ВВС 22 самолетов вполне достаточно на ближайшую перспективу. Просто их надо будет модернизировать, и они смогут летать в рамках гражданских проектов по перевозкам грузов. Часть представителей российского авиапрома считает, что для окупаемости проекта требуется проплаченный заказ как минимум на 50-80 самолетов, а не на 15-30, как декларируется сейчас. Представители АНТК им. Антонова в ответ на это заявили, что часть заказов, вероятно, получат от стран Азии и Ближнего Востока, которые якобы проявляют серьезную заинтересованность в проекте, но уже в мае все восточные акценты сместились в сторону Запада. Сразу после завершения в мае берлинского авиасалона IFA-2006 стало известно об изучении рядом иностранных компаний возможности финансирования производства этого самолета. Интерес проявился после старта программы SALS, в рамках которой Евросоюз и НАТО уже используют Ан-124-100 "Руслан". С конца марта два самолета Ан-124-100 постоянно базируются в аэропорту Лейпцига (по одному от АНТК им. Антонова и группы компаний "Волга-Днепр" (РФ). Еще четыре машины находятся в резерве и предоставляются по требованию для перевозок грузов в рамках различных программ объединенного командования НАТО.

Как рассказал "ДС" заместитель генерального конструктора АНТК им. Антонова Александр Кива, предварительные переговоры на эту тему уже начались. Пока имена потенциальных партнеров не разглашаются, но известно, что речь идет об определении будущего облика самолета - с потенциальными западными заказчиками и инвесторами ведутся консультации по составу бортового оборудования, работа должна закончиться к осени этого года, тогда и планируется обнародовать конкретные параметры проекта.

По словам г-на Кивы, скорее всего, в будущем совместном проекте основной акцент будет сделан на производство версии самолета - Ан-124-100М-150 грузоподъемностью 150 т. А более мощная модификация Ан-124-300 рассматривается в качестве отдаленной перспективы. Эксперты объясняют это достаточно внушительной стоимостью создания новой модификации - до нескольких миллиардов долларов, тогда как восстановление уже хорошо отработанной версии обойдется гораздо дешевле. При этом не исключается, что производство будет размещено и на одном из предприятий в Западной Европе.

*источник: газета "Деловая столица"
07.08.06*

HONDA MOTOR СОЗДАЛА ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ ПО ПРОИЗВОДСТВУ САМОЛЕТОВ

Третий по величине в Японии автопроизводитель Honda Motor Co. создал в США подразделение по производству, продаже и дальнейшей разработке самолета HondaJet, рассчитанного на семь человек.

Компания сообщила, что намерена начать массовое производство HondaJet в 2010 г.

Honda Aircraft Company, полностью контролируемая Honda Motor, будет находиться в аэропорту

Гринсборо Piedmont Triad International Airport, штат Северная Каролина, где более трех лет назад был собран прототип HondaJet. Месяц назад японский автопроизводитель объявил о планах выхода в авиационный сектор, сказав, что уже осенью начнет принимать заказы на HondaJet.

*источник: REUTERS
08.08.06*

НА ХАРЬКОВСКОМ АВИАПРЕДПРИЯТИИ ПРОПАЛ ДВИГАТЕЛЬ

На одном из государственных авиационных предприятий Харькова обнаружена пропажа авиадвигателя. Как сообщили в пресс-службе Управления СБУ в Харьковской области, пропажа двигателя была обнаружена сотрудниками СБУ в ходе проверки полученной информации. Правоохранители установили факт отсутствия авиадвигателя стоимостью свыше 125 тысяч гривен, передает УНИАН. Выяснилось, что во время проведения плановой инвентаризации на авиапредприятии должностными лицами были предварительно внесены в документы финансово-хозяйственного учета неправдивые данные,

которые свидетельствовали о фактическом наличии указанной силовой установки. Был преднамеренно сокрыт факт ее незаконного вывоза с территории предприятия.

Материалы переданы в Харьковскую межрайонную транспортную прокуратуру, которая возбудила в отношении должностных лиц государственного предприятия уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч.2 ст. 367 Уголовного кодекса Украины ("служебная небрежность").

*источник: сайт "Инвестор Украина"
09.08.06*

АМЕРИКАНСКИЕ "ХИЩНИКИ" ЗАЩИТЯТ ИЗРАИЛЬ

В связи с войной в Ливане Пентагон может продать Израилю ультрасовременные истребители пятого поколения F-22, известные как "Хищники" (Raptor). До сих пор ни один союзник США не имеет в своем вооружении подобной техники.

Американский Сенат не так давно принял решение не продлевать запрет на продажу многофункционального истребителя F-22, в связи с чем Израиль рассчитывает на приобретение новой машины. Боевой самолет производится на оборонном предприятии Lockheed Martin Aeronautics. Стоимость каждого истребителя составляет 150 миллионов долларов. Производитель данной техники планировал экспортировать "хищников" в страны-союзники США, однако до сих пор они состоят на вооружении лишь американских ВВС. F-22 Raptor благодаря форме и мате-

риалам, из которых он сделан, практически невозможно засечь с помощью радаров. Современные радиолокационные системы позволяют этому истребителю выполнять воздушное патрулирование успешнее, чем другим самолетам. По маневренности и боевым характеристикам F-22 превосходит возможности своего суперсовременного российского собрата Су-35. Американские эксперты предполагают, что в случае воздушного боя на каждый американский самолет пришлось бы около десяти российских Су-35.

Изначально Пентагон планировал закупить 750 истребителей F-22 Raptor, однако впоследствии, в связи с высокой стоимостью, оборонный бюджет США позволил закупить лишь 184 самолета.

*источник: сайт "MIGnews.com"
03.08.06*

ЯПОНИЯ РАЗРАБОТАЕТ СВЕРХСКОРОСТНОЙ АВИАЛАЙНЕР

Япония планирует разработать прототип сверхзвукового пассажирского самолета нового поколения, который сможет летать из Токио в Лос-Анджелес всего за 3 часа. После десятилетия, ушедшего на эксперименты, японское аэрокосмическое агентство заявило, что для этого ему потребуется 6 лет и свыше 170 млн. долл. Коммерческое использование нового лайнера может быть начато в 2020 г., сообщает Русская служба новостей.

Сверхзвуковые пассажирские самолеты "Конкорд" предыдущего поколения европейских производителей прекратили полеты в 2003 г., через 3 года после того, как в аэропорту Шарля де Голля в Париже сгорел "Конкорд", все 109 пассажиров погибли.

Как указывает Associated Press, Япония, которая отстает в аэрокосмической сфере от США, Франции и России, хотела бы совершить прорыв именно на сверхзвуковом направлении. За все послевоенные десятилетия японцы создали только 1 успешный пассажирский самолет - турбовинтовой YS-11. С технической точки зрения он был признан удачным, но не имел коммерческого успеха.

Сейчас японская промышленность производит ключевые компоненты, включая крылья и части фюзеляжа, новейшего Боинга-787, который пока еще не выпускается серийно.

*источник: www.cybersecurity.ru
23.08.06*

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ КУПИЛА У БРИТАНИИ 72 САМОЛЕТА EUROFIGHTER TYPHOON

Правительство Саудовской Аравии подписало контракт с Великобританией на поставку последней 72 самолетов Eurofighter Typhoon для саудовских военно-воздушных сил.

Как сообщило министерство обороны Саудовской Аравии государственному информационному агентству, Великобритания также передаст Эр-Рияду некоторые оборонные технологии в рамках данной сделки.

По оценкам аналитиков, стоимость контракта составляет около \$11,4 миллиардов. Великобритания ранее неоднократно соглашалась получить деньги за заказы нефтью; эксперты полагают, что такой способ расчетов будет применен и на этот раз.

*источник: Газета.ru
18.08.06*

ОБЗОР ПРЕССЫ

Приподнятое авиастроение	51
Сухой остаток	53
Логика "холодной войны"	55
Второй шанс для Ан-148	57
Дивиденды независимой политики	58
Региональный заказ	60
Российскому экспортеру вставляют гайки в колеса	62
Научно-техническое сотрудничество ЦАГИ (TsAGI) с Европейским сообществом	63
Новое качество ВВС	65
Облет Украины	66
Российские самолеты пикируют	67
"МиГ" увеличивает капитализацию	68
Битва за титан	69
Российско-украинский полет мысли втаптывают в землю	70
На чем будут летать в России в XXI веке	71
Рывок в беспилотное будущее	72
Успех – дело техники. Беспилотной	74
Pratt&Whitney заплатит больше за пермский двигатель	76
Авиапром взлетит на западных движках	77
"Кардиология" авиации	78

ОБЗОР ПРЕССЫ

за август 2006 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

ПРИПОДНЯТОЕ АВИАСТРОЕНИЕ

Российские самолеты вписались в планы Владимира Путина.

Президент России Владимир Путин встретился с главой Федерального агентства по промышленности России Борисом Алешиним и генеральным директором корпорации МиГ Алексеем Федоровым и добился от них, кажется, больше, чем ожидал. То есть признания в том, что в 2007 году единый авиастроительный холдинг, идея создать который принадлежит господину Путину, выйдет на IPO. А пока этого не случилось, деньги на карманные расходы холдинга придется дать, полагает специальный корреспондент Ъ Андрей Колесников, Внешторгбанку.

Решение о создании ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" было принято несколько месяцев назад. Господин Путин полагает, что некоторые авиапредприятия в нашей стране находятся в ужасающем состоянии и создание такой корпорации может привести их к процветанию. Впрочем, истинные цели в деле создания холдинга определялись, скорее всего, еще более простым соображением: ну надо же что-то делать!

Господин Алешин, прилетев в Сочи и приехав к летнюю резиденцию президента России "Бочаров ручей", рассказал, что сейчас, в этот момент (буквально пока здесь все разговаривают) готовятся к акционированию компании МиГ и Казанское авиапроизводственное объединение, а также разработан устав холдинга, в котором записано, что в нем будут участвовать как государство, так и частный капитал. И наконец, проводится лихорадочная оценка активов других компаний, которые будут входить в корпорацию.

- По сути дела, эти три действия, - заявил Борис Алешин (а на самом деле, если разобраться, одно действие. - А. К.), - позволят к концу сентября подать компанию на регистрацию.

Потом, по его словам, компанию ждет переход на дивизионное управление. Это звучало очень убедительно. Господин Алешин рассказал, как идеально организована работа на данном этапе.

- Такое четкое взаимодействие! - признался он. - Создана межправительственная комиссия - это с одной стороны; с другой стороны, очень эффективно работает консорциум с одноименным названием (Объединенная авиастроительная корпорация. - Ъ). Это такая некоммерческая организация, которая на протяжении года создает необходимые предпосылки! В последнее время все больше и больше бразды пра-

вления в этом консорциуме переходят к Алексею Федорову. Поэтому на сегодняшний день имеются все предпосылки, чтобы не отставать от графика.

Борис Алешин хорошо понимал, что следует говорить за столом, когда напротив тебя сидит президент страны, для которого история эта к тому же не чужая, потому что он всю ее придумывал.

Но и господин Путин, видимо, хорошо понимал то, что понимал господин Алешин.

- А как вы оцениваете ход работы? - спросил он у господина Федорова.

Гендиректор компании МиГ и он же будущий глава Объединенной авиастроительной корпорации, увы, сразу дал понять, что он за таким столом сидит гораздо реже.

- Я хочу добавить, - немедленно произнес он, - что у нас указом были заданы, конечно, очень жесткие сроки по созданию такой сложноинтегрированной структуры.

- Не жесткие, - тут же отреагировал господин Путин.

Он ведь сам задавал эти сроки. Как же они могли быть жесткими? В этих сроках были учтены все нюансы и детали, которые позволяли качественно и в срок выполнить большой объем работ. Борис Алешин мог бы это легко объяснить Алексею Федорову.

- Дело в том, что в истории последнего времени такие сложноинтегрированные (самим повторением этого слова господин Федоров, кажется, хотел убедить господина Путина, что они говорят сейчас о сложнейшем деле, которое не терпит суеты. - А. К.) структуры так быстро не создавались, но сроки на самом деле я оцениваю как жесткие.

Я подумал, что Алексей Федоров отчаянный все-таки человек. Такому бы летать.

- Но выполнимые, - пробормотал Алексей Федоров.

Он рассказал, что подготовлены изменения в закон "О военно-техническом сотрудничестве" и в закон "Об авиационной деятельности". Господин Путин очень заинтересовался этим.

- Изменения касаются гражданской авиации? - беспокойно спросил он.

- Закон о ВТС - это военная авиация, - сообщил Алексей Федоров, - а гражданской авиации касается закон "Об авиационной деятельности". И он предусматривает расширение участия иностранного капитала в тех проектах и тех организациях, где будет производиться гражданская техника.

Господина Путина, видимо, очень интересует, как бы в какой-то момент, после корректировки законов, не оказалось, что производство российской военной авиатехники попало в руки иностранного капитала. Но и гражданскую технику он, судя по всему, не хочет давать в чужие руки.

- В отдельных проектах? - с возрастающей тревогой спросил он.

- Да, в отдельных, - успокоил его Алексей Федоров.

- До какого процента? - продолжал допытываться президент России.

- Мы предполагаем, - сказал господин Федоров, - что это будет до 49%, с сохранением контрольного пакета у государства. Значит, все-таки возможности зарубежных партнеров мы можем расширить.

- Но нам с вами известны проекты в гражданской авиации, которые не состоялись именно в силу того, что иностранный партнер настаивал на именно 50% своего участия, - доброжелательно предостерег господин Путин.

- Насколько мы знаем, - таким же доверительным тоном поддержал разговор Алексей Федоров, разобравшись, кажется, наконец, как надо разговаривать с президентом, - и опыт взаимоотношений с зарубежными партнерами говорит, что для них очень важен блокирующий пакет.

- 25%, - уточнил господин Путин.

- Да, пакет "25% плюс одна", - подтвердил господин Федоров (хотя мог бы поправить: все-таки не 25, а 25 плюс одна), - который гарантирует инвестиции, гарантирует невозможность размывания капитала. Я уверен, что многие зарубежные партнеры, многие зарубежные инвесторы удовлетворятся именно таким пакетом.

- То есть вы считаете, что этого будет достаточно? - с сомнением переспросил президент.

- Да! - твердо ответил Алексей Федоров, который, я был теперь уверен, выйдет из этого кабинета другим человеком.

Они договорились, что проекты законов будут внесены в Госдуму в начале сентября (а после этой договоренности очевидно, что и приняты). Потом господа Путин и Федоров начали мечтать о том времени, которое настанет, когда компания заработает. И тут господин Федоров сказал, может быть, самое главное. Выяснилось, что авиастроительная корпорация уже в 2007 году все-таки намерена привлечь зарубежных инвесторов, в том числе стратегических партнеров (то есть сделать то, к чему так болезненно относится господин Путин). Кроме того, в 2007 году будет закончена подготовка к выходу компании на фондовые рынки. И вот это и в самом деле будет рекорд. В такие сроки на IPO не выходила ни одна такого рода структура не только в России, но и в мире.

Между тем пока зарубежные инвесторы находят-ся на драфте, холдингу придется, очевидно, пользоваться услугами своих. По информации Ъ, обсуждается возможность привлечь средства Внешторгбанка, и так до предела истерзанного аппетитами возрождающейся российской экономики.

Андрей КОЛЕСНИКОВ

источник: газета "Коммерсантъ"
23.08.06

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

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

СУХОЙ ОСТАТОК

Стратегическое партнерство США и России закончилось.

В конце минувшей недели госдепартамент США ввел санкции против российских госкомпаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой". Демонстративный жест госдепа вызван явным недовольством Вашингтона российской политикой, которая становится все более конфронтационной по отношению к Америке. Тем самым Белый дом перешел от критики Москвы к ее наказанию - санкции фактически означают конец эпохи декларируемого до последнего времени стратегического партнерства между Россией и США.

ИРАН ПИШЕМ, ВЕНЕСУЭЛА В УМЕ

Санкции в отношении ФГУП "Рособоронэкспорт" и ОАО "АХК "Сухой" (а также двух индийских, двух северокорейских и одной кубинской компаний) вступили в силу еще 28 июля. Однако официально объявили о них лишь в пятницу, когда постановление о санкциях было занесено в федеральный регистр США - ежедневную сводку новых федеральных законов и постановлений. Формальным основанием для этого шага стало нарушение этими компаниями американского закона шестилетней давности "О нераспространении в отношении Ирана", который запрещает сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения (ОМУ). Отныне государственным корпорациям США в течение двух лет запрещается продавать "штрафникам" или закупать у них какие-либо товары, а частным американским фирмам - поставлять им продукцию военного или двойного назначения.

В субботу на санкции отреагировал российский МИД, назвавший их "беспочвенными" и "безосновательными". "В действительности это очередная неправомерная попытка заставить иностранные компании действовать на основе внутреннего американского порядка,- говорится в заявлении МИД РФ.- Санкции такого рода, которые США в одностороннем порядке применяют к другим странам и их компаниям, являются очевидным политическим и правовым анахронизмом, особенно когда такие шаги предпринимаются под надуманными предлогами".

Действительно, две российские госкомпании вряд ли можно обвинить в том, что они помогают Ирану разрабатывать ОМУ. По крайней мере, заключенный в конце июля "Рособоронэкспортом" с министерством обороны Ирана контракт на ремонт и модернизацию 30 фронтовых бомбардировщиков Су-24 под такую статью явно не подпадает. Эти самолеты, поставленные Тегерану в начале 90-х годов, сложно отнести к средствам доставки ОМУ. Между тем именно этот контракт (на сумму \$200 млн), исполнителем которого является компания "Сухой", и стал, по мнению российских оборонщиков, предлогом для введения санкций против российских фирм.

В этой связи в кругах, близких к российскому ВПК, высказывается мнение, что на самом деле Россию наказали за недавний контракт на поставку Венесуэле

24 истребителей Су-30, которые должны заменить находящиеся пока на вооружении Каракаса американские истребители F-16. Дело в том, что после введения Вашингтоном в мае этого года эмбарго на продажу Венесуэле американских вооружений и военных технологий воздушные силы страны остались без запчастей и в Каракасе рассудили, что лучше других опустевшую нишу способна заполнить Россия. Кроме того, в последнее время Россия заключила с Венесуэлой и другие масштабные контракты, например, на поставку в эту страну около 100 тыс. автоматов Калашникова и строительство в Венесуэле завода по их производству. Общая сумма всех сделок двух стран в военной области составила порядка \$3 млрд, что сделало Москву крупнейшим поставщиком вооружений Каракасу. Вашингтон неоднократно просил Москву отказаться от этих сделок, однако эта просьба не была услышана.

Аналитики российских спецслужб предупреждали Кремль, что, поскольку закона о введении санкций за торговлю оружием с Венесуэлой нет, США для наказания России могут воспользоваться другим законом - за торговлю оружием с Ираном. По информации источника в силовых структурах, одна из российских спецслужб в аналитической записке, поданной президенту РФ Владимиру Путину около месяца назад, предупреждала о возможности такого развития событий.

Идею о надуманности иранской версии разделяют и в российском оборонном ведомстве. "Санкции, несомненно, стали реакцией США на прорыв России на венесуэльском рынке вооружений",- заявили в российском Минобороны.

КОМПАНИИ НИ ПРИ ЧЕМ

Однако главная причина, побудившая США перейти от критики Москвы к ее наказанию, находится, скорее всего, куда глубже. Речь, похоже, идет не о раздражении США конкретным поступком России, а об общем недовольстве ее курсом, проводимым в последнее время.

Введенные госдепом меры - это не просто наказание каких-то российских компаний. Американские санкции против госкомпаний, каковыми являются "Рособоронэкспорт" и "Сухой" - это косвенный удар США по российской государственной власти и выражение отношения к ее внешней политике. Помимо всего прочего американцы не могли не знать, что "Рособоронэкспорт" возглавляет личный друг Владимира Путина Сергей Чемезов. Стало быть, наказание его ведомства - это еще и сознательный укол российскому президенту.

Военные контракты с Венесуэлой - лишь один из фактов явного ухудшения отношений между Москвой и Вашингтоном, которое стало особенно очевидным после вильнюсской речи вице-президента США Дика Чейни в начале мая (см. в от 10 мая). Он резко раскритиковал политику Кремля, обозначив растущее раздражение администрации США внешнеполитическим курсом России, прежде всего ее позицией по Ирану и ближневосточным проблемам.

Москва вначале не старалась скрыть раздражения. Вице-президенту США резко ответил президент РФ, сравнив США с "волком из известной сказки, который все кушает и никого не слушает". Сочтя, что достойный ответ Вашингтону дан, Москва затем несколько смягчила тон, а в преддверии саммита G8 в Санкт-Петербурге вообще перешла на оптимистические ноты - ожидалось, что личная встреча мировых лидеров и прежде всего переговоры с глазу на глаз Владимира Путина и Джорджа Буша сгладят большинство противоречий между Россией и США. Свидетельством примирения должно было стать согласие США на вступление России в ВТО.

Однако этим надеждам не суждено было сбыться. Документ по ВТО на саммите в Санкт-Петербурге подписан не был. Переговорщики заявили, что практически все технические вопросы решены и дело, мол, за политическим решением. И они не лукавили. Неподписание документа по ВТО стало свидетельством того, что США и Россия не договорились именно по политическим вопросам. А провал российско-американского саммита означал не просто стагнацию в отношениях между двумя странами - началась их явная деградация.

Вскоре после саммита в Москву прибыл президент Венесуэлы Уго Чавес, не скупившийся на резкие антиамериканские высказывания в присутствии высокопоставленных российских политиков. Затем последовал контракт "Рособоронэкспорта" с Ираном на ремонт и модернизацию Су-24. Одновременно Россия все более настойчиво высказывала свою позицию по ливано-израильскому конфликту, явно не совпадающую с линией США. Раздражение сторон нарастало и распространялось на все новые сферы. На прошлой неделе министр энергетики США Сэм Бодман, не особо выбирая слова, выразил недоумение по поводу затягивания Россией решения по Штокмановскому месторождению, на разработку которого претендуют американские компании. Руководство российского "Газпрома" ответило в том же тоне: мол, это наше месторождение, и мы сами решим, кому и когда его разрабатывать.

ЧТО ДАЛЬШЕ

Говоря футбольным языком, американцы перевели мяч на российскую половину поля и теперь ждут реакции России. Субботнее заявление МИД РФ - это

явно не последнее слово Москвы. Оно не позволяет сделать вывод о том, какотреагирует Кремль на американский выпад: попытается минимизировать ущерб в двусторонних отношениях и воздержится от ответных мер либо начнет откровенно мстить.

Помимо судьбы переговоров по Штокмановскому месторождению лакмусовой бумажкой может стать и решение России по закупке "Аэрофлотом" 22 дальнемагистральных самолетов на сумму до \$3 млрд. Сначала компания склонялась в пользу покупки самолетов Boeing 787, однако в последнее время "Аэрофлот" стал благоволить европейским Airbus A350. Как рассказал вчера Ъ источник, знакомый с планами Boeing и "Аэрофлота", на этой неделе в Москве ожидали приезда президента Boeing Джеймса Макнирни или кого-то из его первых замов. Стороны должны были сделать заявление о принципиальном решении "Аэрофлота" приобрести в качестве дальнемагистрального самолета Boeing 787. Как пояснил собеседник Ъ, перевозчик намерен купить не все 22 необходимые ему машины, а только часть. Окончательный выбор должен быть сделан в конце августа, однако вчера в компании не смогли подтвердить эти сроки и официально отказались комментировать информацию о влиянии санкций госдепа США на решение о выборе поставщика самолетов.

Впрочем, если "Аэрофлот" в ближайшее время не определится, то сроки поставки Boeing могут сдвинуться с 2010 на 2012 год - на самолеты, зарезервированные под "Аэрофлот", есть другие покупатели. Как сообщили вчера Ъ в компании, окончательный выбор поставщика будет зависеть от "решения акционеров, которые должны будут учесть все факторы". Не исключено, что одним из таких факторов, который главный акционер авиаперевозчика - российское государство - обязательно учтет, станут как раз американские санкции в отношении "Рособоронэкспорта" и "Сухого". Срыв сделки с Boeing будет означать, что Кремль дал отмашку дальнейшей конфронтации с США.

Наталья ПОРТЯКОВА
Константин ЛАНТРАТОВ
Иван САФРОНОВ
Сергей РЫЖКИН
Александра ГРИЦКОВА
Мария ЧЕРКАСОВА

источник: газета "Коммерсантъ"
07.08.06



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

ЛОГИКА "ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ"

В конце минувшей недели крупные российские компании "Рособоронэкспорт" и АХК "Сухой" получили "черные метки" от госдепартамента США. Американские власти ввели санкции против этих предприятий, обвинив их в нарушении закона США "О нераспространении в отношении Ирана". Российские официальные органы восприняли обвинения с негодованием.

О масштабе конфликта можно судить по реакции российских правительственных структур - она была практически мгновенной. "Не считаем такие действия госдепартамента США приемлемыми. Подобные санкции являются очевидным политическим и правовым анахронизмом. Тем более когда такие действия предпринимаются под надуманными предлогами", - говорится в сообщении российского МИДа. В Минобороны обвинения в адрес российских компаний также назвали необоснованными.

ФГУП "Рособоронэкспорт" посчитало необходимым распространить собственное заявление. "Инкриминируемые нашему предприятию нарушения американского закона "О нераспространении в отношении Ирана", налагающего запрет на сотрудничество с этой страной в сфере распространения оружия массового уничтожения, не имеют ничего общего с деятельностью ФГУП "Рособоронэкспорт", не осуществляющего, как известно, поставки за рубеж данного вида вооружения и его компонентов", - говорится в заявлении. Руководство "Сухого" подчеркнуло, что компания несколько лет не заключала сделок с иранской стороной. Заместитель гендиректора "Сухого" Вадим Разумовский сообщил "Интерфаксу", что, по его мнению, решение о санкциях принято "на основании недостоверной информации".

Санкции США могут крайне негативно сказаться на российско-американских экономических связях. Как заявил "Газете" эксперт по торговле вооружениями, директор Центра анализа стратегий и технологий (АСТ) Руслан Пухов, "несмотря на некоторое охлаждение в наших отношениях в последнее время - и в первую очередь в политическом диалоге, - есть области, где мы связаны с Америкой одним видением проблем". "Одна из этих областей - сотрудничество в высокотехнологичной отрасли, - добавил эксперт. - У Boeing в Москве есть инженерный центр. Мы закупили их самолеты, мы продавали им титан. Помимо дружеских похлопываний у этих отношений было реальное наполнение. Сейчас американцы вынули стержень из этого сотрудничества. Они продемонстрировали, что долгосрочное партнерство с ними в области хай-тека невозможно. При этом они создали проблемы и собственным компаниям. Не удивлюсь, если "Аэрофлот", который собирался объявить о том, что закупает дальнемагистральные Boeing, передумает. Контрольный пакет авиакомпаний принадлежит государству, и такой ответ Америке будет выглядеть логично. Между тем цена этого вопроса - 3 млрд. долларов".

Подобные санкции вводятся против российских предприятий не впервые. Но на этот раз масштаб взаимных убытков может стать беспрецедентным. Если для предприятий вроде тульского КБ приборостроения введение аналогичных санкций несколько лет назад прошло безболезненно - они ничего не продают на американский рынок, - то с "Рособоронэкспортом" ситуация иная.

Компания не просто осуществляет поставки вооружений на экспорт. В сферу ее интересов входят и такие предприятия, как "АвтоВАЗ" и "ВСМПО-Ависма". Санкции США распространяются не только на головные компании, но и на филиалы, зависимые фирмы и компании, в которых "Рособоронэкспорту" принадлежат контрольные пакеты. "Вслед за этим шагом американским компаниям могут запретить закупать наш титан, а больше половины российского титана идет на американский рынок", - говорит Руслан Пухов.

Применительно к "Сухому" ситуация, по мнению Пухова, не менее острая. В первую очередь это связано с проектом SuperJet 100 (регионально-магистральный пассажирский самолет), над которым "Сухой" работает уже несколько лет. 40% комплектующих этого лайнера - европейские и американские. Теперь им придется искать замену. "Но самое печальное, - отмечает Пухов, - что это затруднит, а то и вовсе поставит крест на сбыте самолетов SuperJet 100 на американском рынке, где планировалось реализовывать от 10% до 20% всех произведенных машин".

По мнению российских политических экспертов, демаршу США есть несколько объяснений. Политолог Алексей Малащенко считает, что основная причина санкций - жесткая позиция России в иранском ядерном вопросе.

"Это своего рода сигнал о том, к чему приведет столь нежелательное для Америки упорство России", - сказал он "Газете".

Руслан Пухов считает, что, скорее это месть США за недавнее соглашение о поставках самолетов и оружия в Венесуэлу: "Американцы очень нервно относятся ко всем контактам с режимом Чавеса. Мы поставляем ему достаточно мощную систему вооружения. Понятно, что с ней он не может полететь бомбить Вашингтон, но все равно американцам это не нравится. Высказываться на сей счет в открытую было бы некорректно, и США выбрали такой способ. Причем наказаны непосредственные соавторы сделки: "Сухой" продает Венесуэле самолеты через "Рособоронэкспорт".

США ВВЕЛИ САНКЦИИ ПРОТИВ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ. ЧЕМ ОТВЕТИТЬ?

**Михаил Делягин, научный руководитель
Института проблем глобализации:**

"У нас больше возможностей для санкций, чем у американцев, потому что мы больше товаров у них покупаем. Да, санкции США - вещь достаточно болезненная. Но боевые самолеты "Сухого" мы и так

американским союзникам не продаем. То есть это удар по гражданской компоненте "Сухого".

Я считаю, что мы как слабый участник этого конфликта должны исходить из презумпции неадекватности и асимметричности ответа. Нужно выбрать ту сферу, где американцы находятся в состоянии наибольшей конкуренции на российском рынке. Ответом могло бы быть введение санкций против компании "Боинг", то есть запрет российским авиакомпаниям на покупку самолетов "Боинг" и требование в течение разумного срока заменить лайнеры этой компании на самолеты компании "Эйрбас" или российских производителей. Не за день, не за год - просто назначается какое-то время, в течение которого эксплуатируемые самолеты "Боинг" должны быть проданы в третьи страны, а взамен должны быть куплены или взяты в аренду другие машины.

Разумеется, для компаний это будет связано с некоторыми потерями и затруднениями, в том числе и с затратами организационных ресурсов, и государству эти затраты придется компенсировать. Причем эти санкции должны сохраняться долгое время после того, как американцы снимут санкции с "Сухого". И один такой ответ спасет огромное количество российских компаний и рабочих мест благодаря тому, что отобьет у американцев охоту в дальнейшем вводить против нас какие-либо санкции. В столкновении Airbus и Boeing особенно видна конкуренция между американцами и европейцами, и, соответственно, здесь американцы наиболее уязвимы".

Алексей Митрофанов, депутат Госдумы, фракция ЛДПР:

"А мы уже отвечаем американцам тем, что не пускаем их к нашим природным ресурсам! Разве можно будет сейчас вести разговор об их участии в Штокмановском месторождении или, допустим, о закупке "Боингов" для нашей гражданской авиации? Ответ, думаю, понятен.

В условиях такой конфронтации об этом речь идти не может! У американцев две стратегические цели по отношению к нашей стране: во-первых, чтобы у России не было глобальных амбиций, в том числе военных, и, во-вторых - их доступ к нашим ресурсам. Так вот, о последнем им вообще, думаю, надо забыть, по крайней мере до того момента, пока не поменяется администрация США.

За восемь лет пребывания Буша у власти американцы так и не получили доступа к российским ресурсам, а для них это самое сладкое и интересное! Но вопрос о Штокмане висит, хотя мы "вот-вот" обещали принять решение по нему. И вопрос о том, чтобы "Боинги" были здесь, тоже стоит очень остро. Санкции же можно объявлять официально, а можно и не объявлять, но сказать, что мы закрываем эти темы".

Сергей Митрохин, депутат Мосгордумы, заместитель председателя партии "Яблоко":

"Вообще-то надо потребовать, чтобы американцы предъявили серьезные аргументы в пользу этих санкций! Надо требовать полной ясности и прозрачности в этом вопросе, и пусть они опубликуют документы, свидетельствующие о том, что наши компании сделали нечто, противоречащее международному праву. Надо отвечать именно этим.

А если мы начнем выдвигать какие-то встречные санкции, то ничего не приобретем, потому что воз-

можности России и США несопоставимы. Россия на почве "симметричных ответов" Соединенным Штатам ничего не сможет добиться! Должно быть требование гласного обсуждения и прозрачного двухстороннего расследования.

Пусть американцы объяснят, что они имеют в виду, какие факты сотрудничества России и Ирана! Иначе это может быть просто недобросовестная конкуренция со стороны американских компаний. А вводить ответные санкции бессмысленно и непосильно для России".

Леонид Ивашов, вице-президент Академии геополитических проблем:

"Не надо обращать на них внимание! У нас в военно-технической области нет каких-то особо крупных совместных проектов с американцами. Кроме того, мы у них практически ничего не закупаем, как и они у нас. Так что эти санкции во многом носят чисто символический характер.

Но вопрос может встать в иной плоскости, если американцы будут давить на третьи страны с тем, чтобы они не покупали нашу военно-техническую продукцию и отказались от других услуг военного характера.

Это прежде всего страны натовской системы, а мы очень активно работали с Грецией, были предпосылки для работы с Турцией. На арабский Восток им сейчас будет труднее давить, а вот на Латинскую Америку - запросто. У нас ОАЭ очень активно покупают вооружение, так вот и они американцев смогут послушать. У США такая практика: они сначала на союзников давят, затем на зависимые от них государства, потом в целом на рынке начинают нас дискредитировать. Но за рынки в любом случае приходится драться. Надо где-то смелее быть, где-то ответить.

Например, мы очень сдержанно с Ираном, с Грецией и с арабскими странами работаем. Эту сдержанность надо прекратить - и у нас тут же появятся новые покупатели в лице Ирана, Сирии и ряда других государств. Даже поставки Сирии чисто оборонительных ракетно-зенитных систем малой дальности вызвали всплеск эмоций у США и Израиля. Здесь-то и нужно действовать смелее!

Или Иран активно предлагает нам совместно производить военную технику, а мы опять оглядываемся на Вашингтон. Мы не вскрыли такие интересные рынки, как Саудовская Аравия, ЮАР. Все это и будет нашим ответом американцам".

*Евгения САМЕДОВА
Александр САРГИН*

*источник: газета "Газета"
08.08.06*

ВТОРОЙ ШАНС ДЛЯ АН-148

Российские авиакомпании, возможно, все-таки будут эксплуатировать самолеты Ан-148.

Второй шанс для самолета закрепиться на этом рынке сейчас приобретает некие зримые очертания. Гарантий, что это случится, пока никто из участников проекта, - АНТК им. Антонова, "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК), "Авиант" или Воронежское акционерное самолетостроительное объединение (ВАСО) - по многим причинам дать не может, но ситуация пока развивается в пользу положительного завершения "заклочений" стосороквосьмой.

В истории продвижения нового регионального пассажирского самолета Ан-148 на российский рынок уже можно отметить несколько ключевых моментов. В период 2004-2005 гг. разработчик самолета, АНТК им. Антонова решил пойти по пути, доселе не принятому в практике постсоветского самолетостроения, но широко используемому на Западе. Под проектируемую машину начался поиск не потенциальных, а конкретных покупателей-эксплуатантов. С их участием, по утверждению руководства КБ, создавалось "лицо" самолета. Наиболее вероятным заказчиком новой машины на тот момент считалась российская авиакомпания "Аэрофлот", которая планировала и впоследствии объявила тендер на закупку 50 региональных самолетов. В проекте также приняла участие российская лизинговая компания ИФК, которая занималась поиском потенциальных заказчиков в России, обеспечивая таким образом продажу нового самолета по лизинговой схеме. В проект также вошли будущие производители самолета, "Авиант" (Украина) и ВАСО (Россия).

В указанный период времени были подписаны ключевые договоры на покупку нового самолета. Основными эксплуатантами Ан-148 на тот момент были российские авиакомпании: "КрасЭйр" (твердый заказ на 11 машин плюс опцион на 5), авиакомпания "Пулковские авиалинии" (твердый заказ на 8 Ан-148 и 10 - опцион). Кроме того, предварительное соглашение о поставке 20 самолетов было подписано между ИФК и авиакомпанией "Полет" и на 10 самолетов - с "Волга-Днепр"; пять из них каждая авиакомпания получит в грузовом варианте - Ан-148Т. Плюс существовали довольно весомые основания для победы Ан-148 в тендере "Аэрофлота". Однако достигнутые успехи в дальнейшем оказались в "подвешенном" состоянии.

В 2005 г. российская Генпрокуратура возбудила уголовное дело против гендиректора ИФК Александра Рубцова, арестовала акции компании. Частный владелец акций ИФК Александр Лебедев неоднократно называл это политическим заказом, направленным на вытеснение с российского рынка Ан-148 в угоду конкурентному образцу, "Российскому региональному самолету" (с недавних пор самолет переименован в Сухой Superjet-100). Затем в конце 2005 г. орган, управляющий государственным пакетом акций в авиакомпании "КрасЭйр", Росимущество, заблокировал сделку руководства авиакомпании по покупке Ан-148, мотивируя это отсутствием тендерной процедуры, которая должна была предшествовать покупке самолета. До настоящего времени сделка заблокирована, хотя по условиям

контракта первые две машины должны быть переданы компании в конце 2006 г. Вместо этого на авиасалоне "Фарнборо-2006" "КрасЭйр" подписал соглашение с "Гражданскими самолетами Сухого" на закупку партии самолетов Сухой Superjet-100. Тендер "Аэрофлота" также завершился в пользу "Гражданских самолетов Сухого". Основным объяснением таких решений - а они могут поставить крест на самолете, ведь внутренний украинский рынок ограничен 10-15 машинами Ан-148, - российские чиновники от авиапрома назвали насущную необходимость поддерживать и развивать национальное авиастроение.

Теперь, после потерянного года, ситуация с закреплением на российском рынке Ан-148 несколько изменилась. В начале августа Госдепартамент США ввел санкции против "Рособоронэкспорта" и АХК "Сухой", а также компаний из КНДР, Индии и Кубы за военное сотрудничество с Ираном. Хотя, по утверждениям американских чиновников, санкции распространяются только на дочерние структуры, но не на другие предприятия, от действий США может пострадать концерн Boeing, который является одним из крупных потребителей российского титана, а также официально числится в партнерах проекта Сухой Superjet-100. Кроме того, в иностранных фирмах, поставляющих узлы и агрегаты для российского регионального самолета, есть как американские совладельцы, так и американские же комплекующие. Как будут разрешать эти пока неразрешимые противоречия "Гражданские самолеты Сухого", Boeing и чиновники сказать пока сложно. Но Ан-148 получает второй шанс эксплуатироваться в России.

В настоящее время партнеры по проекту российско-украинского регионального самолета обсуждают возможность организации сборочного производства на ВАСО, где в настоящее время производится хвостовое оперение, механизация крыла и мотогондолы для Ан-148. Мощности завода позволяют организовать сборочную линию. Произведенный в России, самолет Ан-148 будет фактически национальным продуктом, что, возможно, станет поводом для более благосклонного отношения к самолету со стороны местных чиновников.

Кроме того, нельзя не надеяться на существенное улучшение российско-украинских политических отношений, что также может оказать помощь в разблокировании рынка для даже условно украинской продукции, каковой являются "Аны". Ни один чиновник прямо об этом не говорил, но ухудшение отношений между двумя странами больно ударило по экономическим отношениям в машиностроении. Исключением не стали и украинские самолеты: по утверждениям российских ньюсмейкеров, отказ России от участия в проекте Ан-70 - почти решенный вопрос, который в скором времени будет оформлен документально. По Ан-148 таких резких заявлений не было, но действия по отношению как к возможным эксплуатантам, так и структурам, продвигающим его в России, говорят сами за себя.

Наталья ПЕЧОРИНА

*источник: сайт "ugmk.info"
18.08.06*

ДИВИДЕНДЫ НЕЗАВИСИМОЙ ПОЛИТИКИ

Во время состоявшегося на прошлой неделе визита президента Венесуэлы Уго Чавеса в Россию внимание СМИ вновь было привлечено к проблеме резко активизировавшегося в последние два года военно-технического сотрудничества двух стран. В ходе визита обе стороны постарались не привлечь особого внимания к ВТС, выдвинув на первый план проблематику сотрудничества в энергетической и транспортной сферах. В прессе же появилась информация, которая позволяет по-новому оценить масштабы и качество российско-венесуэльского ВТС.

По заявлению генерального директора "Рособоронэкспорта" Сергея Чемезова, за два года Россия подписала с Венесуэлой контрактов на сумму около 3 млрд. долл. По всей видимости, половина из этой суммы приходится на заключенный накануне визита Уго Чавеса контракт на поставку 24 истребителей Су-30МК2. Ранее такие машины были поставлены ВМС Китая (24 единицы) и Вьетнама (4 единицы). Считается, что - в отличие от предыдущей версии Су-30МКК - вариант МК2 оптимизирован для противокорабельных операций.

Истребители будут поставляться траншами по восемь единиц в течение трех лет, причем первая партия должна быть отправлена заказчику уже в этом году. Это со всей определенностью означает, что, по крайней мере, первая партия машин находится в высокой степени готовности. Можно предполагать, что эти заделы были сделаны в ожидании китайского заказа второй партии Су-30МК2, которого так и не последовало. По слухам, существует еще опцион на вторую партию таких же машин в количестве тоже 24 единиц. Однако вероятность перевода этого опциона, если только он действительно имеется, в контракт будет зависеть от многих факторов, прежде всего стабильности режима Уго Чавеса.

Кроме того, к 2008 г., когда закончится поставка законтрактованных 24 машин, в России должен быть разработан новейший истребитель Су-35 с авионикой пятого поколения, модернизированными двигателями и новым составом вооружения. Уго Чавес уже заявлял о своем интересе к этой машине, в случае ее реальной закупки Венесуэла может стать первым зарубежным заказчиком нового самолета.

Больше ясности стало также относительно вертолетной части сделки. Ранее было известно о намерении Венесуэлы закупить 33 вертолета. Два контракта на поставку первых 15 машин, в том числе 6 Ми-17В5, 8 Ми-35М и 1 Ми-26Т, были заключены в 2005 г., а накануне визита из опциона в твердый контракт были переведены еще 18 машин, в том числе 14 Ми-17В5, 2 Ми-35М и 2 Ми-26Т. Кроме того, поскольку Сергей Чемезов упомянул о предстоящей поставке в эту латиноамериканскую страну в общей сложности 53 винто-

крылых машин, можно сделать вывод, что программа была расширена еще на двадцать единиц. Если указанная газетой "Коммерсант" стоимость контракта на новые 38 вертолетов (484 млн. долл.) верна, общий объем вертолетной программы должен превышать 600 млн. долл. Это намного превосходит крупнейшие до последнего времени по стоимости индийский и алжирский заказы Ми-17 (170 и 200 млн. соответственно). С учетом трех еще ранее закупленных гражданских Ми-17 с израильской авионикой Венесуэла наряду с Китаем и Индией становится крупнейшим покупателем вертолетов российского производства.

Информация о других вероятных закупках носит предположительный характер, она не была подтверждена на официальном уровне. Так, есть косвенные свидетельства интереса Венесуэлы к российским системам ПВО. Во всяком случае, во время пребывания в Ижевске Уго Чавес посетил не только завод по производству стрелкового оружия, но и ИЭМЗ "Купол", который производит ЗРК "Тор-М1". О вероятной покупке "Торов" сообщила также газета "Ведомости". Надо заметить, что закупка систем ПВО вполне укладывается в общую логику венесуэльской военно-технической политики, где одним из приоритетов является защита воздушного пространства после перехода в разряд небогоготовых F-16 из-за эмбарго США на поставку запасных частей.

Наконец, следует отметить и широко разрекламированную сделку по продаже в Венесуэлу российских автоматов АК-103. Сам по себе этот контракт не выделяется по своим коммерческим показателям и не имеет большого военного значения. Но интересно другое. Впервые в постсоветское время Россия взялась построить под ключ завод по производству автоматов. В советское время для выполнения таких сложных контрактов по строительству военно-промышленных объектов даже существовало специальное ведомство - Главное техническое управление.

Наконец, в прессе упоминались патрульные катера и военно-транспортные самолеты, однако нет никаких официальных подтверждений наличия контрактов по этим системам. Косвенно в пользу этой версии свидетельствует стремление Венесуэлы закупить технику подобной номенклатуры в Испании, которая не смогла заключить более чем двухмиллиардный контракт из-за противодействия США. Есть также информация о том, что российская ПЛ пр. 677 выиграла тендер венесуэльских ВМС на закупку субмарин нового поколения, но контракт, видимо, может быть подписан в более поздний срок.

Серия венесуэльских контрактов стала уже второй в этом году после алжирской пакетной сделки, которая отличается большими объемами и комплексной номенклатурой. В совокупности только два этих пакета имеют стоимость более 10 млрд. долл., что составляет половину портфеля "Рособоронэкспорта". На фоне таких внушительных заказов даже традиционные импортеры российских ВВТ - Китай и Индия - смотрятся вполне заурядно. Теперь уже без всякой натяжки можно уверенно говорить о хорошо сбалан-

сированной по географическому признаку структуре заказов и формировании группы из четырех-пяти государств, которые до 2009-2010 гг. будут основными крупными покупателями российских ВВТ. В их число входят традиционные Китай и Индия и вновь вошедшие в число основных импортеров Алжир и Венесуэла. На пару лет, то есть на время поставок Су-30МКМ, к этому клубу присоединится и Малайзия. Таким образом, российское оружие в больших количествах будет поставляться почти во все важнейшие регионы планеты - в Восточную и Южную Азию, Северную Африку, Латинскую Америку и ЮВА.

Выполнение пакетных мегаконтрактов создаст хорошую базу для дальнейших стабильных поставок запасных частей и продаж услуг по поддержке переданных ВВТ. Чем больше будет заключено и выполнено больших заказов, тем выше будет минимальный неснижаемый уровень будущего экспорта, не зависящего от новых сделок.

Так, во Франции с ее среднегодовым экспортом вокруг 5 млрд. евро, минимальный гарантированный базис экспорта считается обеспеченным в размере 2-2,5 млрд. евро в год. Стоит с удовлетворением отметить, что либерализация режима торговли запчастями, в рамках которой два десятка предприятий получили ограниченное право самостоятельного ведения ВТС, позволит адекватно удовлетворить спрос на послепродажное обслуживание.

Венесуэльские заказы благоприятно повлияют на ситуацию в российской "оборонке". Прежде всего, на три года обеспечивается загрузка комсомольского завода, который в течение почти двух лет не имел экспортного заказа. Если гипотеза о наличии контракта на "Тор-М1" верна, то увеличится и загрузка "Купола", который, впрочем, уже имеет иранский контракт.

Отличительной чертой алжирского и венесуэльского пакетов является их комплексность: в номенклатуру заказа входит и военно-воздушная, и морская техника, и средства ПВО, и вооружения для сухопутных сил. Это означает, что от продаж отдельных видов вооружений в 90-х гг. через реализацию сложных программ типа Су-30МКИ в начале текущего десятилетия Россия постепенно переходит к предложению платежеспособным клиентам комплексных решений по обеспечению военной безопасности. От продажи оружия, то есть товара коммерческого, Россия переходит к продаже безопасности, то есть товара политического. Фактически речь идет о новом качестве ВТС России с зарубежными государствами, которое было невозможно ранее, в период политической и эконо-

мической нестабильности в нашей стране. Ведь способность к продаже такого рода крупномасштабных, дорогих и сложных пакетов означает, что позиционирование России в мире в целом и на рынке вооружений в частности качественно меняется в лучшую сторону. Такой товар, как безопасность, покупают только у мировых лидеров, в стабильности и росте потенциала которых у клиента сомнений не возникает.

Похоже, что именно общеполитическое и общеэкономическое укрепление России лежит в основе последних успехов на рынке вооружения. Многие, в том числе и автор этих строк, неоднократно говорили о риске сокращения объемов российского экспорта в связи с негативным действием двух базовых факторов. Во-первых, это исчерпание советского технологического задела, которое не компенсируется относительно скромными инновационными успехами собственно России. Ведь, по большому счету, Россия пока вывела на рынок весьма ограниченное число постсоветских разработок, значительная часть которых является модернизацией советских образцов или доводкой систем, разработка которых начала финансироваться еще в СССР.

Второй фактор такого рода - относительное насыщение китайского и индийского рынков, на которых, кроме того, уплотняется конкурентная среда. В КНР растет собственная оборонная промышленность, а в Индии активизировались западные поставщики ВВТ и Израиль. Действие этих факторов теоретически должно оказать негативный эффект на российский экспорт, который, однако, продолжает расти. Остается предполагать, что увеличение объемов военного экспорта коррелирует с ростом капитализации бренда "Россия". Пока страна оставалась слабой и зависимой, сформировался значительный отложенный спрос на рынках, где влияние Запада ограничено. Китай не может удовлетворить этот спрос по причинам технологическим, а Россия 90-х гг. и начала нового века не могла ответить на него по причинам политическим. Июльские контракты показывают, что суверенная и независимая политика приносит свои дивиденды, а сделки, подобные венесуэльскому и алжирскому пакетам, последуют и в будущем.

Константин МАКИЕНКО

источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
04.08.06

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.

РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЗАКАЗ

На аэрокосмическом салоне "Фарнборо" компания "Ильюшин Финанс" подписала на 85 региональных самолетов.

Заметными событиями аэрокосмического салона "Фарнборо-2006", прошедшего в прошлом месяце в Великобритании, стали три соглашения по российским региональным самолетам. В общей сложности воронежская лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко" (ИФК) подписала на 85 машин типа Ан-140-100, Ил-114 и Sukhoi Superjet100 (Су-100 - ранее известный как RRJ - Russian Regional Jet). Первая из этих машин должна быть поставлена заказчику в следующем году.

Подписание новых сделок пришлось на первые три дня работы аэрокосмического салона. Практически сразу после открытия выставки, 17 июля, стало известно о первом соглашении между самарским заводом "Авиакор" и воронежской лизинговой компанией "Ильюшин Финанс". Оно предусматривает закупку 25 самолетов типа Ан-140-100 в течение пяти лет (с первой поставкой в 2007 г.). Соответствующий документ на стенде "Ильюшина" в выставочном зале №1 подписали председатель совета директоров "Авиакора" Сергей Лихарев и генеральный директор ИФК Александр Рубцов.

На церемонии подписания присутствовали десятки руководителей российских, украинских и западных компаний. Среди них выделялись посланцы Украины - председатель совета директоров Корпорации "Антонов" Анатолий Мяслица, генеральный конструктор АНТК им. О.К. Антонова Дмитрий Кива, генеральный директор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия (ХГАПП) Павел Науменко. А среди россиян - губернатор Самарской области Константин Титов и депутаты Государственной Думы Александр Лебедев и Александр Белоусов.

При каталожной стоимости Ан-140-100 в 8,5 млн. долл. (а с учетом НДС - порядка 10 млн.) сделка "потянула" на четверть миллиарда "зеленых". Для "Авиакора" она стала вторым крупным соглашением с российскими лизинговыми компаниями: в июне с.г. аналогичная сделка подписана с московской "Финансовой лизинговой компанией" (на один Ан-140 и шесть Ан-140-100 для авиакомпании "Якутия"). Как пояснил корреспонденту "ВПК" Сергей Лихарев, первые семь Ан-140 самарской сборки поступят через ФЛК в "Якутию". А все последующие самолеты будут распределяться по авиакомпаниям через "Ильюшин Финанс". В текущем году эксплуатанты получат три машины, в 2007 г. - шесть, 2008 г. - восемь, 2009 г. - десять. Затем завод выходит на плановый темп производства - 12 Ан-140-100 ежегодно. Объясняя причину выдачи столь крупного заказа "Авиакору", генеральный директор ИФК Александр Рубцов заметил: "Покупка малого количества самолетов лишена смысла. Потому что практика небольших заказов не позволяет получить приемлемые цены при мелкосерийном производстве. Размещая крупный заказ, мы даем заводу-производителю возможность уменьшить производственные расходы и всемерно сократить разного рода издержки. Кроме того, авиакомпании могут строить долгосрочные планы по обновлению парка в расчете на дальнюю перспективу".

Собеседники "ВПК" утверждали, что российские авиакомпании неохотно подписываются на "не существующие в природе" (т. е. еще не построенные заводами) самолеты, предпочитая закупку "из наличия". На "Фарнборо" имена конкретных авиакомпаний - покупателей Ан-140 - не прозвучали. "Распределение самолетов между авиакомпаниями будет следующим шагом", - заявил Александр Рубцов.

К настоящему времени следующие российские авиаперевозчики изъявили желание приобрести Ан-140: "Чукотавиа" - 2, НАКАМ - 6, "СибАвиаТранс" (СиАТ) - 3, "Алания" - 5, "Дальавиа" - 6, "Северсталь" - 3. Кроме того, ФСБ России рассматривает вопрос о прямой закупке у самарского завода более десяти Ан-140-100 в варианте патрульного самолета для Пограничной службы. Данным списком заказы на Ан-140 не ограничиваются. В очереди за машинами этого типа сборки харьковского (ХГАПП) и исфаханского (HESA) заводов стоят украинские, азербайджанские, казахские, иранские, ливийские и суданские авиакомпании. Гендиректор ХГАПП Павел Науменко сказал корреспонденту "ВПК", что его предприятию выгоден заказ "Ильюшин Финанс": "Мы поставляем "Авиакору" большое число комплектующих. Правда, по мере освоения производства этого типа воздушных судов в Самаре наша доля в самолетах Ан-140 российской сборки будет постепенно уменьшаться. Однако с ростом количества Ан-140 в парке авиакомпаний, повышения популярности этого типа судов и, соответственно, рыночного спроса на данный продукт ХГАПП будет получать все больше заказов для собственной производственной линии".

Губернатор Самарской области Константин Титов сообщил корреспонденту "ВПК", что администрация области уже уменьшила на 4% налог на прибыль для "Авиакора". Это специальная мера региональных властей, способствующая скорейшему освоению серийного производства на заводе весьма востребованной машины регионального класса. "Мы приняли такое решение после того, как узнали, что "Авиакор" инвестирует 70% своей прибыли в переоснащение производства и 30% - на увеличение зарплаты рабочим", - пояснил губернатор и далее добавил, что самарские власти готовы еще более уменьшить налоговую нагрузку на предприятие, чтобы поспособствовать восстановлению серийного производства новых самолетов. "Во времена Советского Союза самарский завод выпускал по 75 Ту-154 ежегодно, - напомнил глава области. - Я верю, что в новых условиях "Авиакор" может выпускать по 20 Ан-140 в год. Если заводчане решатся на увеличение темпов строительства новых самолетов до такого уровня, я готов сократить налоговое бремя "Авиакора" до минимального значения".

Второй день выставки "Фарнборо-2006" ознаменовался новым подписанием на стенде "Ильюшина". Утром 18 июля подписи под очередным соглашением поставили Александр Рубцов и генеральный директор АК "Ильюшин" Виктор Ливанов. Оно подразумевает закупку до 30 Ил-114 в течение 2007-2010 гг. Предконтрактное соглашение устанавливает цену одной машины и главные параметры технических требований к самолету. Твердый контракт последует в январе 2007 г. Дата приурочена к проведению очередной эмиссии акций "Ильюшин Финанс". Она позволит поднять капи-

тализацию лизинговой компании до 900 млн. долл.

Пока только два авиаперевозчика имеют в своем парке самолеты данного типа. Это "Узбекистон Хаво Йуллари" (Uzbekistan Airways) и "Выборг". Узбекские авиаторы эксплуатируют пару машин с канадскими двигателями PW127H, российские - три с моторами "Климов" ТВ7-117. С импортными комплектующими "ил" показывает себя более надежной техникой. Но "питерские" моторостроители заявляют, что добились больших успехов в деле доведения ТВ7-117 до заданных параметров. В этом им помогает заказ МО России на создание специальной версии этого мотора ("Богатырь") для нового военно-транспортного самолета Ил-112ВТ. Работы по "военной линии" помогают Заводу им. В.Я. Климова улучшать и базовую модель мотора на Ил-114. Кроме того, в прошлом году российское Минобороны получило один Ил-114 с "питерскими" двигателями в специальном варианте для нужд ВМФ. Он оснащен комплексом радиоэлектронного оборудования для наблюдения за надводными целями и вместе со специальным вариантом вертолета "Ансат" задействован на испытаниях новых крылатых ракет семейства "Гранат" и Club. Участие МО РФ в программе Ил-114 и двигателях "Климова" дает гражданам потребителям Ил-114 больше уверенности в будущем этого самолета.

С известной степенью уверенности можно утверждать, что первыми потребителями обновленных Ил-114, возможно, станут "Северсталь" и "Выборг". Они уже публично озвучивали соответствующее желание. Со своей стороны, Александр Рубцов объяснил интерес к теме региональных самолетов вместимостью 50-70 кресел с турбовинтовыми силовыми установками и желанием "Ильюшин Финанс" выйти на рынок с предложением по финансированию поставок таких самолетов российским авиакомпаниям. Кроме того, некоторые зарубежные клиенты фирмы также проявляют интерес к технике подобного рода. Причина проста: рост цен на топливо дает дополнительные аргументы в пользу высокоэкономичных турбовинтовых самолетов. "С десяток авиакомпаний уже обратились к нам по вопросу самолетов регионального класса с повышенной топливной эффективностью для обслуживания воздушных линий с небольшими пассажиропотоками. Подписание соглашений по Ан-140 и Ил-114 - необходимый шаг в наших переговорах с этими клиентами", - подытожил Александр Рубцов.

Авиакомпания рассматривают применение новых типов турбовинтовых самолетов с пассажирской кабиной повышенного комфорта на необычно дальних для винтовых машин маршрутах (порядка 1200-1500 км). Сегодня такие трассы обслуживают реактивные Ту-134. При одинаковой с Ил-114 вместимости - 60-70 пассажиров - "тушка" летает с крейсерской скоростью 700-800 км/ч против 420-450 у "ила", сжигая в пять-шесть раз больше керосина за час полета. При нынешних ценах на ГСМ замена реактивного лайнера на турбовинтовой приобретает экономический смысл.

В новых условиях Ил-114 может оказаться привлекательным и на западном рынке. Некоторые европейские авиакомпании сожалеют о том, что преждевременно расстались с "зарубежным аналогом" российской машины - 64-местным английским самолетом BAe Systems Jetstream-61 (известным также под названием Advanced Turboprop - АТР). Эта машина, весьма близкая по внешнему облику и характеристикам к Ил-114, практически ушла с рынка, проиграв соревнование франко-итальянскому АТР-42/72. Подвела низкая

крейсерская скорость, принесенная конструкторами в жертву топливной эффективности. Но после того как цена за тонну керосина скакнула с 200 до 700 долл., авиакомпании сменили приоритеты. Те, кто с ностальгией вспоминает Jetstream-61, могут решиться на его "русский вариант" - Ил-114 (который, к тому же, потребляет еще меньше топлива).

Необходимость качественных, "европейских" аэропортов роднит Ил-114 с новейшей разработкой российских конструкторов - Sukhoi Superjet100. Именно так отныне обозначается Russian Regional Jet (RRJ), который фирма "Сухого" создает вместе с дюжиной европейских и американских соразработчиков и поставщиков. Первый заказчик этого самолета - авиакомпания "Аэрофлот - Российские авиалинии" в лице ее генерального директора Валерия Окулова - заявлял, что для приведения "на соответствие самолету" 28 российских региональных аэропортов (куда "суперджеты" планируются к полетам из базового московского "Шереметьево") потребуется 150-180 млн. долл.

Поскольку Superjet все больше обретает контуры национальной программы, укрепляется надежда на то, что необходимые средства на модернизацию региональных аэропортов будут выделены государством в дополнение к 9 млрд. руб., обещанным ранее на разработку RRJ. Эта надежда подвигла руководство авиакомпании "Красноярские авиалинии" (KrasAir) на подписание предварительного соглашения на 30 Superjet100. Подписи под соответствующим документом в третий день работы "Фарнборо-2006" (19 июля) поставили генеральные директора "Красноярских авиалиний" Борис Абрамович и ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин. Как пояснил журналистам руководитель KrasAir, самолеты разбиты на две равные партии по 15 машин. Твердый контракт по первой партии подпишут в ноябре этого года. Предконтрактное соглашение закрепляет цену, график поставок и отдельные требования технической спецификации к самолету.

Услуги по финансированию сделки по "суперджетам" предоставит "Ильюшин Финанс". Отдельное соглашение на этот счет подписали Борис Абрамович и Александр Рубцов. Гендиректор ИФК заявил журналистам, что параметры нового соглашения с KrasAir аналогичны тем, что уже применялись при поставке красноярским авиаторам самолетов типа Ту-204-100 и Ил-96-300. А гендиректор авиакомпании поспешил добавить, что эти условия также распространяются на 12 ранее заказанных ею самолетов Ан-148-100В (с опционом еще на шесть). Несмотря на выставленные недоброжелателями "рогатки", руководители "Красноярских линий" не отказываются от реализации этой сделки. Подписание соглашения с "Сухим" поможет найти компромисс между сторонниками и противниками данного проекта. Борис Абрамович при этом подчеркнул, что Ан-148 и "суперджет" будут использоваться на маршрутной сети не только "Красноярских авиалиний", но и других авиакомпаний - членов альянса AirUnion. Туда, где имеется "европейское качество" аэродрома, будет летать "суперджет" с низким расположением крыла, а остальные пункты (читай: "обычные" российские аэродромы) сможет обслуживать высокоплан Ан-148. Поставка первого "суперджета" оговорена сроком "до 2009 г.", Ан-148 - двумя годами раньше.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник: газета "ВПК"
04.08.06*

РОССИЙСКОМУ ЭКСПОРТЕРУ ВСТАВЛЯЮТ ГАЙКИ В КОЛЕСА

В США развернулась кампания по вытеснению российского ОАО "Корпорация "ВСМПО-Ависма" с рынка коммерческого титана.

Недовольные существенным присутствием на нем "ВСМПО-Ависмы" американские титановые корпорации TIMET, Allegheny Technologies Incorporated (-ATI) и RTI International выступили на днях против предложения сената по снятию ограничений на поставку мелких деталей для военных нужд иностранными компаниями. Эта инициатива не открывает для "ВСМПО-Ависмы" дополнительных перспектив, однако именно она используется для создания негативного фона вокруг предприятия. В компании опасаются, что вслед за нынешним скандалом могут последовать антидемпинговые расследования в отношении "ВСМПО-Ависмы".

На днях прореспубликанская газета The Washington Times опубликовала статью, подписанную первыми лицами американских титановых компаний - президентом ATI Томасом Вильямсом, главой RTI Тимоти Рупертом и гендиректором TIMET Стивеном Уотсоном. Авторы раскритиковали сенат США, одобривший недавно смягчение так называемых поправок Берри, запрещающих закупки минобороны США у иностранных компаний.

Речь идет о снятии обязательства крупных поставщиков Пентагона компаний Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman и других отчитываться о происхождении мелких деталей, в том числе болтов и гаек. "Из-за обязательной процедуры предоставления информации о всех поставщиках этих гаек и болтов, которые компании закупают на вес, существенно увеличивается время принятия в производство или выпуск военной техники", - объясняет источник Ъ, близкий к минобороны США.

Подписанты же обвинили сенаторов в том, что они фактически отдают производство титана для оборонного комплекса США российской "ВСМПО-Ависме", которая потенциально может поставлять болты и гайки из титана. Это, по мнению авторов письма, ставит под угрозу национальную безопасность. "Кремль (сейчас завершается сделка по покупке контрольного пакета акций "ВСМПО-Ависмы" госкомпанией "Рособоронэкспорт". - Ъ) будет обладать информацией о каждой детали, сортности и количестве титана, который пожелал купить Пентагон. И, следовательно, будет осведомлен о том, какие системы вооружения строят США", - говорится в статье.

Поправка Берри принята конгрессом США в 1941 г. для защиты внутреннего производителя в военное время. Она обязывает минобороны США покупать помимо продовольствия и обмундирования, а также тканей спецметаллы, куда входит титан, никель, ванадий, только у американских компаний. Поправка Берри получила статус постоянной в 1993 г.

Отметим, что на самом деле смягчение поправок Берри не дает ВСМПО ни дополнительного бизнеса, ни влияния. В сенате утверждают, что дополнение к поправке Берри открывает для "ВСМПО-Ависмы" рынок

военного титана США всего на 1%. По данным нескольких источников Ъ, ВПК Америки ежегодно потребляет не более 7-8 тыс. т титана.

"Максимум, что мы можем получить, это 1 тыс. т в год, или \$50 млн. Boeing по гражданским контрактам берет в разы больше", - заявил Ъ председатель совета директоров корпорации Вячеслав Брешт. Кроме того, по словам гендиректора "ВСМПО-Ависмы" Владислава Тетюхина, у компании вообще нет лишнего титана для ВПК Америки. "Весь экспортный титан идет на производство полуфабрикатов для нужд гражданской авиации. У нас подписаны контракты до 2010-2011 годов", - заявил он Ъ.

Поэтому в компании не исключили, что за действиями тройки американских компаний стоит намерение потеснить ВСМПО с рынка коммерческого титана. Сейчас, по разным оценкам, российская компания контролирует от 20 до 35% этого рынка, на него приходится около 50% ее экспортной выручки, или около \$450 млн в год. Остальную долю рынка фактически полностью контролируют ATI, RTI и TIMET. Одним из инструментов давления на российскую компанию может стать антидемпинговое расследование по коммерческому титану. Глава совета директоров "ВСМПО-Ависмы" Вячеслав Брешт, впрочем, считает, что ATI, RTI и TIMET боятся получить конкурента в новом сегменте рынка и используют для этого надуманные политические лозунги. В ATI, RTI и TIMET отказались комментировать опасения российской стороны.

Пока смягчение поправки Берри вместе со своим вариантом оборонного бюджета на 2007 г. утвердил только сенат. Против этого категорически выступила палата представителей, которая, видимо, и лоббирует интересы американской титановой "тройки". В частности, председатель комитета по вооруженным силам палаты Данкан Хантер потребовал ужесточить отчетность о закупках.

Президент Джордж Буш пригрозил наложить вето на оборонный бюджет страны, если конгресс осенью не утвердит дополнение к поправке Берри. Не исключено, что американские титановые корпорации просто воспользовались ухудшением отношений между Россией и США и используют ситуацию для борьбы с "ВСМПО-Ависмой". Напомним, на прошлой неделе госдепартамент США ввел санкции против российских госкомпаний "Рособоронэкспорт" и "Сухой". Им запрещено в течение двух лет продавать-поставлять товары госорганам США и оказывать им услуги. Американским компаниям запрещено поставлять в Россию лицензируемую продукцию. Серьезных последствий для российских компаний санкции не имеют и носят исключительно политический характер.

Мария ЧЕРКАСОВА
Дмитрий СИДОРОВ

источник: газета "Коммерсантъ"
09.08.06

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ЦАГИ (TSAGI) С ЕВРОПЕЙСКИМ СООБЩЕСТВОМ

Центральный аэрогидродинамический институт, созданный по инициативе выдающегося русского ученого Н.Е. Жуковского, за годы своей активной работы превратился в крупнейший научный центр не только России, но и всего мира. К настоящему времени практически во всех разработанных в нашей стране изделиях авиационно-космической техники есть значительный вклад ученых ЦАГИ.

Основными направлениями деятельности ЦАГИ являются:

- фундаментальные и прикладные исследования в области аэродинамики летательных аппаратов с дозвуковыми, сверхзвуковыми и гиперзвуковыми скоростями полета;

- формирование облика и выбор основных параметров летательных аппаратов, проектирование аэродинамической компоновки, исследования аэродинамики двигательных установок и их элементов, комплексные исследования в аэродинамических трубах;

- исследования конструкций, оптимизация параметров при ограничениях по прочности, аэроупругости и ресурсу, разработка программного обеспечения и расчет на прочность изделий и их элементов;

- статические и ресурсные испытания на прочность конструкций летательных аппаратов и их элементов, расчетные и экспериментальные исследования явлений аэроупругости и динамической устойчивости конструкций;

- разработка систем управления летательных аппаратов и создание современных цифровых бортовых систем автоматического управления;

- фундаментальные исследования гидродинамики больших скоростей и летательных аппаратов водного базирования;

- авиационная акустика и экологичность летательных аппаратов;

- разработка уникальных экспериментальных стендов в области аэродинамики, гидродинамики, аэротермодинамики, динамики полета, прочности и аэроакустики.

Для решения этих задач ЦАГИ располагает уникальной экспериментальной базой в виде:

- комплекса аэродинамических труб и газодинамических установок дозвуковых, трансзвуковых, сверхзвуковых и гиперзвуковых скоростей потока;

- комплекса подвижных и неподвижных пилотажных стендов и стендов систем управления;

- комплекса стендов статической и динамической прочности, выносливости, аэроупругости, тепловой и акустической прочности натуральных конструкций летательных аппаратов и их элементов;

- стендов для исследования воздухозаборников и реактивных сопел;

- комплекса стендов авиационной акустики;

- гидродинамических стендов.

Сосредоточение этой базы в одном государствен-

ном научном центре - ЦАГИ, где одновременно проводятся фундаментальные и промышленные исследования, позволило обеспечить прогресс российской авиации. На основе фундаментальных исследований ЦАГИ как головной институт авиационной промышленности формирует рекомендации по аэродинамической компоновке, системам управления, аэроакустике, прочности и ресурсу конструкций для конкретных летательных аппаратов. Кроме творческого участия в формировании облика летательного аппарата ЦАГИ осуществляет государственную экспертизу всех летательных аппаратов, разрабатываемых в ОКБ, и на заключительной стадии работ, перед первым вылетом, дает окончательное заключение о возможности и безопасности первого полета.

Сегодня ЦАГИ успешно сотрудничает более чем с 50 ведущими зарубежными аэрокосмическими фирмами и научными центрами Европы, Азии и американского континента. Среди партнеров ЦАГИ такие компании, как Airbus, Snecma, Dassault Aviation, Thales Avionics, EADS, British Aerospace, Alenia Aeronautica, Boeing, Lockheed Martin, General Electric, Embraer, KARI, HAL, ADA, научно-исследовательские центры - ONERA, DLR, NLR, CIRA, NASA, CAE, CARDC, NAL, KIST. и др. За последние пятнадцать лет ЦАГИ успешно выполнил более 400 контрактов и грантов с зарубежными фирмами и научно-исследовательскими центрами в области авиационных и аэрокосмических исследований и разработок, связанных с испытаниями моделей и натуральных элементов различных летательных аппаратов в аэродинамических трубах, проведением экспертизы различных проектов, разработкой программного обеспечения, выполнением расчетных исследований, проектированием и изготовлением тренажеров, испытательных стендов и их элементов.

Начиная с 1995 г. ЦАГИ участвует в выполнении проектов Международного научно-технического центра (МНТЦ), финансируемого Европой, США и Японией. За это время были выполнены и продолжаются проекты по вопросам ламинаризации вихревого следа, экологичности летательных аппаратов, разработке новой концепции пассажирского самолета "Летающее крыло" и другим.

Новой вехой в международном сотрудничестве ЦАГИ стало участие в проектах рамочных программ Европейского союза, связанных с разработкой новых летательных аппаратов, повышением безопасности полетов, снижением воздействия на окружающую среду. Учитывая активную роль ЦАГИ, институт был назначен национальной контактной точкой по сотрудничеству с Европейской комиссией в области авиации.

Проект ZAS - активные аэроупругие авиационные конструкции - стал примером успешного научного сотрудничества России с ведущими авиационными фирмами и научными центрами Европы в рамках исследовательских проектов 5-й рамочной программы, финансируемой Европейской комиссией. Основная цель проекта - разработка новых концепций конструкции самолета, которые используют благоприят-

ное влияние эффектов аэроупругости. В нем участвовали 15 организаций из 9 стран: 5 авиационных фирм-производителей, 5 научно-исследовательских организаций и 5 университетов. ЦАГИ был основным субконтрактором практически всех партнеров из стран, являющихся членами ЕС. Были выполнены расчетно-теоретические исследования новых концепций, изготовлена аэроупругая модель EuRAM (Европейская аэроупругая исследовательская модель) и проведены испытания в аэродинамической трубе.

В процессе исследований по проекту ZAS были продемонстрированы широкие многофункциональные возможности EuRAM. Модель такой конструкции показала свою эффективность в исследованиях дивергенции и флаттера. Могли также задаваться высокие нагрузки от порывов без риска разрушения модели. Была собрана большая разносторонняя экспериментальная база данных для дальнейших исследований. EuRAM имеет хорошие потенциальные возможности для ее использования в будущих проектах по аэроупругости. В настоящий момент ЦАГИ является полноправным партнером проектов 6-й рамочной программы:

- HISAC - высокоскоростной пассажирский самолет, благоприятный для окружающей среды;
- ALCAS - перспективная низкочастотная конструкция самолета;
- NACRE - исследование концепций нового летательного аппарата;
- FLYSAFE - комплексные воздушные системы для повышения безопасности полета при различных погодных условиях и защиты от несчастных случаев во время полета;
- FLIRET - испытания при натуральных числах Рейнольдса.

Четырехлетний проект HISAC направлен на многодисциплинарные исследования проблем и возможностей создания сверхзвукового делового самолета. В проекте принимают участие 37 фирм-партнеров из 13 стран. Возглавляет проект фирма Dassault Aviation. Участниками с российской стороны являются ЦАГИ, фирма "Гражданские самолеты Сухого", ЦИАМ, ИТПМ.

Организационно работа по проекту распределена между 5 взаимосвязанными пакетами, в которых рассматриваются вопросы экологии, моделей и методов исследований, ключевых технологий, вопросов интеграции компоновки самолета, многодисциплинарных исследований компаний. Российские партнеры принимают участие во всех перечисленных пакетах.

Одной из задач проекта HISAC является формирование трех компоновок сверхзвукового делового самолета, удовлетворяющих базовым требованиям по дальности, скорости полета, пассажиропропускной способности и т.д., но ориентированных на решение специальных задач - обеспечения малого аэродинамического сопротивления, низкого уровня шума на местности и низкого уровня звукового удара.

Последняя задача является одной из ключевых, поскольку обеспечение приемлемого уровня звукового удара является необходимым условием создания сверхзвукового пассажирского самолета. Исследование такой компоновки поручено группе российских участников. На настоящем этапе работы сформировано несколько вариантов возможных компоновок и получена предварительная оценка летно-технических характеристик этих вариантов.

ALCAS, один из наиболее крупных объединенных проектов с бюджетом более 100 млн. евро, посвящен

перспективным композиционным авиаконструкциям малого веса и стоимости.

Главная цель проекта - это создание современного научного и технологического задела по композиционным конструкциям авиалайнера и бизнес-самолета, а также разработка и апробация наиболее дешевой технологии изготовления конструкции композиционного крыла, обеспечивающей снижение веса на 15-20% по сравнению с металлическим вариантом. В проекте участвует более 50 фирм из 18 европейских стран.

В рамках этого проекта ЦАГИ осуществляет разработку прочностных методов расчета и анализа закритического поведения композиционных нервюр крыла с целью последующего улучшения весовой эффективности конструкции.

В рамках объединенного проекта NACRE рассматриваются основные тенденции развития гражданской авиации 2015-2020 гг. Исследуются три концепции перспективных авиалайнеров:

- дешевый в изготовлении среднемагистральный самолет;
- экологичный по уровню шума и эмиссии региональный самолет;
- дальнемагистральный самолет большой пассажиропропускной способности.

В проекте NACRE ЦАГИ участвует сразу в нескольких работах по исследованию компоновочных схем "летающее крыло" в концепции дальнемагистрального самолета.

Нетрадиционная компоновочная схема приводит к необходимости решения новых многодисциплинарных задач, таких, как:

- обеспечение приемлемых, с точки зрения аэродинамики, деформаций плоских панелей кабины от надува;
- защита близкорасположенных на фюзеляже двигателей от разлета осколков при разрушении одного из них;
- исследование новых органов управления в компоновочной схеме "летающее крыло".

Главной задачей проекта FLYSAFE является создание нового поколения авиационного оборудования с целью существенного повышения безопасности и эффективности воздушного транспорта. Это полностью соответствует целям, поставленным ACARE - наблюдательным советом по аэрокосмическим исследованиям в Европе при Еврокомиссии, - снижению аварийности воздушного транспорта на 80% к 2020 г. при одновременном повышении интенсивности полетов.

Основными направлениями деятельности ЦАГИ в рамках проекта FLYSAFE являются:

- снижение опасности попадания самолета в спутный след при полете на эшелоне;
- снижение опасности столкновения с земной поверхностью и препятствиями;
- система интеллектуальной поддержки летчика.

Анализ эффективности разработанных принципов управления будет проводиться на исследовательских пилотажных стендах ЦАГИ с участием летного состава. В настоящее время ЦАГИ ведет активную работу по подготовке предложений в проекты 7-й рамочной программы 2007-2013 гг. с перспективой расширения своего присутствия в европейских исследовательских программах.

*источник: журнал "Энергетика,
промышленность, регионы"
10.08.06*

НОВОЕ КАЧЕСТВО ВВС

В последнее время в Военно-воздушных силах России прослеживается четкая тенденция к увеличению поступления новой техники, а также эффективно проводится модернизация самолетного и вертолетного парка. В связи с этим теперь можно с уверенностью говорить о переходе наших ВВС на более качественный высокий уровень. В частности, об этом в преддверии Дня Воздушного флота России заявил главнокомандующий Военно-воздушными силами генерал армии Владимир Михайлов.

По словам главкома ВВС, в ближайшем будущем в России появится не один, как сообщалось ранее, а два самолета пятого поколения. "На данный момент в России создаются два истребителя нового поколения", - сообщил главком.

Так, работы над средним истребителем пятого поколения или перспективным авиационным комплексом фронтовой авиации, более известным как ПАК ФА, ведутся в соответствии с планами. "Средний истребитель пятого поколения создается, все сроки соблюдаются. Более того, все необходимые финансовые вопросы в этом году решены полностью", - сказал В. Михайлов.

По своим характеристикам истребители пятого поколения будут практически невидимы для средств ПВО. "Самолет будет иметь минимальную заметность для средств ПВО", - отметил генерал армии Михайлов. Говоря о работе над проектом создания такого самолета, Михайлов напомнил, что подобные разработки были начаты еще в 80-е годы прошлого века и сейчас при создании самолета пятого поколения учитываются прогрессивные разработки еще прошлого столетия.

Тяжелый и легкий истребители будут оснащаться одной авионикой, а отличаться в первую очередь числом двигателей - одним или двумя. Прототип тяжелого истребителя И-21 может подняться в воздух в 2006-2007 гг. В настоящее время планер И-21 уже "продут" в аэродинамической трубе, все характеристики выверены.

Отметим, разработки самолетов нового поколения продолжаются и в США. В частности, американские специалисты ведут работы по созданию космического бомбардировщика, способного за тридцать минут поразить цель, находящуюся в любой точке земного шара. По сравнению с современными тяжелыми бомбардировщиками новый аппарат будет летать в 15 раз быстрее, забираясь при этом в 10 раз выше. Другой новый самолет, использующий технологию "Стэлс", способный зависать в воздухе, Joint Strike Fighter F-32B, уже проходит испытания.

Между тем модернизация, проводимая российскими ВВС, позволяет увеличить эффективность самолетного и вертолетного парка в разы. И это при том, что финансирование Военно-воздушных сил, по словам главкома, составляет лишь 15 процентов от всего "котла" Министерства обороны РФ.

Кроме того, в ВВС поступят порядка 200 многофункциональных учебно-боевых самолетов Як-130. Этот самолет заменит существующий парк самолетов Л-39. Як-130 можно использовать и как штурмовик, и как разведчик. Вдобавок, "стотридцатый" позволяет размещать на своих подвесках три тонны боеприпасов. Як-130 может в перспективе заменить парк самолетов Су-25 в штурмовых полках. Также интенсивно идут работы над созданием учебно-боевого самолета МиГ-АТ.

Помимо этого, в настоящее время Россия вышла из программы создания совместного с Украиной военно-транспортного самолета Ан-70. "Это решение - окончательное. Россия выходит из этого проекта", - сообщил генерал армии Михайлов, комментируя сообщение пресс-службы АНТК им. Антонова о том, что в августе пройдет решающий этап российско-украинских испытаний совместного самолета. - Теперь принято твердое решение министра обороны, что мы из этой программы выходим".

По словам генерала армии Михайлова, сейчас есть определенные вопросы, которые нужно доработать. В частности, надо отработать всю документацию по выходу России из проекта Ан-70. "Существуют также финансовые вопросы, которые требуют окончательного решения", - подчеркнул главком. Он сообщил, что никаких российских представителей в структурах, занятых испытанием самолета, в настоящее время нет. "Мы окончательно вышли из этой программы, и никаких исключений быть не может", - сказал главком.

Отвечая на вопрос о новом двигателе ПС-90А, главком сообщил, что сейчас на Ил-76МД установлен двигатель ПС-90А-76, отвечающий требованиям 4-й главы ИКАО. Эти двигатели с большей тягой несут большой груз и значительно лучше выполняют полеты по трассам, выходя в нужные точки с нужным набором высоты. В 2005 году также завершились испытания самолета Ил-76МФ с этим же двигателем ПС-90А грузоподъемностью 60 тонн.

Говоря о перспективах объединения войсковой ПВО и ПВО Военно-воздушных сил, главком подчеркнул, что этот шаг необходимо сделать в любом случае. "Данное решение в Минобороны принято. Единственное, меня не устраивают сроки проведения объединения, так как считаю, что надо делать это быстро и безболезненно в первую очередь для офицерского состава войсковой ПВО", - отметил генерал армии Михайлов.

Александр ПИНЧУК

*источник: газета "Красная звезда"
22.08.06*

ОБЛЕТ УКРАИНЫ

Россия и Индия вместе создадут военный самолет.

Индия и Россия будут вместе разрабатывать проект среднего военно-транспортного самолета вместо признанного негодным российско-украинского Ан-70. У нового альянса есть все шансы на успех, поскольку потребность в таких самолетах достаточно велика.

Уже осенью Россия сможет возобновить работы по созданию нового военно-транспортного самолета средней грузоподъемности. Как заявил в понедельник Агентству военных новостей директор Авиационного комплекса им. Ильюшина Виктор Ливанов, проект межправительственного соглашения между Россией и Индией по совместному созданию среднего военно-транспортного самолета (программа Multirole Transport Aircraft, или МТА) полностью согласован российской и индийской сторонами и может быть подписан через пару месяцев. При этом для того, чтобы документ имел законную силу, он должен быть ратифицирован Государственной думой, уточнил Ливанов.

Как сообщили "Бизнесу" в НП "Объединенная авиастроительная корпорация" (НП ОАК), пока речь идет только об аванпроекте самолета, поэтому еще рано говорить о деталях соглашения, лицензирования, финансовой стороне вопроса и т. п. Только на разработку эскизного проекта самолета потребуется не менее года. Нынешнее межправительственное соглашение предусматривает создание СП с Индией, которое будет заниматься опытно-конструкторскими работами по проекту.

При этом уже сейчас известны его участники: Авиационный комплекс им. Ильюшина, корпорация "Иркут", компания "Рособоронэкспорт" и крупнейшая индийская корпорация Hindustan Aeronautic Limited (-HAL). Самолет по программе МТА будет создаваться на базе разработанного Авиакомплекса им. Ильюшина проекта среднего двухмоторного военно-транспортного самолета Ил-214. Взлетный вес новой машины будет около 55 тонн, грузоподъемность - 18,5-20 тонн, крейсерская скорость составит 850-870 км/ч, дальность полета с максимальной нагрузкой - 2000 км.

Это будет уже вторая попытка России обзавестись средним военным транспортником. Первая - совместная российско-украинская программа создания оперативно-тактического военно-транспортного самолета короткого взлета и посадки Ан-70 - окончилась неудачей. Программа, техническое задание для которой было написано еще в 1984 году, стартовала в 1993-м. Заказчиками самолета выступили министерства обороны России и Украины. Однако итоговый вариант Ан-70 оказался заметно тяжелее, чем было указано в техзадании, и фактически конкурировал с модернизированным Ил-76.

По словам главкома ВВС Владимира Михайлова, такой самолет России не нужен и закупать его она не будет. Поэтому Россия предпочла отказаться от завершения проекта и приостановить сотрудничество с АНТК им. О. К. Антонова. Сейчас украинцы требуют от России полностью погасить задолженность по финансированию проекта в размере \$48,2 млн. Ранее от закупок модернизированного варианта Ан-70 - Ан-7Х - отказалась НАТО, предпочтя, несмотря на более высокую цену, А400М от Airbus. В то же время в НП ОАК подчеркивают, что этот проект - не замена и даже

не альтернатива Ан-70 - это совершенно другой самолет. Как сообщил "Бизнесу" источник в компании, конечная стоимость самолета не должна превысить \$45 млн (примерно столько же должна была стоить и российско-украинская машина).

"Потребность Индии зафиксирована в количестве 45 машин, российских Вооруженных сил - более 80,- добавил источник. - Кроме этого, ожидаются заказы других ведомств и коммерческие заказы, а общая потребность рынка до 2025 года оценивается в более чем 300 таких машин".

По поводу выбора партнера собеседник "Бизнеса" отметил, что с Индией у России есть давний опыт сотрудничества в авиастроительной сфере, в том числе по лицензионной сборке самолетов.

По словам другого осведомленного источника в отрасли, Индию в этом проекте интересуют как раз, скорее, лицензия на сборку подобных самолетов у себя, а также конструкторский опыт, нежели сами самолеты. Возможно, поэтому Индия намерена вложить в проект немалые средства. По словам начальника аналитического отдела "Центринвест групп" Дмитрия Уголкова, стоимость подготовки производства МТА составляет \$375 млн, которые на паритетных началах инвестируют обе стороны. Но это небольшие, по мнению аналитика, затраты с учетом общей потребности стран более чем в 200 таких самолетов.

"Общая стоимость реализации проекта может составить около \$1 млрд",- добавляет старший аналитик ИГ ВИКА Сергей Генералов. В то же время аналитик ИК "Солид" Игорь Нуждин отмечает, что совместные разработки нежелательны, если речь идет о поставках этих же самолетов для российских ВВС. "Правда, Индия "завязана" на наше вооружение, поэтому как партнер она подходит лучше остальных",- полагает эксперт. Дополнительным аргументом в пользу Индии как партнера по проекту может стать и стремительное развитие индийской металлургии. Сегодня именно Индия способна предложить самые низкие в мире цены на отдельные виды материалов для строительства новых самолетов.

ИНДИЙСКИЙ ПЛАЦДАРМ РОССИЙСКОГО ОРУЖИЯ

В настоящее время успешно функционирует российско-индийская совместная организация "Брамос аэроспейс прайвйт лимитед", которая создает новое поколение сверхзвуковых противокорабельных ракет. Активно реализуются контракты на лицензионное производство на территории Индии 140 самолетов Су-30МКИ, 1000 танков Т-90С. Также на территории Индии функционируют совместные предприятия: ИРАЛ, Российский технологический центр, "Рособоронсервис (Индия) лимитед", деятельность которых направлена в первую очередь на обслуживание поставляемой и уже поставленной российской техники. Проводится работа по созданию на территории Индии совместного технического центра по обслуживанию и ремонту самолетов Ил-76, а также сервисных центров по ремонту авиатехники и техники сухопутных войск.

Дмитрий СМЕРНОВ

источник: газета "Бизнес"
08.08.06

РОССИЙСКИЕ САМОЛЕТЫ ПИКИРУЮТ

Европейский лайнер A320 остается самым востребованным самолетом в мире.

Общий парк мировых авиакомпаний превысил 25 тыс. лайнеров. Самыми популярными остаются лайнеры семейства Airbus A320. В 2005 г. на международных авиалиниях работали 2400 самолетов европейской авиакорпорации. Количество лайнеров A320 в парках авиаперевозчиков за год возросло на 11,9%. Доля российских самолетов в парках авиакомпаний стремительно сокращается. Изменения в авиапарках международных перевозчиков, произошедшие в 2005 г., оценили эксперты издания Flight International. В ежегодном отчете World Airliner Census аналитики указывают на замедление темпов прироста количества самолетов в парках авиакомпаний. По итогам года число лайнеров у перевозчиков возросло лишь на 2,7% - до 25 222 машин. Из них 22 332 самолета были произведены западными самолетостроительными корпорациями. А 2890 лайнеров собраны на заводах в России и странах СНГ.

РОССИЙСКАЯ АВИАЦИЯ ВЫХОДИТ ИЗ СТРОЯ

По итогам 2004 г. темпы прироста мирового парка воздушных судов составили 5%. Одной из причин замедления роста числа самолетов в мире стала отрицательная динамика в парках российских авиакомпаний и их конкурентов из СНГ. По итогам 2004 г. количество самолетов у российских перевозчиков и компаний из стран ближнего зарубежья составило менее 3 тыс. В 2005 г. показатель упал еще на 2%.

"Это процесс вполне объективный, и здесь нет ничего удивительного, - считает заместитель директора компании "Инфомост" Дмитрий Манаков. - Парк постепенно стареет, ресурсы выводятся из эксплуатации по техническим причинам. Несоответствующие техническим требованиям самолеты остаются на земле. Старые машины вытесняются самолетами нового поколения". По мнению специалиста, на объеме перевозок отрицательная динамика не отражается, так как новые самолеты справляются с нагрузкой.

На долю авиаперевозчиков из стран Северной и Южной Америки приходится порядка 44% мирового парка воздушных судов. Европейские авиакомпании эксплуатируют 31% от общего количества самолетов в мире. Но регионы-лидеры начинают сдавать позиции. Азия, Австралия и страны Ближнего Востока за год увеличили долю в мировом авиапарке на 1% - до 19,2%.

Знаменитый лайнер A320 производства германско-французской корпорации Airbus остается самым востребованным самолетом в мире. В 2005 г. международные авиакомпании эксплуатировали 2400 самолетов A320. Количество лайнеров A320 в парках авиаперевозчиков за год возросло на 11,9%.

Сразу за лидером в рейтинге популярности воздушных судов, по версии Flight International, идут самолеты Boeing семейства 737. Лайнер Boeing 737-300/400/500 занял второе место в списке самых востребованных самолетов. В 2005 г. авиаперевозчики эксплуатировали 1882 таких лайнера. Модель Boeing 737-600/700/800/900 пока менее распространена - на международных авиалиниях задействованы 1643 самолета. Но темпы прироста числа таких лайнеров в

авиапарках международных перевозчиков очень высоки. В 2005 г. их количество увеличилось на 13,8%.

Остальные места в первой десятке также заняли самолеты производства американской корпорации Boeing. Лайнер MD-80 занял четвертое место в рейтинге самых востребованных самолетов. В 2005 г. авиакомпаниями использовались 1058 таких машин. Boeing 757 и 747 также пользуются популярностью. Сейчас в мире летает более тысячи самолетов каждой из моделей. На 7-м месте рейтинга Flight International самолеты модели Boeing-767. В прошлом году перевозчики использовали 856 таких лайнеров. С заметным отрывом на 8-й и 9-й строках разместились Boeing 727 и 737-100/200 соответственно. На линиях работают 685 лайнеров 727-й модели и 675 самолетов Boeing 737 100/200. Замыкает десятку самых востребованных авиалайнеров мира Boeing 777. В 2005 г. авиакомпании эксплуатировали 518 самолетов этой модели.

БУДУЩИЕ КОНКУРЕНТЫ SUPERJET

Гражданские самолеты "Сухого" при помощи Рособоронэкспорта будут продвигать на зарубежные рынки российский региональный самолет SuperJet.

Статичен и рейтинг самых востребованных региональных лайнеров. Первое место в этой номинации, по подсчетам Flight International, вновь занял самолет Bombardier CRJ-100/200. На региональных линиях авиакомпании используют 988 таких самолетов.

Второй по популярности региональный лайнер - Embraer ERJ-135/140/145. Авиаперевозчики эксплуатируют 822 бразильских самолета. На третьем месте другая разработка Bombardier - турбовинтовой самолет Dash 8Q Series. Российские авиастроители вынашивают планы покорения мирового рынка региональных лайнеров. "Гражданские самолеты "Сухого" при помощи Рособоронэкспорта будут продвигать на зарубежные рынки российский региональный самолет SuperJet. Эксперты считают перспективы данного проекта туманными. "О будущем SuperJet говорить еще рано", - считает Дмитрий Манаков.

Лидером десятки самых популярных самолетов, произведенных в странах СНГ, по версии Flight International, как и в прошлом году, стал Ту-154. На линиях работают 452 российских лайнера. С незначительным отрывом за лидером следуют украинский Ан-24 (433 самолета) и российский Як-40 (424 самолета).

Другие российские и украинские самолеты менее востребованы. В 2005 г. авиакомпании использовали 290 самолетов Ту-134, 273 лайнера Ил-76/78, 258 самолетов Ан-26, 204 - Ан-12 и 142 самолета Як-42. Ил-62 и Ан-28 не пользуются популярностью. На линиях работают 90 и 76 самолетов этих моделей соответственно. Из десяти самых востребованных российских и украинских самолетов только три смогли улучшить позиции на рынке. Количество лайнеров Як-40 в парках авиакомпаний в 2005 г. увеличилось на 0,7%, Як-42 - на 3,2%. Число украинских Ан-26 на линиях возросло на 4%. Количество других моделей в парках авиаперевозчиков сокращается с разной степенью интенсивности - от 0,5% (Ан-24) до 10,5% (Ил-76/78).

Петр КАНАЕВ

источник: газета "Взгляд"
01.08.06

"МИГ" УВЕЛИЧИВАЕТ КАПИТАЛИЗАЦИЮ

Руководство корпорации рассчитывает зарабатывать по миллиарду долларов в год

РСК "МиГ" намерена расширять экспорт своей продукции не только за счет машин, созданных на платформе МиГ-29, как это происходило на протяжении последних лет, но и реализовать сделку по экспорту МиГ-31. Об этом в ходе пресс-конференции на авиасалоне Farnborough заявил заместитель генерального директора - генерального конструктора по маркетингу РСК "МиГ" Владимир Выпряхкин. Хотя, безусловно, наиболее продаваемыми машинами в продуктовой ряду корпорации останутся различные модификации МиГ-29, в том числе и наиболее совершенная из них - МиГ-35.

Общий портфель заказов РСК "МиГ", как сообщил первый заместитель генерального директора - генерального конструктора корпорации Сергей Цивилев, на сегодняшний день составляет 2,5 млрд. долл. Причем до конца года планируется заключение контрактов еще на сумму около миллиарда долларов. В 2005 г. выручка РСК составила порядка 250 млн. долл., что на 60% больше, чем в 2004 г. А с 2006 по 2009 г. выручка фирмы, по прогнозу Сергея Цивилева, будет приближаться к миллиарду долларов в год. То есть уже в этом году корпорация должна заработать в 4 раза больше денег, чем в 2005-м.

Залог финансовой стабильности РСК - это глубокая проработка модельного ряда и предложение рынку новых услуг по модернизации МиГ-29 до уровня 4+, разработке и организации серийного производства семейства МиГ-29К/КУБ, МиГ-29М/М2, МиГ-35. Также благотворное влияние на экспортный потенциал самолетов марки "МиГ" оказывает проведенное кардинальное улучшение системы послепродажного обслуживания за счет перевода на эксплуатацию по состоянию и внедрения абонентных форм обслуживания. Ведется подготовка к внедрению интегрированной системы логистической поддержки, объединяющей сервисные центры и автоматизированные системы послепродажного обслуживания и управления ресурсами. Серьезное внимание руководство корпорации уделяет также разработке и производству технических средств обучения, включая процедурные и комплексные тренажеры для летного и инженерно-технического состава.

Новое руководство РСК уделяет серьезное внимание и совершенствованию производственного процесса. Корпорация отказалась от бесперспективных и экономически невыгодных проектов. Сергей Цивилев отметил, что проведена реструктуризация и реорганизация производства с целью снижения издержек. Новая техническая политика направлена на модернизацию существующего производства и внедрение самых прогрессивных технологических процессов и оборудования.

Руководство РСК "МиГ" оптимистично оценивает экспортный потенциал своих "изделий". Он определяется хорошим соотношением цены и качества предлагающихся самолетов, а также широким распростране-

нием истребителей марки "МиГ" по миру (только МиГ-29 находятся в эксплуатации в 29 зарубежных ВВС), что создает обширное поле для работ по модернизации ранее поставленной техники. Основные задачи, которые корпорации предстоит решить в ближайшей перспективе, - это исполнение контрактов на поставку МиГ-29К для ВМС Индии и МиГ-29СМТ для ВВС Алжира. План по увеличению портфеля заказов на 1 млрд. долл. до конца этого года связан с Индией. По словам заместителя генерального директора - генерального конструктора РСК "МиГ" по маркетингу, продажам и послепродажному обслуживанию Владимира Выпряхкина, планируется подписание контракта на модернизацию 70 истребителей МиГ-29 индийских ВВС.

Говоря о дальнейших перспективах экспорта истребителей, Владимир Выпряхкин отметил, что ведутся переговоры с рядом стран Ближнего Востока по возможности поставок самолетов МиГ-29СМТ и МиГ-29М/М2. Однако основные усилия сосредоточены на подготовке к объявленному Индией тендеру на закупку и лицензионное производство 126 боевых истребителей. Владимир Выпряхкин уточнил, что пока прошел только предварительный этап этого тендера.

Владимир Выпряхкин сообщил, что в последнее время хорошие экспортные перспективы появились у самолета МиГ-31. В настоящее время ведутся переговоры со странами, имеющими предыдущее поколение перехватчиков - МиГ-25. Причем, как заявил заместитель генерального директора - генерального конструктора по маркетингу, продажам и послепродажному обслуживанию, потенциальным покупателям перехватчика предлагается схема trade in, по которой в зачет стоимости МиГ-31 пойдут возвращенные в Россию МиГ-25.

Как известно, фирма "МиГ" стала пионером в применении на боевом самолете РЛС с фазированной антенной решеткой. В настоящее время, как заявил в ходе все той же пресс-конференции на Farnborough директор Инженерного центра "ОКБ им. А.И. Микояна" Владимир Барковский, РСК вместе с корпорацией "Фазотрон-НИИР" создают РЛС с активной фазированной решеткой, которая обеспечит основной стрельбовый канал самолета МиГ-35. "Тесная дружба" "Фазотрона" и РСК "МиГ" началась в мае этого года. В настоящее время генеральным директором "Фазотрона" назначен Михаил Коржуев, а Анатолий Канащенко стал его заместителем. Председателем совета директоров ОАО "Корпорация "Фазотрон-НИИР" избран Сергей Цивилев. Корпорация "МиГ" теперь занимается контролем расходов "Фазотрона" и реструктуризацией его долгов. Фактический переход "Фазотрона" под контроль РСК должен благоприятно сказаться на экономическом состоянии ведущего российского разработчика авиационных РЛС, в последние годы переживавшего далеко не лучшие времена.

Илья КЕДРОВ

*источник: газета "ВПК"
04.08.06*

БИТВА ЗА ТИТАН

США смогут строить военные самолеты с разрешения Кремля.

Государственный департамент США заявил о том, что не собирается досрочно отменять санкции, введенные на два года против семи компаний из четырех стран мира, включая российские ФГУП "Рособоронэкспорт" и АХК "Сухой". Обеим компаниям инкриминируется нарушение внутреннего американского закона "О нераспространении в отношении Ирана" 2000 года. Россияне якобы замечены в причастности к поставкам в Иран оборудования и технологий, которые потенциально могли внести "вклад в разработку оружия массового уничтожения, крылатых и баллистических ракет".

Нарушение молчания госдепа после 28 июля, когда было объявлено о введении санкций, объясняется, видимо, недавним заявлением главы "Рособоронэкспорта" Сергея Чemezова. Он выразил уверенность в том, что госдепартамент США, скорее всего, пересмотрит собственное решение. И пояснил причину такой уверенности: у американцев изначально не было никаких оснований для введения подобных санкций, и действия госдепа можно квалифицировать как недобросовестную конкуренцию. Подобную уверенность в досрочном прекращении санкций высказывали и в руководстве АХК "Сухой". Обозначенная позиция госдепа ясна: если иностранные компании нарушают законы США, против них вводятся санкции в соответствии с американскими законами. Официальный представитель госдепартамента Шон Маккормак призвал не усматривать в таких действиях какой-либо заговор против ведущих российских фирм. Так же госдеп поступает и с американскими фирмами. Сегодня в черном списке США 33 иностранные компании.

"Досрочно отменить санкции может только госсекретарь, но пока у нас нет данных, что Кондолиза Райс собирается это сделать", - заявил вчера г-н Маккормак. Правда, американцы еще сами полностью не разобрались в сути санкций. Например, подпадают ли под них частные компании. Пока ясно одно: многое в частном секторе зависит от юристов. Относится данное положение и к одной из ключевых структур скандала - авиастроительному гиганту Boeing. И представитель этой компании в России, и тамошний пресс-секретарь уверены, что санкции вряд ли скажутся на реализации совместного с компанией "Сухой" проекта регионального самолета Sukhoi Superjet-100 (проект в целом называется RRJ), поскольку Boeing выступает в этом проекте лишь в качестве консультанта.

Есть все основания полагать, что и американцы, и россияне будут отчаянно воевать против наложенных на их совместную работу запретов, ведь масштабы проекта сулят партнерам хорошие дивиденды. Объем рынка региональных самолетов просчитан до 2023 г. и оценивается в 5,4-5,6 тыс. бортов. "Цена вопроса" - около 100 млрд долл. Самые скромные планы АХК "Сухой" - собрать не менее 700 таких машин: 35% из них может быть продано в США и Канаду, четверть - в Европу, 10% - в Латинскую Америку и 7% - в Россию и Китай. Семейство региональных самолетов RRJ будет представлено моделями RRJ-60, RRJ-75, RRJ-95 (цифра говорит о количестве пассажиров), у каждой из кото-

рых будет по две модификации в зависимости от дальности полета. На ноябрь этого года спланирован первый полет Sukhoi Superjet-100, начало эксплуатации - на конец 2007 - начало 2008 г. Цена одного самолета составит порядка 25 млн долл.

Еще одним фигурантом скандала выступает крупнейший в мире производитель титана - ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма". В новейшей продукции корпорации Boeing все больше деталей из титана, поставляемых этой российской компанией. На авиасалоне в Фарнборо в июле этого года Boeing подписал с Комсомольским-на-Амуре производственным объединением (КНААПО), которое входит в АХК "Сухой", меморандум, в соответствии с которым КНААПО станет поставщиком готовых деталей для гражданских самолетов американской корпорации. Возможности КНААПО по обработке титана, сказали в Лондоне американцы, внушают им оптимизм. В перспективе предполагался долгосрочный многомиллионный контракт.

Вообще Boeing пустил в России прочные корни. Общая стоимость контрактов корпорации в России в 1991-2005 гг. - 2,5 млрд долл. Планируемые инвестиции на следующие 30 лет - 27 млрд долл., из них львиная доля - 18 млрд - пойдет на закупку изделий из титана. Сегодня около 30% титана, используемого в производстве лайнеров, подразделение "Боинг - гражданские самолеты" закупает у Верхне-Салдинского металлургического производственного объединения, больше известного как ВСМПО. К этой компании присоединился титано-магниевый комбинат "Ависма". В апреле 2006 г. между Boeing и ВСМПО был подписан меморандум о создании совместного предприятия по механической обработке титановых штамповок для самолетов "Боинг-787", чистовая обработка предполагается на заводе Boeing в Портленде, штат Орегон. Сегодня сложно говорить, насколько эти планы осуществляются. Причем "крен" может быть как в сторону уменьшения, так и увеличения. Главы лидирующих в титановой отрасли американских компаний тут же забили во все колокола, увидев в действиях сената угрозу национальной безопасности. По их убеждению, решение сената приведет к тому, что производство титана для оборонной промышленности США будет полностью у России - из-за громадной разницы цен титан вообще перестанут закупать на внутреннем рынке. Если "Рособоронэкспорт" купит (-а сомнений в этом нет) блокирующий пакет акций ОАО "Корпорация ВСМПО-Ависма", некоторые рычаги управления американской экономикой окажутся у российского госпосредника в торговле оружием. Американские производители титана открыто говорят, что Пентагон не сможет строить военные самолеты без разрешения Кремля. Более того, у России будет информация о каждой детали, качестве и количестве титана, которые министерство обороны США захочет приобрести. Ситуация с санкциями, поначалу выглядевшая больше как политическая и даже дипломатическая акция, постепенно перетекает в военно-промышленную плоскость.

Николай ПОРОСКОВ

источник: газета "Время новостей"
10.08.06

РОССИЙСКО-УКРАИНСКИЙ ПОЛЕТ МЫСЛИ ВТАПТЫВАЮТ В ЗЕМЛЮ

В последнее время сотрудничество России с другими государствами в области высоких технологий, авиации и космоса буквально трещит по швам.

Недавно приказал долго жить широко разрекламированный проект создания авиадвигателя ПС-90А2, который должен был появиться в результате "крепкой дружбы" американской компании Pratt & Whitney и российского ОАО "Пермские моторы". Американцы без долгих объяснений просто прекратили вкладывать средства в разработку мотора. Кроме того, Госдепартамент США объявил о введении санкций против ФГУП "Рособоронэкспорт" и компании "Сухой". Под угрозой оказалась реализация строительства не менее разрекламированного "российского" регионального самолета Super Jet-100, а также ряда проектов в области космоса, в которых так или иначе были задействованы американские компании.

Западу Россия как равноправный партнер в области создания высокотехнологичной продукции не нужна. Это признанный факт, многократно подтвержденный на практике, но почему-то крайне сложный для восприятия российскими промышленниками и госчиновниками. И все же сегодня ни одна страна мира не может жить без международной кооперации. Стоить только вспомнить прорыв в области авиации западноевропейского концерна Airbus, который разрушил гегемонию Boeing в строительстве гражданских самолетов именно за счет технологичности своей продукции.

России стоило бы последовать этому примеру вместе со своими давними партнерами по Советскому Союзу. В свое время советские самолеты занимали более 25% мирового рынка гражданской авиации. Пусть эти лайнеры и не были похожи на нынешние, но они были конкурентоспособны, когда керосин и у нас, и за рубежом стоил не дороже газировки.

Во времена СССР в авиации сложилась уникальная кооперация, в которой участвовали практически все советские республики. И многие из них до сих пор не растеряли свой потенциал, как, например, Украина, которая в области авиастроения показывает возможности быстрого проектирования и создания новых образцов авиационной техники.

Вместе с тем около 70% стоимости создаваемых в украинских КБ самолетов и авиадвигателей, включая и интеллектуальную собственность, формируется в России. Наши ведущие научно-исследовательские институты - ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ - работают с заказами Украины, способствуя тем самым и развитию российской науки.

В программах по созданию украинских самолетов, таких как Ан-148, Ан-70, Ан-124, Ан-140, Ан-38-100, Ан-3, Ан-74, участвуют более 900 предприятий России. Эти программы обеспечивают работой почти 230 тыс. рабочих и инженеров нашей страны. А поступления в бюджет РФ до 2021 г. в виде налогов и сборов в случае реализации авиационных программ с АНТК им. Антонова составят не менее \$7 млрд.

Несмотря на явные преимущества, которые имеют российско-украинские отношения в области авиации, у них множество противников. Некоторые утверждают, что наибольшие проблемы возникнут в области военного авиапрома. Как известно, нынешнее руководство Украины не исключает возможности вступления страны в НАТО. Это обстоятельство вызывает у России серьезные опасения относительно возможности дальнейшей эксплуатации техники, которую спроектировали и произвели на Украине. Ведь неизвестно, какие защитные меры та предпримет, если вступит в НАТО.

Если рассуждать о гражданской тематике, то всем известно, что основной доход государство имеет не с разработки самолетов, а с их производства. Как будет развиваться Украина авиапром - сама, с Россией или с кем-то еще?

На эти и другие вопросы довольно красноречиво отвечает Герой Украины, депутат Верховной рады, генеральный директор ОАО "Мотор Сич" Вячеслав Богуслаев. В одном из своих интервью он заявил о том, что все инсинуации против "заграничности" двигателей, разработанных и изготавливаемых на Украине, и о том, что российские военные против применения этих двигателей на российских самолетах, не имеют под собой оснований.

В качестве примера был приведен российский вертолет "Ансат", строящийся с американскими двигателями; при этом его учебно-тренировочным вариантом интересуются российские ВВС. Российский вертолет Ка-226 имеет французские двигатели, а Франция является членом НАТО. Самолет Су-80 оснащен американскими двигателями. На пассажирском Ан-38 были установлены российские двигатели ТВД-20, но сейчас самолет проходит сертификацию с американскими. Российская сторона также объявила, что будет создавать беспилотные летательные аппараты с Италией. На уникальном истребителе Су-30МКИ по требованию индийской стороны установлена французская авионика... Подобные примеры можно приводить десятками.

Но все же самая главная проблема сегодня - это экономика. Например, в создание уникального авиатранспорта Ан-70 вложено \$918,7 млн, из них почти \$890 млн - средства СССР и России; для получения кондиционного самолета надо затратить всего \$84,9 миллиона. Для Ан-124 эти цифры составили \$1,5 млрд и \$320 млн. Необходимые средства по программе доводки Ан-148 не превысят \$30 млн, для Ан-140 - \$20 млн, для Ан-38 - \$100-150 млн, для Ан-3 - \$3 млн. Окавшись от реализации этих программ, Россия закопает в землю почти три миллиарда долларов.

источник: сайт "Утро.Ру"
14.08.06

НА ЧЕМ БУДУТ ЛЕТАТЬ В РОССИИ В XXI ВЕКЕ

Обновляя парк самолетов, все больше российских авиакомпаний отдают предпочтение иномаркам – Boeing и Airbus. У российского гражданского авиапрома пока нет каких-то серьезных технологических преимуществ, чтобы конкурировать с двумя этими гигантами на рынке магистральных самолетов. Однако необходимый задел может быть создан благодаря перспективному региональному самолету Sukhoi Superjet100.

Отечественные авиакомпании все сильнее чувствуют необходимость модернизации собственного флота. Если доля топлива в расходах западных авиаперевозчиков даже при нынешнем рекордном росте цен не превышает 25%, то в России этот показатель равен 50%. Виной тому – старые отечественные самолеты, топливная эффективность которых вдвое уступает зарубежным аналогам. Летать на таких самолетах становится нерентабельно. "Вопрос обновления парка – это вопрос жизни и смерти перевозчика: те из них, кто не сможет ввести в строй более эффективные самолеты, просто исчезнут", – говорит директор по маркетингу альянса AirUnion Андрей Егоров. Острота ситуации заключается в том, что все существующие на сегодняшний день отечественные "новинки" – Ил-96, Ту-204 и Ту-214 – проектировались в 80-х годах прошлого века и уже не отвечают современным требованиям экономичности. К тому же крайне слабо развита система послепродажного обслуживания этих самолетов.

По словам генерального директора консалтинговой компании Infomost Бориса Рыбака, российским авиакомпаниям сейчас не хватает всех типов самолетов. Таким образом, спрос на продукцию Boeing и Airbus со стороны российских перевозчиков в ближайшие годы будет только расти. Однако существует ниша, где Россия наверняка проявит себя и сможет занять достойное место среди не столь сильных игроков.

"Российские разработки могут занять доминирующие позиции в сегменте региональных самолетов", – уверен генеральный директор ЗАО "ГСС" Виктор Субботин. Эта компания (дочернее предприятие компании "Сухой") создает российский самолет будущего, который появится в небе к 2008 г. Раньше он носил название Russian Regional Jet, но на июльской аэрокосмической выставке в Фарнборо самолету дали новое имя – Sukhoi Superjet100. Это будет семейство реактивных лайнеров вместимостью 60, 75 и 95 мест и с дальностью полета более 3 тыс. км. Оно придет на смену Ту-134, которые в ближайшие годы пойдут на списание. Первые самолеты соберут на КНААПО (Комсомольск-на-Амуре), но впоследствии конечная сборка может переместиться в Воронеж.

Уникален проект тем, что Россия создает этот самолет не в одиночку, а при участии иностранных партнеров из Европы и США: американская компания Boeing выступает в роли консультанта по вопросам проектирования, производства, маркетинга и продаж, а также сертификации в рамках требований FAR и JAR (серти-

фикационные стандарты США и Евросоюза), авионику для самолета делает французская Thales, систему управления – Liebherr, гидравлику – Parker, шины – Dunlop и Michelin. Двигатель для семейства Sukhoi Superjet100 создает учрежденное НПО "Сатурн" и французской корпорацией Snecma СП PowerJet.

Sukhoi Superjet100 не конкурирует с Boeing и Airbus (вместимость их самого маленького самолета – 120 человек), он прямой соперник других авиапроизводителей – канадского Bombardier и бразильского Embraer. "Это серьезные компании, которые обосновались на этом рынке, и их самолеты уже давно летают. Тягаться с ними будет очень сложно, – говорит Субботин, – но в Superjet заложены характеристики, которые должны обеспечить нам преимущество: новый двигатель и современная аэродинамика сделали его на 8-10% экономичнее". Интерес к российскому проекту стал настолько велик, что недавно итальянская компания Alenia Aeronautica, которая совместно с французским партнером выпускает гражданские среднемагистральные турбовинтовые ATR 42 и 72, договорилась купить 25% + 1 акция ГСС. "Логика итальянцев очевидна: реактивные Sukhoi Superjet100 – это тот продукт, который они могут предложить своим клиентам по мере развития бизнеса авиакомпаний", – говорит руководитель аналитического отдела агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Он отмечает, что компания уже сумела продать 800 турбовинтовых ATR и ее опыт будет очень полезен при продвижении российского самолета и создании системы послепродажного обслуживания.

По словам Субботина, рынок региональных самолетов в период до 2025 г. будет составлять примерно 5700 машин. Эксперты говорят, что в денежном выражении это 150 млрд долл. Вся программа Superjet100 с учетом затрат на разработку двигателя и создание инфраструктуры поддержки оценивается в 1,6 млрд долл.: относительно небольшие вложения за "входной билет" на такой перспективный рынок.

ГСС рассчитывает занять порядка 20% рынка. "Наша доля меняется в зависимости от развития программы. Если раньше мы надеялись продать около 800 самолетов, то после прихода Alenia наша доля объективно должна возрасти до 1000-1100 машин", – отмечает глава ГСС.

Однако пока только "Аэрофлот" и ФЛК подписали твердые контракты на самолеты: национальный перевозчик возьмет 30 самолетов, лизинговая компания – 10. "Основные условия контракта также определены с AirUnion, сейчас наши рабочие группы готовят договор, и я уверен, что в этом году мы его подпишем", – рассказал Субботин о еще одном потенциальном заказчике. "На ближнемагистральном рынке спрос на такой самолет есть, и после того, как Sukhoi Superjet100 получит необходимые сертификаты и будет опробован в эксплуатации "Аэрофлотом", он может быть востребован и в Европе, и на Ближнем Востоке", – считает заместитель гендиректора "Аэрофлота" Лев Кошляков.

Наталья ПАВЛОВА-КАТКОВА

источник: газета "Известия"
16.08.06

РЫВОК В БЕСПИЛОТНОЕ БУДУЩЕЕ

"Технокомплекс" демонстрирует технологии, которые будут использоваться в перспективных самолетах.

Основными новинками российской экспозиции на салоне Farnborough 2006 стали макеты салона и кабины регионального лайнера RRJ, переименованного в Superjet100, а также макет кабины истребителя Су-35, представленные на стенде корпорации "Сухой". Су-35, как известно, является одним из основных проектов российского авиастроения и представляет собой связующее звено между боевыми самолетами 4 и 5-го поколений. В недалекой перспективе этой машине предстоит стать главным экспортным товаром фирмы "Сухой". Ряд ТТХ и особенности конструкции Су-35 уже известны интересующейся общественности, однако увидеть собственными глазами и "пощупать" элемент этого истребителя широкой публике удалось впервые.

Хоть это и не было напрямую указано в рекламных материалах "Сухого", создание "стеклянной" кабины Су-35, макет которой демонстрировался на Farnborough, - это результат работы Научно-производственного центра "Технокомплекс", стенд которого располагался как раз напротив. Основной задачей "Технокомплекса" на этой выставке по традиции стала поддержка "финишников". К их числу относятся "Сухой", РСК "МиГ", а также фирмы Миля и Камова.

Также, по словам президента НПЦ "Технокомплекс" Гиви Джанджгава, предприятие продемонстрировало основные технологии, которые могут заинтересовать заказчика: гироскопическую технику, экраны для "стеклянных" кабин современных и перспективных самолетов, системы связи, регистрации, оптико-электронные прицельные комплексы. В целом, как отметил Гиви Джанджгава, "Технокомплекс" продемонстрировал на Farnborough ряд "тонких вещей, в которых действительно заложен технологический рывок".

Надо отметить, что на входящих в "Технокомплекс" предприятиях в настоящее время особое внимание уделяется гироскопической технике. В частности, Раменский приборостроительный завод представил на Farnborough лазерный гироскоп КЛ-3 разработки Московского института электромеханики и автоматики. Он предназначен для применения в высокоточных системах БИНС-СП и БИМС-Т, которые, в свою очередь, планируется использовать на более чем 10 типах летательных аппаратов.

Другой лазерный чувствительный элемент, ЛЧЭ, разработан на РПЗ и планируется для применения в составе навигационной системы передвижного наземно-геодезического комплекса. На заводе также освоено серийное производство нескольких новых средств навигации на динамически настраиваемых гироскопах (ДНГ). Это, например, инерциальная навигационная система ИНС-2000 разработки Раменского приборостроительного конструкторского бюро. В системе применены ДНГ ГВК-18. Точностные

характеристики ИНС-2000 соответствуют мировому уровню: погрешность определения местоположения летательного аппарата - не более мили за 1 час полета, а при работе с встроенным блоком спутниковой коррекции - не более 40 м. Система установлена на самолете Су-34 и вертолетах Ми-28Н и Ка-31. Ведутся работы по установке ее на модернизированный Ил-76.

МОСТИК В БУДУЩЕЕ

Как известно, "Технокомплекс" является системным интегратором в сфере разработки и производства высокоэффективных интегрированных комплексов БРЭО, в конструкции которых применяются и элементы, изготовленные ведущими зарубежными фирмами. "Технокомплекс" взаимодействует с западными компаниями по 5-6 проектам, то есть фактически имеет стабильную кооперацию с иностранными производителями.

Накануне открытия выставки Farnborough руководство "Технокомплекса" встретилось с представителями фирмы Saget, обсудив будущее взаимодействие, в том числе в области ремонта и сервисного обслуживания, а также работу по созданию БРЭО для "индийского" МиГ-29К. Уже в ходе салона прошли переговоры о дальнейшем сотрудничестве с Thales и Finmeccanica, а также с одной из южноафриканских компаний.

Помимо работы по МиГ-29К, "Технокомплекс" продолжает участвовать в реализации программ Су-30МКИ для Индии и Су-30МКМ для Малайзии. Центру предстоит также заняться изготовлением БРЭО для Су-30МК и МиГ-29СМТ в рамках исполнения большого контракта с Алжиром. Участие в этих программах позволит "Технокомплексу" выйти в этом году на экономические показатели, превышающие результаты прошлого года.

Работа по всем этим направлениям идет фактически по накатанному пути, так как "Технокомплекс" имеет уже фактически готовые элементы БРЭО для самолета 5-го поколения. Напомним, на берлинской выставке ILA 2006 центр продемонстрировал наземный унифицированный комплекс планирования действий авиации и подготовки полетных заданий, предназначенный для автоматизированной подготовки планов решения боевых задач группами основных российских боевых самолетов и вертолетов.

Комплекс преобразовывает выработанные планы в готовые полетные задания, которые с помощью Flash-памяти вносятся непосредственно в БРЭО летательных аппаратов. Сетевое управление боем - этот тот мостик, который уже сегодня перекинут не только к вступающему в свои права пятому поколению боевых самолетов, но и в более отдаленную перспективу - к шестому поколению, которое, по всей видимости, будет представлено в основном беспилотными летательными аппаратами.

По словам Гиви Джанджгава, у "Технокомплекса" есть наработки по авионике для беспилотных лета-

тельных аппаратов, которые должны прийти на смену самолетам 5-го поколения. Одним из важнейших элементов бортового оборудования БЛА будущего должна стать возможность сетевого управления. У этих аппаратов не только характеристики двигателя и аэродинамика будут играть ведущую роль.

Новые достижения в области вооружения, радиолокации, маневренности сегодня дают прирост характеристик самолета на 15-20%. Однако, как напомнил президент "Технокомплекса", когда боевая единица (будь то самолет или сухопутная боевая машина) вписывается в систему общего управления, общая эффективность того или иного образца вооружения возрастает в разы. В настоящее время Россия отстает в создании перспективных БЛА, так что спустя какое-то время нам придется наверстывать упущенное.

А вот в США создание боевых беспилотных комплексов идет полным ходом. На Farnborough, в частности, помимо уже хорошо известного RQ-4A Global Hawk, был представлен и весьма реалистичный макет "беспилотника" X-47B, строящегося фирмой Northrop Grumman по программе J-UCAS (Joint Unmanned Combat Air Systems). X-47B представляет собой летательный аппарат "первого дня войны", который в условиях активного противодействия неподдавленной ПВО противника должен выполнять задачи непрерывного ведения разведки, высокоточного целеуказания в любых погодных условиях, РЭБ, уничтожения целей. Строительство X-47B началось в июне прошлого года, а первый полет этот БЛА должен совершить в конце 2007 г.

ЗА ЭШЕЛОН

Входящее в НПЦ "Технокомплекс" ОАО "Аэроприбор-Восход" представило на Farnborough ряд перспективных разработок в области авиационного приборостроения. Это, в частности, прибор пилотажный комбинированный резервный ППКР-СВС, предназначенный для измерения и индикации барометрической высоты, вертикальной скорости, приборной скорости и числа М с компенсацией аэродинамических погрешностей приемников воздушных давлений как функции числа М, а также для выдачи электрических сигналов в коде во взаимодействующее оборудование.

Индикация высотно-скоростных параметров производится на полноцветном жидкокристаллическом индикаторе, который заменяет группу из 4 резервных механических приборов. ППКР-СВС сертифицирован Авиарегистром Межгосударственного авиационного комитета и устанавливается в составе штатного оборудования на самолеты Ан-148, Ан-74, Ан-140, Ил-114.

Система предупреждения приближения земли СППЗ-2005 разработана в соответствии с требованиями ИКАО об обязательном оборудовании воздушных судов системами раннего предупреждения TAWS, обеспечивающими экипаж своевременной сигнализацией в случаях непреднамеренного опасного сближения с землей на всех этапах полета. Вычислитель и жидкокристаллический индикатор СППЗ-2005 выполнены в едином блоке, предназначенном для размещения на приборной доске. Еще один во многом уникальный прибор - высокоточный

электронный высотомер ВБЭ-СВС-ЦМ - разработан и сертифицирован для обеспечения требований ИКАО по безопасности полетов в условиях жестких стандартов RVSM и режима усовершенствованного наблюдения (ENS).

В настоящее время высотомерами, отвечающими жестким международным требованиям, оснащено треть авиапарка российских авиакомпаний - это те машины, что вылетают за пределы России и стран СНГ. Однако модернизировать остальные лайнеры не позволяет пока сохраняющаяся в нашей стране устаревшая система эшелонирования.

По словам генерального директора ОАО "Аэроприбор-Восход" Владимира Кравцова, СССР занимал лидирующие позиции в мире в области системы эшелонирования, то есть организации воздушного движения на самых экономичных высотах от 9 до 12 тыс. метров. С 1984 г. в Советском Союзе эшелоны на этих высотах составляли 500 метров, в то время как во всем мире оставались 600-метровыми.

Однако с 1997 г. за рубежом постепенно начали переходить на 300-метровое эшелонирование. Сохранение в РФ прежних стандартов мешает службам УВД полностью использовать воздушное пространство России для пролета транзитных иностранных "бортов". На основных (плотно заполненных авиатрассами) направлениях мы вынуждены отказывать иностранным авиаперевозчикам, что приводит к экономическим потерям.

Поскольку все необходимое оборудование для введения в России 300-метровых эшелонов уже создано, дело тормозит лишь отсутствие официального решения по этому вопросу. Постоянные организационные перемены в службе гражданской авиации и структурные изменения в правительстве не дают чиновникам возможности заняться проблемой эшелонирования. По утверждению Владимира Кравцова, проект постановления правительства, посвященный этому вопросу, полтора года бродит по кабинетах и до сих пор не подписан. В этом документе должны быть сформулированы обязательные для всех участников сроки готовности к переходу на новые требования и, соответственно, регламентирован вопрос модернизации авиапарка.

А пока процесс установки новых высотомеров на самолеты идет хаотично. "Для нас как производителей оборудования это крайне неудобно, поскольку мы все время должны менять темп его производства, и если он когда-нибудь замрет, то мы понесем значительные расходы на его восстановление", - прогнозирует Владимир Кравцов. Накопить запас высотомеров, который необходим для переоснащения всего парка, "Аэроприбор-Восход" также не может, поскольку предприятию вряд ли удастся привлечь необходимые средства для складского замораживания оборудования. Получается, что из-за бюрократических проволочек страдают и ведущие производители оборудования, и престиж России как авиационной державы.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета "Военно-промышленный курьер"
04.08.06*

УСПЕХ – ДЕЛО ТЕХНИКИ. БЕСПИЛОТНОЙ

Применение малогабаритных самолетов-разведчиков увеличит боевые возможности парашютно-десантных подразделений.

В Москве на территории Всероссийского выставочного центра открывается Международная выставка продукции военного назначения Сухопутных войск "МВСВ-2006". Более четырехсот предприятий и фирм представляют на ней свои последние достижения, которые, по мнению их руководителей, имеют все шансы быть востребованными армией и другими силовыми структурами. Насколько полезной, хотя бы в плане открытия каких-то новых перспективных направлений, окажется эта выставка для Сухопутных войск и Вооруженных Сил в целом, покажет время. Но уже сейчас ясно, что одним из главных открытий "МВСВ-2006" станет малогабаритный беспилотный самолет-разведчик "Элерон", разработанный казанским предприятием ЗАО "Эникс". Посмотрев несколькими днями раньше работу этого беспилотного летательного аппарата на полигоне под Рязанью, командующий Воздушно-десантными войсками генерал-полковник Александр Колмаков вынес однозначный вердикт: "Войскам этот самолет нужен. В идеале такой комплекс должен быть в каждом разведывательном взводе каждого парашютно-десантного батальона".

Во время боевых действий в Персидском заливе со страниц американских газет не сходили восторженные рассказы представителей Пентагона об успешном применении беспилотных самолетов-разведчиков. По данным "New York Times", в зоне конфликта использовалось более 700 подобных аппаратов различных моделей. Беспилотные самолеты-разведчики эффективно выявляли местоположение живой силы и техники неприятеля, помогали наводить на цели артиллерию и авиацию, а главное, их применение существенно сокращало потери воевавших за линией фронта разведывательных подразделений. Поэтому находившиеся под прессом ответственности за каждую людскую потерю американские генералы старались для ведения разведки как можно чаще прибегать к помощи этих средств.

У нас же как во время первой, так и во время второй чеченской кампании в интересах войск работало не более десяти (!) таких самолетов, стоявших на вооружении лишь в одном отдельном разведывательном полку ВДВ. Разумеется, столь мизерное количество беспилотных разведывательных аппаратов едва ли могло оказать существенное влияние на ход боевых действий. Тем более что и по эффективности работы наши модели явно уступали американским. Из-за значительных габаритов "Пчелы", по сути единственного реально используемого на войне отечественного беспилотного самолета-разведчика, в Чечне их просто сбивали. Однако подразделениям, в интересах которых все же успели поработать эти аппараты, они, безусловно, оказали большую помощь.

Офицер управления 7-й воздушно-десантной дивизии подполковник Сергей Харчук вспоминает, нас-

колько эффективно работали беспилотные самолеты-разведчики над горной частью Чечни весной 1995-го.

- Конечно, передаваемое таким беспилотным аппаратом черно-белое изображение было не очень четким, - говорит офицер. - Но было отчетливо видно, где именно в том же, например, Ведено располагалась бронетехника чеченских боевиков.

А другой участник двух чеченских кампаний Герой России полковник Михаил Теплинский рассказывает, как сами же десантники 106-й дивизии подстрелили в январе 1995-го под Аргунем такой беспилотный аппарат, поспешив доложить командованию, что сбили... самолет чеченских боевиков.

Аргументируя необходимость наличия беспилотных самолетов-разведчиков в парашютно-десантных батальонах, и уж по крайней мере в полках, прошедший Афганистан и обе войны в Чечне полковник приводит более чем убедительные примеры.

- В июне 2000 года, - рассказывает офицер, - на выставленном спецназом в горной "зеленке" минное поле набрела банда Хаттаба. Завязалась перестрелка, Черный араб, как выяснится потом, получил ранение в грудь. Взяв на руки полевого командира, боевики начали спешно уходить в горы. Блокировав район достаточным количеством парашютно-десантных подразделений, мы провели несколько огневых налетов по предположительным путям их отхода. Но результата не добились - каждый метр ведь не пристреляешь. А будь у нас беспилотный самолет-разведчик, конец ликвидированного через два года Хаттаба наступил бы раньше. Второй пример - рассчитанный на 12 часов марш колонны 106-й дивизии по испорченной несколькими обвалами горной дороге растянулся более чем на сутки, что в военных условиях просто недопустимо. А проверь мы эту дорогу с помощью самолета-разведчика, просто выбрали бы другой маршрут.

Именно неуязвимость беспилотных летательных аппаратов, по мнению американских военных, является одним из главных критериев эффективности работы самолета-разведчика. И тут имеющие размах крыльев порядка трех метров и к тому же далеко не бесшумно работающие наши модели явно проигрывают малогабаритным, запускаемым с руки и имеющим размах крыльев чуть больше метра американским образцам. Однако в Пентагоне считают, что даже такие "беспилотники" слишком заметны над полем боя. Поэтому в США, опять же по данным американской печати, разрабатываются еще более компактные самолеты-разведчики. Отечественная же оборонная промышленность в последние двадцать лет, похоже, вообще забыла о существовании подобного направления. Впрочем, сидевшим на голодном пайке армии и "оборонке" в эти годы было действительно, как говорят, не до жиру. Какие уж там "беспилотники"! Сам был свидетелем, когда в октябре 1999-го командующий Западной группировкой войск генерал Шаманов уже по ходу боевых действий лично просил министра обороны помочь обеспечить его полки портативными радиостанциями и оптическими приборами.

К счастью, эти времена в прошлом. Усилиями высшего военно-политического руководства страны войска начали наконец получать новую технику и вооружение. А реформирование Вооруженных Сил, как всякий раз подчеркивает министр обороны Сергей Иванов, направлено на создание в России мобильной и технически оснащенной армии. Особенно хорошо это заметно на примере Воздушно-десантных войск, облик которых меняется просто на глазах. Новые пулеметы, новая экипировка, новые портативные средства связи, новые, подходящие и для боя, и для десантирования защитные шлемы, наконец, новые боевые машины десанта! Судя по тому, с каким неподдельным интересом Сергей Иванов осмотрел и новую технику, и новую экипировку десантников, нетрудно предположить, что оснащение крылатой пехоты находится под его личным контролем. Жаль, что из-за плотного графика работы министра не было времени показать ему еще одно способное радикально усилить боевые возможности ВДВ техническое средство - разработанный казанским предприятием ЗАО "Эникс" уникальный беспилотный самолет-разведчик.

Показанный представителями предприятия командующему ВДВ незадолго до визита министра обороны к десантникам комплекс дистанционного наблюдения "Элерон" без преувеличения можно считать настоящим прорывом в области создания беспилотных самолетов-разведчиков. Комплекс состоит из двух небольших складных беспилотных летательных аппаратов, а также наземной системы управления на базе портативного планшетного компьютера, блока приемопередатчика и антенной системы. Все это размещается в трех рюкзаках. Запускаемый вручную самолет-разведчик передает на монитор наблюдения видео- и фотоизображение в режиме реального времени на расстоянии до десяти километров. Летящий на высоте от 100 до 3.000 метров и обладающий небольшими габаритами (размах крыльев чуть больше метра) беспилотный летательный аппарат трудно обнаружить с земли из-за бесшумности работы и сходства с птицей. А значит, он обладает значительно большей по сравнению со всеми предыдущими аналогами живучестью. Лететь этот БЛА может как по заранее заданной траектории, так и по полученным с земли целеуказаниям. Отработав, он выходит в нужную точку и приземляется при помощи парашюта. Комплекс "Элерон" прост в эксплуатации - для работы с ним не требуется специальной подготовки, и, имея общий вес порядка 12 килограммов и небольшие габариты, может свободно переноситься двумя солдатами.

- Великолепный комплекс, - делится впечатлением опробовавший "Элерон" в работе заместитель командира отряда беспилотных самолетов-разведчиков отдельного разведполка ВДВ капитан Евгений Степаненко, - имеющий целый ряд преимуществ перед стоящим сейчас на вооружении образцом, в том числе и существенно меньшее время на подготовку к работе - порядка 5 минут вместо получаса.

Проигрывает "Элерон" "Пчеле" разве что по радиусу действия. Но этот, помимо всего прочего, и на порядок более дешевый комплекс и не предназначен для ведения глобальной разведки. У "Элерона", по словам командующего ВДВ генерал-полковника Александра Колмакова, совсем другая ниша.

- В идеале, думаю, надо оснастить таким беспилотным самолетом-разведчиком все появившиеся при переходе к новой штатной структуре войск в парашют-

но-десантных батальонах разведывательные взводы, - говорит генерал-полковник Александр Колмаков.

- Появление в войсках этого комплекса как раз отвечает проводимому командующим ВДВ реформированию войск, направленному на увеличение самостоятельности батальонов, которые становятся основной тактической единицей современной войны, - единодушны в оценке командир 7-й ВДД генерал-майор Виктор Астапов и поступивший в академию Генерального штаба с должности начштаба 76-й ВДД Герой России полковник Михаил Теплинский.

Впрочем, необходимость принятия на вооружение и самого широкого использования выполняющих разведывательные функции беспилотных летательных аппаратов понимают не только в ВДВ, но и в Минобороны.

Советник министра обороны Герой России Владимир Шаманов, командовавший во вторую чеченскую кампанию Западной группировкой войск, вспоминает, как в марте 2000 года в районе Шатоя с помощью беспилотного самолета-разведчика было обнаружено бандформирование численностью до ста человек, по которому тут же эффективно отработала авиация. И считает, что мы пока не используем и десятой части возможностей беспилотных разведывательных самолетов.

Впрочем, не потому ли, продолжим мысль генерала, что у нас пока просто не было столь же эффективных и в то же время настолько легких в эксплуатации, как "Элерон", носимых за спиной, запускаемых вручную и рассчитанных на многократное применение моделей?

- Широкое применение переносных малогабаритных комплексов беспилотных самолетов-разведчиков на порядок увеличит разведывательные возможности автономно действующих парашютно-десантных батальонов и тем самым объективно сократит боевые потери, - уверен самый авторитетный генерал обеих чеченских кампаний советник министра обороны Владимир Шаманов.

В то же время Шаманов со свойственной боевому генералу прямотой указывает на главный недостаток имеющихся сегодня у нас беспилотных разведывательных комплексов, а именно - на их неспособность "видеть" в плохую погоду и ночью.

- Безусловно, беспилотные самолеты-разведчики должны быть всепогодными, - развивает эту мысль директор - главный конструктор ЗАО "Эникс" Валерий Побежимов. - Как раз над этим вопросом мы сейчас и работаем. Так что со временем "Элерон" обязательно будет видеть и в тумане, и ночью.

Что ж, учитывая, что казанским конструкторам уже удалось создать комплекс с принципиально новыми боевыми возможностями, есть все основания полагать, что в обозримом будущем парашютно-десантные батальоны действительно получат всепогодные беспилотные самолеты-разведчики. И это будет очень серьезный шаг в направлении минимизации потерь при проведении боевых операций.

Ну а судя по статистике потерь за обе войны на Кавказе, которая выгодно выделяет ВДВ среди прочих подразделений, более чем логично, что первыми такой шаг готовы сделать десантники.

Константин РАЩЕПКИН

*источник: газета "Красная звезда"
02.08.06*

PRATT&WHITNEY ЗАПЛАТИТ БОЛЬШЕ ЗА ПЕРМСКИЙ ДВИГАТЕЛЬ

Вопреки слухам американцы всё ещё заинтересованы в пермских двигателях ПС-90А2. Они даже готовы увеличить финансирование совместного проекта. Причина тому – наземная составляющая проекта, считают эксперты. "Газпром" активно заказывает газоперекачивающие установки для своих трубопроводов именно на базе такого двигателя.

Pratt&Whitney (входит в группу United Technologies Corp., США) уже давно стала неотъемлемой частью аэрокосмической промышленности России и стран СНГ. Компания создала с НПО "Энергомаш" совместное предприятие РД АМРОСС по производству ракетных двигателей РД-180. Вместе с НПО "Искра" в СП "Искра-Энергетика" производятся энергетические установки. С АК им. Ильюшина ведутся работы по оснащению самолета Ил-96М/Т двигателями PW2337. Также Pratt&Whitney является партнером АО "Пермские моторы" в предприятии ПМЗ по производству авиационных и промышленных модификаций двигателя ПС-90А.

В России компания осуществляет свою деятельность через дочернее предприятие Pratt&Whitney Rus в Санкт-Петербурге. Через неё уже началось осуществление программы установки двигателей PW на самолеты Ил-114-100, вертолеты "Ансат" и "Ми-38". Также Pratt&Whitney Rus сотрудничает с КМПО и ММПП "Салют" по закупкам материалов и комплектующих. В 1998 году компания приобрела 25% минус одна акция ОАО "Пермский моторный завод".

Пермский моторостроительный комплекс объединяет 18 предприятий и организаций, крупнейшими из которых являются ОАО "Авиадвигатель", ОАО "Пермский моторный завод" и ОАО "Редуктор-ПМ". Основными направлениями деятельности комплекса являются серийный выпуск и модернизация двигателя ПС-90А, ремонт и техническое обслуживание в эксплуатации двигателя Д-30Ф6, серийный выпуск главных редукторов для вертолетов Ми-8МТВ, Ми-14, Ми-17, Ми-26, Ми-34, трансмиссий для вертолетов Ми-28Н и "Ансат", производство и сервисное обслуживание газотурбинных электростанций.

Унифицированный турбовентиляторный двухконтурный двухвальный со смешением потоков наружного и внутреннего контуров, с реверсом в наружном контуре и системой шумоглушения двигатель ПС-90А (ПС - Павел Соловьев) относится к классу турбовентиляторных двигателей. Сертифицирован в 1992 году. На начало 2006 года в эксплуатации находилось 126 двигателей ПС-90А в 13 авиакомпаниях, в том числе "Владивосток Авиа", "Дальавиа", Cubana de Aviacion S. A.. Помимо прочего, эти двигатели устанавливаются на самолет Ил-96-300ПУ Президента РФ.

Слухи о выходе американской компании Pratt&Whitney (P&W) из совместного с ОАО "Пермский моторный завод" (ПМЗ) проекта по созданию авиадвигателя ПС-90А2 оказались сильно преувеличенными. Как следует из распространенного на днях заявления американской стороны, P&W намерена оказывать дальнейшую поддержку предприятиям Пермского моторостроительного комплекса в переходе к серийному производству авиадвигателя и его наземной вер-

сии (газовая турбина промышленного назначения 16-МВт). По заверению компании, инвестиции в оба проекта даже превысят ранее называвшуюся цифру в \$125 млн. Настроения инвесторов понять можно. В июле успешно завершились испытания самолета Ил-96-300 с двигателями ПС-90А на высокогорных аэродромах Эквадора, расположенных на высоте 2814 метров над уровнем моря. Причём теперь появилась уверенность в годности двигателя к эксплуатации в районах Латинской Америки, климат в которых схож с условиями Эквадора. Подобные испытания проведены впервые в истории гражданского авиастроения России.

Константин Петоян из ИК "Финам" считает, что именно успешные испытания, снизив риски вложения средств, воодушевили американцев. "Инвестиции в этот проект уже были частично осуществлены, и Pratt&Whitney просто не захотела терять уже вложенные средства", - соглашается аналитик ИК "Солид" Игорь Нуждин.

В свою очередь, начальник аналитического отдела PRADO банкир и консультант Дмитрий Баранов не исключает, что решение иностранцев как-то связано с планируемым созданием двигателестроительного холдинга вслед за Объединенной авиастроительной корпорацией. И в этом случае сотрудничество становится обоюдовыгодным. "Если к моменту фактического начала работы двигателестроительного холдинга у "Пермских моторов" будет самое "продвинутое" производство, то не исключено, что именно пермяки возглавят двигателестроение для гражданских машин", - поясняет эксперт. Не стоит забывать и о втором - наземном - проекте. По мнению ещё одного эксперта в отрасли, авиационная составляющая для инвестора не является определяющей. По мнению источника, американцы именно сейчас подняли вопрос об увеличении финансирования именно из-за наметившихся перспектив наземного проекта.

"Сегодня "Газпром" активно заказывает газоперекачивающие установки для своих трубопроводов именно на базе такого двигателя. Да и в целом этот рынок весьма значителен, особенно если учитывать большие планы по расширению транспортных артерий", - поясняет собеседник. А ещё, по словам того же источника, отнюдь не беспочвенны слухи о передаче "Внешторгбанком" контрольного пакета "Пермских моторов" "Системе". В этом свете торопливые шаги зарубежных партнёров вполне объяснимы.

В самой компании пока не спешат комментировать громкие заявления своих партнёров. Эксперты предполагают, что это - из-за опасения привлечь к проекту внимание российских "незаинтересованных" структур. Ведь та же "Ильюшин Финанс" уже проявляла интерес к выкупу проекта создания данного двигателя, да и "ревностное" отношение "Рособоронэкспорта" вряд ли можно назвать адекватным.

"Нельзя исключать, что РОЭ из-за этого просто вообще не будет пускать в Россию иностранных игроков, самостоятельно инвестируя в новые разработки", - считает Константин Петоян.

Дмитрий СМЕРНОВ

*источник: сайт "Газета.Ru"
21.08.06*

АВИАПРОМ ВЗЛЕТИТ НА ЗАПАДНЫХ ДВИЖКАХ

Вслед за Pratt & Whitney российским рынком заинтересовался и Rolls Royce.

Rolls Royce готов оснастить двигателями собственного производства самолеты Ан-124 "Руслан". С таким предложением к западному производителю обратилась инициатор восстановления производства самолетов в России авиакомпания "Волга-Днепр". До 1994 г. (когда было прекращено производство "Русланов") самолеты оснащались двигателями запорожского предприятия "Мотор Сич" - аналог двигателей Rolls Royce. Однако из-за низкой надежности украинских двигателей и отсутствия мировых сервисных центров в комплекте запасных частей самолета часто находился запасной двигатель.

Ан-124 "Руслан" эксплуатируют три авиакомпании - "Волга-Днепр" (имеет 10 самолетов, но, по собственным оценкам, контролирует около 54% мировых чартерных авиаперевозок негабаритных грузов), АНТК имени Антонова (8 самолетов) и российская компания "Полет" (8 машин). Последняя может лишиться своих бортов, так как до сих пор они числятся на балансе 566-го военно-транспортного авиаполка в Брянской области. В декабре 2005 г. главком ВВС Владимир Михайлов распорядился вернуть эти борта в распоряжение военного ведомства в связи с их стратегическим значением. Кроме того, под Брянском стоит на приколе еще 22 машины этого типа. Последний новый самолет сошел с производства в 1994 г., теперь с учетом технического состояния мощностей "Авиастара" на восстановление производства потребуется 2-2,5 года - больше 1-2 бортов предприятие делать не сможет.

На самом Rolls Royce признают, что программа по замене двигателя развивается неактивно. "Этот вопрос сейчас находится только в стадии обсуждения, так как до конца не решены проблемы по заказчикам бортов и производству", - сказал RBC daily региональный директор Rolls Royce в России Владимир Расцупкин. Дело в том, что до сих пор нет окончательно сформированного плана заказов. По словам представителя Rolls Royce, вопрос об установке нового двигателя исходил от Ульяновского авиационного завода и авиакомпании "Волга-Днепр", которая долгое время пытается реанимировать производство Ан-124.

По словам представителей Rolls Royce, участие компании в данном проекте может быть оправдано, если эти двигатели будут поставляться на все новые самолеты и на часть ремоторизируемых. Но в западной компании не берутся утверждать, на какие самолеты будет поставляться данный двигатель. "Захочет ли украинское правительство устанавливать английские силовые установки на заказываемые Украиной самолеты? Непонятно, пойдут ли на это и российские военные, - отмечает Владимир Расцупкин. - Но эти двигатели, вполне возможно, будут устанавливаться на самолеты коммерческого применения".

До настоящего времени на "Русланы" устанавливались двигатели Д-18Т производства Запорожского двигателестроительного предприятия "Мотор Сич". Этот украинский двигатель является аналогом произ-

водимого Rolls Royce, но, по мнению многих участников рынка, менее надежен. Вторая причина недовольства этим двигателем - отсутствие в мире сервисных центров по их обслуживанию. По словам нескольких участников рынка, "Мотор Сич" выставил слишком высокие цены за ремонт двигателей. При этом межремонтный интервал украинских двигателей оказался в 3-4 раза меньше, чем у его западного аналога. При этом производимый на Украине двигатель ненамного дешевле английского.

Запорожские двигатели были разработаны в конце 1970-х - начале 1980-х годов. По словам собеседника RBC daily в компании "Волга-Днепр", сейчас в России нет перспективных проектов двигателей тягой более 25 тонн, которые находились бы на стадии испытаний. Поэтому координационный совет по проекту возобновления производства (в который входят представители "Волга-Днепр") сейчас рассматривает несколько вариантов двигателя на Ан-124. "Один из них - модернизация Д-18Т, второй - установка одного из иностранных двигателей", - отметил собеседник RBC daily. По его словам, для того чтобы оснастить Ан-124 двигателями Rolls Royce, должна быть проведена серьезная инженерная и сертификационная работа.

На "Мотор Сич" от комментариев отказались, переадресовав все вопросы к разработчикам самолета - КБ "Антонова". Заместитель генерального конструктора АНТК Александр Кива пояснил RBC daily, что целесообразность установки новых двигателей зависит от заказчика самолета. По его словам, этот вопрос возникает не в первый раз. Не так давно британскими военными был объявлен конкурс на поставку грузовых самолетов. Прорабатывалось участие в тендере самолета Ан-124 с двигателем Rolls Royce. "Но тогда выиграла самолеты С-17, а идея установки двигателей Rolls Royce на самолеты "Руслан" так и не была реализована", - сказал Александр Кива.

Это не первый случай, когда российские производители авиационной техники пытаются сменить двигатели на производимых ими самолетах на иностранные. В конце прошлой недели представители "Ильюшин Финанс Ко" и Воронежского авиационного завода заявили, что рассматривают возможность оснащения самолетов семейства Ил-96 американскими двигателями Pratt & Whitney. Как отмечают участники рынка, переговоры с зарубежным производителем активизировались потому, что Пермский моторный завод (- ПМЗ), пользуясь своим монопольным положением на российском рынке двигателей, практически догнал по цене зарубежные аналоги.

По мнению некоторых участников рынка, использование иностранных двигателей могло бы расширить рыночный потенциал самолетов Ил-96. Дело в том, что двигатели ПС-90А и РВ-2040 аналогичны по основным характеристикам, а по цене иностранные двигатели на 20% дешевле. "Кроме того, российские двигатели имеют несовершенную систему послепродажного обслуживания", - говорит один из собеседников RBC daily.

Источник: газета "RBC Daily"
01.08.06

"КАРДИОЛОГИЯ" АВИАЦИИ

Государственной программой перевооружения 2007 – 2015 гг. отдан приоритет серийным закупкам вооружения, при этом в войска техника будет поступать комплектами. Как заявил заместитель председателя Правительства Российской Федерации – министр обороны Российской Федерации Сергей Иванов, в действовавшей до этого программе перевооружения приоритет был отдан НИОКР, именно они позволяют сегодня обеспечить создание техники, отвечающей всем современным требованиям.

Теперь на первый план выходит вопрос, насколько у заказчиков и производителей совпали желания и возможности переоснастить российские силовые структуры современным вооружением и техникой. Ответы на этот не риторический вопрос у эксплуатантов и разработчиков новейших и модернизируемых образцов ВивТ порой не совпадают. Подтверждением служит прошедшая в Курске на базе ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика" научно-практическая конференция по проблемам и перспективам создания аварийных регистраторов ("черных ящиков").

ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика" разрабатывает, изготавливает и поставляет бортовое радиоэлектронное оборудование для летательных аппаратов всех авиастроительных компаний России. Порядка 90% приоритетных для фирмы разработок находятся в области создания систем управления оружием, 5% - аварийные регистраторы.

Предприятие готово к выполнению гособоронзаказа для отечественных ВВС. Сейчас на Новосибирском авиационном производственном объединении начат серийный выпуск самолетов Су-34, на которых устанавливаются и системы, изготовленные на ОАО "Прибор". На Як-130 курские специалисты работают по двум направлениям: система управления оружием и накопители полетной информации КАРАТ-29К. Самолет успешно проходит этап государственных испытаний и вскоре будет принят на вооружение, а значит, объем выполняемых заказов увеличится. Пока же львиная доля продукции, выпускаемой фирмой, идет на экспорт в самолетах МиГ-29 и Су-30. В реализации контрактов по поставкам в Индию, Китай, Алжир, Йемен, Малайзию и другим инозаказчикам ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика" работает через головные предприятия - Раменское ПКБ, РСК "МиГ", АХК "Сухой", другие ведущие авиафирмы.

Создание продукции, обеспечивающей высокие эксплуатационные характеристики авиационных комплексов, ставшей неотъемлемой их частью, ведется в содружестве с ведущими научно-исследовательскими институтами, в числе которых ГосНИИАС, 13-й ГосНИИ Минобороны России, а также ВВИА им. Н.Е. Жуковского, НПЦ "Технокомплекс" и другие предприятия отрасли. У организаторов научно-практической конференции складываются очень хорошие отношения с зарубежными партнерами: французской фирмой "Талес",

английской "Пениджис", канадской "Стар". В ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика" изучаются отечественные и зарубежные образцы новинок, ведутся научно-исследовательские работы, способствующие более широкому внедрению передовых технологий в проектировании и производстве.

В качестве перспективных направлений развития стоит отметить разработку курскими специалистами ручек управления летательным аппаратом, двигателем для самолетов и вертолетов, а также создание информационно-аналитической системы реального времени. Фирма активно сотрудничает с АХК "Сухой" в проекте среднемагистрального регионального самолета RRJ. В настоящее время изучается прообраз одной из систем, запланированной к установке на этот самолет.

Все это позволяет говорить о прочном финансово-экономическом положении фирмы. Как пояснил первый заместитель главного конструктора ОКБ "Авиаавтоматика" Вячеслав Киселев: "средняя заработная плата в конструкторском бюро 11.000 рублей, а на других предприятиях Курска она около 6 - 7 тысяч. 2005 год, который не назовешь характерным для нашей деятельности, мы закончили с прибылью более 300 млн. рублей, а в среднем наши ежегодные объемы 600 млн. и прибыль - 100 млн. рублей". Вот почему руководство фирмы уверено, что с получением дополнительных заказов сможет увеличить число работников предприятия до 3.000 человек. К тому же в настоящее время у предприятия имеются хорошие перспективы для расширения ниши бортовых регистраторов, а для этого надо заработать авторитет в этой области деятельности.

Очередная научно-практическая конференция способствует поддержанию положительного имиджа. Как пояснил первый заместитель главного конструктора по технике Станислав Селезнев: "Мы хотели показать эксплуатирующим организациям, генеральным конструкторам тех объектов, на которых установлены наши изделия, достижения в плане проектирования, технологии и производства".

Имеются и другие положительные стороны мероприятия, на которое были приглашены представители научных и конструкторских учреждений, производителей систем, а также генеральных разработчиков авиастроительных фирм для обмена опытом, мнениями и демонстрации новых наработок. Прежде всего каждый из присутствующих мог убедиться - в России имеются новинки, подтверждающие, что отечественные разработчики и производители способны создавать и выпускать новейшие системы для современных летательных аппаратов. Все это дает хороший стимул для дальнейшего движения вперед и позволяет координировать работу на будущее.

Значение систем регистрации полетной информации на основе бортовых накопителей, выполняющих функции аварийного регистра и автоматизированной системы контроля, лучше всего позволяет понять трагедия, случившаяся с аэробусом А320 на Черноморском побережье у аэродрома Адлер. Только аварийные регистраторы, так называемые черные ящики, позволяют провести независимое расследование, восстановить цепочку всех обстоятельств и событий, происхо-

дивших на самолете или вертолете, с точностью до долей секунды. Во время полета с помощью различных датчиков, установленных на различных системах летательного аппарата, снимается своеобразная кардиограмма, в которой записываются параметры и другая информация. Собранные данные хранятся в бортовых накопителях, именно они дадут точный ответ на многие вопросы специалистов, в том числе помогают находить причину катастрофы или аварии, а не строить выводы комиссии на предположениях и домыслах. Вот почему специалисты несколько суток выполняли поиск на дне моря именно этой системы, а не стали поднимать с морских глубин останки авиалайнера.

Здесь надо отметить весьма интересную деталь. Зарубежные регистраторы способны длительное время находиться в агрессивной среде и оборудованы радиомаяками. В России имеются аналогичные разработки, но не эксплуатируются, и поиск "черных ящиков" напоминает поиск иголки в стогу сена.

Казалось бы, после столь печального напоминания о важности аварийных регистров и автоматизированных систем контроля в вопросах обеспечения безопасности полетов эксплуатанты обязательно должны были приехать в Курск для ознакомления с перспективными разработками. Удивительно, но факт - на конференции присутствовали представители Генерального штаба, 13-го ГосНИИ Минобороны и ГЛИЦ, остальные военные из числа приглашенных собирались, но по разным причинам не приехали. Хотя наша военная авиация пользуется системами, которые в своем подавляющем большинстве дают ограниченный объем информации для проведения анализа учебно-тренировочных и боевых полетов. А ведь поездка в Курск помогла бы военным эксплуатантам решить хотя бы часть проблем в этой области. Ведь разработки - это в общем-то поиск различных технических решений. Насколько они успешны, решать заказчику, но для этого надо знать специфические особенности, которые порой можно выявить в ходе дискуссии.

Однако с сожалением приходится констатировать, что многие новинки в российские Вооруженные Силы в скором времени не поступят. В планах гособоронзаказа до 2015 года не предусмотрена статья расходов на закупку и модернизацию систем регистрации полетной информации. Получается парадоксальная ситуация: Россия модернизирует военный авиапарк, но не устанавливает новые системы, которые позволяют каждый полет, что называется, разобрать по косточкам. Проведшая научно-практическая конференция убедительно показала, что необходима корректировка государственных планов в этом вопросе.

Развитие систем регистрации полетной информации идет семимильными шагами. Современные технологии позволяют создавать комплексы, регистрирующие все больший объем информации во время полета. Если раньше в качестве накопителя использовали запыленную бумагу, на которой бароспидограф регистрировал только скорость и высоту полета, то сегодня уже стало возможным создание твердотельного накопителя с объемом памяти, измеряемым гигабайтами. При этом в цифровом формате помимо всего прочего обеспечивается видеозапись действий экипажа. Наличие такой системы регистрации полетных данных позволило бы снять многие вопросы по катастрофе штурмовика Су-25, произошедшей 28 июня с.г., которая служит напоминанием и подтверждением истины - в авиации мелочей нет, а информация никогда не

бывает лишней. Кроме всего прочего инструкторы и командиры могут получить возможность анализировать действия летчика, при выполнении задания используя видеозапись, а это не замедлит сказаться на повышении уровня подготовки летного состава и экономии ресурсов.

Вернемся к конференции, на которой с докладами о решаемых задачах выступили представители многих российских фирм. Начальник отдела ОАО "ОКБ Сухого" Ян Петришин рассказал о наземном комплексе обработки полетной информации АРМ ТСВ, который позволит значительно расширить возможности специалистов объективного контроля. Например, помимо видеоконтроля выполненного боевого задания система позволяет на основе цифровой полетной карты и зарегистрированных параметров полета построить профиль полета, в том числе и в трехмерной системе координат.

Весьма содержательным было выступление ведущего специалиста ОАО "Измеритель" Сергея Винослова. Корпорация разработала бортовое устройство регистрации параметрической и звуковой информации "-Кодер", которое после проведения испытаний в дальнейшем предполагается установить на Ми-28Н.

Большой резонанс вызвал доклад "Использование регистраторов данных рейса на морском транспорте", с которым выступил заместитель начальника отдела электрооборудования и автоматизации, руководитель группы радио-и навигационного оборудования Главного управления ФГУ "Российский морской регистр судоходства" А. Чернышев. Согласно принятому международному соглашению "черные ящики" будут устанавливаться на морских судах, а также военных кораблях. Специалисты задавали вопросы докладчику и в ходе перерыва. Как позже прокомментировал Станислав Селезнев, состоялся очень предметный разговор с представителями судостроения, запланирована поездка в Санкт-Петербург для решения вопросов об установке регистрирующей аппаратуры ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика" на корабли Военно-морского флота и гражданские суда.

В настоящее время ведется разработка весьма интересной новинки. Станет возможным по команде с земли в автоматическом режиме передавать по радиоканалу с борта летательного аппарата регистрируемую информацию. Это позволит специалистам более оперативно проводить анализ работоспособности авиационного комплекса и сократить время подготовки к повторному вылету. Зарубежные конструкторы в этом вопросе дальше теории не продвинулись.

Рассказали о своих новинках и представители ОАО "Прибор" ОКБ "Авиаавтоматика". Например, малогабаритная система сбора и регистрации полетной информации МБР, выполненная в виде моноблока, может быть адаптирована под любой летательный аппарат среднего и малого класса. Совместно с ГосНИИАС создан и подготовлен к серийному выпуску стенд расследования летных происшествий СРЛП.

В заключение надо отметить, что созданные при выполнении ОКР российскими конструкторами новинки соответствуют мировым стандартам, а перспективные разработки позволят российским авиастроителям оставаться в числе мировых лидеров.

Юрий АВДЕЕВ

*источник: газета "Красная звезда"
11.08.06*

БУДУЩЕ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

Интервью руководителя департамента авиационной промышленности Роспрома Евгения Горбунова.

- Авиация - любимое детище советского, а теперь и российского народа. Некоторой продукцией нашего авиапрома восхищаются и в стране, и за рубежом. Отдельные аналитики отмечают, что в 1998-2003 годах наметился подъем в отрасли, после чего опять произошел спад. С чем это связано, что произошло в этот момент?

- Я бы по-другому поставил вопрос. Если посмотреть на опыт развития авиации, то можно заметить, что даже авиационные державы, в свое время занимавшие достойное место на рынке авиационной промышленности, такие, как Германия, Италия, Франция, со временем утратили свои позиции по разным причинам. Потому что авиация - это лакмусовая бумага и политической, и экономической составляющих развития страны. Необходимо сказать, что стран, которые в настоящее время способны самостоятельно сделать самолет и двигатель, насчитывается 5-6. Возьмите, к примеру, Японию, которая не может заявить, что она готова сделать самолет, причем не простой самолет, а тот, который будет конкурентоспособен. Мы попали в очень интересную ситуацию. Когда был СССР и когда рынок авиационной техники, я имею в виду нынешние страны СНГ и страны Варшавского договора, формировался существованием политической системы, тогда авиационная промышленность создавалась под те объемы продукции, которые необходимо было выпустить. В это время и были пущены многие авиастроительные заводы. Выпускалось большое количество авиатехники, а самое главное - поддерживался ее жизненный цикл. Было налажено производство запчастей, постоянно шла модернизация. И вдруг в один прекрасный день этого рынка не стало. А мощности сохранились на уровне прежнего рынка. Расходная часть этих мощностей и по персоналу, и по энергетике, и по другим позициям осталась прежней. Доходная же часть резко сократилась. Все это совпало с периодом, когда начались изменения в процессах управления, когда началась приватизация. Естественно, все это отразилось на той самой лакмусовой бумаге, коей является авиационная промышленность, хотим мы этого или не хотим, нравится нам это или не нравится. Но ко всему сказанному пришла еще беда: крупнейшая в мире авиакомпания "Аэрофлот", перевозившая 160 млн пассажиров, разделилась на 400 авиакомпаний. Я не хочу сказать, что это плохо, более того, это, наверное, даже хорошо, так как создание столь большого количества авиаперевозчиков породило конкуренцию. Другое дело, что авиатехника ими не покупалась, а досталась бесплатно по наследству.

- Да у них и возможностей на тот момент не было покупать авиационную технику.

- Есть хороший пример. В советское время стоимость билета на самолет из Москвы в Сочи составляла примерно 20% от месячной зарплаты. После наступления периода 90-х годов стоимость билетов превышала среднюю заработную плату в несколько раз. Произошло снижение пассажиропотоков. В результате мы имели, с одной стороны, незагруженные мощности, как в авиакомпаниях, так и в авиационной промышленности, с другой - ограниченный покупательский спрос. И вся авиация в целом, не деля ее на составные части, оказалась на грани банкротства. Переориентировать отрасль в такой ситуации оказалось невозможно, тем более что ситуация была осложнена и социальными проблемами. Что значит, допустим, закрыть арсеньевский вертолетный завод "Прогресс" - градообразующее предприятие, что значит закрыть ульяновский завод "Авиастар"?

Кстати, в это же время был создан завод Airbus, который собрал вокруг себя всю авиационную промышленность Европы. И это, замечу, на базе единственного сборочного завода в Тулузе.

Поэтому ситуация объективно была катастрофической. Надо еще учесть бюджет государства, которым мы располагали в те годы, когда не хватало денег на выплаты пенсий, долги по заработной плате превышали полгода и более. В этих условиях выделять деньги на авиацию у государства просто не было возможностей. А авиация - это отрасль, которая постоянно должна работать на опережение. То есть надо создавать продукт, который на момент выхода будет опережать имеющиеся аналоги на 15-20% по всем показателям.

Конечно, задел времен СССР трудно переоценить. То, что авиационная промышленность осталась, пережив эти времена, боеспособной, - это удивительно. Наши конкуренты Boeing и Airbus до сих пор не могут понять, как это произошло, потому что 20 лет застоя - это огромный срок. И когда говорят, что в 1998-2003 годах после некоторого роста произошел спад... В последние годы у нас в основном поддерживалась только военная составляющая авиапромышленности, гражданская же полностью отсутствовала.

- Но ведь у вертолетостроения были успехи.

- Да, вертолетостроение - это отдельная интересная тема. В свое время у нас были созданы уникальные вертолеты, аналогов которым в мире до сих пор нет. Это Ми-8, Ми-26, Ка-32, техника, которая будет конкурентоспособна еще многие и многие годы. Естественно, при своевременных доработках и модернизации. Опять же, надо воспринимать авиационную промышленность по секторам, по товарной направленности. Вы правильно заметили насчет вертолетов. Также у нас есть такая составляющая, как двигателестроение. Можно отметить, что, несмотря на стагнацию в гражданском авиастроении, разработка и производство двигателей продолжались. А почему? Просто они оказались востребованы и в газотранспортных системах, и в создании энергетических установок.

Авиационные технологии пошли на железную дорогу, на морской транспорт, то есть все равно двигателестроение имело своего потребителя. Может быть, не в тех объемах, которые бы хотелось иметь, но все-таки оно развивалось. В целом же при отсутствии достаточного финансирования, а следовательно, и опережающих научно-исследовательских разработок время мы все же потеряли.

Сейчас ситуация в корне меняется. Есть ряд причин. Во-первых, прошел тот период дикого накопления капитала, когда у нас рождалось олигархов больше, чем в любой другой стране мира. Сейчас процесс идет в нормальном направлении, появились люди, способные управлять крупными производственными системами, но назвать их олигархами в чистом виде невозможно. Да и те, кто различными путями стал богатым, пришли к пониманию, что период легких быстрых денег прошел и надо обратить внимание на те отрасли производства, где есть применение высокотехнологичным, наукоемким процессам, где есть перспектива зарабатывать не за счет физической силы и рабского труда, а за счет интеллектуальной собственности, делая задел на долгие годы вперед. Можно констатировать, что понемногу возрастает интерес частного капитала к авиационной промышленности. Кроме того, в связи с резким подорожанием топлива, в связи с тем, что парк эксплуатируемой техники в гражданской авиации значительно "постарел", а по топливной эффективности неконкурентоспособен по сравнению с иностранными воздушными судами, началась интенсивная замена авиационной техники в российских авиакомпаниях. Сейчас возникает уникальная возможность, когда при правильной организации работы отрасли наш продукт может найти своего покупателя.

За последние год-полтора сделано немало. У нас проводилось 7-8 февраля совещание, на которое мы специально пригласили представителей компаний, эксплуатирующих российскую технику. Нельзя сказать, что в наш адрес не звучала критика, но это была партнерская критика. И когда компании "Владивосток-Авиа" или "Дальавиа" говорят, что на воздушных судах (ВС) Ту-204 и Ту-214 они достигают в пиковые периоды налета до 350 часов в месяц на ВС, то нужно ясно представлять, что о таком налете в советское время никто и мечтать не мог. Максимальный годовой налет на списочное ВС составлял 1200-1300 часов. А сейчас достигнут уровень интенсивности эксплуатации зарубежных аналогов. Мало того, у нас есть задумки по модернизации этих ВС, после которых они становятся лучше своего аналога Boeing-737. Я считаю это большим достижением. Кроме того, наметились новые подходы к обеспечению послепродажного технического обслуживания. Ведь по надежности наша техника не уступает западной, но у них создана разветвленная система технического обслуживания, когда необходимая для замены деталь поставляется на борт ВС в течение 3-5 часов, ну, в крайнем случае - суток.

- А нам что мешает такую систему создать?

- Такая система создается. Мешает только одно - малый парк эксплуатируемой техники. Чтобы система была рентабельна, необходимо увеличить парк эксплуатируемых ВС каждого типа. Потому что любые склады, на которых находятся запчасти, - это замороженный капитал. Можно создать прекрасные склады, вложив туда, к примеру, 20-30 млн долларов, но при

парке 5 машин разориться на этом. А вот когда обслуживается парк в несколько сотен или даже тысяч ВС, то там такой угрозы нет. Я выражаю уверенность в том, что уже с этого года будет идти рост количества отечественных ВС нового типа. Задача создания складов уже поставлена, она будет решаться. Этим мы повысим привлекательность нашей авиатехники. Есть и другая проблема исторического и морально-психологического плана. В СССР была широко развита кооперация, и получилось так, что часть предприятий, выполнявших дублирующую роль, оказалась за рубежом. У нас появились монополисты, широко использующие свое положение. В итоге мы попали в ситуацию, когда создалась масса предприятий различных форм собственности, находящихся в разных регионах и имеющих разное финансовое положение. Есть предприятия, которые работают над сменой станочного парка, над внедрением новых технологий, направленных на снижение трудоемкости, над применением энергосберегающих процессов, однако, несмотря на инфляцию, в конечном итоге это не приводит к удорожанию их продукции, а если их изделия и растут в цене, то незначительно. В таких случаях мы можем прогнозировать уровень роста цен на комплектующие в диапазоне 3-5% в год. Психологически такие предприятия настроены на выпуск продукта, который будет привлекателен не только на внутреннем рынке, но и для зарубежных компаний. И такие примеры есть.

Существует и другая категория предприятий, которые, получив 20 лет назад в распоряжение основные фонды, пытаются заложить все накладные расходы, появившиеся из-за просчетов в управлении, в стоимость продукта. И эта цифра у некоторых "рекордсменов" за год повышается в 2 раза. В конечной же стоимости самолета, который собирается на заводе, 80% приходится на долю комплектующих. Наши сборочные заводы работают в непростой ситуации, при наличии излишних основных фондов и недостатке возможностей по переоснащению.

Сравните, например, один завод Boeing в Сиэтле или Airbus в Тулузе и огромное количество наших заводов. Эти заводы попадают в заложники, когда контракты уже заключены, а поставщики в момент постройки самолетов поднимают цены. Заводу не оставляют средств не только на получение прибыли, но и на оплату своих расходов. А ведь задача - создать конкурентоспособный продукт. Именно поэтому мы провели совещание 7-8 февраля, на котором было подписано соглашение, определяющее принципы сотрудничества ведущих КБ, сборочных заводов и поставщиков готовой продукции. Это соглашение открыто для подписания всеми участниками.

Это поможет нам уже в течение текущего года разделить предприятия на 4 условные категории. Во-первых, это предприятия, которые хотя и способны обеспечить как качество выпускаемой продукции, так и стабильные цены. Следующая категория объединяет тех, кто хотел бы работать именно так, но в силу разных причин пока сделать это не в состоянии. Именно им должна быть оказана существенная помощь в решении существующих проблем. К сожалению, приходится констатировать, что есть категория предприятий, которые способны выполнять поставленные условия и по качеству, и по стоимости, но считают более выгодным не развивать производство, а, пользуясь правами монополиста, диктовать цены на рынке. Могу

твердо обещать, это у них не получится. Да, это вопрос не одного года, но в этом направлении государство будет занимать жесткую позицию. Ведь не может отрасль или обороноспособность страны зависеть от чьего-либо желания. Если это госпредприятие, вопрос решается проще, например, заменой руководства. В случае частного предприятия сначала будет проводиться работа с акционерами, т.к. именно они в момент приобретения акций ставили перед собой задачу получить прибыль. Здесь наши цели совпадают. Государство тоже нацелено на то, чтобы производство было рентабельным и прибыльным. Будем проводить разъяснительную работу, а в случае необходимости перепрофилировать другие предприятия, способные разместить у себя выполнение наших заказов. Четвертая категория самая опасная. Это те, кто не только не может, но и не хочет работать не в ущерб отрасли. У нас сейчас сложилась неприятная ситуация, когда в процессе изготовления комплектующих участвует авиационная промышленность (надо понимать, что при объеме производства 20 самолетов или 100 вертолетов в год в авиакомпаниях эксплуатируется значительный парк ВС, которые требуют поддержания летной годности и значительного объема запчастей), а вот ремонтом занимаются сразу несколько структур. Это и предприятия авиационной промышленности, и ремонтные заводы гражданской авиации, Министерства обороны. И когда появляются три источника потенциальной прибыли, на рынке, откуда ни возьми, появляются запчасти, происхождение которых, мягко говоря, не ясно. Есть понимание того, что эти запчасти невозможно сделать "на коленке". Они выполнены на том же станочном оборудовании, но пущены в легвый оборот с целью сокрытия доходов, ухода от налогов.

- Это в лучшем случае, если такие запасные части или агрегаты новые.

- Совершенно верно. Если они новые. В худшем случае имитируется ремонт, выполняется внешнее обновление, но это уже относится к разряду вопиющих нарушений. Все-таки даже у отъявленных негодяев есть понимание, что жизни многих людей не должны зависеть от сотен или тысяч рублей. Совесть есть даже у них. Но тем не менее такие факты есть. В случае их выявления общаться им приходится далее с прокуратурой. Поэтому с четвертой категорией предприятий, которые не хотят и не могут, отдельный разговор будет. Деление поставщиков на категории поможет нам навести порядок в авиапромышленности. Сейчас в стадии согласования находится совместный приказ Минтранса и Минпромэнерго, задача которого совместными усилиями сделать невозможным появление на рынке неучтенной продукции сомнительного происхождения.

- Какие еще организационные меры назрели?

- Возвращаясь к организации, можно сказать, что в области вертолетостроения создана интегрированная структура - Оборонпром, в области самолетостроения после проведения госсовета структурированию уделялось тоже много внимания. Создается интегрированная структура - объединенная авиастроительная корпорация. Необходимость ее создания очевидна, так как должна произойти концентрация и интеграция всех усилий с целью более эффективного использования того потенциала, который уже имеем. Если Boeing создается усилиями 18 стран мира, то и нам необходи-

мо использовать международный опыт кооперации. Проект RRJ - яркий пример данного подхода. Тот же двигатель SAM-146. Если говорить о теории создания двигателя, то на разработку нового поколения необходимо около 15 лет. Здесь же срок в три раза меньший. Это результат применения наработок России, Франции. Объединяя усилия, мы строим новый двигатель в короткие сроки. Использование большого количества импортных компонентов на самолете RRJ связано с вескими причинами. Внутренний рынок не может обеспечить окупаемость такого сложного проекта, как создание самолета. Этот продукт обязательно должен быть конкурентоспособным на внешнем рынке.

- Какие еще препятствия существуют на пути продвижения российской техники за рубеж?

- В мире существует несколько систем сертификации ВС. У нас этим занимается международный авиационный комитет. К сожалению, чтобы наши ВС продавались, его деятельности не достаточно. Вообще МАК сыграл свою большую роль в период распада СССР, но сейчас по многим параметрам тормозит развитие российской авиации. Мне бы очень хотелось, чтобы отечественный сертификационный орган был широко признан в мире и повторной сертификации в других странах после его работы уже бы не требовалось. Ну, в крайнем случае в редакции. Но чтобы сертификационные базы совпадали. Взять, к примеру, самолет Ту-204-120. Он создан уже давно, но только сейчас завершается сертификация по европейским правилам. Если бы это произошло одновременно с сертификацией МАКом, в авиационной промышленности сложилась бы совсем другая ситуация, я в этом уверен. То есть МАК должен помогать в продвижении собственной продукции на рынок. Это не говорит о том, что необходимо предъявлять пониженные требования, ни в коем случае, но уж никак не занимать позицию надзирателя. Необходимо более оперативно реагировать на нужды отечественных авиастроителей. По большому счету, я никак не могу понять, почему с такой легкостью по сравнению с российскими сертифицируются иностранные ВС, несмотря на специфику эксплуатации в нашей стране, хотя бы по температурным режимам. Возьмите Якутию. Где в мире есть такие же условия?

Именно из-за вопросов сертификации расширение выпуска ВС малой вместимости, так называемой малой авиации, хоть я и не люблю этот термин, тормозится. У нас давно появилась категория лиц, которые с удовольствием приобретали бы ВС для выполнения полетов, однако есть причины, не позволяющие им это сделать. Во-первых, сертификация находящихся в разработке летательных аппаратов (ЛА) требует столько средств, что, несмотря даже на значительное количество в серии, производство не окупается. У предпринимателя нет таких средств. Вторая причина - это нерешенная проблема управления воздушным движением (УВД) в пространстве ниже нижнего эшелона. Весь мир использует систему уведомления, у нас система разрешительная. Естественно, чтобы перейти на мировые принципы, необходима модернизация системы УВД. Над этой проблемой работают очень серьезно. Появился единый орган - Федеральная аэронавигационная служба, который отвечает за воздушное пространство. Поэтому даже те небольшие шаги, которые предприняты в решении этих проблем, положительно воспринимаются потребителями нашей

продукции. На прошедшем совещании Сергей Недорослев, председатель совета директоров группы компаний "Каскол", доложил, что портфель заказов по "Гжели" уже достиг ста, из которых 70 - жесткие контракты, подтвержденные взаимными обязательствами. Это хороший знак. Я уверен, что 2006 год будет отличаться в лучшую сторону и от 2003-го, и от 2002-го. В отрасли среди конструкторов, директоров чувствуется боевой настрой на решение проблем, и те организационные моменты, происходящие сейчас и по Оборонпрому, и по линии ВАК, и по созданию интегрированных структур в приборостроении, в двигателестроении, - это значительный шаг вперед. Это совпадает и с потребностями рынка. Задача по выполнению доли в деле удвоения ВВП решается авиационной промышленностью. Естественно, мы обязаны строить перспективу на период 2015-2025 гг. Поэтому отрасли потребуются помощь государства в деле разработки и создания новых ВС. Все предпосылки для этого тоже есть.

- Что должно измениться, чтобы мы вновь обрели достойное место в мире авиастроения?

- Первостепенные шаги должны быть предприняты прежде всего в самой отрасли с точки зрения изменения менталитета. Каждый работающий в отрасли должен это понять. Когда мы говорим о смене идеологии построения ВС, о широком применении композитных материалов, об использовании новых технологий, мы должны прекрасно понимать, что каждый человек, который будет участвовать в этом процессе, должен стать бизнес-единицей, нацеленной на конечный продукт, готовой к работе на дорогостоящем оборудовании, соблюдающей технологию, требования по качеству, по временным показателям. Для этого тоже нужно время. Дать новую технологию в старые руки - обречь на провал большое дело. Со стороны Роспрома должны быть четко взвешены, просчитаны, аргументированно доказаны сообществу с точки зрения целесообразности те проекты, которые мы намерены осуществить. Чтобы сложилось четкое видение как обоснованности затрат средств из федерального бюджета, так и перспектив получения конечного продукта на каждый отрезок периода планирования. Подчеркиваю, продукта, а не идеи, требующей еще неизвестно скольких средств и усилий для реализации. Это сложно, тем более что выбор изделия связан с анализом ситуации на рынке. Вернуться на рынок, где нам противостоят фирмы более чем достойные, - это значит теснить их, одновременно рассчитывая на кооперацию. То есть это глубокий, сложный, но интересный процесс. Со стороны правительства, в свою очередь, тоже есть понимание того, что коль скоро Россия - авиастроительная держава, то было бы неправильно потерять эти позиции. В конечном итоге за каждым рабочим, который трудится в сборочном цехе авиационного завода, стоят около двух десятков рабочих, выполняющих свои задачи, начиная от шахтера, металлурга и заканчивая поставщиками комплектующих. Авиастроение - это отрасль, вовлекающая в создание продукта огромные массы населения. Сейчас созданы предпосылки того, чтобы наработки космической промышленности, авиастроения были использованы в других отраслях, например, в автопроме. На совещании самарское ОАО "Авиаагрегат", основным продуктом которого является шасси самолетов, доложило о начале производства продукции для потребностей автомобилестроения, производства электровозов на основе

имеющейся технологии. Это увеличивает объемы выпускаемой продукции, снижает себестоимость, обеспечивает качество другого уровня.

Такой подход начал реализовываться после преобразования структур исполнительной власти, когда все направления промышленности свели под управление одного федерального агентства. Не хочу сказать, что стало проще, но, находясь на совещании у руководителя агентства, стало возможным решать проблемы управления авиационной промышленностью, связанные, например, с производством шин, потому что рядом сидит начальник Управления гражданских отраслей промышленности. Все вопросы решаются не только быстрее, но и с большим пониманием конечного результата. Поэтому какой бы сложной ситуация ни была, я не склонен поддерживать тех людей, которые поспешили сказать, что у нас авиационной промышленности нет. Она есть, а все перестройки, о которых мы говорили, в ней проводить необходимо. На это потребуются время.

- Насколько выгодно России сотрудничество с западными компаниями?

- Boeing и Airbus по ряду позиций смотрят на Россию как на партнера. Со стороны этих фирм звучат предложения не только по изготовлению комплектующих для их самолетов, но и по переоборудованию на территории России ВС из пассажирского варианта в грузовой, например А320. Несмотря на существующую на рынке грузовых машин жесточайшую конкуренцию, возможна и кооперация. Все эти вопросы обсуждаются. В конечном итоге хотелось бы, чтобы задачи, провозглашенные в стратегии развития авиации по занятию сектора рынка 15-20% (а желательнее и больше), были осуществлены. Но для этого надо выйти на международный рынок, следовательно, надо привлекать к кооперации иностранных производителей в тех направлениях, где мы еще не способны в течение некоторого времени создавать конкурентоспособный продукт. Коммерсанты, покупающие гражданскую технику, ориентированы не на патриотизм, а на прибыль. Если создается конкурентоспособный продукт, не задевающий вопросов обороноспособности страны, они его с удовольствием приобретают.

Говоря об иностранном участии, надо помнить, что Михаил Асланович Погосян при проектировании RRJ проводил тендеры, в которых принимали участие и наши производители. Он и сейчас выражает готовность при появлении конкурентоспособного продукта российского производства сразу провести замещение, отказавшись от иностранных комплектующих. Это нормальный подход. Современная авионика стала "умной", в ней появилось как составляющая программное обеспечение. Речь может идти и о том, чтобы взять импортное "железо", а программное обеспечение применять российское. Ведь стоимость математического обеспечения может намного превысить стоимость оборудования. Должно быть понимание того, что на вывеску в чистом виде ориентироваться нельзя. Тот интеллектуальный потенциал, который заложен в технике, может оставаться российским. С другой стороны, есть области, в которых мы уже имеем приоритеты. Взять тот же самый самолет Ан-124. Он еще долгие годы будет конкурентоспособен. И если взять такую характеристику, как отношение веса конструкции к полезной нагрузке, то аналогичного коэффициента нет ни у одного существующего самолета данного типа.

- Очень коротко расскажите, пожалуйста, о требованиях, предъявляемых к современному ЛА.

- Ну, эти требования различны в гражданской и военной авиации. Но в обоих случаях это надежность, которая обеспечит требуемый уровень безопасности полетов, всепогодность и высокую исправность. Вторым понятием, которое постепенно выходит на первый план, является низкая себестоимость жизненного цикла. Когда говорят лишь о цене изделия, нужно понимать, что это дилетантский подход. Двигатель конкурента, например, может изначально стоить в два раза дешевле, но ресурс его будет при этом в три раза меньше. Третье понятие - это комфортность. Пассажир имеет право, потратив деньги, лететь в комфортных условиях. Многие бизнесмены вообще "живут" в самолете, им нужно обеспечить условия для отдыха во время полета. В конечном итоге все это сказывается на конкурентоспособности. Еще одним из условий является унификация, снижающая расходы на обслуживающие ВС на земле.

Также одним из требований в современных условиях - непривычным, но актуальным - становится защищенность от несанкционированного вмешательства и внешних воздействий.

- Какова же идеология качественного скачка в российском авиастроении?

- Разрабатываемые МС-21 и RRJ - переходный продукт. Чтобы подойти к прорывному продукту, мы должны пройти эту стадию. Сейчас говорить о том, что определено лицо этого самого прорывного продукта, преждевременно. Есть лишь понимание необходимых ему характеристик. Идет большая работа по созданию облика ближне-среднемагистрального самолета (БСМС). Никогда еще столь серьезно не подходили к созданию проектируемого самолета, как сейчас. Нам нельзя допустить ошибку. Поэтому идет глубочайший анализ и по вместимости, чтобы занять именно нужную нишу, и по применяемым материалам, и по использованию новых подходов, и по реализации новейших разработок в области аэродинамики. К созданию ВС такого типа должна подойти вся страна, начиная от металла. Но почему этот продукт заявлен и о нем сказано? Да потому, что элементы решений для его создания должны создаваться уже сейчас. При этом нужно заниматься не разработками ради самих разработок, а делать вещи, которые можно перенести в будущее. Самое интересное, что у нас есть компетенции, которые до сих пор нами же недооценены. Мы их увидели с помощью наших конкурентов, стремящихся в Россию именно за знаниями в определенных направлениях. Мы к этому относимся очень осторожно.

У нас был период, когда институты были поставлены в условия, в которых некоторые открытые разработки использовались в сотрудничестве с Airbus, Boeing, Embraer и оценивались в розницу. От этой практики мы должны отойти, так как конечный продукт всегда важнее и дороже. Очень важно нам самим видеть свои сильные стороны. Мне вспоминается случай, когда фирма Mercedes не могла найти решение уплотнения, которое было создано у нас в НАТИ энтузиастом. Оно было приобретено за сумму, смешную для Mercedes и огромную по тем временам для НАТИ - что-то около двух десятков тысяч долларов, что принесло миллионные прибыли Mercedes. Поэтому сейчас работа в направлении детальной оценки разработок ведется, в этом году даже изменен порядок проведения кон-

курсов. Теперь темы обязательно согласовываются с КБ, которые, заказывая разработку, гарантируют ее использование. Есть у нас и понимание необходимости проведения опережающих исследований, но одновременно с этим и исследований, гарантирующих появление нового продукта в ближайшие год-три. Ведь мы проводим планирование именно на три года.

- Что должно измениться в науке, связанной с авиацией?

- Всем ясно, что авиации без науки не бывает. Это аксиома. Но время построения коммунизма прошло, и институты должны стать другими. Государство не обязано покрывать все расходы ФГУП, никак не связанные с научными разработками. Ну, нельзя оплачивать расходы на теплоснабжение деньгами, выделенными на науку. Вся гамма существующих научных центров должна быть оценена с точки зрения их эффективности. Одни должны остаться в ранге ФГУП, другие стать акционерными обществами со 100-процентным участием государственного капитала, так как приход туда частных считаю пока преждевременным, а может быть, даже и опасным, третьи, если это возможно и не вредит делу, нужно объединить, чтобы освободить людей от выполнения не свойственных им задач. Нужно найти формы организации научных центров с тем, чтобы дать им возможность работать как можно более эффективно. Есть положительный опыт в судостроении. Его не обязательно копировать, но использовать можно вполне. Многие научные центры превратились в научно-производственные, и в этом нет ничего плохого, так как разработки сразу внедряются с получением экономического эффекта, а это позволяет, в свою очередь, проводить исследования за счет собственных средств.

- Расскажите, пожалуйста, о ближайших планах в отрасли.

- Я надеюсь, что уже в этом году мы закончим сертификационные испытания двигателя ПС-90А2, который существенно усилит позицию эксплуатируемых самолетов Ил-96, Ту-204, Ту-214. Я надеюсь, что к середине будущего года мы подойдем к началу сертификации двигателя ВК-800, который будет использоваться на вертолете "Ансат". Я надеюсь, что работы по началу производства ВК-2000 будут закончены к 2007 году и мы сможем предложить на рынок двигатель с очень хорошими характеристиками. Об остальных планах пока говорить не буду, еще не пришло время. Молодым людям, которые сейчас выбирают свой путь, я бы предложил обратить внимание на авиацию. Это достойная работа. На МАКСе я наблюдал выступление Вячеслава Аверьянова. После его феерического шоу вся многотысячная масса народа встала и начала скандировать: "Россия! Россия!" Это было проявление нескрываемой гордости за свою страну, за российскую авиацию. Судя по конкурсу в авиационные училища, технические учебные заведения можно предположить, что постепенно истинные ценности возьмут верх.

Дмитрий КОТЕЛЕНЕЦ

*источник: журнал "Энергетика,
промышленность, регионы"
10.08.06*

"БУДЕМ ВЫТЯГИВАТЬ МОЛОДЕЖЬ, ДАВАТЬ ЕЙ ЛЕТАТЬ"

Накануне Дня военно-воздушных сил военный обозреватель "Времени новостей" Николай Поросков расспросил главнокомандующего ВВС генерала армии Владимира Михайлова о состоянии этого вида вооруженных сил, в состав которого сегодня входят все рода авиации: военно-транспортная, дальняя, штурмовая, бомбардировочная, армейская, специальная, а также силы и средства ПВО.

- Восемь лет назад образован единый вид вооруженных сил - ВВС, в которые вошли войска ПВО. Как вы оцениваете сегодня результаты этой реорганизации?

- На мой взгляд, ничего плохого при объединении ВВС и ПВО не произошло. Напротив, были сконцентрированы задачи по противовоздушной обороне, которые раньше автономно решали и истребительная авиация ВВС, и силы ПВО. Тем более что при уменьшении общей численности вооруженных сил это решение было просто необходимым. Сейчас нам предстоит новый этап - принять к себе и войсковую ПВО, находящуюся сейчас в подчинении командования военных округов.

Все последние учения и эксперименты, которые мы проводили на базе 6-й армии и Ленинградского военного округа, показывают правильность такого решения. Максимальную эффективность применения сил ПВО мы сможем достичь только тогда, когда все бригады и дивизионы будут под единым командованием. Улучшится управляемость, не будет ненужного дублирования, который неизбежен при получении команд от разных начальников. Никаких организационных сложностей при этом, думаю, не будет.

- Говорят, летный состав ВВС стареет, так и не достигнув достаточного уровня мастерства. Кто же будет воевать, если потребуются?

- У нас действительно есть летчики, которым уже под сорок лет, а они все еще ходят с третьим классом. Им, к сожалению, не повезло - попали в так называемые перестроечные годы, когда не давали летать. И они не смогли себя реализовать. И я, хотя и не без колебаний, пришел к выводу, что если мы из чувства сострадания будем тянуть этих летчиков, то такими же темпами будут плестись и лейтенанты, которые сегодня приходят из училищ. Поэтому, пусть меня извинят сорокалетние летчики, нынешний их уровень будет пределом. А мы будем вытягивать молодежь, давать ей летать, чтобы в 30 лет летчики могли получить первый класс.

Несмотря на нехватку ГСМ, темпов плановой боевой подготовки не теряем, можно с уверенностью сказать, что уровень подготовки летного и инженерно-технического состава растет. В этом году молодые летчики, старшие лейтенанты, получили первый

класс на МиГ-31, МиГ-29. Они готовы служить долго и с хорошим качеством.

- Но вот, по данным Государственного научно-исследовательского испытательного института военной медицины Минобороны России, летчики досрочно увольняются сотнями. Одна из главных причин - "неудовлетворенность уровнем налета". Они хотят минимум 40 часов в год, на деле - четверо меньше.

- Годовой налет летчиков в прошлом году в среднем чуть более 30 часов, оптимально-необходимый - 120-180 часов. Мы переживали, что старшее поколение, за счет которого проводили подготовку молодых летчиков, начнет увольняться.

Но люди с пониманием отнеслись к тому, что мы делаем. Им тоже уделяется внимание, но перспективу роста, повторюсь, даем молодым. Лучше назначить 26-28-летнего капитана или майора на должность командира звена, пусть у него в звене будут два сорокалетних. Это было трудно для многих психологически, но в этом я вижу залог будущего роста боевого потенциала. И омолаживание летного состава произошло: сегодня средний возраст летчика чуть более 30 лет.

Налет пусть понемногу, но увеличивается. Прирастаю, этот рост, особенно для летчиков фронтовой авиации, идет не только за счет полетов на боевых машинах, но и на учебно-боевых L-39. Почему приходится это делать? За один час полета на Су-24 расход керосина 7,5 тонны, а на L-39 за это же время - около 700 кг. Целесообразнее десять часов налетать на L-39, как бы втянуться в полеты, а потом уже переходить на боевой самолет. Мы не только выпускников училищ, но и старших лейтенантов, капитанов в зимний период обучения отправляем в учебные авиационные полки. Кстати, такая форма боевой учебы применяется во многих странах мира и себя оправдывает.

- Вы известны как сторонник модернизации самолетов. Это оттого, что в части не поступают в достаточном количестве новые машины?

- Я действительно сторонник модернизации самолетного и вертолетного парков - в результате мы получаем машины с новыми возможностями, порой, по сути, новые. К примеру, самолет Су-27СМ или вертолет Ми-24ПН. В 70-80-е годы прошлого века, когда создавались эти машины, уровень авиационной радиоэлектроники был один, сегодня он намного выше. Блоки, узлы, которые занимали много места, сегодня требуют пространства чуть больше, чем мобильный телефон, а задач решают как минимум втрое больше.

Пока средств, чтобы резко увеличить закупку новой авиатехники, нет. Тем не менее мы начали производство самолета Су-34, поставятся вертолеты Ми-28Н "Ночной охотник". Три вертолета мы уже получили, до конца года ожидаем еще пять. Идут испытания учебно-боевого самолета Як-130. Для военно-транспортной авиации совместно с Индией

создается средний транспортный самолет, хотя у нас есть и резерв - своя машина этого класса. Неплохо идет работа по легкому Ил-112. Для Дальней авиации новые поступления преждевременны - здесь идет глубокая модернизация существующего парка. Серьезные работы ведутся по беспилотным летательным аппаратам.

- Закончились проблемы с упомянутым Вами Су-34?

- Это великолепный самолет XXI века. Мы сделали очень правильный шаг в 2002 году - тогда я принял решение притормозить программу создания Су-27ИБ, как тогда назывался этот самолет, чтобы переделать его авионику в новом варианте, адаптированном к требованиям нового столетия. Мы потеряли на этом шесть-семь месяцев, притормозив выход восьмой машины. Сейчас она летает уже в новом облике.

Что это за самолет? Идя ночью, в облаках, вне видимости земли, летчик бросает бомбу, которая падает с максимальным отклонением от центра цели всего в пять метров. Это великолепнейший результат, подтвержденный испытаниями, самое что ни на есть сверхточное оружие!

- Годы уже говорим о перспективном авиационном комплексе фронтовой авиации (ПАК ФА). Когда наконец его увидим?

- Отвечу, но сначала о модернизации Су-27 в вариант Су-27СМ. На эти самолеты перевооружили практически целый полк, скоро будет переведен еще один. Су-27СМ необходим нам еще и потому, что установленная на нем новая авионика - первая стадия той "начинки", которая будет на ПАК ФА. В последнее время в ВВС и авиапромышленности много сделали для того, чтобы унифицировать авионику летательных аппаратов.

Сейчас для Як-130, Су-27СМ, на МиГ-29 делаем одни и те же экраны, чтобы летчику было легче переходить с одного типа на другой. Именно модернизация позволит сделать переход к ПАК ФА плавным. Допустим, он появится в серии через три года, а до этой поры мы отработаем с летным составом новые программы на Су-27СМ. Я недавно сидел в тренажере будущего ПАК ФА. Там работа летчика минимизирована, но выйти на заданные параметры сразу невозможно. И тут, безусловно, нужны какие-то промежуточные стадии подготовки.

Кстати, мы модернизируем и лучший в мире самолет-перехватчик МиГ-31, переходя на авионику с новой элементной базой - наращиваем информационное поле кабины, увеличиваем дальность перехвата, улучшаем другие характеристики. Всего у нас на вооружении чуть более 100 машин этого типа.

- Почему ВВС России выбрали в качестве основного боевого вертолета Ми-28? Ведь есть еще Ка-50, Ка-52, мало чем уступающие счастливицу.

- Камовские и милевские машины по уровню оснащения примерно равны. Может быть, милевские - чуть выше. Вертолеты семейства "Ми" демонстрируют удивительные вещи. Например, приходят на посадку с поврежденными лопастями. Один раз в жизни я имел "удовольствие" лететь в вертолете, у которого оторвало часть лопасти. Тряска машины была очень мощной. Случилось это над лесом, к счастью, недалеко была сторожка лесника, у которого в саду мы и приземлились.

- Примерно та же история с конкуренцией учебных самолетов Як-130 и МиГ-АТ. Минобороны

выбрало почему-то первый. А он взял и упал недавно в Рязанской области.

- То, что произошло с одним из них совсем недавно во время испытаний, очень неприятно. Мы исследуем причины происшествия. У Як-130 хорошие перспективы, высокий экспортный потенциал. Алжир заказал 16 самолетов этого типа, ведутся переговоры с другими странами. России нужно порядка 200 таких машин.

Этот самолет заменит парк чешских L-39, кроме того, этот самолет смело можно использовать как штурмовик, разведчик и во многих других ипостасях. Он может в перспективе заменить парк штурмовиков Су-25, которые не успеем модернизировать. В классе Як-130 нет ни одного самолета, его не с чем сравнивать, это машина будущего.

- Много надежд было на Федеральную целевую программу разведки и контроля воздушного пространства. Она работает?

- Да, работает. Я надеюсь, будут средства и для модернизации системы управления воздушным движением. Все проекты будут осуществляться российской промышленностью, никаких импортных систем и структур нам не надо.

- Готовы ли сегодня ВВС нейтрализовать террористов, захвативших авиалайнер, определен ли порядок действий в этом случае? Была большая дискуссия по вопросу: сбивать или не сбивать?

- Механизм действий в подобных ситуациях существовал и раньше, а сейчас он еще и узаконен. Есть документы, которые четко определяют, кто и как должен действовать - министр обороны, главнокомандующий, дежурные генералы, другие должностные лица. Во всяком случае, я знаю, что мне нужно делать в таких ситуациях, и не боюсь за последствия принятых мною решений. Не стану раскрывать алгоритм действий, состав сил и средств, которые будут задействованы при проведении такого рода антитеррористических операций.

- Помимо авиатехники в вашем подчинении зенитные ракетные системы (ЗРС) ПВО. Как идет оснащение строевых частей новейшими С-400 "Триумф"?

- Первый полк (совсем недалеко от Москвы) перейдет на С-400 к концу нынешнего года. Нам достаточно перевооружать ежегодно по одному-два полка, которых у нас всего 35. Проведенная ранее модернизация техники позволит работать на ней не менее десятилетия. С-400 - надежная основа для создания структур воздушно-космической обороны (-ВКО). Наряду с ней есть еще А-135, и сейчас все это сконцентрировано в одних руках. В результате мы, конечно, выйдем на параметры, которые близки к тому, что мы желаем видеть после 2011 года.

Николай ПОРОСКОВ

*источник: газета "Время новостей"
11.08.06*

"ГИДРОМАШ" СЕГОДНЯ И ЗАВТРА

Накануне Дня Воздушного флота России и по итогам авиасалона "Фарнборо-2006" (Англия) председатель Совета директоров, президент ОАО "Гидромаш" Владимир Лузянин дал интервью журналу "Аэрокосмический комплекс".

- Г-н Лузянин несколько слов о том, как сегодня развивается "Гидромаш"?

- Предприятие развивается достаточно успешно. Портфель заказов в 2005 г. составил 1,5 млрд рублей, в текущем году - 1,7-1,8 млрд. рублей. "Гидромаш" уже выполнил весь объем работ общей стоимостью около 100 млн дол по производству шасси для индийских истребителей МиГ-29К. В ближайшее время ожидаем заказы по программам Як-130, Ту-334, М-101Т "Сокол". Кроме того, предприятие выполняет ремонтные работы для российских ВВС и Минобороны, в частности, по самолету Як-42, поставляет детали для Airbus.

- Владимир Ильич, что интересного "Гидромаш" представлял на авиасалонах в Берлине и Лондоне?

- Мы представляли в Европе свою новую разработку - переднюю стойку шасси для самолетов А350, изготовленную из титанового сплава. Конструкция высотой 2 м весит всего 70 кг, но способна выдержать нагрузку в 30 т. Мы рассчитываем, что она будет использоваться в составе самолета А350, который в настоящее время разрабатывается консорциумом Airbus. "Гидромаш" совместно с Liebherr Aerospace будет участвовать в тендере на поставку шасси для этого самолета. Кроме того, в демонстрационных полетах на салонах принимал участие лайнер А380, между тем немногие знают, что в конструкции этого супергиганта есть титановые изделия "Гидромаша".

- Вы удовлетворены объемом сотрудничества ОАО "Гидромаш" с европейскими партнерами?

- Конечно, нет. Мы могли бы делать больше. Однако Airbus очень настороженно относится к нашим предложениям. А350 - это уже третья "крупная" попытка "Гидромаша" внедриться в новые программы европейского консорциума. Мы когда-то начинали работать над шасси А380, однако работу отдали компании Goodrich. С большими усилиями мы добились разрешения российского правительства участвовать в программе А400М, в рамках которой мы имеем три патента на три изобретения. Но в качестве производителя шасси для этого самолета выбрана компания Messier-Dowty.

- В этой связи, как Вы оцениваете подписанное в Берлине предварительное соглашение о сотрудничестве между Airbus и "Иркут" в области переоборудования пассажирских самолетов А320 в грузовой вариант?

- Это не соответствует потенциалу российского авиастроения, где сконцентрированы сильнейшие в мире авиационная наука, инжиниринг, конструкторские кадры. Я вообще считаю, что в соотношении объемов экспорта и импорта авиатехники Россией существует значительный дисбаланс. В мировой

практике существует правило, согласно которому стране, приобретающей самолеты зарубежного производства, предоставляется возможность участия в их создании в объемах, сопоставимых с объемом закупок. Россия из года в год увеличивает объемы закупок лайнеров Airbus, однако российские предприятия по-прежнему продолжают выполнять очень ограниченный объем работ по европейским заказам авиатехники. Безусловно, в последнее время ситуация меняется в лучшую сторону, однако, темпы и качество изменений незначительны. Нам необходим новый уровень двустороннего сотрудничества, при котором в процессе создания самолетов Россия будет выступать в качестве равноправного партнера, начиная с выбора идеи, концепции самолета до обслуживания лайнеров в эксплуатации и совместного распределения прибыли. Я полагаю, что этой задаче на первом этапе соответствовало бы участие нашей авиапромышленности в создании самолета Airbus А350, а для "Гидромаша" - участие в разработке и серийном производстве передней стойки для этого самолета.

- Кто должен решать эту проблему?

- Российских эксплуатантов авиатехники не интересуют эти взаиморасчеты, поэтому защищать интересы российского авиастроения обязано государство. Российскому правительству следует в обмен на закупки самолетов западного производства выдвигать требования, обеспечивающие загрузкой не только авиапроизводство, но и науку, проектирование и конструирование. Поскольку производственное оборудование в авиастроении морально и физически устарело, мы считаем, что НДС надо направить на обновление основных фондов. Авиастроители Приволжского федерального округа обратились к Председателю правительства М.Е. Фрадкову с просьбой "обнулить" НДС.

- Считаете ли Вы, что сейчас, когда концерн EADS находится в кризисе и на несколько лет задерживается начало производства и поставок самолетов А380 и А350, России надо действовать решительнее и энергичнее в области авиастроения?

- Безусловно, это некоторый шанс для нашей авиапромышленности, и его нельзя упускать. И здесь опять должна проявиться лидирующая роль государства. Считаю, что необходимо ускоренными темпами, не дожидаясь, пока полностью завершится формирование Объединенной авиастроительной корпорации, параллельно развивать все запланированные проекты, в частности, ближне-среднемагистральный самолет МС-21, Super-Jet100, ускорить начало производства Ту-334, существенно расширить производство Ту-204 и возобновить производство Ан-124-100 "Руслан". Минпромэнерго, Федеральное агентство промышленности должны просчитать этот момент и извлечь выгоду из него.

источник:

журнал "Аэрокосмический комплекс"
17.08.06

СТРОЙНОСТЬ – НОРМА ЖИЗНИ

Публикуется с согласия редакции журнала "Вестник McKinsey". Статья вышла в десятом номере журнала. Полностью номер можно прочитать на сайте www.vestnikmckinsey.ru

Потенциал для улучшений есть всегда, даже в компаниях, известных безупречной организацией производства. Одно из таких предприятий – завод европейской авиакосмической группы EADS в немецком Аугсбурге. Завод переживал разные времена, но неизменно числился среди лучших авиастроительных предприятий, а теперь его считают образцом для подражания. Сотрудники предприятия рассказывают о том, как воплощалась на заводе производственная философия, укрепившая его позиции в новых рыночных условиях.

Внешне, наверное, это незаметно, но на самом деле изменилось очень многое.

- Теперь можно моментально найти любой инструмент, - говорит слесарь-наладчик Эрих Копп, вынимая молоток из окрашенного в синий цвет специального держателя.

Всевозможные гаечные ключи, отвертки, молотки и оправки всех форм и размеров всегда находятся в специальном шкафу рядом с рабочим местом Коппа в цехе металлообработки подразделения военной авиации компании EADS в Аугсбурге.

- Где вы хранили молоток раньше?

- Где попало, потому что для него не было специального держателя. А теперь сразу видно, если какого-нибудь инструмента нет на месте.

Прежде чем на предприятии появились наборы специальных держателей, идея обсуждалась и проходила практические испытания.

- Всего было четыре или пять встреч, - рассказывает Эрих. - Мы думали о том, как нам сократить расстояния и работать быстрее и эффективнее, более скоординированно и гибко.

Решено было расположить фрезерные станки таким образом, чтобы, пока один находится на профилактике, на другом можно было бы изготавливать алюминиевые детали для самолетов. Станок для финишной обработки поставили между линиями металлообработки таким образом, чтобы необработанные детали попадали на него сразу со станков. Место для хранения деталей теперь находится точно над линиями, а управляющий компьютер - в центре. Благодаря перепланировке материалы попадают к рабочим более прямым и коротким путем, сократились время и расстояния. Все максимально упростилось. Решение оказалось удачным, потому что Копп и его коллеги производят самую разнообразную продукцию - более 20 тысяч различных кронштейнов, консолей и профилей, многие из кото-

рых относятся к так называемой экзотической категории: потребность в них невелика, но если она возникает, их нужно производить очень быстро.

Сейчас в отделе рассматривается предложение объединить выполнение всех "экзотических" заказов, чтобы сократить время простоя оборудования. Эта мера потребует минимальных преобразований, как и в случае с держателями для инструментов. Но не стоит забывать, что держатели - это часть рабочего места, рабочее место - часть прокатной линии, а прокатная линия - часть производственной системы, включающей свыше двух тысяч сотрудников, и все они, как и Копп, стремятся реорганизовать и рационализировать свою деятельность. Сама компания работает на рынке, на котором заказы на поставки выполняются чаще всего в течение недели. Срывать сроки опасно: клиенты уйдут к конкурентам. Все это не может не оказывать влияния на организационную структуру и производственные методы компании, цепочку поставок и настрой сотрудников.

ПЕРВООЧЕРЕДНАЯ ЗАДАЧА: ВЫЯВЛЕНИЕ ПРОБЛЕМНЫХ УЧАСТКОВ

Любая производственная система покоится на четырех китах: люди, процессы, материалы и информация. У любого производства одни и те же основные проблемы: потери, нестабильность и отсутствие гибкости. Известно, что отдача от программ улучшений, нацеленных на каждую из этих проблем по отдельности, весьма ограничена.

Вот почему Экспертная группа McKinsey по операционной эффективности практикует всесторонний подход, позволяющий устранить все препятствия внутри производственной системы. И это не просто целенаправленная программа, которая проводится руководством компании и которую нужно закончить в определенные сроки - скажем, в течение года или двух. Она становится неотъемлемой частью ежедневной работы всех сотрудников и подразумевает применение технологических решений, специально разработанных с учетом нужд компании, внедрение эффективной структуры управления и большую информированность сотрудников на всех уровнях организации.

Прежде всего необходимо проанализировать весь производственный процесс с точки зрения конечного потребителя. Диагностика предприятия позволяет понять, в каких местах системы происходят сбои и как их устранять. По результатам всесторонней диагностики формулируется решение, учитывающее специфику конкретной компании. Его разработка начинается с составления схемы (визуализации) всех потоков на производстве и выявления с ее помощью всех проблем-

ных мест. Такой анализ позволяет применять специальные корректирующие меры для решения отдельных проблем, вместо того чтобы использовать стандартные инструменты в масштабах всей организации, что часто приводит к отрицательным последствиям.

Реализация новой производственной системы в большинстве случаев начинается с приведения в соответствие информационного и материального потоков на производстве. Эта, казалось бы, тривиальная задача на самом деле сложна, и от ее решения зависит очень многое. В одной компании эффективность производственной системы значительно выросла только благодаря тому, что компания внедрила новую процедуру оповещения цеха окраски в случае задержек на предшествующем этапе - на линии металлообработки. Прежде остановки в работе из-за ненадежной коммуникации нарушали нормальное функционирование производственной системы, приводили к многодневным задержкам. Чтобы деятельность предприятия стала по-настоящему планируемой, необходимо заполнить такие пробелы и согласовать материальные и производственные потоки.

Каждый, кто хочет получить работу на заводе EADS в Аугсбурге, проходит собеседование у Штефана Барлета. По специальности Барлет аэрокосмический инженер. Первый опыт работы с людьми разных культур он приобрел на посту президента университетского отделения Европейской студенческой организации. На работу в EADS он попал еще практикантом и с тех пор занимается управлением персоналом, сменив на этом поприще множество должностей.

Сегодня Барлет руководит отделом персонала на заводе в Аугсбурге. В своем кабинете он демонстрирует эффектную электронную презентацию "Авиационные компоненты: сделано в Аугсбурге". На его рабочем столе стоят модели истребителей, а на лацкане пиджака он носит золотой значок с изображением аэробуса A380. Проект A380 - один из тех, на которые компания возлагает большие надежды. Если проект окажется удачным, дела в Аугсбурге тоже будут идти хорошо.

- На сегодня мы получили более 150 заказов, - говорит Барлет. Один из графиков в его презентации отражает историю компании с 1965 г. по настоящее время и ее планы до 2030 г. Длинными белыми линиями вдоль временной оси обозначены проекты Airbus. Более короткие зеленые линии, подписанные Transall и Tornado, означают годы, когда завод в Аугсбурге производил целые эскадрильи военных самолетов. И хотя это были золотые годы, между ними есть пробелы, обозначенные красным пунктиром.

- В это время мы почти не получали заказов от военных, - поясняет Барлет, - а оборонные программы означают заказы, работу, деньги и хорошие перспективы.

- Но что вы делали, когда оборонных программ не было?

РАДИКАЛЬНОЕ ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ КАК ШАГ К ВЫЖИВАНИЮ.

- Тогда перед компанией буквально стоял вопрос о выживании, - вспоминает Барлет. - Программа Tornado закончилась раньше, чем ожидалось, а спрос на гражданские самолеты тогда падал. Но каждая палка о двух концах: попав в столь сложную ситуацию, мы просто вынуждены были принципиально пересмотреть работу завода.

Основной идеей преобразования было перейти от централизованной структуры и комплексных процессов к фрагментированной организационной структуре, работающей по принципам стройного производства. Были усовершенствованы взаимоотношения с поставщиками. Чтобы сотрудники всех уровней организации поняли и приняли фундаментальные перемены, руководство объявило открытый конкурс на все управленческие посты.

- Каждый менеджер должен был снова подать заявление на замещение своей должности. Те, кто по каким-либо причинам не сделал этого, не могли занять ведущие должности в новой структуре, - говорит Барлет.

Заводы EADS в Германии теперь конкурируют не только друг с другом, но и с предприятиями группы в других странах. Например, Аугсбург проиграл заказ на строительство секции 19 (компонента фюзеляжа A380) одному из предприятий группы, расположенному в Испании. Раньше завод в Аугсбурге получал бы такой заказ автоматически и делал бы секции для всех моделей компании - от A319 до A340.

- Было очень неприятно, когда мы упустили этот заказ, но поражение отрезвило нас: мы поняли, что никто больше не будет просто так обеспечивать нас работой, положение изменилось, - рассказывает Барлет. - Если мы хотим получать заказы, нам нужно убедить потенциальных клиентов в нашем техническом превосходстве и доказать свою конкурентоспособность.

Политику постоянных улучшений решено было превратить в программу.

Работа в Аугсбурге стала очень важной для консультанта McKinsey Гернота Штрубе, назначенного на проект EADS летом 1999 г. Он вспоминает:

- Речь не шла об улучшении работы малоэффективного завода или банальном сокращении издержек. Нам предстояло сделать так, чтобы одно из лучших предприятий аэрокосмической отрасли стало работать еще лучше. Поэтому важно было изучить передовой опыт в этой сфере. Вместе с руководством предприятия мы посетили около 20 производственных компаний (большинство из них не имело отношения к аэрокосмической отрасли), производственные системы которых считаются образцовыми. Вскоре мы поняли, как полезны эти визиты: сотрудникам EADS хотелось работать еще лучше, им не терпелось поскорее начать совершенствования. Слишком уж заманчивой показалась им цель - выйти на один уровень с самыми эффективными компаниями мира, а потом вырваться вперед и задать новый стандарт эффективности.

ИДЕАЛ - ПУСТОЙ СКЛАД В КОНЦЕ СМЕНЫ

- Видите - здесь больше ничего нет! - с удовольствием говорит Хорст Шеллер, делая широкий жест.

Он идет по пустому складу, который и правда выглядит так, словно его только что построили. Дверь открыта, на стеллажах ничего нет, и уборщик подметает и без того безупречно чистый бетонный пол. Шеллер останавливается у информационной доски: на ней множество заметок и диаграмм. Судя по одной, при старой системе только 30% комплектующих, доставленных на завод подрядчиками, попадали в производственный цех в течение рабочего дня. Теперь же этот показатель вырос до 96% - вот почему к концу смены склад пустеет.

Заводской участок снабжения производства - как пищевод: если с ним что-нибудь не в порядке, неприятные симптомы ощущаются во всем организме. Прежде рабочие не успевали обрабатывать почти 70% материалов, которые поступали на завод, что вызывало крупные и мелкие сбои. Теперь же на складе застревает лишь незначительная часть деталей, и Шеллер очень этим гордится.

Шеллеру 41 год, по образованию он инженер. Он носит темный двубортный костюм, яркий галстук и щеголяет усами. Он возглавляет группу, которая внедряет Аугсбургскую производственную систему (АПС). Программа по ее разработке и реализации была инициирована три года назад, и Шеллер вместе с тремя членами своей группы провел немало времени в командировках, набираясь опыта у компаний - лидеров производственной эффективности, таких как Komatsu, Smart или John Deere, и постигая философию производственных систем DaimlerChrysler и Toyota. По их примеру они создали свою производственную систему.

Один из ее ключевых принципов - метод организации рабочего места 5С - был напрямую позаимствован у легендарной производственной системы Toyota. Эти 5С означают: сейри (сортировка), сейтон (упорядочивание), сейсо (доведение до совершенства), сейкетсу (стандартизация) и сицукэ (стабильность).

- Если вы пройдетесь по фабрике, то увидите, что все находится точно на своем месте, - говорит Штрубе. - Люди уже начинают забывать, что три года назад цех выглядел совсем иначе. Благодаря решению нескольких простых проблем и общему стремлению поддерживать все в порядке на некоторых производственных участках эффективность использования оборудования увеличилась на 30%, а за счет стандартизации процессов на других участках сократились простои оборудования, потому что рабочие дневных и ночных смен стали применять одни и те же методы.

- Принцип 5С имеет на территории завода силу закона, - говорит Хорст Шеллер.

Этот закон относится ко всем и ко всему - к цеху металлообработки, в котором работает Эрих Копп, участку снабжения производства, административным отделам и даже к службе персонала.

- Это означает, что вскоре мне придется заняться оптимизацией своего рабочего стола, - шутит Штефан Барлет, начальник отдела персонала.

Но принцип 5С действительно радикально изменил компанию.

Все это чем-то похоже на очищение русла реки. Уберите завалы и естественные плотины, сдерживающие поток, и река хлынет с удвоенной скоростью. Производственная цепочка завода в Аугсбурге теперь поделена на четыре независимых звена, которые все вместе обеспечивают непрерывность потока материалов. Они снабжают друг друга необходимыми компонентами точно так же, как производители - своих клиентов. Вот почему было очень важно устранить все задержки на участке снабжения производства и в других звеньях этой цепи.

Каждое звено может стать или быстрой протокой, или плотиной на пути реки. Показатели и графики эффективности работы каждого звена позволяют выявить причину каждой возникшей проблемы. С внедрением АПС полностью изменились показатели эффективности: результаты оказались просто поразительными. При старых методах измерялась загрузка мощностей оборудования. Теперь, в рамках АПС, из-

меряется и доступность оборудования для работы. Неожиданно выяснилось, что долгая переналадка оборудования приводит к колоссальным потерям на некоторых линиях. Сотрудники, занятые в производстве, теперь сами ведут учет эффективности работы.

- Видя показатели, они могут понять, как улучшить работу, - говорит Шеллер.

УЧИМСЯ НА ИГРУШКАХ: ОРГАНИЗАЦИЯ ПОВЫШАЕТ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Совершенно очевидно, что все эти методы позволяют по-новому контролировать сотрудников. При прозрачной системе они не могут скрывать свои ошибки за путанными схемами процессов или перекладывать свою вину на других. Шеллер формулирует это более мягко:

- Теперь мы гораздо быстрее узнаем, когда нашим сотрудникам нужна помощь.

Шеллер и его команда использовали нехитрый прием, чтобы сотрудники компании начали воспринимать АПС не как средство тотального контроля, а как способ получить поддержку: они предоставили им возможность самостоятельно освоить новую систему и привыкнуть к ней.

- Мы были всего лишь инструкторами, - поясняет Шеллер.

Прежде всего принципам АПС обучили менеджеров, а после этого каждое из четырех звеньев реорганизовывалось автономно. Один раз менеджеры собрали в центре обучения и дали им задание собрать из деталей модель транспортного самолета Beluga, в котором перевозятся секции аэробусов. Начав работу традиционным образом, они первым делом стали составлять производственные графики, списки материальных запасов и комплектующих. Но затем они перешли на метод АПС и организовали небольшие команды: каждая осуществляла один этап сборки модели самолета и передавала ее следующей. В результате за одно и то же время традиционным методом удалось собрать одну модель самолета, а методом АПС - пять!

- Мы хотели показать, что эффективность зависит не столько от квалификации, сколько от организации процесса, - объясняет Шеллер замысел организаторов тренинга.

Менеджеры, поняв это на собственном опыте, поделились открытием с бригадами в звеньях, а те в свою очередь - с членами своих бригад. После этого были запущены первые пилотные проекты.

- Тогда все увидели, что новый метод легко реализовать и при этом он очень эффективен, - говорит Шеллер.

Именно так появилась обновленная линия Эриха Коппа, и именно поэтому склад комплектующих пустеет к концу каждого рабочего дня. И даже отдел Штефана Барлета теперь работает по "стройному" принципу.

Если рассматривать эти перемены по отдельности, они могут показаться незначительными. Шеллер считает, что многие из них основаны просто на здравом смысле.

- Но толк от здравого смысла будет только в том случае, если вы задумаетесь, почему то-то и то-то вы делаете именно так и можно ли это сделать как-нибудь иначе.

В целом же перемены огромны. Только разделение производства на звенья позволило сократить про-

должительность производственного цикла почти на 60%. С внедрением АПС общая производительность и без того эффективного предприятия повысилась на несколько процентных пунктов. Завод даже получил заказ на изготовление элементов аэробуса А380, правда, не секции 19, а элементов посадочных закрылков, распорок палубы и других частей. Сегодня Аугсбург - это крупнейший поставщик структурных компонентов для самого большого в мире пассажирского авиалайнера А380 с бюджетом 2,1 млрд долл. на период с 2004 по 2022 г.

ПРАКТИКА УБЕДИТЕЛЬНЕЕ ТЕОРИИ

Размышляя о проделанной работе, Гернот Штрубе говорит, что успех АПС свидетельствует о том, сколь многого можно достичь, если уделять должное внимание и человеку, и машине. Работавшие в Аугсбурге консультанты провели несколько семинаров и активно участвовали в создании новой производственной системы. Им удалось переубедить некоторых самых упрямых и скептически настроенных работников: те вскоре поняли, что, несмотря на многочисленные улучшения, у завода все еще есть значительный потенциал для совершенствования. Групповым тренингам McKinsey предпочла индивидуальную работу с сотрудниками, чтобы помочь каждому повысить личную производительность. Руководство предприятия также постоянно участвовало в процессе. Раз в одну-две недели начальство собиралось вместе для анализа хода всех пилотных проектов и обсуждения с сотрудниками вариантов улучшений.

Из кабинета Штефана Барлета видно все производственное помещение. Открывающаяся взору картина достойна восхищения: шесть роботов, смонтированных на стальных шасси и защищенных стеклянными экранами, поворачиваются и изгибаются, вгрызаясь в массивные алюминиевые блоки (этот процесс называется обрубкой). Подобно тому, как скульпторы высекают свои творения из массивных кусков камня или дерева, роботы вытаскивают детали самолетов из металлических блоков, оставляя после этого огромное количество стружки. Сколько ее образуется, легко представить по следующим данным: после обработки алюминиевый блок весом 3200 кг превращается в 50-килограммовую деталь.

ВСЕ ВРЕМЯ НАЧИНАТЬ СНАЧАЛА

Аугсбургская производственная система очень напоминает процесс обрубки, ведь один из ее основных принципов - оставить только самое необходимое и избавиться от всего лишнего. Среди других принципов - ускорение производственных процессов, стройное производство и постоянное совершенствование. Рабочие на заводе все время думают о том, как сделать производственные процессы более эффективными.

- Люди сегодня иначе относятся к работе, - утверждает Барлет.

Теперь члены ответственной за внедрение АПС группы могут больше работать в роли консультантов и наставников. Уже долгое время сотрудники исключительно по собственной инициативе выдвигают идеи по улучшению, а это красноречивее всего говорит о готовности компании к реальному совершенствованию.

Барлет знает, что любое преобразование - поэтапный процесс. Когда вместо старых металлообработывающих станков на заводе появились новые сверлильные станки на треноге, самые ценные предложения по адаптации новой технологии к производственному процессу высказывали операторы этих машин. Сейчас треножки кажутся идеальным решением, но, конечно, со временем они устареют. И тогда весь процесс начнется заново. То же самое относится к каждому новому станку, каждому новому продукту и каждому новому процессу.

- Я уверен, что каждый год в каждой сфере деятельности можно все начинать заново и работать над недостатками, - говорит Шеллер. - Это похоже на игру в "казаки-разбойники". Она может продолжаться бесконечно, но именно это делает ее такой захватывающей.

ЧЕТЫРЕ ЭТАПА ВНЕДРЕНИЯ СТРОЙНОЙ СИСТЕМЫ

1. Стабилизация потока стоимости

Стабильности потока стоимости невозможно добиться, не стабилизировав работу предприятия. Поэтому основная цель первого этапа - запустить непрерывный поток и уменьшить отклонения. На этом этапе очень важно информировать персонал, особенно в отношении всех нововведений. Например, многим трудно поверить, что мелкосерийное производство может быть экономичнее, чем традиционные методы массового производства.

2. Внедрение постоянного производственного потока

Задача второго этапа - создать условия для перехода от обработки крупных партий к обработке единичных изделий и одновременной реализации множества процессов. В тех случаях, когда это невозможно, например, если речь идет об оборудовании, предназначенном исключительно для производства крупных партий, применяется старый метод производства большими партиями.

3. Внедрение принципа ТАКТ

Этот этап должен привести производственный ритм в четкое соответствие со спросом. Очень важна высокая гибкость рабочей силы, без этого нельзя быстро адаптироваться к фактическому уровню спроса. Два основных фактора ограничивают гибкость: организация производства и степень стандартизации процессов. На этом этапе возникают два важных вопроса. Нужно решить, можно ли варьировать количество сотрудников смены в зависимости от фактического спроса и как стандартизировать отдельные фазы производства, чтобы новые сотрудники быстро овладевали необходимыми навыками.

4. Внедрение системы производства "по требованию"

Компании, наладившие систему производства "по требованию", изготавливают только то, что заказывают клиенты. То есть производственные планы определяются именно заказами, а не прогнозами компании или произвольными решениями отдела планирования. Система "по требованию" может повысить скорость производства, поскольку позволяет согласовать его с производственной системой клиента.

источник: *McK Wissen, 2003, № 5*

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

SIEMENS ПОКУПАЕТ KUHNLE, KOPP & KAUSCH

Siemens PG, подразделение компании Siemens, занимающееся выпуском турбин, берет контроль над акционерным обществом Kuhnle, Kopp & Kausch со штаб-квартирой во Франкентале (Германия).

Предприятие разрабатывает, изготавливает и эксплуатирует турбины для электростанций мощностью до 5 МВ, а также компрессоры и вентиляторы для промышленных целей. Компания имеет филиалы в Бад Херсфельде, Цвайбрюкене, Лейпциге и датском Гельсингере и предоставляет рабочие места 1400 сотрудникам. В 2005 году оборот купленной компании составил около 270 миллионов евро. Сделка еще должна пройти процедуры согласования в соответствующих антимонопольных ведомствах.

Клаус Фогес (Klaus Voges), руководитель Siemens Power Generation, говорит: "Покупка этой компании позволила нам дополнить наше портфолио промышленными решениями в сегменте турбин низкой мощности. Таким образом, теперь мы предлагаем промышленные паровые турбины мощностью от 45

КВ до 180 КВ". "Что касается компрессоров, то теперь кроме больших процессных газовых компрессоров мы предлагаем и достаточно широкий спектр более мелких стандартных агрегатов. В то же время это приобретение расширяет наш доступ к растущим секторам рынка в Азии и Северной Америке, а также к новым группам клиентов, например, в водном хозяйстве и в обработке сточных вод", - добавляет Фогес.

Турбины, производимые группой Kuhnle, Kopp & Kausch, применяются, прежде всего, на электростанциях. В качестве моторов их также используют в деревообрабатывающей, бумажной, пищевой, химической и нефтехимической промышленности, а также при производстве стали и текстиля. Компрессоры этого производителя находят свое применение не только в различных химических процессах на производстве, но и в водном хозяйстве, утилизации сточных вод и при добыче руды. Вентиляторы применяются на электростанциях, в сталелитейной промышленности, горном деле и при добыче цемента.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.siemens.com
20.07.06*

СОЛЯРНАЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ В ЮЛИХЕ БУДЕТ ЗАПУЩЕНА В 2008 ГОДУ

Установка может сохранять тепло для дальнейшего использования.

Уникальная на сегодняшний день соляная электростанция размером с три футбольных поля и мощностью в 1,5 МВ будет запущена в 2008 году в городе Юлихе (Германия). Демонстрационная установка стоимостью 22 миллиона евро, в создании которой приняли участие сотрудники Института солнечной энергии города Аахен, позволяет обеспечивать электроэнергией примерно 350 домохозяйств.

В центре установки расположена башня высотой около 50 метров, окруженная множеством подвижных зеркал, которые поднимаются при появлении солнечного света.

Отраженный зеркалами свет фокусируется специальным приемником в камере сгорания, температура внутри которой достигает 1000 градусов по Цельсию. Получающийся таким образом водяной пар приводит в движение турбины, которые и производят электроэнергию. Данная технология значительно безвреднее для окружающей среды, нежели сжигание нефти, газа или угля.

В то время как в обычных соляных системах, используемых в других странах, с наступлением темноты электроснабжение прерывается, новая электростанция в Юлихе благодаря специальным кера-

мическим поверхностям позволяет сохранять произведенное тепло и использовать его в дальнейшей эксплуатации. Один из специально разработанных компонентов был изобретен в центре воздухоплавания и космонавтики в Кельне.

Несмотря на все технические новшества, проект, на который федерация и отдельные земли выделили 10,6 миллионов евро, все-таки больше подходит для инвесторов из более жарких стран: в то время как вблизи экватора солнце почти что гарантировано, и притом круглый год, в Германии облачное небо, напротив, является нормой.

По данным газеты "Кельнишер рундшау", при сохранении нынешних цен на традиционные энергоносители подобные установки смогут начать работать на условиях окупаемости не ранее 2020 года.

По оценкам экспертов, к этому времени цены установятся на уровне 6-8 евроцентов за киловатт-час электроэнергии, произведенной на солнечной электростанции. Тогда опытный образец станции, занимающий площадь в 20 000 квадратных метров, позволит достичь оборота в 600-700 миллионов евро в год.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
01.07.06*

ИНДИЯ И КИТАЙ: РАЗВИТИЕ ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫХ ОБЛАСТЕЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Общий объем услуг по разработке новых технологий к 2020 году достигнет 1,1 миллиарда долларов. При этом доля оффшорных схем вырастет в десять или пятнадцать раз и может составить около 225 миллиардов долларов.

Такому развитию способствует нехватка инженеров в Европе, объединение квалифицированных трудовых ресурсов в пороговых странах и растущий доступ к новым развивающимся рынкам. В ближайшие 15 лет в фокус оффшорных схем распределения высокотехнологичных исследований попадут Вьетнам и Восточная Европа.

Общий объем услуг по разработке новых технологий вырастет с 750 миллиардов долларов в 2004 до 1,1 миллиарда долларов в 2020. При этом самыми быстроразвивающимися секторами будут информационные технологии, программное обеспечение и телекоммуникации, занимающие долю в 30%, автомобильная (19%) и авиационная (8%) промышленность, а также энергоснабжение (3%).

Таковы выводы недавнего исследования международной консалтинговой группы Booz Allen Hamilton, проведенного по заказу индийского объединения компаний-разработчиков программного обеспечения NASSCOM.

Исследование, вышедшее под названием "Глобализация инженерных услуг", впервые системно и объемно показало, какую роль в производстве подобных услуг в будущем будут играть Индия и Китай. В исследовании затронуты такие аспекты, как разработка высокотехнологичных продуктов и их компонентов, а также разработка производственных процессов и моделирование в различных отраслях промышленности.

Уже сегодня расходы на услуги по разработке новых продуктов составляют 2% мирового ВВП и демонстрируют тенденции быстрого роста. Перенос в оффшорные зоны задач, требующих высокой квалификации исполнителей, становится все более важной стратегической задачей для руководящих кругов западных стран. Такое развитие позволит рынку оффшора вырасти с 10-15 миллиардов долларов сегодня до 150-225 миллиардов в 2020 году.

Хотя сегодня основной целью оффшора остается снижение издержек, все большее значение для переноса услуг по разработке приобретает увеличивающаяся нехватка инженеров в "традиционных" странах-разработчиках.

Так, в одной только Германии пустует около 18 000 рабочих мест для инженеров, что приводит к значительным потерям при формировании цены. Поэтому для предприятий все большее значение приобретает возможность доступа к большим группам высококвалифицированных работников на растущих рынках, таких, как Китай и Индия, что позволяет дополнительно снизить время, необходимое для вывода продуктов на эти рынки, и улучшить возможности доступа к этим рынкам.

"Предприятиям становится все важнее встраиваться в глобальные сети, что позволяет оптимально использовать потенциал инноваций. Таким образом они обеспечивают себе долгосрочную конкурентоспособность", - говорит Томас Гольдбруннер, член правления компании Booz Allen Hamilton.

В настоящее время оффшорные схемы в области разработки инноваций обеспечивают приток 1,5 миллиардов долларов в Индию. В сравнении с индийским объемом рынка в области программного обеспечения и аутсорсинга бизнес-процессов это достаточно мало.

Однако проведенное исследование показывает, что в настоящее время закладываются основы для того, чтобы к 2020 году Индия смогла увеличить свою долю на рынке оффшорных услуг с 12% до 30%, а объем этого рынка - до 60 миллиардов долларов. По словам Гольдбруннера, "индийские предприятия инвестируют в соответствующую технологическую базу для того, чтобы получить новые шансы развития".

Однако другие страны, прежде всего Китай, представляют серьезную конкурентную угрозу для Индии. Как показывает другое исследование компании Booz Allen, Китай остается самым популярным местом для оффшора.

По данным опроса, проведенного почти во всех странах мира, из 186 менеджеров 46% хотят открыть новые филиалы в Китае, и лишь 26% - в Индии. Остаток поделили между собой Латинская Америка (13%) и Восточная Европа (9%).

В целом в следующие пятнадцать лет оффшорный рынок ожидает динамичное развитие. Однако прогнозы предсказывают не только насыщение рынка, но и постепенное приближение структуры образования стоимости в Китае и Индии к схемам, работающим в западных странах.

По оценкам Booz Allen Hamilton репутацию наиболее удобных поставщиков услуг по разработке инноваций вскоре приобретут Вьетнам и страны Восточной Европы.

Компания Booz Allen Hamilton является одним из ведущих мировых консультантов в области стратегии и технологий.

Ассоциация NASSCOM (National Association of Software and Service Companies) является объединением индийских компаний-разработчиков программного обеспечения.

Из 1050 компаний, объединенных в эту ассоциацию, более 200 принадлежит работающим по всему миру концернам из США, Великобритании, ЕС, Японии, Китая и других стран. Компании-члены ассоциации занимаются разработкой программного обеспечения и системами аутсорсинга бизнес-процессов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.innovations-report.de
09.08.06*

НОВАЯ СИСТЕМА ОБЪЕДИНЯЕТ ПРОИЗВОДСТВО ЭЛЕКТРИЧЕСТВА, ВОДЫ И ХОЛОДА

Когда ураганы, войны или другие чрезвычайные обстоятельства требуют реакции местных властей, первые три необходимых элемента поддержания жизнедеятельности, которые им необходимо обеспечить, – это вода, электричество и холодильные установки.

В проекте, который спонсирует армия США, двум ученым из университета Флориды удалось разработать, построить и провести успешные испытания совмещенной электрохолодильной установки, которая может поставлять все три необходимых элемента. Дальнейшие разработки должны позволить разместить эту установку в военно-транспортном самолете или большом грузовике.

"Если вы находитесь на отдаленной базе в Ираке, литр воды стоит столько же, сколько литр топлива", - говорит Уильям Лир (William Lear), профессор университета Флориды, работающий на кафедре механической и аэрокосмической инженерии. - Поэтому удобнее просто переработать топливо и получить взамен воду и источник холода - это то, что позволяет делать наша система".

Лир и профессор кафедры механической инженерии университета Флориды С.А. Шериф (S.A. Sherif) опубликовали несколько академических статей, посвященных различным аспектам применения этой системы, запатентованной университетом. В ноябре они представляют публикацию, содержащую обсуждение результатов экспериментального использования системы на Международном конгрессе по механической инженерии в Чикаго.

Как Федеральное агентство США по борьбе с чрезвычайными ситуациями, так и Вооруженные Силы делают ставку на использование больших генераторов для производства электричества в зонах бедствия. В качестве холодильных установок используются специально доставленный лед или электрические рефрижераторы. В зависимости от места расположения и характера бедствия доставка пресной воды часто становится основной задачей логистов и основной статьей расходов.

В надежде снизить затраты и упростить процесс доставки армия предоставила грант в размере 750 000 долларов небольшой компании из города Гейнсвилл.

Решение исследователей было таким: небольшая система, которая соединяет в себе газовую турбину оригинальной конструкции и систему охлаждения, работающую на пару. Встроенная рефрижераторная установка делает газовую турбину более эффективной, так как позволяет одновременно производить холодный воздух и питьевую воду. Турбина может работать на обычном ископаемом топливе, а также на различных видах топлива, производимых из биомассы, и на водороде.

По словам Лира, газовые турбины являются обычным средством для преобразования энергии и используются везде - от авиационных двигателей до электростанций. Проблема турбин традиционных версий состоит в том, что они теряют в эффективности и тогда, когда не работают на полную мощность, и тогда, когда работают в условиях высоких температур.

В поиске путей, позволяющих обойти эти недостатки, он изменил маршрут, по которому газ проходит через турбину, и построил систему его охлаждения при помощи теплообменных аппаратов. Затем Шериф, эксперт в области систем охлаждения, привязал эту систему к специальным абсорбирующим элементам, которые еще больше охлаждают газ.

Пользователь может забрать всю охлаждающую мощность, что позволяет достигнуть максимальной эффективности работы турбины, или перевести часть мощности на кондиционирование воздуха или охлаждение. "В зависимости от ваших нужд вы можете выбрать то или иное", - говорит Шериф.

По словам Лира, его эксперименты и проведенное компьютерное моделирование позволяет предположить, что в случае максимальной мощности охлаждения турбины она будет работать на 5-8% эффективнее традиционных аналогов. Если часть охлаждения переключается на другие нужды, турбина все еще будет эффективнее на 3-5%. В отличие от обычных газовых турбин система сохраняет свою эффективность независимо от того, работает она на пиковой или лишь на частичной мощности.

Выигрыш в несколько процентов может показаться не столь уж существенным, однако эти цифры приобретают большое значение, когда топливо необходимо экономить из-за его ограниченного запаса или дороговизны, особенно если при этом нужно каким-то образом получать воду и обеспечивать работу холодильных установок. "Один процент прибыли для энергодобывающих производств означает очень много", - говорит Лир.

Система, которая производит воду путем конденсации отработанных турбинных газов, позволяет произвести примерно литр воды на литр сожженного топлива. Для того чтобы сделать воду пригодной для питья, ее необходимо подвергать специальной очистке, однако даже неочищенная вода может использоваться для мойки и других подобных целей. То, что система так интенсивно перерабатывает использованные газы, означает также и ее высокую экологичность, добавляет Лир.

Шериф, Лир и их коллеги построили работающий прототип для проведения тестов и испытаний. Он располагается в научной лаборатории и с первого взгляда напоминает головоломку из труб и колб. Но при более пристальном рассмотрении можно увидеть тщательно продуманную схему распределения газов, движущихся через небольшую газовую турбину и вокруг нее.

По словам Лира, потребуются дополнительные исследования, направленные на то, чтобы сделать мобильную установку более компактной и увеличить ее эффективность другими способами. Это одна из целей предоставленного гранта. Эксперт добавил, что модификации большого размера могут использоваться стационарно, например, в качестве элемента городской энергосистемы. Установки могут быть размещены рядом с супермаркетами, обеспечивая одновременно электроснабжение и холодильные мощности для хранения продуктов.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.ufl.edu
07.08.06*

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

CASE STUDY ДЛЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ НОВОГО САМОЛЕТА

В июне 2006 года при участии ведущих специалистов – членов Клуба авиастроителей – была проведена деловая игра «Проектирование регионального пассажирского самолета», организованная кафедрой «Проектирование самолетов» Московского авиационного института.

Современный учебный процесс немислим без новых информационных, коммуникационных и интерактивных технологий, однако реальное использование высокотехнологичного оборудования наталкивается на множество проблем, причем не все они технические, а по большей части методологические.

Клуб авиастроителей – одна из первых некоммерческих организаций, которая со дня своего основания предельно внимательно относится к вопросам профессиональной подготовки кадров для аэрокосмической науки и промышленности, поддерживает многие инновации школ, вузов, других учебных заведений в области совершенствования учебного процесса. В июне 2006 года при участии ведущих специалистов – членов Клуба авиастроителей – была проведена деловая игра «Проектирование регионального пассажирского самолета», организованная кафедрой «Проектирование самолетов» Московского авиационного института.

Деловая игра по концепции case study проводилась для студентов 4 курса факультета «Авиационная техника» (учебная группа 01-416). Главной сложностью организации case study явилось то, что игра проводилась в условиях мобильного учебно-исследовательского ситуационного центра. Высокотехнологическое обеспечение «кейс-стади», общей продолжительностью 12 часов (три этапа по 4 часа), было реализовано компаниями «Polymedia» и «Panasonic». Компания «Polymedia» провела системную программно-аппаратную интеграцию 12-ти мобильных персональных компьютеров учащихся с модулями беспроводного доступа Wi-Fi, беспроводного проектора «Panasonic» PT-50NTE, интерактивного планшета «Symposium» и интерактивной доски «Smartboard 660» производства компании «SMART Technologies».

Компания «Panasonic» любезно предоставила новейшую модель беспроводного видеопроектора, одной из функций которого явилось одновременное воспроизведение на большом экране состояний всех мобильных персональных компьютеров учащихся.

Таким образом, впервые в процессе выполнения сложной учебной проектной задачи участники case study и эксперты могли на экране коллективного доступа одновременно видеть и анализировать процессы, происходящие на всех мобильных PC и PDA.

Ведущий case study комментировал обсуждаемые проектные альтернативы региональных самолетов с помощью интерактивного планшета «Symposium», который позволил управлять презентацией, выделять важные моменты на экране и делать графические комментарии по всем воспроизводимым материалам.

Деловая игра проходила следующим образом. Перед началом учащиеся выполнили специальный психологический тест, на основе которого преподавателем, ведущим кейс, были даны рекомендации для формирования трех проектных студенческих групп. Затем была поставлена главная задача: разработать проект регионального пассажирского самолета.

Первая стадия деловой игры закончилась формированием технического задания на проект. Учащимися самостоятельно были выделены 12 тем, разработка и обсуждение которых проводилась в течение 4 часов. Среди обсуждаемых тем стоит назвать следующие: анализ разработок, проводимых крупными самолетостроительными компаниями; анализ перевозок на европейских региональных авиалиниях; анализ рынка возможных заказчиков воздушных судов; анализ существующих региональных самолетов и выявление недостатков их эксплуатации; оценка конкурентоспособности по сравнению с другими видами транспорта; историко-научно-технические аспекты развития региональной авиации; разработка самолетов семейства «RRJ»: проблемы, задачи, решения; проблемы безопасности региональной авиации; проблемы топливной экономичности в региональной авиации; аэропортовые и аэродромные средства обеспечения работы местных авиалиний; новые концепции воздушных перевозок для местных авиалиний.

Работа студентов на этом этапе соответствовала стадии внешнего проектирования самолетов.

После аудиовизуального обсуждения на интерактивных устройствах представленных материалов студентами было сформировано техническое задание на проект и очередные 4 часа были посвящены анализу прототипов, выбору основных проектных решений и альтернатив, закладываемых в проект. Этот этап работы уже соответствовал стадии предварительного проектирования самолетов.

В процессе анализа тремя группами студентов было предложено три варианта регионального самолета, и с помощью компьютерной программы формирования облика дозвукового самолета, созданного на кафедре «Проектирование самолетов» МАИ (автор доц. Арепьев А.Н.), каждой из групп проводился вычислительный эксперимент.

В процессе вычислений проектными группами была сделана оптимизация параметров самолетов (в упрощенном режиме). Как было указано выше, за всеми (!) результатами действий участников кейса на большом экране наблюдали специально приглашенные эксперты, среди которых: заместитель заведующего кафедрой «Проектирование самолетов» МАИ Рябов В.В., вице-президент Клуба авиастроителей Гвоздев С.В., директор Института новых образовательных технологий и информатизации РГГУ Кувшинов С.В., ведущий научный сотрудник Института философии РАН Ярославцева Е.И., представители компании «Polymedia» Красноперова Я.Ю. и Артемко О.Л., эксперт Института экономики управления и права по моделированию деловых процессов Кувшинова А.С.

По окончании вычислительного эксперимента студентами был проведен сравнительный анализ рассчитанных вариантов региональных самолетов на предмет удовлетворения ими требований технического задания и был выбран лучший для дальнейшей детальной разработки.

На последнем этапе деловой игры, продолжительностью 4 часа, студенты проводили объемно-весовую и конструктивно-силовую компоновки рассчитанного варианта самолета и готовили текстовую и графическую документацию для отчета перед экспер-

тами. Этот этап работы уже соответствовал стадии эскизного проекта.

В результате 12-часовой деловой игры по концепции case study студентам удалось создать учебный проект регионального самолета, показать его главные отличительные черты от разрабатываемых в настоящее время самолетов в крупнейших российских и зарубежных конструкторских бюро.

Присутствовавшие на занятии эксперты отметили, что использование новых интерактивных, беспроводных, проекционных технологий на новой методической базе существенно изменило качество образовательного процесса и обеспечило более глубокое проникновение в существо решаемой сложной технической задачи, в результате решения которой, учащимися был разработан эскизный проект перспективного российского регионального пассажирского самолета.

Финальное анкетирование студентов показало, что данная форма обучения для них вполне приемлема, однако возникало много сложностей: адаптация к новой и непривычной обстановке (учебно-исследовательский мобильный ситуационный центр); оперативное освоение принципиально новых технических средств и on-line мониторинг экспертов. На заключительный вопрос о том, хотели бы они участвовать в очередном кейсе, все положительно ответили в восторженной форме.

*источник: Клуб авиастроителей
11.08.06*

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



ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

28–29 сентября 2006 года, Москва, гостиница “Золотое кольцо”

ЗАДАЧИ ФОРУМА

Обсуждение роли и значимости бухгалтерской службы в современных условиях и соответствия ей действующего законодательства, проектов новых законодательных актов и организационных условий работы бухгалтерий в отрасли.

Анализ последних изменений в законодательных и нормативных актах по вопросам бухгалтерского и налогового учета и отчетности.

Организация обмена мнениями между практикующими бухгалтерами отрасли.

Выработка профессиональных суждений по конкретным вопросам бухгалтерского и налогового учета в отрасли.

Организация двустороннего конструктивного обмена мнениями между разработчиками законодательных актов и бухгалтерами, применяющими их на практике.

Объединение усилий участников форума в формулировании и постановке проблем, лоббирование их решения законодательной и исполнительной властями с целью повышения эффективности процессов реформирования в отрасли.

Создание эффективных условий для повышения квалификации, отбора талантливой молодежи и подготовки молодых кадров для формирования бухгалтерских служб в отрасли.

ОРГКОМИТЕТ ФОРУМА

НП “Клуб авиастроителей”

Почтовый адрес: Россия, 27015
Москва, Бутырская ул.,
дом 46, стр. 1
Тел./факс: (495) 685-1930
(495) 685-2630
E-mail: forumbuh@as-club.ru
Web-сайт: www.as-club.ru

ТЕМА ФОРУМА: “РОЛЬ БУХГАЛТЕРСКОЙ СЛУЖБЫ В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬЮ ПРЕДПРИЯТИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ”

В работе форума примут участие:

Родителява Н.В. – разработчик ПБУ, эксперт Клуба авиастроителей

Хабарова Л.П. – доктор экономических наук, профессор, Главный редактор журнала “Бухгалтерский бюллетень”, ведущий эксперт в области бухгалтерского учета и налогообложения

Шестопалов А.Г. – Сопредседатель Совета по национальной конкурентоспособности

Шнайдерман Т.А. – заместитель начальника Отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности Департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Министерства финансов Российской Федерации.

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ ФОРУМА

Перспективы развития законодательства по бухгалтерскому учету в Российской Федерации на современном этапе.

Последние изменения в Налоговом кодексе Российской Федерации по вопросам исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость и налога на прибыль.

Автоматизация бухгалтерского учета: решение задач различных видов учета в интегрированной системе управления предприятием.

Цели и задачи бухгалтерской службы в новых экономических условиях. Проект закона “Об официальном бухгалтерском учете” и статус главного бухгалтера в свете этого документа.

Роль бухгалтерской службы в управлении конкурентоспособностью предприятия.

В рамках форума состоится первое заседание Секции бухгалтеров Клуба авиастроителей, созданной по инициативе участников Первого всероссийского форума главных бухгалтеров авиастроения.

УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

Участие в форуме платное. Размер организационного взноса составляет 24000 рублей (включая НДС) на одного участника. В случае участия в форуме более чем одного специалиста предприятия предусмотрена скидка в размере 10% на каждого участника, кроме первого.

Для участия в Форуме Вам необходимо прислать в Клуб авиастроителей заполненную Регистрационную форму до 15 сентября 2006 г.



28-29 сентября 2006 г., Москва, гостиница "Золотое кольцо"
ВТОРОЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ ПРЕДПРИЯТИЙ АВИАСТРОЕНИЯ

РЕГИСТРАЦИОННАЯ ФОРМА

Фамилия	
Имя	
Отчество	
Должность	
Название предприятия	
Вид деятельности	
Почтовый адрес (включая индекс)	
Ваш контактный телефон (включая код города)	факс:
Адрес Вашей электронной почты	_____@_____
Другие сведения (на Ваше усмотрение)	

Нужно ли забронировать номер в гостинице "Золотое кольцо"? (Да/Нет) <i>Ориентировочная цена номера 300-350 у.е./сут. Без учета НДС. 1 у.е. = 35 руб.</i>	
Нужно ли забронировать номер в другой гостинице? (Да/Нет) <i>В этом случае будет организован трансфер (проезд) к месту проведения форума</i>	
Укажите максимальную цену номера в другой гостинице (руб./сут.)	

ВНИМАНИЕ! Регистрационная форма заполняется отдельно на КАЖДОГО участника форума.

" ____ " _____ 2006 г.

Подпись _____

СРОК ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА РЕГИСТРАЦИОННЫХ ФОРМ - 15 СЕНТЯБРЯ 2006 ГОДА

НП "Клуб авиастроителей"

Почтовый адрес: Россия, 127015 Москва,
Бутырская ул., дом 46, стр. 1
Тел./факс: (495) 685-1930
(495) 685-2630
E-mail: forumbuh@as-club.ru
Web-сайт: www.as-club.ru

Заполненную Регистрационную форму отправьте
в Клуб авиастроителей по факсу:

(495) 685-1930; 685-2630

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 использование 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