

БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

№ 9 (33), сентябрь 2007 г.



БЮЛЛЕТЕНЬ
КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

СОДЕРЖАНИЕ

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

Рег. № 21719
от 16.08.05

Периодичность выхода -
1 раз в месяц
Тираж 1100 экз.

Главный редактор
Клейн Александр
Владимирович

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

КЛУБ
АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

Исполнительный
вице-президент Клуба
Гвоздев Сергей
Валентинович

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

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

ОБЗОР НОВОСТЕЙ	3
Новости отечественного авиастроения	3
Новости мирового авиастроения	35
ОБЗОР ПРЕССЫ	47
ИНТЕРВЬЮ	88
ПЕРЕВОДНЫЕ НОВОСТИ	94
МАТЕРИАЛЫ КЛУБА	98

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

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

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

ВНИМАНИЕ!

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

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

Все остальные читатели Бюллетеня начиная с ноября 2007 г. смогут оформить редакционную подписку на 2008 г.



27–28 сентября 2007 года

ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

подробности
на
стр. **98**

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Госдума приняла в 1-м чтении законопроект о порядке осуществления иностранных инвестиций в стратегические организации	3	Россия продает Украину в Южную Америку	11
Глава "Оборонпрома" стал заместителем министра промышленности	4	Китай закупил у России 50 авиадвигателей для истребителей	11
Зубков заявил о роли госкорпораций в развитии авиа- и судостроения	4	Путин верит, что Индонезия вернет России миллиард долларов	12
ТАПОиЧ войдет в состав ОАК к концу 2008 года	4	На базе 95-местного SuperJet фирма "Сухой" создаст самолеты на 75 и 115 мест, а также грузовую и бизнес-версии	12
Генеральным директором ОПК "Оборонпром" назначен Андрей Реус	4	ОКБ им. Яковлева до конца года передаст китайской стороне эскизный проект учебно-тренировочного самолета	12
В Белгороде Путин ознакомился с инновационными разработками ученых	5	"ВСМПО-Ависма" договорилась с канадскими авиастроителями	12
Новый этап российско-украинского сотрудничества в области авиационного производства	5	Решение по модернизации опытной машины Ту-204СМ будет принято в ближайшее время	13
На следующей неделе состоится презентация самолета SuperJet 100	5	"Сухой" доведет выпуск гражданских самолетов до 50%	13
"Гражданские самолеты Сухого" и авиакомпания "Армavia" подписали договор на поставку двух самолетов Sukhoi SuperJet 100	6	Итальянская Alenia до 2009 г. инвестирует в проект SuperJet 100 около \$200 млн	13
В Приамурье будет создано представительство "Рособоронэкспорта"	6	Будет разработана ФЦП развития перспективных материалов	14
Начальником Управления авиационной промышленности Роспрома назначен В. Рыбаков	6	Количество твердых заказов на самолет SuperJet 100 к концу года достигнет 100 единиц	14
FT: Boeing спасет авиапромышленность России	6	Казахстан включил российский самолет Як-58 в число своих приоритетных проектов	14
Ставка на "Рособоронпоставку"	7	Выездное заседание совета директоров ОАК планируется провести в октябре в Казани	15
Россия и Индия подпишут межправительственное соглашение о создании среднего военно-транспортного самолета до декабря	7	Затраты на перевооружение авиазаводов в Казани и Ульяновске на первом этапе составляют по \$50 млн	15
"Оборонпрому" подыскали главу	8	Выпуск привилегированных акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" признан несостоявшимся	15
SuperJet 100 полностью окупится при продаже 300 машин	8	Назначен глава совета директоров SuperJet International	16
МО Индии предвидит сложности с выполнением офсетных требований в рамках тендера на поставку 126 истребителей	8	ВАСО требуется тысяча рабочих	16
Российские и китайские компании в рамках инвестиционного форума подписали контракты на сумму свыше 1,2 млрд долларов	9	Самолет Ту-334 имеет наиболее передовой состав бортового оборудования	16
Китайские компании проявляют интерес к российскому самолету Sukhoi SuperJet 100	9	Экспозиция России на авиастроительной выставке в Пекине стала крупнейшей	17
Вариант модернизации, реализованный на Су-25УБМ, в перспективе предлагается применять и на других штурмовиках	9	Рожден летать? Зарядись на земле!	17
SuperJet убегает от японцев	10	Россия предложила Китаю модернизировать двигатели "Сушек"	17
Казанский вертолетный завод налаживает кооперацию с Китаем	10	"Мотор Сич" получило сертификат типа № ТД 0035 на авиационный двигатель ТВЗ-117ВМА-СБМ1В	18
		и другие новости	

ОБЗОР НОВОСТЕЙ

за сентябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

НОВОСТИ ОТЕЧЕСТВЕННОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ГОСДУМА ПРИНЯЛА В 1-М ЧТЕНИИ ЗАКОНОПРОЕКТ О ПОРЯДКЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ОРГАНИЗАЦИИ

Госдума на пленарном заседании в первом чтении 14 сентября приняла проект закона "О порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности РФ".

Законопроект, внесенный правительством, направлен на установление порядка осуществления в России инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности страны, которые позволяют создать такие правовые условия и механизмы участия иностранных инвесторов в капитале российских стратегических организаций, которые не только обеспечивают защиту национальных интересов РФ, но и способствуют формированию в РФ предсказуемого и прозрачного делового климата для иностранных инвесторов.

В сферу действия законопроекта подпадают учрежденные в РФ коммерческие организации - хозяйственные общества (акционерные общества и общества с ограниченной ответственностью), имеющие стратегическое значение для национальной безопасности государства.

При определении круга организаций, в отношении участия в капитале которых вводится разрешительный порядок совершения сделок, выдвигаются два критерия. Первым критерием является осуществление российской коммерческой организацией тех видов деятельности, перечень которых содержится в законопроекте, вторым критерием - то обстоятельство, что в результате именно этой сделки иностранный инвестор получает возможность контроля над стратегической организацией.

Таким образом, только при одновременном наличии этих двух критериев иностранный инвестор будет обязан обратиться в уполномоченный орган за разрешением на совершение сделки по приобретению акций коммерческой организации, имеющей стратегическое значение для национальной безопасности РФ, либо за разрешением на совершение иной сделки, в результате которой иностранный инвестор получит контроль над российской стратегической организацией.

Законопроект предполагает ограничение доступа иностранцев в организации 39 видов деятельности, в частности в такие сферы, как производство вооружения, военной, авиационной и специальной техники, ядерных материалов, строительство ядерных объектов, космическая деятельность. В области топливно-энергетического комплекса и недропользования

ограничения предусматриваются только для стратегических месторождений. Ограничения также коснутся отраслей, доля которых в ВВП составляет 2-3 %.

Уполномоченный орган исполнительной власти, хотя и будет наделен определенными контрольными полномочиями, все же не будет иметь право на принятие решения по существу. Для этой цели планируется сформировать правительственную комиссию, состоящую из представителей федеральных органов исполнительной власти экономического и силового блоков на паритетных началах под руководством председателя Правительства РФ.

Законопроект содержит перечень документов и информации, которые должен представить в уполномоченный орган инвестор.

В тех случаях, когда даже возложение на инвестора дополнительных обязательств не гарантирует от возникновения угрозы национальной безопасности, правительственная комиссия принимает решение об отказе иностранному инвестору в приобретении контроля над коммерческой организацией.

Законопроект также устанавливает, что в случае, если акции (доли) в уставном капитале коммерческих стратегических организаций приобретены инвестором без получения соответствующего согласования на совершение такой сделки, то такие акции (доли) не предоставляют такому инвестору право голоса на общем собрании акционеров (участников) стратегической организации и не учитываются при определении кворума общего собрания акционеров (участников) такой организации.

Положения законопроекта предлагается не распространять на сделки, совершенные до его введения в действие.

Одновременно Госдума приняла в первом чтении проект закона "О внесении изменений в некоторые законодательные акты РФ в связи с принятием федерального закона "О порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности РФ", также внесенный правительством РФ. Законопроект вносит изменения в законы "Об оперативно-розыскной деятельности", "Об акционерных обществах", "Об обществах с ограниченной ответственностью", "О государственном регулировании развития авиации", Кодекс об административных правонарушениях.

источник: АРМС-ТАСС
14.09.07

ГЛАВА "ОБОРОНПРОМА" СТАЛ ЗАМЕСТИТЕЛЕМ МИНИСТРА ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Глава "Оборонпрома" Денис Мантуров стал заместителем министра промышленности и энергетики. Соответствующее распоряжение подписал бывший премьер-министр Михаил Фрадков 11 сентября, говорится в пресс-релизе правительства.

По сообщению агентства "Интерфакс", Денис Мантуров должен был заниматься военной и гражданской промышленностью. Его кандидатуру внес и.о. главы Минпромэнерго Виктор Христенко. Поскольку 12 сентября правительство подало в отставку, пока неизвестно, сможет ли Христенко сохранить за собой пост министра и своих заместителей. СМИ называют его одним из вероятных претендентов

на должность президента "Транснефти", освободившейся после того, как Семен Вайншток перешел на работу в Олимпийскую госкорпорацию.

Денис Мантуров работал в "Оборонпроме" с 2003 года. Эта компания управляет вертолетостроительным холдингом, контролирует компании "Оборонительные системы", "ОПК "Оборонпромлизинг" и другие. 51 процент акций "Оборонпрома" принадлежит Росимущество, более 31% - "Рособоронэкспорту". Пакетами акций компании владеют также правительство республики Татарстан и "Росвертол".

источник: LENTA.RU
14.09.07

ЗУБКОВ ЗАЯВИЛ О РОЛИ ГОСКОРПОРАЦИЙ В РАЗВИТИИ АВИА- И СУДОСТРОЕНИЯ

Основную роль в развитии авиа- и судостроения должны сыграть государственные корпорации, полагает кандидат в премьер-министры России Виктор Зубков.

"Полагаю абсолютно правильным сконцентрировать усилия правительства на развитии традиционно мощных для нашей страны отраслей - авиастроения и судостроения - и здесь, конечно, большую роль должны сыграть создаваемые государственные корпорации по этим направлениям", - заявил Зубков, выступая в пятницу на заседании Госдумы перед голосованием по утверждению его кандидатуры на пост премьера.

"Считаю, что нашей приоритетной задачей является создание инновационной экономики. Важно запустить практическую работу создаваемых сейчас институтов развития", - заметил он. Зубков полагает,

что необходимо обеспечить реализацию "системообразующих проектов в инновационной сфере, в электроэнергетике, в инфраструктурных отраслях и в жилищно-коммунальном хозяйстве".

В среду Владимир Путин принял отставку премьера Михаила Фрадкова и внес в Госдуму кандидатуру главы Росфинмониторинга Виктора Зубкова на пост главы кабинета министров. В четверг Зубков встречался с думскими фракциями. На пятницу (12.30 мск) назначено голосование по новому премьеру. Кандидатуру Зубкова после его встречи с фракциями обещали поддержать "Единая Россия", "Справедливая Россия" и ЛДПР. Против обещали голосовать члены фракции КПРФ.

источник: РИА «Новости»
14.09.07

ТАПОИЧ ВОЙДЕТ В СОСТАВ ОАК К КОНЦУ 2008 ГОДА

Вхождение Ташкентского авиационного производственного объединения им. Чкалова в ОАК ожидается к концу 2008 года.

Об этом сообщил сегодня член правления ОАК Виктор Ливанов на пресс-конференции в Киеве.

Ливанов напомнил, что принципиальное решение об объединении было принято во время визита в Узбекистан в июле первого вице-преьера РФ Сергея Иванова. В развитие этих договоренностей 17-18 сентября в Узбекистане состоялось первое заседание двусторонней рабочей группы. Российскую делегацию возглавлял президент ОАК Алексей Федоров. По словам Ливанова, подписан протокол и отработан план

присоединения ТАПОИЧ к ОАК.

"Вхождение будет на принципе обмена акциями", - подчеркнул Ливанов. Он напомнил, что ОАК оценивается в 97,6 млрд рублей, но эта цифра еще будет уточняться в связи с появлением новых активов. При этом стоимость ТАПОИЧ определит независимая международная оценка. Ливанов подчеркнул, что после длительных переговоров "бизнес убедил политиков", что Ташкентский авиазавод должен входить в ОАК, передает ИТАР-ТАСС.

источник: газета «Взгляд»
21.09.07

ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ОПК "ОБОРОНПРОМ" НАЗНАЧЕН АНДРЕЙ РЕУС

Новым генеральным директором Объединенной промышленной корпорации "Оборонпром" стал Андрей Реус, являвшийся до этого заместителем министра промышленности и энергетики.

"Состоявшееся сегодня заседание совета директоров ОАО "ОПК "Оборонпром" освободило Дениса Мантурова от должности генерального директора корпорации в связи с его назначением на должность заместителя министра промышленности и энергетики

РФ. Новым генеральным директором ОПК "Оборонпром" совет директоров в соответствии с директивой председателя Правительства РФ В.А. Зубкова единогласно утвердил Андрея Реуса", - говорится в сообщении пресс-службы ОПК "Оборонпром", поступившем в "Интерфакс-АВН" в пятницу.

источник: ИА «Интерфакс-АВН»
21.09.07

В БЕЛГОРОДЕ ПУТИН ОЗНАКОМИЛСЯ С ИННОВАЦИОННЫМИ РАЗРАБОТКАМИ УЧЕНЫХ

Президент России Владимир Путин ознакомился с инновационными разработками белгородских ученых, сообщает ИТАР-ТАСС. В Белгородском государственном университете (БелГУ) глава государства посетил выставку, на которой представлены результаты исследований. Ректор БелГУ Дмитрий Дятченко рассказал президенту о разработках Центра наноструктурных материалов и нанотехнологий, Научно-образовательного центра информационных технологий и Центра аэрокосмического и наземного мониторинга объектов и природных ресурсов. Все эти центры созданы на базе университета.

Ректор сообщил о новой, уже запатентованной российскими учеными технологии расшифровки речи, ее очистки от фоновых шумов. Кроме того Центр информационно-коммуникационных технологий, по словам Дятченко, разрабатывает технологию обработки радиолокационных данных для истребителей пятого поколения. Эти технологии позволят достичь минимальной погрешности при определении координат целей и параметров ее движения. Еще одна разработка белгородских ученых - технологии экологического мониторинга, которые позволяют оценивать воздействие хозяйственной деятельности человека на окружающую среду.

"Этот комплекс по сути готовит новое качество жизни для россиян, - подчеркнул ректор БелГУ, - сейчас, к сожалению, мы пользуемся в этой системе американскими спутниками, но ждем отечественную систему ГЛОНАСС". "В конце этого года система должна заработать в России", - пообещал Путин. Дятченко с гордостью сообщил, что Центр наноструктурных материалов и нанотехнологий университета выиграл конкурс по нацпроектам. "Мы разработали уникальный материал - нанофлюор, который проникает глубоко в микротрещины зубной эмали, вылечивает больной зуб человека и делает его здоровым и крепким на долгие годы, - рассказал он. - Этой технологии нет в мире аналогов, мы намерены ее запатентовать и затем начать продавать за рубежом".

Ректор показал президенту инструменты, защищенные еще одной разработкой по нанотехнологии - алмазным покрытием, которое позволяет повысить срок службы материалов в 30 раз. "Вы защищаете продукцию, которую разрабатываете?" - спросил Путин. Дятченко заверил, что новейшие российские разработки абсолютно секретны и будут работать только в РФ.

*источник: газета «Газета»
13.09.07*

НОВЫЙ ЭТАП РОССИЙСКО-УКРАИНСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА

21 августа 2007 г. на международном аэрокосмическом салоне МАКС-2007 был подписан "Меморандум о взаимопонимании между ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Российская Федерация) и Государственным авиастроительным концерном "Авиация Украины" (Украина). В продолжение развития российско-украинских отношений в авиационной сфере менее чем через месяц, 19 сентября 2007 г., состоялась презентация программ серийного производства самолетов семейства "Антонов" в России и на Украине. Она началась с визита совместной делегации ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и концерна "Авиация Украины" на Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) и завершится в Киеве 20 сентября на АНТК "Антонов" и заводе "Авиант".

В рамках визита руководители авиационных объединений России и Украины были ознакомлены с состоянием дел по кооперации в производстве самолетов Ан-140 на ХГАПП и Самарском авиационном заводе "Авиакор", организацией серийного выпуска самолетов Ан-74 в кооперации ХГАПП с ФГУП "Полет" (Россия, Омск). Участники встречи были ознакомлены

с производственными подразделениями ХГАПП по серийному выпуску самолетов Ан-140-100 и различных модификаций Ан-74, их техническими характеристиками, опытом эксплуатации, прогнозами перспектив этих воздушных судов на отечественном и мировом авиационном рынках, со структурой партнерской кооперации. Особое внимание было уделено рассмотрению новых направлений сотрудничества и перспективам взаимодействия между предприятиями, входящими в состав ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ГАК "Авиация Украины", в том числе - по развитию программ Ан-140 и Ан-74.

Совместная делегация продолжит работу в г. Киеве, на базе предприятий КиАЗ "Авиант" и АНТК им. О.К. Антонова, где представители российско-украинской делегации будут ознакомлены с производственными подразделениями, рассмотрят вопросы сотрудничества по программам Ан-148, Ан-38, Ан-70 и Ан-124, планы производства, обсудят ряд организационных моментов.

*источник: компания «Авиация Украины»
20.09.07*

НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ СОСТОИТСЯ ПРЕЗЕНТАЦИЯ САМОЛЕТА SUPERJET 100

Презентация первого летного образца нового гражданского самолета SuperJet 100 намечена на 26 сентября в Комсомольске-на-Амуре. Об этом на стартовавшем в Хабаровске втором Дальневосточном международном экономическом форуме сообщил директор авиахолдинга "Сухой" Михаил Погосян. "Мы придаем очень важное значение этому мероприятию. Это важный этап в развитии программы и

демонстрации нашим заказчикам, что мы устойчиво и уверенно выполняем цели, которые перед собой ставим", - сказал Погосян. По его словам, 70 процентов объема планируемых продаж нового самолета - это продажи на мировой рынок.

*источник: ИА «Русская служба новостей»
18.09.07*

"ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" И АВИАКОМПАНИЯ "АРМАВИА" ПОДПИСАЛИ ДОГОВОР НА ПОСТАВКУ ДВУХ САМОЛЕТОВ SUKHOI SUPERJET 100

14 сентября 2007 г. в Ереване в рамках работы Межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству между Российской Федерацией и Республикой Армения ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" и ООО "Авиакомпания "Армавиа" подписан договор на поставку двух самолетов Sukhoi SuperJet 100 и опцион на приобретение дополнительно еще двух воздушных судов.

В соответствии с подписанным договором опцион должен быть реализован не позднее 14 дека-

бря 2012 года путем подписания соглашения к договору на приобретение двух дополнительных воздушных судов. При подписании было отмечено, что этот договор сыграет важную роль в реализации программы создания российского регионального самолета Sukhoi SuperJet 100 и его продвижения на авиарынок стран СНГ.

*источник: организация «Министерство транспорта РФ»
14.09.07*

В ПРИАМУРЬЕ БУДЕТ СОЗДАНО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО "РОСОБОРОНЭКСПОРТА"

Губернатор Амурской области Николай Колесов и генеральный директор федерального государственного унитарного предприятия "Рособоронэкспорт" Сергей Чемезов подписали генеральное соглашение о сотрудничестве между правительством области и "Рособоронэкспортом". Как 24 сентября рассказала корреспонденту ИА REGNUM пресс-секретарь амурского губернатора Виктория Стихина, соглашение подписано для максимального использования возможностей обеих сторон по обеспечению эффективного функционирования и развития организаций оборонно-промышленного комплекса, научных учреждений и других предприятий, зарегистрированных на территории Амурской области, увеличению объемов экспорта выпускаемой ими конкурентоспособной продукции военного, двойного, спе-

циального и гражданского назначения, закреплению высококвалифицированных кадров в организациях и обеспечению занятости населения области.

Стороны договорились о создании в Благовещенске представительства "Рособоронэкспорта" и совместных обязательствах по обеспечению его деятельности. В частности, унитарное предприятие "Рособоронэкспорт" обязуется проводить работу с организациями с целью заключения контрактов в области военно-технического сотрудничества о поставке продукции на экспорт, оказывать посреднические услуги в реализации инновационных проектов, поиске инвесторов и заказчиков инновационной продукции.

*источник: ИА Regnum
24.09.07*

НАЧАЛЬНИКОМ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОСПРОМА НАЗНАЧЕН В. РЫБАКОВ

Начальником Управления авиационной промышленности Федерального агентства по промышленности (Роспром) назначен Вячеслав Рыбаков, ранее занимавший должность заместителя руководителя управления. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ru" сообщил источник в ведомстве.

"Приказ о назначении Вячеслава Николаевича на должность подписан 17 сентября", - уточнил он.

Кадровые перестановки в Роспроме произошли в начале сентября. Вслед за руководителем агентства Борисом Алешиным ведомство покинул возглавлявший Управление авиационной промышленности

Евгений Горбунов. Менее двух недель обязанности исполнял его заместитель В. Рыбаков.

В. Рыбаков ранее занимал должность заместителя руководителя агентства. Однако после заседания Правительства РФ в сентябре 2005 г., когда премьер-министр Михаил Фрадков подверг жесткой критике авиастроителей в связи с ситуацией с производственными дефектами самолета Ил-96-300, своих постов лишилось несколько специалистов.

*источник: AVIAPORT.RU
24.09.07*

FT: BOEING СПАСЕТ АВИАПРОМЫШЛЕННОСТЬ РОССИИ

Авиационная промышленность в России обещает престиж и успех, однако ее состояние сегодня противоречит экономической разумности. Как пишет The Financial Times, государственной Объединенной авиационной корпорации (ОАК) удалось соединить различные агентства и производства, оставленные за бортом во время холодной войны, чтобы занять 10 место в мире в области авиастроения к 2018 году.

В настоящий момент продажи компании ежегодно составляют \$60 млрд. Все это выглядит оптимистичным, учитывая сильные стороны российской авиапромышленности: дизайн самолетов и использование титана. Однако у России наблюдаются существенные проблемы с электронными системами и

двигателями. Кроме того, у нее нет опыта производства в крупных масштабах, так как в последнее десятилетие объем поставок не превышал 6 самолетов в год. В свою очередь Boeing в 2006 году поставил 398 самолетов. Другой проблемой России является изношенность самолетов, которые находятся в эксплуатации с советских времен. Все это, по мнению специалистов, говорит о том, что российской авиапромышленности нужна помощь извне. Одним из главных помощников может стать авиакомпания Boeing.

*источник: сайт «Газета.Ru»
18.09.07*

СТАВКА НА "РОСОБОРОНПОСТАВКУ"

Оборонно-промышленный комплекс России переходит на долгосрочные - на три и более года - контракты (ранее они перезаключались каждый год). Об этом вчера на заседании Военно-промышленной комиссии при правительстве объявил первый вице-премьер Сергей Иванов. Нововведение вызвано прежде всего переходом страны на трехлетний бюджет. Такие "длинные" оборонные контракты будут заключаться не только на продукцию с длительным технологическим циклом, на чем давно настаивали руководители оборонных предприятий, но и на всю номенклатуру закупок, оговоренных госпрограммой вооружения.

Однако дело осложняется тем, что сегодня далеко не все предприятия ОПК готовы разделить с государством и заказчиком риски, связанные с выполнением таких контрактов. Поэтому, пояснил Сергей Иванов, идет "активный поиск решения этой проблемы, устраивающего и заказчиков, и исполнителей". Когда это решение будет найдено, и будет ли найдено вообще, сказать сложно - пересеклись интересы слишком многих.

А вот по другой проблеме, также давно тревожащей "генералов от ВПК", решение, похоже, найдено. Речь идет о регулировании цен на военную продукцию. (Оборонщики часто упрекали в резком и неоправданном повышении цен на их специфические изделия, в ответ они ссылались на рост цен на энергоносители, транспортные услуги и многое другое.) Первый вице-премьер вчера напомнил, что в конце августа Военно-промышленная комиссия одобрила концепцию регулирования цен на продукцию военного назначения, на ее основе уже разработаны проекты соответствующих постановлений правительства. К слову, начиная с 2005 года объем гособоронзаказа ежегодно увеличивается примерно на треть. В этом году он составит 730 млрд рублей.

Ряд документов, регулирующих сферу оборонного госзаказа, уже увидел свет. В частности, подписано постановление правительства о порядке разработки и выполнения госпрограмм вооружения. Документ, уверил г-н Иванов, "позволит оперативно принимать решения в области развития вооружений и военной техники, существенно повысить степень реализуемости гособоронзаказа". Однако пока не все

новые документы заработали в полную силу, а потому проект государственного оборонного заказа, как сказал г-н Иванов, "не в полной мере соответствует программе вооружения". Это несоответствие планируется устранить в ближайшее время.

Впервые, пожалуй, первым вице-премьером была упомянута недавно созданная, но так пока ничем о себе не заявившая организация - "Рособоронпоставка". Так сокращенно называют созданное указом президента в феврале этого года Федеральное агентство по поставкам вооружения, военной, специальной техники и материальных средств. С 1 января 2008 года все госзакупки для силовых структур пойдут именно через эту структуру. Трогательно прозвучало пожелание первого вице-преьера о том, что "необходимо учесть место и роль новой организации в формировании и реализации гособоронзаказа". Для этого ее, собственно, и создавали.

Сергей Иванов резонно предложил вчера состыковать гособоронзаказ с федеральными целевыми программами (по развитию оборонно-промышленного комплекса, утилизации вооружения и военной техники), с направлениями капитальных вложений. Как можно понять, речь идет о выполнении решений президента по важнейшим системам вооружений. Прежде всего по стратегическим ядерным силам, воздушно-космической обороне. Не должны быть забыты и поручения главы государства строго в установленные сроки проводить конкурсы по размещению гособоронзаказа. "Отклонения от госпрограммы вооружения допускаются только по результатам докладов руководителей федеральных органов исполнительной власти президенту", - напомнил Сергей Иванов. Однако на сегодня, по его словам, "такие доклады главе государства представлены не были".

Окончательно проект государственного оборонного заказа на ближайшие три года планируется рассмотреть и утвердить на заседании правительства ровно через месяц - 11 октября. Гораздо раньше, чем в прежние годы. Ускорение процесса обусловлено желанием заранее решить все проблемы с финансированием, которое при утверждении гособоронзаказа в начале года постоянно запаздывало.

*источник: газета «Время новостей»
12.09.07*

РОССИЯ И ИНДИЯ ПОДПИШУТ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ СОГЛАШЕНИЕ О СОЗДАНИИ СРЕДНЕГО ВОЕННО-ТРАНСПОРТНОГО САМОЛЕТА ДО ДЕКАБРЯ

Подписание российско-индийского межправительственного соглашения по проекту создания многоцелевого среднего военно-транспортного самолета ожидается в течение месяца-полутора. Об этом сообщил сегодня генеральный директор межгосударственной авиастроительной компании "Ильюшин", член правления российской Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) Виктор Ливанов на пресс-конференции по итогам представления совместных украинско-российских программ в самолетостроении.

По словам Ливанова, переговоры "шли довольно долго". Он также отметил возможное участие в проекте Украины. "Мы приглашаем Украину к участию", -

сказал он, напомнив о значительном опыте украинских конструкторов транспортной авиации. При этом концепцию такого сотрудничества еще необходимо определить, отметил представитель ОАК.

Средний ВТС создается на базе проекта Ил-214. За базовый двигатель принят ПС-90А-76, далее разработчики будут ориентироваться на перспективный авиадвигатель типа ПС-12. Грузоподъемность самолета достигает 20 т. Планируется, что самолеты будут собираться в РФ и Индии. Ранее планировалось, что первый полет среднего ВТС состоится в 2012 г., а первые поставки начнутся в 2014 г.

*источник: АРМС-ТАСС
21.09.07*

"ОБОРОНПРОМУ" ПОДЫСКАЛИ ГЛАВУ

Совет директоров "Оборонпрома" освободил от должности гендиректора корпорации Дениса Мантурова, который несколько дней назад был назначен заместителем министра промышленности и энергетики. Вместо него главой компании назначен уже бывший заместитель главы Минпромэнерго Андрей Реус. Эксперты уверены, что эта рокировка может означать предстоящее усиление позиций "Рособоронэкспорта" в руководстве промышленностью России.

Корпорация "Оборонпром" является головной управляющей компанией вертолетостроительной интегрированной структуры "Вертолеты России". Кроме того, контролирует ОАО "Оборонительные системы" (разработка и изготовление средств и систем объектовой ПВО). К 2015 году корпорация планирует производить до 300 единиц вертолетной техники в год.

Как говорится в сообщении "Оборонпрома", Андрей Реус назначен главой компании 21 сентября, а уже сегодня он приступит к исполнению своих обязанностей. В минувшую субботу он был представлен коллективу "Оборонпрома". Напомним, ранее, 11 сентября, уже бывший гендиректор ОПК "Оборонпром" Денис Мантуров был назначен замминистра промышленности и энергетики РФ. Он руководил "Оборонпромом" с момента его создания в 2002 году.

По мнению нескольких представителей авиапрома, данные перестановки связаны с будущим изменением управленческой структуры и усилением позиций "Рособоронэкспорта" в руководстве промышленностью России. В отрасли уже давно ходят слухи, что нынешнее Министерство промышленности и энерге-

тики может быть разделено на два независимых друг от друга ведомства. Первое займется энергетикой, другое - промышленностью. Возглавить второе направление может быть поручено именно Денису Мантурову. Андрей Реус, по словам одного из источников РБК daily, как предполагалось ранее, должен был стать представителем России в одной из международных организаций, однако в итоге он оказался в "Оборонпроме". В Минпромэнерго перемены в руководстве не комментируют.

Г-н Реус с 2004 года занимал должность заместителя министра промышленности и энергетики. До этого, с 1999 по 2004 год, он руководил секретариатом заместителя председателя Правительства РФ Виктора Христенко. На новом посту Андрею Реусу прежде всего предстоит завершить реализацию начатых Денисом Мантуровым проектов.

Сейчас компания участвует в создании интегрированных структур по производству авиационных двигателей. Также "Оборонпром" непосредственно участвует в создании холдинга по производству авионики и компании, которая объединит разработчиков и производителей средств радиоэлектронной борьбы "Электронные системы" (будет создана до конца 2007 года). "Политика компании по консолидации отраслей экономики - двигателестроения, вертолетостроения, электроники - будет продолжена с целью создания эффективных интегрированных структур", - говорит РБК daily представитель "Оборонпрома".

*источник: газета RBC Daily
24.09.07*

SUPERJET 100 ПОЛНОСТЬЮ ОКУПИТСЯ ПРИ ПРОДАЖЕ 300 МАШИН

Чтобы производство нового регионального самолета SuperJet 100 окупилось, необходимо достигнуть уровня продаж в 300 машин, сообщил журналистам глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян.

"Чтобы проект окупился, нужно продать 300 самолетов SuperJet 100", - сказал Погосян. Всего, по его словам, программа создания нового российско-

го регионального самолета SuperJet 100 оценивается в \$1,4 млрд, стоимость по каталогу одной 95-местной машины составляет 28 млн. долл. в базовом варианте.

*источник: сайт «Газета.Ru»
25.09.07*

МО ИНДИИ ПРЕДВИДИТ СЛОЖНОСТИ С ВЫПОЛНЕНИЕМ ОФСЕТНЫХ ТРЕБОВАНИЙ В РАМКАХ ТЕНДЕРА НА ПОСТАВКУ 126 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

МО Индии предвидит сложности с выполнением офсетных требований, в том числе касающихся передачи технологий, в рамках тендера на поставку 126 истребителей. Как сообщает "Дифенс ньюс" со ссылкой на источники в индийском военном ведомстве, в первую очередь проблемы предвидятся в случае выбора американских истребителей.

Программа закупки средних многоцелевых боевых самолетов MMRCA стоимостью 10 млрд долл. предусматривает организацию лицензионного производства на территории Индии 108 истребителей, а также двигателей, авионики, РЛС и другого бортового оборудования. Победитель тендера будет обязан оказать индийским компаниям необходимое содействие для начала производства самолетов и комплектующих в течение 48 месяцев с момента подписания

контракта. Кроме того, предусматривается, что ремонт и обслуживание истребителей будут осуществляться индийскими субподрядчиками.

По мнению экспертов, переговоры по столь масштабной передаче технологий могут привести к задержке реализации программы сроком до четырех лет. Как отмечают источники в МО Индии, передача технологий является более простой задачей для компаний из Европы и России, которые лучше знакомы с индийскими процедурами закупки вооружения, чем американские компании.

Некоторые участники тендера сообщили, что уже ведут отбор возможных индийских партнеров.

*источник: АРМС-ТАСС
24.09.07*

РОССИЙСКИЕ И КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ В РАМКАХ ИНВЕСТИЦИОННОГО ФОРУМА ПОДПИСАЛИ КОНТРАКТЫ НА СУММУ СВЫШЕ 1,2 МЛРД ДОЛЛАРОВ

Российские и китайские компании в рамках IV российско-китайского инвестиционного форума подписали соглашения и контракты на сумму свыше 1,2 млрд долларов. В их числе контракт по производству титановой губки в РФ, которая используется для получения титана высших марок для аэрокосмической промышленности.

Сейчас китайская промышленность работает над целой серией проектов собственных пассажирских самолетов. Для реализации этих планов Китаю в ближайшие годы потребуются значительное количество

титана. Увеличивается потребность в нем и активно развивающейся космической программы КНР.

В настоящее время Китай импортирует титан высшего качества из России, которая является крупнейшим производителем этого металла. Однако ситуация может вскоре измениться, так как предполагается, что к 2010 году Китай сам будет обладать необходимой технологией для производства титана высших марок.

*источник: ИТАР-ТАСС
24.09.07*

КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ ПРОЯВЛЯЮТ ИНТЕРЕС К РОССИЙСКОМУ САМОЛЕТУ SUKHOI SUPERJET 100

Китайские компании начинают планировать включение в свой авиапарк региональных самолетов и проявляют интерес к гражданским разработкам российского холдинга "Сухой", заявил РИА "Новости" региональный директор компании "Гражданские самолеты Сухого" по Азии Анатолий Межевов. По самому оптимистичному сценарию, контракт на поставку российских самолетов серии Sukhoi SuperJet 100 может быть подписан уже в следующем году. "Поставки самолетов с учетом уже действующего портфеля контрактов могут начаться в Китай в 2010 году", - сказал Межевов.

Среди основных конкурентов "Сухого" на китайском и мировых рынках Межевов назвал самолеты компаний Embraer и Bombardier. По его словам, Embraer в минувшем году уже подписал контракт на поставку своих самолетов Хайнаньской авиакомпания в Китае. "SuperJet примерно на 15% дешевле, чем Embraer, а по летным характеристикам на 10-15% лучше", - считает Межевов. Он назвал Китай одним из самых перспективных рынков в мире, сообщив, что, по оценкам, к 2026 году он станет самым крупным рынком перевозок. Говоря о емкости китайского рынка, Межевов сказал, что, по разным оценкам, потребность Китая в самолетах с количеством мест от 70 до 110 в ближайшие 20 лет составит 350-700 штук. "Не обращать внимания на Китай мы не имеем права", - сказал директор компании, пояснив, что Китай является одним из приоритетов для "Гражданских самолетов Сухого".

Он не исключил налаживания в будущем и кооперации с китайской стороной. "Китайская промышленность развивается очень быстро, у них есть свой проект регионального самолета ARJ-21, развивается сотрудничество с Airbus, есть в планах проект создания собственного широкофюзеляжного самолета", - сказал представитель российской компании. В этой связи Межевов не стал говорить о том, что Sukhoi SuperJet является прямым конкурентом китайского ARJ-21. "Мы себя позиционируем как малый магистральный самолет, то есть самолет с возможностями магистрального, но меньший по размерам. ARJ-21 в большей степени региональный самолет", - сказал он, пояснив, что эти два самолета занимают "несколько разные ниши". Компания "Гражданские самолеты Сухого" принимает участие в проходящей в Пекине выставке Aviation Expo China.

Предприятие было создано в 2000 году, когда "Сухой" принял решение диверсифицировать свою деятельность и выйти на рынок гражданской авиации с семейством самолетов Sukhoi SuperJet 100, создаваемым в соответствии с самыми высокими требованиями операторов во всем мире. Церемония выкатки самолета Sukhoi SuperJet 100 состоится 26 сентября 2007 года, а первый полет - до конца 2007 года. Поставки стартовому заказчику начнутся в ноябре 2008 года. Портфель твердых заказов составляет 71 самолет.

*источник: газета «Газета»
21.09.07*

ВАРИАНТ МОДЕРНИЗАЦИИ, РЕАЛИЗОВАННЫЙ НА СУ-25УБМ, В ПЕРСПЕКТИВЕ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ И НА ДРУГИХ ШТУРМОВИКАХ

Модернизированный штурмовик Су-25УБМ в будущем станет базовым для дальнейшего развития штурмовиков семейства Су-25, сообщил генеральный директор концерна "Штурмовики Сухого" Владимир Бабак. "Су-25УБМ создан в результате глубокой модернизации учебно-боевого штурмовика Су-25УБ. В настоящее время первая опытная машина проходит стадию наземной отработки", - сказал В. Бабак. Он отметил, что Су-25УБМ представляет собой самолет новой постройки.

В. Бабак сообщил, что летные испытания Су-25УБМ планируется начать в ноябре. "Они продолжатся примерно 9-12 месяцев", - сказал он. По его словам, "бортовое оборудование и вооружение Су-25УБМ практически идентично тому, что установлено

на модернизированных из строя штурмовиках Су-25СМ". Собеседник агентства сообщил, что концерн "Штурмовики Сухого" предложил Минобороны провести модернизацию палубных учебно-тренировочных самолетов Су-25УТГ по варианту Су-25УБМ. Отвечая на вопрос, есть ли планы возобновить серийный выпуск новых модификаций штурмовиков Су-25, В. Бабак сказал, что "в перспективе, скорее всего, так и произойдет". "Все работы по Су-25УБМ выполнены совместно с Улан-Удэнским авиационным заводом, много сделавшим для того, чтобы состоялась эта модернизация штурмовика", - сказал В. Бабак.

*источник: ИА «Интерфакс»
21.09.07*

SUPERJET УБЕГАЕТ ОТ ЯПОНЦЕВ

Производитель истребителей компания "Сухой" рассчитывает стать одним из ведущих игроков в гражданской авиации и занять пятую часть мирового рынка региональных самолетов. Однако скоро Япония может выпустить самолет, который составит конкуренцию российскому SuperJet.

Надежды российской компании "Сухой" связаны с самым амбициозным проектом отечественной авиации - региональным ближнемагистральным самолетом SuperJet 100, рассчитанным на 75-95 пассажиров, запустить в серийное производство который планируется в 2008 году.

Спрос в ближайшие годы на него будет, уверены аналитики, однако через несколько лет расстановка сил на мировом авиационном рынке может измениться, и тогда российской компании придется считаться с новыми конкурентами.

Выступая на Дальневосточном экономическом форуме в Хабаровске, гендиректор "Сухого" Михаил Погосян сказал, что компания планирует к 2010 году на 40% увеличить производство, параллельно умножая долю гражданских самолетов. К 2010 году объем производства компании должен составить \$2 млрд, а к 2015 году достичь \$4 млрд. По мнению аналитика "Траста" Евгения Шаго, на программу SuperJet придется примерно половина этих доходов.

На сегодняшний день уже заказано 73 региональных самолета SuperJet. До конца 2007 года наберется порядка 100 твердых заказов на SuperJet 100, говорил в августе глава компании. Крупнейшими заказчиками в настоящее время выступают российские "Аэрофлот", заказавший 45 машин, и AirUnion.

В ближайшее время у компании хорошие перспективы, считают аналитики. Спрос на самолеты, безусловно, будет, тем более что на сегодняшний день никто новых разработок в области региональных самолетов не ведет, говорит аналитик БК "Открытие" Кирилл Таченников. Есть лайнеры, созданные Bombardier и Embraer, но они уступают SuperJet по своим характеристикам. Есть еще более дешевый украинский самолет Ан-148, но он не прошел международную сертификацию, напоминает эксперт.

С ним согласен и руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев. Позиции "Сухого" укрепились после того, как в проект SuperJet 100 вошла итальянская Alenia. Многие авиакомпании, являющиеся клиентами итальянского авиастроителя, вероятно, предпочтут обновить и расширить свой авиапарк именно за счет региональных самолетов SuperJet, говорит аналитик.

В июне "дочка" итальянской Finmeccanica Alenia Aerospaica объявила о покупке пакета (25% плюс 1 акция) в российском производителе самолетов

"Гражданские самолеты Сухого", 100-процентным подразделением государственного ОАО "Сухой". В августе Alenia и "Сухой" сообщили о создании СП по продажам и обслуживанию самолетов SuperJet, в котором "Сухому" будет принадлежать 49 процентов акций, а Alenia - 51.

"Сейчас в России летает чуть больше 100 самолетов Ту-134, которые все нуждаются в замене, кроме того, какая-то часть SuperJet могла бы заменить Ту-154", - рассказывает аналитик "Траста". Таким образом, внутренний российский рынок - это около 200 самолетов. Остальные SuperJet должны продаваться за рубежом, где у российской компании уже есть серьезные конкуренты, как например Embraer. Кроме бразильской Embraer и канадской Bombardier, производящих конкурирующие с SuperJet самолеты, разрабатывать региональные самолеты собираются китайские и японские производители.

По словам Олега Пантелеева, японские разработки могут существенно изменить баланс сил на международном рынке. На прошедшем салоне в Ле Бурже японская Mitsubishi Heavy Industries объявила о планах создания регионального лайнера Mitsubishi Regional Jet. Самолет, который должен быть на 20% экономичнее аналогов, планируется ввести в эксплуатацию к 2012 году.

Китайские авиастроители вскоре также намерены провести испытания нового регионального самолета ARJ-21. Аналитики, однако, не склонны переоценивать возможности китайского самолета. Самолет, разработанный в Китае, является, по существу, аналогом американского MD-82, говорит Евгений Шаго из "Траста". Цена китайского самолета будет намного ниже, но пока не получена международная сертификация, говорит эксперт. Кроме того, по техническим параметрам самолет не такой продвинутый, нежели перспективный японский самолет, говорит Пантелеев.

Между тем у компании "Сухой" есть одно конкурентное преимущество: ее поддерживает государство, поставившее на возрождение авиастроения и создание объединенной госкомпании, в которую войдут все производители самолетов и вертолетов. Наличие акционера в лице обладающего обширным административным ресурсом государства с неограниченными финансовыми возможностями может гарантировать как минимум выход на те показатели, о которых говорил сегодня Погосян из "Сухого".

Вопрос в том, поможет ли лоббизм на высшем уровне и административный ресурс выдержать жесткую конкуренцию со стороны Airbus и Boeing, а также новых игроков на нестабильном рынке.

источник: сайт «Газета.Ru»
19.09.07

КАЗАНСКИЙ ВЕРТОЛЕТНЫЙ ЗАВОД НАЛАЖИВАЕТ КООПЕРАЦИЮ С КИТАЕМ

Казанский вертолетный завод намерен развивать производственную кооперацию с Китаем по новому вертолету, сообщил агентству "Интерфакс-Китай" в среду заместитель директора отдела маркетинга завода Константин Макаров. "Сейчас мы предлагаем китайской стороне сотрудничество по вертолету "Ансат" и уже готовы к началу работы над этим проек-

том. Мы рассчитываем, что это будут не чистые поставки, а производственная кооперация, причем глубокая", - сказал он на открывшейся в среду в Пекине международной авиационной выставке Aviation Expo China 2007.

источник: ИА «Интерфакс»
19.09.07

РОССИЯ ПРОДАЕТ УКРАИНУ В ЮЖНУЮ АМЕРИКУ

"Рособоронэкспорт" ведет с правительством Венесуэлы переговоры о поставке крупной партии самолетов, большая часть которых будет (в случае заключения контракта) собрана на Украине. Об этом рассказал вчера генеральный директор государственного концерна "Авиация Украины" Олег Шевченко. По его словам, Венесуэла намеревается купить у России военно-транспортные самолеты разных типов примерно на 1 млрд долл.

Этот контракт, как рассчитывает г-н Шевченко, будет включать в себя самолеты Ан-74ТК-200, сборку которых ведет Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП). Глава "Авиации Украины" рассказал журналистам про венесуэльский контракт во время посещения ХГАПП.

Г-н Шевченко отказался сообщить, сколько именно Ан-74 может быть поставлено в латиноамериканскую страну, однако назвал возможную сделку крупной. Модель Ан-74ТК-200 (ТК означает "транспортный, конверсионный") выпускается в 13 различных модификациях (включая грузовую, десантную, санитарную и т. п.). Эти машины, а также более ранние модификации этого же семейства Ан-72/Ан-74 эксплуатируются в России и других странах СНГ. ХГАПП экспортировал их в Иран, а сейчас выполняет контракты по поставке этих машин в Египет и Ливию. При продаже за рубеж цена Ан-74ТК-200 составляет 17 млн долларов.

По сведениям г-на Шевченко, поставку украинских самолетов в Венесуэлу через "Рособоронэкспорт" обсуждали президент России Владимир Путин и премьер-министр Украины Виктор Янукович во время международного авиасалона МАКС-2007, прошедшего под Москвой в августе.

Пресс-секретарь ХГАПП Сергей Арасланов заявил "Времени новостей", что завод готов выполнить крупный заказ, так как в заделе у предприятия "не менее четырех десятков" Ан-74 в разной степени готовности. Он, правда, не стал скрывать, что финансовое положение ХГАПП оставляет желать лучшего. "Оно действительно непростое, но не безнадежное,

как пишут некоторые", - уточнил г-н Арасланов. Сославшись на объективные трудности, имевшие место в последние годы (рост стоимости комплектующих и заработной платы, проблемы с освоением выпуска новых типов самолетов), он подчеркнул, что в 2007 году ХГАПП впервые получило бюджетные субсидии для оплаты процентов по ранее взятым коммерческим кредитам.

По его словам, закон о бюджете Украины на 2007 год предусматривает в общем на эти цели примерно 200 млн гривен (40 млн долл.), из них 100 млн гривен предполагается выделить харьковскому предприятию.

"Около трети из этой суммы уже поступило", - сообщил г-н Арасланов, подчеркнув, что это облегчает дальнейшие контакты авиазавода с коммерческими банками.

И. о. гендиректора ХГАПП Сергей Задорожный со своей стороны посетовал на таможенные пошлины и отсутствие на Украине режима временного ввоза авиатехники, что затрудняет и удорожает как использование зарубежных комплектующих в строительстве самолетов, так и послепродажное обслуживание машин, проданных за рубеж.

Г-н Задорожный выразил надежду, что сотрудничество с российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) поможет украинским авиастроителям добиться изменения отечественного законодательства в выгодную для отрасли сторону.

Глава дирекции транспортных и специальных программ ОАК Юрий Грудин согласился, что эта цель может быть достигнута в рамках общих для двух стран самолетостроительных проектов. "Если раньше эти проблемы решались усилиями отдельных предприятий, то теперь созданы интегрированные структуры - ОАК и "Авиация Украины", способные вывести вопрос на правительственный уровень", - заявил он "Времени новостей" вчера в Харькове.

*источник: газета «Время новостей»
21.09.07*

КИТАЙ ЗАКУПИЛ У РОССИИ 50 АВИАДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Россия поставит в Китай еще 50 авиационных двигателей АЛ-31ФН на сумму порядка \$150 млн, предназначенных для установки на истребители J-10 "Супер-10". "Неделю назад Рособоронэкспортом подписан контракт на поставку в Китай еще 50 двигателей АЛ-31ФН", - сообщил "Интерфаксу" директор по внешнеэкономической деятельности Московского машиностроительного производственного предприятия "Салют" Игорь Мулишкин на проходящей в Пекине выставке Aviation Expo China 2007.

Он отказался назвать сумму контракта и условия поставки двигателей. По оценке экспертов, она составила порядка \$150 млн. Мулишкин сообщил, что это третий контракт с Китаем по двигателю АЛ-31ФН. "На сегодняшний день в Китай уже поставлены 154 двигателя этого типа", - сказал он. Всего, по словам Мулишкина, Китай закупил у России более тыся-

чи двигателей. В соответствии с первыми двумя контрактами по АЛ-31ФН, в Китай было поставлено 54 и 100 двигателей соответственно. Всего в ближайшие шесть лет Китай планирует закупить до 150 двигателей этого типа на сумму порядка \$900 млн. Пока речь идет о прямых поставках. Но в перспективе, если этого захочет китайская сторона, может быть рассмотрен вопрос и о лицензионном производстве АЛ-31ФН в Китае. АЛ-31ФН от базового двигателя АЛ-31Ф отличается нижним расположением агрегатов. Он имеет максимальную тягу 12 500 кг. Удельный расход топлива - 0,685 кг/кгс. ч. Сухая масса двигателя составляет 1547 кг.

*источник: газета «Газета»
19.09.07*

ПУТИН ВЕРИТ, ЧТО ИНДОНЕЗИЯ ВЕРНЕТ РОССИИ МИЛЛИАРД ДОЛЛАРОВ

Президент России Владимир Путин не сомневается в том, что Индонезия вернет кредит в 1 миллиард долларов, который ей предоставит Россия на закупки российского вооружения.

На пресс-конференции в понедельник в Абу-Даби Путин назвал вопрос о возвратности кредитов очень важным. "Индонезия - быстро развивающаяся экономика... Она вполне платежеспособна. У нас нет никаких сомнений, что это возвратный долг", - сказал российский лидер.

На прошлой неделе в четверг, 6 сентября, по окончании переговоров лидеры России и Индоне-

зии подписали соглашение о предоставлении кредита индонезийскому правительству в 1 миллиард долларов на закупку российской военной техники. Джакарта планирует приобрести в России на протяжении 2007-2010 годов за счет кредитных средств шесть истребителей Су, две подводные лодки класса "Кило" и девять вертолетов различных типов. Ряд соглашений на поставку в Индонезию российского вооружения может быть подписан еще до конца этого года.

*источник: РИА «Новости»
10.09.07*

НА БАЗЕ 95-МЕСТНОГО SUPERJET ФИРМА "СУХОЙ" СОЗДАСТ САМОЛЕТЫ НА 75 И 115 МЕСТ, А ТАКЖЕ ГРУЗОВУЮ И БИЗНЕС-ВЕРСИИ

На базе 95-местного авиалайнера SuperJet 100 фирма "Сухой" создает самолеты на 75 и 115 мест, сообщил журналистам заместитель генерального директора авиационной холдинговой компании "Сухой" Дмитрий Маценов.

По его словам, версия на 75 мест "может поступить на рынок в 2010 г.". Как на 75-местной, так и на 115-местной версиях используется единый двигатель SaM146, пояснил Маценов. Кроме того, сказал он, в настоящее время решается вопрос о создании самолета на 130 мест. "Решение на этот счет должно быть принято до конца 2007 года", - сообщил он.

По расчетам Маценова, к 2011-2012 году будут подписаны контракты на 300 самолетов SuperJet

разных модификаций. "Это количество является как раз достаточным, чтобы сделать проект SuperJet 100 рентабельным", - отметил он. Всего предполагается построить 800 таких самолетов. Половина из них пойдет на западные рынки, половина - на рынки России, стран СНГ, Юго-Восточной Азии.

Дополнительно к упомянутым модификациям разрабатываются также грузовая и бизнес-версии. В частности, бизнес-самолет предполагается выпустить в 2010 г. Его цена может составить ориентировочно 40 млн долл., сказал Маценов.

*источник: АРМС-ТАСС
25.09.07*

ОКБ ИМ. ЯКОВЛЕВА ДО КОНЦА ГОДА ПЕРЕДАСТ КИТАЙСКОЙ СТОРОНЕ ЭСКИЗНЫЙ ПРОЕКТ УЧЕБНО-ТРЕНИРОВОЧНОГО САМОЛЕТА

Эскизный проект нового учебно-тренировочного самолета (УТС) с поршневым двигателем, разрабатываемый ОКБ имени Яковлева по контракту с Китаем, будет передан заказчику до конца этого года, сообщил источник в оборонно-промышленном комплексе.

"Создание на базе Як-152 учебно-тренировочного самолета с поршневым двигателем является совместной работой российских и китайских авиастроителей. Каждая сторона вкладывает в него половину необходимых средств", - отметил собеседник агентства. По его словам, "в дальнейшем на базе переданного эскизного проекта китайская сторона будет разрабатывать собственный УТС".

По информации китайских СМИ, первый опытный учебно-тренировочный самолет может быть поднят в воздух в первом полугодии 2009 года. Внутрен-

ний рынок Китая самолетов этого типа составляет примерно 300 машин.

Собеседник агентства напомнил, что Як-152 выиграл конкурс, проводимый Минобороны РФ на разработку учебно-тренировочного самолета с поршневым двигателем. Но впоследствии этот конкурс был приостановлен.

"УТС для российских ВВС создается в соответствии с госпрограммой вооружений на период до 2015 года как составная часть учебно-тренировочного комплекса с самолетом Як-130. Як-152 для российских ВВС существенно отличается от того самолета, который разрабатывается для Китая", - сказал собеседник агентства.

*источник: ИА «Интерфакс-АВН»
25.09.07*

"ВСМПО-АВИСМА" ДОГОВОРИЛАСЬ С КАНАДСКИМИ АВИАСТРОИТЕЛЯМИ

ОАО "Корпорация ВСМПО-АВИСМА" и Pratt & Whitney Canada (P&WC) подписали долгосрочное рамочное соглашение о сотрудничестве. Об этом говорится в сообщении корпорации. Соглашение регламентирует взаимоотношения между двумя компаниями в течение ближайших 10 лет и является важным этапом интеграции российских производителей авиационных материалов в мировой рынок, отмеча-

ется в сообщении. P&WC выполняет ряд проектов в России. Двигатели производства компании установлены на российские вертолеты "Ансат" и Ми-38 и самолеты Ил-114-100.

*источник: газета «Коммерсантъ» -
Екатеринбург»
24.09.07*

РЕШЕНИЕ ПО МОДЕРНИЗАЦИИ ОПЫТНОЙ МАШИНЫ ТУ-204СМ БУДЕТ ПРИНЯТО В БЛИЖАЙШЕЕ ВРЕМЯ

Решение по модернизации опытного самолета в модификации Ту-204СМ (СМ - среднемагистральный) в настоящее время рассматривается и будет принято в ближайшие один-два месяца. Об этом корреспонденту "АвиаПорт.Ру" сообщил информированный источник в области авиастроения.

По словам собеседника, в опытную машину Ту-204СМ (правильнее - Ту-204-100СМ) планируется переоборудовать самолет Ту-204 №13, выкупленный на вторичном рынке лизинговой компанией "Ильюшин финанс Ко." (ИФК).

"На этой машине планировалось отработать все основные новые элементы (кроме конструктивно-технологических): новые авиадвигатели ПС-90А2, бортовой пилотажно-навигационный комплекс, вспомогательную силовую установку", - напомнил собесед-

ник. По его мнению, на сегодня основная проблема состоит в том, что разработка и поставка авиадвигателей ПС-90А2 несколько запаздывает относительно ранее оговоренных сроков. Первая партия может быть поставлена не ранее, чем через год. Поэтому ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" и ИФК должны принять определенное решение о дальнейших работах по Ту-204СМ.

Отвечая на вопрос "АвиаПорт.Ру" о дальнейшем развитии типа Ту-204 "на период после Ту-204СМ", собеседник сказал, что следующим шагом будет, скорее всего, создание модификации с условным обозначением Ту-204-500 с самым широким применением композиционных материалов.

*источник: AVIAPORT.RU
24.09.07*

"СУХОЙ" ДОВЕДЕТ ВЫПУСК ГРАЖДАНСКИХ САМОЛЕТОВ ДО 50%

Производство региональных лайнеров Sukhoi SuperJet 100 позволит холдингу "Сухой" довести долю выпуска гражданских самолетов с 5% сейчас до 50% к 2010 году, сообщил глава холдинга "Сухой" Михаил Погосян. "Доля гражданских заказов сейчас составляет менее 5%, с разработкой проекта SuperJet 100 увеличится в ближайшее время до 30% по сравнению с выпускаемой нами военной продукцией, а к 2010-2011 годам мы должны выйти на 50% производства гражданских самолетов по сравнению с военной авиатехникой и рассчитываем достичь этого за счет производства нового регионального самолета SuperJet 100", - сказал Погосян.

Он подтвердил, что в настоящее время у дочерней компании холдинга "Сухой" - ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" - 73 твердых заказа на самолет SuperJet 100, а до конца года портфель твердых зака-

зов достигнет 100 самолетов. "Мы считаем, что на первом этапе приоритетными будут являться поставки этих новых машин российским авиакомпаниям, потому что в России вопрос обновления авиапарка стоит наиболее остро. На втором этапе мы планируем выйти на азиатский авиарынок, на третьем этапе - на рынки Европы и США с нашей новой машиной", - сказал глава авиахолдинга.

Семейство SuperJet разрабатывается с максимальной унификацией планера и систем: крыла, оперения, шасси, силовой установки, кабины экипажа, основных самолетных систем и комплектующих изделий. Средневзвешенный прогноз производства самолетов семейства находится на уровне 800-900 штук, оптимистический - на уровне 1200.

*источник: газета «Ведомости»
25.09.07*

ИТАЛЬЯНСКАЯ ALENIA ДО 2009 Г. ИНВЕСТИРУЕТ В ПРОЕКТ SUPERJET 100 ОКОЛО \$200 МЛН

Итальянская Alenia Aeronautica до 2009 года инвестирует в проект ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) Sukhoi SuperJet 100 около \$200 млн, сообщил журналистам старший вице-президент ГСС Максим Гришанин. Он отметил, что итальянская компания помимо инвестиций будет также гарантировать заимствования под проект создания российского регионального самолета SuperJet 100.

Кроме того, ЗАО "ГСС", разместившее недавно облигационный заем, а также принявшее решение о привлечении кредитов ЕБРР и Сбербанка на общую сумму порядка \$200 млн, продолжит программу заимствования под проект.

М. Гришанин отметил, что в 2009 году планируется выпустить крупный еврооблигационный заем, но не сообщил его параметры. По его словам, сделка по продаже блокирующего пакета акций ЗАО "ГСС" будет завершена в начале следующего года - ориентировочно в феврале. Для этого ГСС выпустит вторую допэмиссию акций, которая будет размещаться в пользу Alenia. Первая, которая позволит увеличить

уставный капитал до \$81 млн, размещается в пользу холдинговой компании "Сухой" по номиналу и, как ожидается, будет зарегистрирована в октябре этого года. Вторая будет объявлена после регистрации отчета о первой допэмиссии и увеличит уставный капитал ГСС еще на 25%. Однако в данном случае акции ГСС будут размещаться не по номиналу.

Генсоглашение между Alenia и ГСС о продаже блокирующего пакета российской компанией было подписано в рамках авиасалона в Ле Бурже. Alenia заинтересована в программе Sukhoi SuperJet 100. В настоящий момент количество твердых заказов на этот самолет достигло 73, сообщил на пресс-конференции президент ЗАО Виктор Субботин. "Два дня назад мы подписали контракт с еще одной компанией о покупке двух самолетов, с кем, вы узнаете через два дня", - сказал он. В свою очередь М. Гришанин в беседе с журналистами отметил, что речь не идет о российской компании.

*источник: ИА «Интерфакс»
11.09.07*

БУДЕТ РАЗРАБОТАНА ФЦП РАЗВИТИЯ ПЕРСПЕКТИВНЫХ МАТЕРИАЛОВ

Федеральная целевая программа (ФЦП) по современным материалам в интересах военного производства и для гражданских целей разрабатывается в настоящее время. Об этом сообщил генеральный директор ВИАМ Евгений Каблов.

"Целью разработки и реализации ФЦП является создание, развитие, восстановление малотоннажного производства и организации производства современных и перспективных материалов в обеспечение выпуска современных изделий, прежде всего военного назначения", - отметил он.

Е. Каблов напомнил, что на совещании 31 июля текущего года первый заместитель председателя Правительства РФ и председатель Военно-промышленной комиссии Сергей Иванов и министр финансов Алексей Кудрин поддержали необходимость разработки ФЦП. По его словам, во время проведения Международного авиационно-космического салона в августе текущего года Президент РФ Владимир Путин был ознакомлен с работами по гиперзвуковой

тематике, но было отмечено, что без современных и перспективных материалов работы по этой тематике практически невозможны.

Ранее Е. Каблов отмечал, что разработанный ВИАМ технологический процесс изготовления лопаток с направленной и монокристаллической структурой для газотурбинных двигателей позволил повысить ресурс двигателей в 4-5 раз. Наряду с этим российским ученым удалось также повысить коэффициент охлаждения лопаток турбин до величины 0,83-0,85, в то время как самые современные зарубежные лопатки имеют коэффициент охлаждения, равный 0,55. Стендовые испытания лопаток показали, что их применение позволяет увеличить температуру газа на входе в турбину до 2200-2300 К. Новые жаропрочные сплавы будут использованы при создании в России перспективных авиационных двигателей военного и гражданского назначения следующего поколения.

*источник: AVIAPORT.RU
24.09.07*

КОЛИЧЕСТВО ТВЕРДЫХ ЗАКАЗОВ НА САМОЛЕТ SUPERJET 100 К КОНЦУ ГОДА ДОСТИГНЕТ 100 ЕДИНИЦ

Количество твердых заказов на новый региональный самолет SuperJet 100 к концу года достигнет 100 единиц. Об этом сегодня сообщил корр. АРМС-ТАСС генеральный директор компании Михаил Погосян. Он прибыл в Комсомольское-на-Амуре авиационное производственное объединение (КнААПО) для участия в церемонии выкатки первого летного образца регионального самолета SuperJet 100, которая состоится 26 сентября. По его словам, компания "Сухой" рассматривает поставки самолетов SuperJet 100 для Российской Федерации в числе приоритетных, поскольку эти машины предназначены для замены постепенно выводимых из эксплуатации самолетов Ту-134 и Ту-154.

В настоящее время стоимость программы SuperJet 100 оценивается в 1,4 млрд долл. Чтобы проект стал окупаемым, необходимо построить около 300 самолетов, отметил М. Погосян.

Самолет SuperJet 100 строится в международной кооперации, головным интегратором которой является "Сухой". В настоящее время примерно 50 % всех работ выполняется российскими предприятиями, а остальная половина - западными компаниями - участниками этого проекта.

"В перспективе доля работ, выполняемая российскими предприятиями, будет увеличена", - отметил М. Погосян. К настоящему времени на самолет SuperJet 100 имеется 73 твердых заказа и 41 опцион. В числе первых заказчиков компания "Аэрофлот" (30 самолетов и соглашение о намерениях на приобретение еще 15 машин), Финансовая лизинговая компания (10 самолетов), AiRUnion (15 и опцион еще на 10), "Дальавиа" (6 и опцион на 4), Itali (10 и опцион на 10), "Армавиа" (2 и опцион на 2).

*источник: АРМС-ТАСС
25.09.07*

КАЗАХСТАН ВКЛЮЧИЛ РОССИЙСКИЙ САМОЛЕТ ЯК-58 В ЧИСЛО СВОИХ ПРИОРИТЕТНЫХ ПРОЕКТОВ

Новый российский многоцелевой самолет Як-58 планируется серийно выпускать в Казахстане. "Разработка, постройка, летные и сертификационные испытания легкого многоцелевого самолета Як-58 разработки российского ОКБ имени Яковлева включены в перечень 88 приоритетных проектов Казахстана", - сообщил "Интерфаксу-АВН" в четверг источник в оборонно-промышленном комплексе РФ. По его словам, в связи с включением Як-58 в число приоритетных для экономики Казахстана проектов, частично финансирование данной программы будет вестись и за счет госбюджета этой страны.

"На разработку, постройку, летные и сертификационные испытания самолета потребуется 1,5-2 года", - сказал собеседник агентства. Он сообщил, что в настоящее время готовятся материалы к заключению контракта с инвестором на продолжение разработки

и испытаний самолета Як-58. "Совместное предприятие "Як-Алакон" (Алакон - Альянс авиационных конструкторов) привлекло к финансированию проекта банки и финансово-промышленные группы", - сказал собеседник агентства.

Семиместный Як-58 выполнен по двухбалочной схеме с толкающим воздушным винтом. На самолет предлагается установить поршневого авиадвигатель М9ФТ мощностью 427 л. с. и новую авионику российского производства. Взлетная масса Як-58, как ожидается, составит более 2100 кг при коммерческой нагрузке до 450 кг, максимальная скорость - более 260 км/ч, крейсерская - 200 км/ч. Дальность полета - более 1800 км. Самолет способен базироваться на ВПП ограниченных размеров.

*источник: ИА «Интерфакс»
21.09.07*

ВЫЕЗДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ОАК ПЛАНИРУЕТСЯ ПРОВЕСТИ В ОКТЯБРЕ В КАЗАНИ

Выездное заседание совета директоров Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК) планируется провести в октябре в Казани, говорится в сообщении пресс-службы правительства Татарии, подготовленном по итогам поездки в республику руководителя Федерального агентства по промышленности (Роспром) Бориса Алешина.

По словам Б. Алешина, к этому времени уже должна быть готова "начальная версия преобразований" на Казанском авиационном объединении (КАПО им. Горбунова). Вне всякого сомнения, считает руководитель Роспрома, на этом авиационном предприятии требуется очень серьезное и очень существенное реформирование производства. "Я буду выступать с таким предложением. Уверен, что и с авиационным предприятием мы решим все проблемы. Думаю, это займет время, но главное - у нас есть понимание, в каком направлении двигаться и каким должен быть авиационный завод", - отметил он.

Комментируя ситуацию с производством Ту-334 на КАПО им. Горбунова, Б. Алешин заявил, что у нас утрачена способность к серийному производству. "Мы имеем ситуацию, в которой не находились много лет: количество заказов превышает возможности производства, - сказал он. - Устаревшие технологии,

безумно высокая трудоемкость при предельно низкой производительности труда, определяющей эту трудоемкость, колоссальное количество издержек и совершенно не подготовленный управленческий персонал. Это не позволяет говорить о том, что мы сможем реализовать такой объем заказов. Сегодня мы рассматривали вопрос, как уйти от единичного производства хотя бы к мелкосерийному".

Борис Алешин также напомнил, что реально в этом году казанское авиационное предприятие сдало только один самолет, "несмотря на то, что планом предполагалось как минимум пять". Глава Федерального агентства по промышленности заявил, что, войдя в Объединенную авиастроительную корпорацию, КАПО им. Горбунова будет "неким контрактным производством, способным выпускать большее количество самолетов". По его словам, сегодня надо правильно выбрать стратегию и продуктовый ряд, который будет выпускаться на авиазаводе, а также продумать, когда можно начать серийный выпуск Ту-334. Практика показала, что это можно будет сделать не раньше 2010 г., считает Б. Алешин.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
05.09.07*

ЗАТРАТЫ НА ПЕРЕООРУЖЕНИЕ АВИАЗАВОДОВ В КАЗАНИ И УЛЬЯНОВСКЕ НА ПЕРВОМ ЭТАПЕ СОСТАВЛЯЮТ ПО \$50 МЛН

Затраты на техническое перевооружение авиационных заводов в Казани и Ульяновске только на первом этапе составляют по \$50 млн на каждое предприятие. Такие сведения привел президент, генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

Он пояснил, что в соответствии с перспективными планами производства отечественных пассажирских и грузовых (транспортных) самолетов ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (ОАК) планируется увеличение выпуска авиационной техники в несколько раз, что невозможно без проведения технического перевооружения авиационных заводов, выполняющих финишную сборку, на новые технологии и новое технологическое оборудование.

"Для выхода авиационных заводов в Ульяновске, Воронеже и Казани на выпуск хотя бы около 20 самолетов в год требуются техперевооружение, решение кадровой проблемы и большие финансовые вливания", - сказал генеральный конструктор ОАО "Туполев". По его словам, кроме инвестиций из государ-

ственного бюджета планируется привлечь внебюджетные источники из расчета один рубль внебюджетных средств на один рубль денег из госбюджета. Сейчас потребные инвестиции уточняются по авиазаводам в Ульяновске, Воронеже и Казани.

Важнейшим направлением для ОКБ и авиазаводов является необходимость работы в одном информационном поле, совершенствование информационных технологий, что касается не только ОАО "Туполев", но и авиазаводов, участвующих в производстве самолетов с маркой "Ту".

Касаясь кадровой проблемы авиационной промышленности и ОАО "Туполев", И. Шевчук заявил, что кадровая проблема - проблема комплексная. На ОАО "Туполев" она в последнее время решается достаточно успешно - за 2006 год численность инженеров и конструкторов по основной площадке предприятия и по филиалам увеличена на 350 человек.

*источник: AVIAPORT.RU
24.09.07*

ВЫПУСК ПРИВИЛЕГИРОВАННЫХ АКЦИЙ ЗАО "ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПРИЗНАН НЕСОСТОЯВШИМСЯ

Федеральная служба по финансовым рынкам (ФСФР) приняла решение отказать в государственной регистрации отчета об итогах выпуска привилегированных именных бездокументарных акций ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" с гарантированной ликвидационной стоимостью 2% от номинальной стоимости. Выпуск был признан несостоявшимся, его государственная регистрация аннулирована.

ОАО "Компания "Сухой" - крупнейший российский авиационный холдинг с числом работников около 28

тыс. человек. Компания обеспечивает выполнение полного цикла работ в авиастроении - от проектирования до эффективного послепродажного обслуживания. Компания - крупнейший российский поставщик авиационной техники на экспорт, занимает 3 место в мире по объемам производства современных истребителей.

*источник: ИА Finam.ru
19.09.07*

НАЗНАЧЕН ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ SUPERJET INTERNATIONAL

Сегодня на первом заседании совета директоров совместного российско-итальянского предприятия SuperJet International был выбран председатель - им назначен Амедео Капоралетти. Должность исполнительного директора СП занял Алессандро Францони.

Совместное российско-итальянское предприятие SuperJet International сегодня приступило к работе. Об этом было объявлено на презентации СП, организованной в Венеции итальянской фирмой Alenia Aeronautica, которая входит в концерн Finmeccanica и является одним из соучредителей СП.

Напомним, в рамках соглашения о стратегическом партнерстве холдинг "Сухой", его дочернее предприятие "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) и итальянская компания Alenia Aeronautica создали СП, в котором 51% акций принадлежит Alenia Aeronautica и 49% - компании "Сухой". Российско-итальянское СП SuperJet International создано для маркетинга, про-

дажи и послепродажному обслуживанию по всему миру региональных самолетов семейства "Суперджет 100". Головной офис SuperJet International будет использовать уже существующую инфраструктуру компании Alenia Aeronavalli, принадлежащей Alenia Aeronautica. В Москве откроется первый филиал СП. Позже дополнительные филиалы появятся на рынках, где ведется наиболее активная деятельность по продвижению самолетов семейства SuperJet 100.

Основной задачей нового СП является продвижение и продажи SuperJet 100 в Европе, Средиземноморье, Северной и Южной Америке, Африке, Океании и Японии, а также их адаптация под требования западных заказчиков и оказание услуг послепродажной поддержки по всему миру.

*источник: газета «Взгляд»
10.09.07*

ВАСО ТРЕБУЕТСЯ ТЫСЯЧА РАБОЧИХ

Для реализации программы увеличения выпуска авиалайнеров Воронежское акционерное самолетостроительное общество (ВАСО) до конца года намерено принять дополнительно тысячу рабочих. Об этом сообщил сегодня первый заместитель генерального директора предприятия Александр Анохин.

По его словам, "портфель заказов ВАСО сформирован до 2020 года, а это требует резкого увеличения персонала и, прежде всего, рабочих". На предприятии рассчитывают на приток людей из стран ближнего зарубежья.

Администрация Воронежской области разработала соответствующую программу, которая предусматривает привлечение переселенцев, в том числе и на ВАСО. Для них здесь не только зарезервированы рабочие места, но и предоставляются значительные льготы для приобретения жилья либо его постройки.

Кроме того, на предприятии принято решение о пересмотре уровня заработной платы. "Уже с 1 октября будет кардинально пересмотрено штатное распи-

сание, стоимость часа, а также нормы на изготовление деталей и узлов", - подчеркнул Анохин. В итоге уровень зарплаты должен стать выше, чем на других предприятиях области, что создаст "дополнительный стимул" для перехода сюда людей, отметил он.

Воронежские авиастроители уже заключили твердые контракты на поставку 32 самолетов Ан-148 с компанией "Ильющин Финанс", которая затем будет передавать их в лизинг. Эта машина рассчитана перевозку от 70 до 90 пассажиров со скоростью до 870 км/час. Лайнер является представителем семейства новых самолетов и в полной мере соответствует перспективным требованиям международных авиационных властей по основным показателям. Помимо этого, ВАСО предстоит увеличить производство лайнеров Ил-96-400 как в грузовом, так и пассажирском варианте, которые пойдут как на внутренний, так и на внешний рынок.

*источник: газета «Гудок»
10.09.07*

САМОЛЕТ ТУ-334 ИМЕЕТ НАИБОЛЕЕ ПЕРЕДОВОЙ СОСТАВ БОРТОВОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ближнемагистральный пассажирский 102-местный самолет Ту-334 на сегодняшний день обладает наиболее совершенным составом бортового оборудования даже по сравнению с самолетом Ту-214. Такое мнение высказал генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук.

"После первого полета в феврале 1999 года от того самолета осталась практически только одна аббревиатура, а в остальном это совершенно новый самолет", - заявил он. Ту-334 сертифицирован в 2003 году, и условия его эксплуатации постоянно расширяются. Самолет летает в диапазоне температур от -50 градусов до +50. "В мире нет других таких самолетов", - уверен И. Шевчук. Самолет может базироваться на аэродромах высотой до 2 км и при боковом ветре до 15 м/с. "Для условий эксплуатации в России очень важно, что самолет практически не имеет ограничений по полетам в условиях естественного обледенения до температуры -30 градусов", - подчеркнул

глава ОАО "Туполев". Говоря о заказах на поставку Ту-334 отечественным и зарубежным авиакомпаниям, И. Шевчук отметил, что на сегодня законтрактовано 40 самолетов Ту-334, а потенциальный начальный спрос на Ту-334 превышает 160 самолетов на период до 2014-2015 гг. И. Шевчук также сообщил, что в настоящее время активизировались переговоры с иранской стороной и речь идет как о приобретении самолетов Ту-214 и Ту-334, так и рассматриваются варианты совместного производства обоих этих самолетов. Прорабатываемый контракт с иранской стороной предусматривает на первом этапе прямые поставки из России самолетов Ту-334 и Ту-214 в десятках машин каждого типа. "Переговоры с иранской стороной находятся сейчас в рабочей стадии с наибольшим уровнем интенсивности", - отметил он.

*источник: AVIAPORT.RU
07.09.07*

ЭКСПОЗИЦИЯ РОССИИ НА АВИАСТРОИТЕЛЬНОЙ ВЫСТАВКЕ В ПЕКИНЕ СТАЛА КРУПНЕЙШЕЙ

Российская экспозиция авиастроительных компаний стала крупнейшей на открывшейся сегодня в китайской столице международной авиационной выставке Aviation Expo China 2007.

Накануне об этом заявил руководитель российской делегации - замначальника управления координации сотрудничества с зарубежными странами Федерального агентства промышленности Евгений Евстафьев.

"Главная наша задача - показать перспективы сотрудничества в авиационной сфере, в частности двигателестроения и вертолетостроения. В Пекин прибыли наиболее известные и крупные российские компании, такие как "Сухой", ОАО "Московский вертолетный завод им. Миля", "Климов" и ряд других", - цитирует его слова ИТАР-ТАСС. Так ОАО "Климов", например, является ведущим разработчиком газотурбинных двигателей в России - занимается созданием широкого спектра силовых установок для самолетов, вертолетов, танков.

"Климов" более 50 лет активно сотрудничает с китайскими компаниями: более 500 моторов ТВ3-117 и ТВ2-117 его разработки успешно эксплуатируются в Китае на вертолетах различных модификаций, сообщает деловая газета "Взгляд". Для того чтобы китай-

ские вертолеты ремонтировались в соответствии с международными стандартами, специалисты "Климова" могут провести аудит существующих производственных мощностей и наладить регулярный автотехнадзор, что позволит сертифицировать производство. Евстафьев отметил, что говорить о возможности заключения сделок по итогам нынешней выставки "не совсем уместно".

"Контракты готовятся не один месяц и даже иногда не один год, потому что речь идет об очень больших суммах и очень долгосрочной работе. Однако, например, компания "Климов" уже ведет переговоры, которые, наверняка, будут успешно завершены", - говорит он. В свою очередь начальник управления маркетинга компании "Климов" Артем Пидник заявил, что "китайский рынок является одним из наиболее перспективных для нас".

"С Китаем у нас сложились очень давние отношения, начиная еще с поставок в 1956 году первых советских турбореактивных двигателей, которые устанавливались на самолетах МиГ-15. В настоящее время идет серийная поставка двигателей РД-93 для китайского истребителя "Супер-7", - сказал он.

*Источник: телеканал «Звезда»
19.09.07*

РОЖДЕН ЛЕТАТЬ? ЗАРЯДИСЬ НА ЗЕМЛЕ!

Концерн AXA Power совместно с ООО "АЕГЭ" проведет презентацию принципиально нового оборудования на выставке в Германии.

С появлением полностью электрифицированных воздушных судов B787, A350 и A380 возникла необходимость в новом классе наземных источников питания, которые позволяли бы обеспечить самолет электроэнергией во время его наземного обслуживания и предполетной подготовки.

Первой компанией, которая отреагировала на новые требования авиационной промышленности, стала датская компания AXA Power со своей новой серией наземных источников питания AXA 2300 Compact. Уникальная запатентованная технология была специально разработана для воздушных судов с коэффициентами мощности 0.8 и 1 и полностью удовлетворяет их потребности в электроэнергии.

Презентация продукта состоится в Мюнхене на выставке Inter Airport в октябре этого года. Но уже сейчас ряд крупнейших авиапредприятий Европы и

России проявил интерес к новому оборудованию, что позволяет надеяться на его успешное продвижение. Подписание первых контрактов по закупке ожидается в ноябре-декабре этого года.

Интересы концерна AXA Power в России и странах СНГ представляет ее официальный дистрибьютор компания AEGE, обладающая эксклюзивным правом поставки данного оборудования. Первое знакомство с передовой технологией в нашей стране запланировано на 32-й Московской международной конференции и выставке техники и оборудования для аэропортов в октябре 2007 года, организатором которой является ассоциация "Аэропорт ГА".

Приглашаем вас посетить фирменный стенд AEGE, где каждый желающий сможет по достоинству оценить сочетание большой мощности и малого размера AXA2300.

*Источник: компания «ООО "АЕГЭ"»
25.09.07*

РОССИЯ ПРЕДЛОЖИЛА КИТАЮ МОДЕРНИЗИРОВАТЬ ДВИГАТЕЛИ "СУШЕК"

Россия предлагает Китаю модернизировать ранее поставленные для его военно-воздушных сил двигатели и предлагает новые варианты двигателя АЛ-31Ф. Такое заманчивое предложение содержится в сообщении московского машиностроительного предприятия "Салют".

"Предварительные переговоры с китайской стороной подтвердили заинтересованность ВВС Китая в этом двигателе, включая его применение на самолетах семейства "Су" корабельного базирования. Мы технически готовы модернизировать двигатели для

китайских ВВС. Переговоры на этот счет ведутся", - цитирует РИА "Новости" слова гендиректора предприятия Юрия Елисеева.

По его словам, в перспективе предполагаются поставки и модернизированных вариантов двигателя АЛ-31Ф. "Сегодня мы предлагаем принятый на вооружение ВВС России двигатель АЛ-31ФМ1 с тягой 13,5 тонны и увеличенным ресурсом", - уточнил Елисеев.

*Источник: газета «Известия»
13.09.07*

"МОТОР СИЧ" ПОЛУЧИЛО СЕРТИФИКАТ ТИПА № ТД 0035 НА АВИАЦИОННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ТВЗ-117ВМА-СБМ1В

Заместитель министра транспорта и связи - глава Государственной авиационной администрации Анатолий Колисник поздравил руководство и весь коллектив работников и ветеранов "Мотор Сич" с 100-летним юбилеем. Вместе с приветственным словом им был вручен сертификат типа № ТД 0035 на авиационный двигатель типа ТВЗ-117ВМА-СБМ1В.

Как сообщалось ранее, 12 сентября 2007 г. состоялось торжественное празднование 100-летнего юбилея ООО "Мотор Сич" - одного из крупнейших предприятий в мире, которые реализуют полный цикл создания современных авиационных двигателей, таких, как Д-436 разных модификаций для

самолетов Ан-148, Бе-200, Ту-334, ТВЗ-117ВМА-СБМ1; для самолета Ан-140, АИ-222-25; для учебно-боевого самолета Як-130, Д-18Т; для Ан-124 "Руслан", ВК-2500; для вертолетов Ми-28Н, Ка-52, а также для модернизации вертолетов Ми-17, Ми-24, Ми-28, Ка-32, Ка-50, Ка-50-2.

Также ОАО "Мотор Сич" производит передвижные газотурбинные электростанции ПАЭС-2500, предназначенные для обеспечения электроэнергией промышленных и бытовых объектов.

источник: сайт *ugmk.info*
14.09.07

ММП "САЛЮТ" БУДЕТ ПЕРЕИМЕНОВАНО В "НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ЦЕНТР ГАЗОТУРБОСТРОЕНИЯ "САЛЮТ"

Правительство РФ распорядилось переименовать федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" ("ММП "Салют") после его реорганизации и увеличения уставного фонда в ФГУП "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют".

Как сообщила сегодня правительственная пресс-служба, распоряжение от 22 сентября №1264-р подписано для реализации указа Президента РФ от 11 августа 2007 г. №1039 "О федеральном государственном унитарном предприятии "Научно-производственный центр газотурбостроения "Салют".

Правительство РФ приняло решение о реорганизации ФГУП "Омское моторостроительное объединение им. П.И. Баранова" путем присоединения к ФГУП

"Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют".

В уставный фонд ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" вносятся следующие находящиеся в федеральной собственности акции ОАО: Гаврилов-Ямский машиностроительный завод "Агат", Ярославская обл. - 25,5%; КБ "Электроприбор", г. Саратов - 38%; Научно-производственное предприятие "Темп" им. Ф. Короткова, г. Москва (бывшее Научно-производственное предприятие "ЭГА") - 25,5%; Институт технологии и организации производства, г. Уфа - 38%.

источник: АРМС-ТАСС
25.09.07

ПАРАМЕТРЫ МАССЫ И ТРУДОЕМКОСТИ ДИРЕКТИВНО ЗАДАНЫ В ПЕРСПЕКТИВНОМ АВИАДВИГАТЕЛЕ ПС-12

Параметры массы и трудоемкости по каждому узлу перспективного авиадвигателя типа ПС-12 впервые в практике пермских разработчиков авиационных двигателей директивно заданы при создании нового мотора. Об этом заявил генеральный конструктор пермского ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

"Ранее в перспективном авиадвигателе всегда директивно определялись характеристики двигателя, а теперь - и стоимостные показатели", - подчеркнул он.

Для реализации проекта создания перспективного двигателя формируется развернутая кооперация.

"В сегодняшних условиях с неполным государственным финансированием НИОКР создания авиационного двигателя самостоятельно разработать новый авиадвигатель одному разработчику невозможно", - отметил А. Иноземцев.

Впервые все участники проекта участвуют в нем на принципах разделения финансовых и технических рисков. Каждый партнер, отвечающий по распределению за свой узел, несет все риски самостоятельно, включая и послепродажное обслуживание своего узла. Он обеспечивает проектирование, сертификацию, производство, техническое обслуживание и ремонт, отвечает за надежность, ресурс

своего узла. "Предварительно вся конструкция авиадвигателя "поделена" между партнерами", - сказал А. Иноземцев.

Специалист сообщил, что работы по созданию кооперации в разработке перспективного двигателя ПС-12 завершилась в августе 2006 г. подписанием соответствующего соглашения. Научное сопровождение будет вести ЦИАМ. ОАО "Авиадвигатель" выступит как головной разработчик. Под документом также поставили подписи руководители НПО "Сатурн", ОАО "Климов", ОАО "Пермский моторный завод", ОАО УМПО, НП "Мотор", ММП имени В.В. Чернышева и ММП "Салют".

А. Иноземцев сообщил, что одним из этапов НИОКР создания авиадвигателя ПС-12 станет изготовление демонстрационного образца газогенератора, создание которого реально через четыре года после начала финансирования программы. В ценах 2007 года стоимость создания демонстрационного газогенератора составляет порядка 1500 млн рублей. Он должен быть создан в 2011 году, а через два года, в 2013 году, ожидается получение сертификата.

источник: AVIAPORT.RU
25.09.07

ГОСУДАРСТВО НАЧНЕТ ФИНАНСИРОВАНИЕ НИОКР СОЗДАНИЯ АВИАДВИГАТЕЛЯ ПС-12 СО СЛЕДУЮЩЕГО ГОДА

Финансирование из государственного бюджета программы НИОКР создания нового перспективного авиадвигателя ПС-12 на ОАО "Авиадвигатель" начнется со следующего года. Об этом сообщил генеральный конструктор пермского ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

"Разработчик ПС-12 определил потребные средства на проведение НИОКР в сумме 44 млрд рублей в ценах 2007 г. Как ожидается, из государственного бюджета на НИОКР поступит около половины указанной суммы - 22,8 млрд рублей", - уточнил он.

Средства, выделяемые на реализацию проекта из бюджета, вернутся государству в виде налогов от продаж и роялти, так как государство участвует в НИОКР и является совладельцем двигателя. "Государство, вложив 22,2 млрд рублей в НИОКР и 5,8 млрд рублей в компенсацию процентных ставок, получит к 2025 году 60 млрд рублей в бюджет", - сообщил А. Иноземцев.

По его словам, средства из госбюджета будут направлены только на проведение НИОКР, а не на технологическую подготовку производства авиадвигателей. Партнерам, участвующим в проекте ПС-12, необходима модернизация производственной базы с потребными инвестициями в объеме 12,2 млрд рублей и 9 млрд рублей на подготовку производства, ремонт и послепродажное обслуживание, оценил он.

"Относительно частных инвестиций, государство берет на себя компенсацию процентных ставок по заемным средствам, требующимся для модернизации производства в размере 5,8 млрд рублей", - сообщил генконструктор. По его словам, для частных инвесторов ситуация с возвратом денег несколько хуже, чем для государства, - окупаемость наступает только в 2028 году. "Но по мировым меркам это нормально - окупаемость наступает через 14-15 лет", - полагает специалист.

По данным разработчика ПС-12, первоначально планируется создать базовый газогенератор, а на его основе планируется разработать семейство авиадвигателей с тягой 7, 9, 12, 14,5 и 18 тонн (соответственно ПС-7, ПС-9, ПС-12, ПС-14Р и ПС-19Р). Базовый двигатель - ПС-12 с взлетной тягой 11 800 кгс - в первую очередь предназначен для российского "самолета XXI века" МС-21, а также для транспортного Ил-214 (он же МТА) и новых модификаций Boeing 737 и А320. Планируется, что эти самолеты, закупаемые российскими авиакомпаниями, будут комплектоваться российскими двигателями, что также может привлечь и авиакомпании стран "третьего мира".

*источник: AVIAPORT.RU
25.09.07*

РОССИЙСКИЙ АВИАДВИГАТЕЛЬ ДОЛЖЕН ОТВЕЧАТЬ ПЕРСПЕКТИВНЫМ ТРЕБОВАНИЯМ ПО ШУМУ И ЭКОЛОГИИ СЛЕДУЮЩЕЙ ГЛАВЫ ИКАО

Перспективный российский авиадвигатель типа ПС-12, разрабатываемый в Перми, должен отвечать будущим требованиям ИКАО по шуму на местности и эмиссии вредных веществ в атмосферу. Об этом заявил генеральный конструктор пермского ОАО "Авиадвигатель" Александр Иноземцев.

Он обратил внимание на постоянное ужесточение требований по указанным параметрам. В разработке авиадвигателя типа ПС-12 показатели по шуму и эмиссии считаются одними из важнейших. "Так как семейство авиадвигателей ПС-12 создается в диапазоне тяги 7-20 тонн, то практически все двигатели семейства, кроме самых "маленьких", будут иметь запасы по шуму и относительно следующей главы 5, если она

будет принята, в ближайшие 15 лет. То есть уже сегодня при создании семейства новых авиадвигателей закладываются самые жесткие нормы и требования по шуму на ближайшие 15-20 лет", - подчеркнул генконструктор.

По данным ОАО "Авиадвигатель", по шуму авиадвигатель ПС-12 должен соответствовать требованиям главы 4 норм ИКАО 2006 г. с запасом 15 EPN дБ, а по эмиссии - на 20-30% иметь запас относительно норм и требований 2008 г.

*источник: AVIAPORT.RU
25.09.07*

ОАО "УМПО" УСТАНОВЛИВАЕТ СОТРУДНИЧЕСТВО С КОНЦЕРНОМ PRATT & WHITNEY CANADA

ОАО "Уфимское моторостроительное производственное объединение" устанавливает партнерские отношения с концерном Pratt & Whitney Canada. Переговоры с представителями этой компании состоялись в рамках VIII Международного авиационно-космического салона МАКС-2007, о чем рассказал директор программ газотурбинных двигателей ОАО "УМПО" Рустам Кутушев.

Pratt & Whitney Canada рассматривает УМПО в качестве партнера по производству деталей и узлов двигательной установки PW-127/TS, предназначенной для нового российского вертолета среднего класса Ми-38. По мнению специалистов УМПО, лучший

вариант продвижения товаров - выходить на западные рынки в сотрудничестве с ведущими мировыми брендами, такими, как Pratt & Whitney Canada.

"У представителей известных компаний нам есть чему поучиться, например общемировой философии производства авиационной продукции, - считает Рустам Кутушев. - К примеру, канадский концерн ежегодно выпускает с использованием самых современных технологий по 2 400 газотурбинных двигателей 14 моделей".

*источник: ИА «Башинформ»
10.09.07*

НПО "САТУРН" ПОСТАВИТ ГАЗПРОМУ ШЕСТЬ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ ГТЭС-2,5 МОЩНОСТЬЮ 2,5 МВт ДЛЯ КС "НЮКСЕНИЦА" И КС "ЮБИЛЕЙНАЯ"

С августа 2007 года в ОАО "НПО "Сатурн" начались работы по монтажу газотурбинной электростанции ГТЭС-2,5 на испытательный стенд компании. Данная ГТЭС-2,5 - одна из шести электростанций, которые будут поставлены в Вологодскую область для строительства электростанции собственных нужд из трех ГТЭС-2,5 на КС "Нюксеница" и аналогичной электростанции на КС "Юбилейная" (ООО "Севергазпром").

Поставка шести газотурбинных теплоэлектростанций ГТЭС-2,5 производства ОАО "Сатурн - Газовые турбины" будет производиться в соответствии с программой ОАО "Газпром" "Внедрение и строительство электростанций и энергоустановок в 2002-2005 годах и на период до 2010 года". ГТЭС-2,5, основу которой составляет газотурбинный двигатель Д049Р, предназначена для автономного обеспечения электрической и тепловой энергией промышленных и бытовых потребителей. Теплоэлектростанция может работать на газообразном и жидком топливе. ГТЭС-2,5 является базовой в системе газодобычи ОАО "Газпром" и устанавливается на месторождениях для автономного обеспечения инфраструктуры электричеством и теплом. Все шесть ГТЭС-2,5 будут выполнены в блочно-контейнерном исполнении, рассчитанном на температуру наружного воздуха до -63 С, и будут размещаться на открытой площадке. Применение теплоэлектростанций позволит существенно повысить

надежность энергообеспечения объектов ОАО "Газпром", снизить затраты на электроэнергию и потери от аварийных отключений энергосистемы.

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

ОАО "Сатурн - Газовые турбины" - дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" - интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. Унаследовав богатейший опыт и научно-технический потенциал авиационного машиностроения, ОАО "Сатурн - Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
18.09.07*

НОВОЕ ДОСТИЖЕНИЕ "ПЕРМСКИХ МОТОРОВ" НА ЗЕМЛЕ

В феврале 2006 года на компрессорной станции "Игринская" (ООО "Пермтрансгаз") в составе ГТУ-25П был введен в эксплуатацию первый серийный двигатель ПС-90ГП-25 производства ОАО "Пермский моторный завод".

В ноябре 2006 года на КС "Игринская" были успешно проведены межведомственные испытания головного агрегата ГПА-25Р-ПС "Урал". В результате испытаний были подтверждены параметры газотурбинной установки, включая режим максимальной мощности 30 МВт.

В июле 2007 года наработка достигла 10 000 часов, все это время двигатель отработал без ремонта.

Компрессорная станция "Игринская" установлена на двухниточной газовой магистрали "Ямбург - Тула I" и "Ямбург - Тула II". Сечение каждой трубы - 1400 мм, что обуславливает большой объем пропускаемого газа, следовательно, необходимое давление поступающего газа сможет обеспечить только мощный агрегат - такой, как ГТУ-25П.

Кроме обеспечения работы магистрали в рамках реализации национального проекта газификации регионов России станция обеспечивает газом десяти-тысячное население расположенного неподалеку поселка Шаркан. Объем перекачиваемого станцией газа составляет около 150 млн м³ в сутки.

На сегодняшний день большой интерес к ГТУ-25П номинальной мощностью 25,6 МВт с КПД не менее 39,2% замечен не только со стороны ОАО "Газпром" и других российских нефтегазовых компаний. Начиная с 2005 года интерес к ГТУ-25П пермского производства проявляют газотранспортные компании Турции,

Ирана, Китая, Венесуэлы, Тайваня. Таким образом, география потенциальных поставок выходит далеко за пределы России.

Газотурбинная установка ГТУ-25П на базе авиационного двигателя ПС-90А является одним из последних достижений пермских моторостроителей в производстве двигателей промышленного применения. Разработка и внедрение ГТУ-25П в серийное производство осуществлялась в рамках реализации комплексной программы сотрудничества предприятий Пермского края с ОАО "Газпром".

Работы по созданию ГТУ-25П начались в 1999 году. В короткий срок ОАО "Авиадвигатель" удалось завершить разработку проекта и изготовить головной образец. При проектировании ГТУ-25П пермскими специалистами был использован опыт создания и эксплуатации ее прототипов - ГТУ-12П и ГТУ-16П. Основу ГТУ-25П составляет двигатель ПС-90ГП-25, выполненный по схеме одноконтурного двухкаскадного двигателя со свободной силовой турбиной. Для получения лучших в этом классе установок параметров и высокой экономической эффективности были разработаны новые турбины, в том числе двухступенчатая турбина высокого давления, одноступенчатая турбина низкого давления и трехступенчатая силовая турбина с применением новейших методов проектирования. Это позволило получить в условиях ISO при номинальной мощности 25,6 МВт КПД до 39,6%.

*источник: компания «Пермский
моторостроительный комплекс»
10.09.07*

ММПП "САЛЮТ" – ОДИН ИЗ ОСНОВНЫХ УЧАСТНИКОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИОННОЙ ВЫСТАВКИ AVIATION EXPO CHINA 2007

ФГУП "ММПП "Салют" – один из основных участников международной авиационной выставки Aviation Expo China 2007, которая пройдет с 19 по 22 сентября 2007 г. в Пекине, Китай.

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

Во многом этому успеху способствует наличие конструкторского бюро ФГУП "ММПП "Салют", что позволяет предлагать иностранным заказчикам и, прежде всего, Китаю, модифицированные варианты двигателя АЛ-31Ф для модернизации парка самолетов семейства Су.

По словам генерального директора ФГУП "ММПП "Салют" Ю.С. Елисеева, "имеется перспектива расширения сотрудничества. Особо хотел бы подчеркнуть, что поставки будущего предполагают и модернизированные варианты двигателя АЛ-31Ф. Сегодня мы предлагаем принятый на вооружение ВВС РФ двигатель АЛ-31ФМ1 с тягой 13,5 тс и увеличенным ресурсом. Предварительные переговоры с китайской стороной подтвердили заинтересованность ВВС Китая в этом двигателе, включая его применение на самолетах семейства "Су" корабельного базирования. Мы технически готовы модернизировать двигатели для китайских ВВС. Переговоры на этот счет ведутся".

На стенде ФГУП "ММПП "Салют" представляет макет двигателя АЛ-31ФН с САУ и РС с УВТ для легкого китайского истребителя J-10, а также макет двигателя МД-120 для малоразмерных беспилотных самолетов-мишеней комплекса "Дань" многоцелевого использования.

На экспозиции предприятия можно ознакомиться с разработками гражданского сектора, такими как газификатор твердого топлива, ПГУ-60, ПГУ-20С, опреснительная установка "Каскад" и т. д. Экспозиция также демонстрирует перспективные разработки конструкторского бюро, новейшие информационные и производственные технологии, применяемые в разработках и производстве продукции предприятия, а

также широкий спектр производимых газотурбинных двигателей новых поколений для различных отраслей промышленности, таких как железнодорожный транспорт, автомобилестроение, энергетика, транспортировка газа и др.

ФГУП "ММПП "Салют" поддерживает постоянные тесные связи с ведущими компаниями Китая, в частности с корпорацией в области сотрудничества по ремонту и обслуживанию двигателей АЛ-31Ф для самолетов семейства "Су", находящихся на вооружении ВВС Китая.

По словам генерального директора Ю.С. Елисеева, "значение сотрудничества с Китаем для "Салюта" трудно переоценить. Можно сказать, что мы находимся только в самом начале этого сотрудничества. Начав сотрудничать в военной сфере, мы переходим больше на гражданскую продукцию. А это энергетические, газоперекачивающие, мусороперерабатывающие, опреснительные и озонаторные установки, создание двигателей следующего поколения для военной и гражданской авиации и многое другое. По всем этим направлениям мы можем сотрудничать с КНР через совместные разработки и производство. В этом плане мы должны дополнять друг друга. Формы сотрудничества могут быть самыми разными. Уверен, что мы друг в друге заинтересованы, что является залогом успеха нашего сотрудничества".

ФГУП "ММПП "Салют" разрабатывает, производит и осуществляет техническое сопровождение авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства Су), АИ-222-25 для УБС Як-130, ремонтирует АЛ-21Ф (для Су-22, Су-24) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), производит узлы и детали для Д-436Т (модификаций для Бе-200, Ан-148, Ту-334), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42), производит газотурбинные установки, газоперекачивающие станции и паропреснительные установки, а также обеспечивает их последующее техническое обслуживание.

*источник: компания «ФГУП ММПП "Салют"»
13.09.07*

ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВВС А. ЗЕЛИН ПОСЕТИЛ ОКБ ИМ. А.С. ЯКОВЛЕВА И СОВЕРШИЛ ИСПЫТАТЕЛЬНЫЙ ПОЛЕТ НА УЧЕБНО-БОЕВОМ САМОЛЕТЕ ЯК-130

Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин с рабочим визитом посетил ОКБ им. А.С. Яковлева и выполнил полет на учебно-боевом самолете Як-130.

"Самолет отвечает требованиям тактико-технического задания по данному проекту", - заявил сегодня журналистам Главнокомандующий ВВС.

"Это легкий в управлении, маневренный, с хорошей тяговооруженностью и эргономикой кабины самолет, прощающий множество ошибок управления пилотирования, в частности у него устойчивые противопопорные характеристики", - дал оценку Александр Зелин.

Самолет Як-130, по словам Главнокомандующего ВВС, будет предназначен как для обучения курсантов выпускных курсов, так и для войск, как самолет фронтового боя.

Как отметил Главнокомандующий ВВС, в 2008 году Военно-воздушные силы начнут закупку серийных самолетов Як-130.

Так, уже во второй половине следующего года 4 самолета поступят в Липецкий авиационный центр для изучения и выдачи рекомендаций по его эксплуатации в строевые части ВВС. После чего планируется поступление первых Як-130 на эксплуатацию в учебный авиационный центр (г. Борисоглебск).

"Я немного недоволен темпами создания этого проекта со стороны ОКБ им. А.С. Яковлева. Они явно затаили работу по этому проекту", - заявил сегодня журналистам Главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин.

*источник:
организация «Министерство обороны РФ»
06.09.07*

SUPERJET 100 – САМЫЙ КРУПНЫЙ И АМБИЦИОЗНЫЙ ПРОЕКТ В ГРАЖДАНСКОМ АВИАСТРОЕНИИ РОССИИ

Специалисты считают программу SuperJet самым крупным и амбициозным проектом в гражданском авиастроении России. Новые лайнеры позволят не только заменить парк Ту-134 и Ту-154 в российских авиакомпаниях. Два из каждых трех построенных SuperJet планируется реализовать на международном рынке. Как заявил глава компании "Сухой" Михаил Погосян на проведенном в Хабаровске II Международном экономическом форуме, Россия может претендовать "на 20 процентов рынка среднемагистральных самолетов в мире".

По оценкам экспертов, SuperJet 100 уникален тем, что впервые в отечественном авиастроении Россия пошла по широко используемой в мире практике кооперации с ведущими авиастроительными компаниями. Комплекующие для SuperJet 100 поставляются 15-ю зарубежными компаниями. Самолет, в частности, оснащен двигателями SaM146, которые созданы российским НПО "Сатурн" и французской компанией Snecma - мировым лидером авиадвигателестроения. Boeing является консультантом проекта на разных стадиях его реализации. С компанией Alenia Aerospaica создано СП по маркетингу и послепродажному обслуживанию самолета. Главной целью этого предприятия партнеры считают "достижение успешного продвижения лайнеров SuperJet на европейском и американском рынках". Предусмотрена непрерывная послепродажная поддержка на всех уровнях - от обучения авиаперсонала и предоставления документации до эксплуатационного обслуживания и комплексного решения любых вопросов. Участие иностранных компаний в проекте позволяет минимизировать проблемы сертификации новой машины по европейским и североамериканским нормам. SuperJet 100 "интересен как образец техноло-

гических и инновационных достижений", заявил руководитель ЦАГИ Владимир Каргопольцев. Сейчас в ЦАГИ завершаются наземные статические испытания всех узлов и систем самолета, собранного в Комсомольске-на-Амуре. По оценкам экспертов института, "алгоритмы безопасности, заложенные в системах лайнера, в том числе в автоматической системе управления полетом, позволяют в любых нестандартных ситуациях исключить катастрофические последствия". В частности, "автоматика не допустит сваливания самолета в плоский штопор".

Вместимость самолета сегодня составляет 95 пассажиров, но "будет изменяться как в меньшую, так и в большую сторону", сообщил Погосян. По его словам, "каталожная цена 95-местного самолета составит 28 млн долларов". Однако при заключении конкретного контракта "эта величина может меняться".

В настоящее время на заводе полностью собран первый летный экземпляр самолета SuperJet 100, выкатка которого из цеха окончательной сборки состоится 26 сентября. До конца 2007 года для проведения летных испытаний будут собраны еще три самолета. Еще один экземпляр будет изготовлен и поставлен на ресурсные испытания. "Серийные поставки самолетов заказчикам начнутся в 2008 году", - пообещал Погосян.

Он также сообщил, что на сегодняшний день 50% комплектующих изделий поставляют зарубежные компании и столько же - российские. "В дальнейшем доля российских поставщиков будет расти", - подчеркнул руководитель фирмы "Сухой".

*источник: АРМС-ТАСС
25.09.07*

ММПП "САЛЮТ" ГОТОВ КАЖДЫЕ 18 МЕСЯЦЕВ ПРЕДЛАГАТЬ ВВС НОВУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ АВИАДВИГАТЕЛЯ АЛ-31Ф

ФГУП Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют" (ММПП "Салют") готово каждые полтора года предлагать российским ВВС новую модернизацию авиадвигателя АЛ-31Ф для поддержания и повышения боеспособности ВВС. Такое мнение высказал главный инженер предприятия Валерий Поклад.

"Авиадвигатель АЛ-31Ф, модернизированный силами ММПП "Салют" по первому этапу модернизации в модификации АЛ-31ФМ-1 с увеличенной взлетной тягой, принят на вооружение российских ВВС и устанавливается на модернизированные истребители Су-27СМ", - напомнил он.

Специалист отметил, что для АЛ-31ФМ-1 создано поворотное сопло системы управления вектором тяги, имеющее на сегодня стендовую наработку порядка 800 часов.

В процессе модернизации серийного АЛ-31Ф конструкторы и специалисты ММПП "Салют" разработали и изготовили образец трехступенчатого компрессора низкого давления, на котором уже получена степень повышения давления, равная 4,25. Этот компрессор испытан не только на стенде ЦИАМ, но и в составе реального авиадвигателя. "Проводимая

работа по модернизации АЛ-31Ф позволит получить знания и опыт проектирования компрессора высокого давления для перспективного авиадвигателя нового поколения, над которым также работают на ММПП "Салют", - подчеркнул В. Поклад.

Он особо выделил в деятельности предприятия совместные работы с украинскими коллегами по целому ряду авиадвигателей, разработанных в Запорожье (Украина). В частности, двигатель АИ-222-2.5 тягой 2500 кг создан и производится в кооперации предприятий России и Украины. Причем часть комплектующих ММПП "Салют" получает от запорожских ОАО "Мотор Сич" и ЗМКБ "Прогресс". ММПП "Салют" работает по авиадвигателю Д-436 для самолетов Ан-148, Ту-334 и Бе-200 совместно с Уфимским моторостроительным заводом и ОАО "Мотор Сич". Кроме того, ММПП "Салют" продолжает поставлять на Украину в рамках кооперационных поставок такую высокотехнологическую часть авиадвигателя Д-27, как редуктор мощностью 12,5 тыс. л. с.

*источник: AVIAPORT.RU
06.09.07*

ГСС ЗАИНТЕРЕСОВАНЫ В СОЗДАНИИ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ ПОД ПРОЕКТ SUPERJET 100

ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) заинтересовано в создании лизинговой компании, которая займется финансированием продаж региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100, сообщил старший вице-президент компании Максим Гришанин журналистам в понедельник в Венеции. "Мы заинтересованы в создании структуры, которая будет предоставлять пакет финансовых услуг нашим клиентам. Эта компания будет создаваться в ближайшем будущем", - отметил он. По его словам, в качестве основных партнеров рассматриваются российские банки - ВЭБ и ВТБ. Участие самого ГСС в лизинговой компании будет незначительным.

"Если мы и будем иметь в ней долю, то лишь незначительную", - добавил он.

ЗАО "ГСС" - дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой" (государство владеет 100% акций ОАО. - ИФ), основанное в 2000 году для реализации проектов в области гражданской авиатехники, в том числе для разработки и производства регионального самолета Sukhoi Superjet 100. Серийное производство лайнера должно начаться в 2008 году. Объем твердых заказов от авиакомпаний на поставку Sukhoi SuperJet 100 составляет 71 самолет.

источник: ИА «Интерфакс»
12.09.07

ПОСТАВКА ПЕРВОГО САМОЛЕТА SUPERJET 100 СТАРТОВОМУ ЗАКАЗЧИКУ - КОМПАНИИ "АЭРОФЛОТ" - СОСТОИТСЯ В НОЯБРЕ 2008 ГОДА

Поставка первого самолета SuperJet 100 стартовому заказчику - компании "Аэрофлот" - состоится в ноябре 2008 года. Первый западный заказчик, итальянская компания Itali, получит первый самолет в декабре 2009 года. Об этом корр. АРМС-ТАСС сегодня стало известно во время презентации совместного российско-итальянского предприятия SuperJet International, которое создано для продажи и послепродажного обслуживания самолетов семейства SuperJet 100.

Как было объявлено на презентации, к настоящему времени на самолет SuperJet 100 имеется 71 твердый заказ и 39 опционов. В числе первых заказчиков компания "Аэрофлот" (30 самолетов и соглашение о намерениях на приобретение еще 15 машин), Финансовая лизинговая компания (10 самолетов), AirUnion (15 и опцион еще на 10), "Дальавиа" (6 и опцион на 4), Itali (10 и опцион на 10).

источник: АРМС-ТАСС
10.09.07

КИТАЙ И РОССИЯ СОВМЕСТНО РАЗРАБОТАЮТ НОВЫЙ ТИП САМОЛЕТА ДЛЯ НАЧАЛЬНОЙ ЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ

Китай и Россия на днях достигли соглашения о совместной разработке нового учебно-тренировочного самолета для начальной летной подготовки. Об этом заявил 22 августа заместитель генерального директора Второго объединения авиационной промышленности Китая Лян Чжэньхэ в рамках авиасалона МАКС-2007 под Москвой. Лян Чжэньхэ сообщил, что данный проект будет осуществлен на началах совместных инвестиций, совместной разработки, совместного принятия рисков и совместного разделения выгод. Партнером с российской стороны выступает АОТ "ОКБ им А.С. Яковлева". Каждая из сторон обеспечит 50 процентов финансирования. Между тем, Лян Чжэньхэ ничего не сказал о конкретной сумме капиталовложений.

Лян Чжэньхэ сообщил, что выпуск образца самолета ожидается в 2008 году, осуществление его первого полета - в первом полугодии 2009 года. По прогнозу Лян Чжэньхэ, спрос на такой самолет на внутреннем рынке Китая превысит 300 единиц.

Лян Чжэньхэ отметил наличие огромного потенциала сотрудничества Китая и России в авиационной сфере. Между тем, он признал и наличие ряда вопросов, нуждающихся в решении. В том числе есть потребность в совершенствовании системы послепродажного обслуживания самолетов гражданского назначения.

источник: газета «Жэньминь Жибао»
23.08.07

ЛЕТНЫЕ ИСПЫТАНИЯ ИСТРЕБИТЕЛЯ СУ-35 НАЧНУТСЯ ДО КОНЦА ГОДА

Летные испытания многоцелевого сверхманевренного истребителя Су-35 начнутся до конца года, сообщил в эксклюзивном интервью АРМС-ТАСС генеральный директор компании Михаил Погосян.

По его словам, в ближайшей перспективе Су-35 будет являться основным экспортным продуктом компании "Сухой".

"В настоящее время военная техника составляет 95% в общем объеме экспортных поставок "Сухого". Мы предполагаем, что проект регионального самолета "Суперджет 100" увеличит гражданскую составляющую выпускаемой продукции до 35%." При этом, отметил М. Погосян, речь не идет о снижении поста-

вок военной техники. Экспорт продукции военного назначения будет повышаться за счет дальнейшего наращивания поставок многоцелевых истребителей семейства Су-30, постепенного продвижения на мировой рынок нового истребителя Су-35 и, в последующем, перспективного авиационного комплекса фронтовой авиации.

"Су-35 в значительной степени разработан на базе технических решений, используемых при создании отечественного истребителя пятого поколения", - отметил руководитель компании "Сухой".

источник: АРМС-ТАСС
10.09.07

ГЛАВА ЦИАМ: ПОРА ПЕРЕСТАТЬ ПРИНИЖАТЬ НАШ УРОВЕНЬ РАЗРАБОТОК АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Генеральный директор ЦИАМ Владимир Скибин считает, что пора перестать принижать уровень отечественного авиационного двигателестроения.

По словам гендиректора, сотрудники ЦИАМ сегодня работают фактически со всеми ведущими авиадвигателестроительными фирмами мира, и не на субподряде, а в качестве полноправных партнеров. "Работая по международным программам, мы видим современный уровень фирм. Нам хватит себя унижать. Говоря о расчетных методах авиадвигателей, могу сказать, что сегодня у нас есть методики расчетов, которых нет еще в Европе, и европейцы согласны с нами в такой оценке", - подчеркнул глава ЦИАМ.

В настоящее время в отечественном авиадвигателестроении умеют рассчитывать самую совершенную лопаточную газотурбинную машину. "Я не мог сказать об этом несколько лет назад, а сегодня уверенно говорю об этом", - сказал В. Скибин.

Говоря о работах ЦИАМ, он сказал, что перспективные направления работы научного центра определяются стратегией развития авиапрома, программами

ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация", рядом Федеральных целевых программ по гражданской и военной авиации и другими программами.

Перед авиадвигателестроителями стоит задача создания двух базовых двигателей для гражданской и военной авиации. "Трудности, стоящие перед нами при создании двух базовых двигателей, не меньше, чем трудности, которые были при создании атомной бомбы, первого спутника. По гражданскому авиадвигателю поставлена задача создания двигателя, который был бы востребован компаниями Boeing и Airbus, и по-другому - нельзя", - убежден В. Скибин.

Однако, по его словам, конкурентоспособность в авиадвигателестроении во многом будет зависеть от разработанных и применяемых новых технологий, и вот здесь отечественное авиадвигателестроение еще существенно отстает от уровня, достигнутого в ведущих западных фирмах и компаниях.

*источник: AVIAPORT.RU
25.09.07*

КОЛИЧЕСТВО ЗАКАЗОВ НА SUPERJET 100 ДОСТИГЛО 73 ЕДИНИЦ

Количество твердых заказов на самолет SuperJet 100 достигло 73 единиц. Около 115 млн евро планируется вложить в техперевооружение российских предприятий, задействованных в программе SuperJet 100.

Об этом сообщили сегодня в пресс-службе компании "Гражданские самолеты Сухого".

"На сегодняшний день пакет твердых заказов на этот авиалайнер составляет 73 машины: 61 самолет от российских авиакомпаний и 12 - от зарубежных авиаперевозчиков", - пояснил собеседник агентства. В настоящее время на серийном заводе в Комсомольске-на-Амуре (КНААПО) завершена сборка первого летного образца, и на 26 сентября, как и было предусмотрено программой строительства этого авиалайнера, запланирована выкатка самолета из цеха окончательной сборки. Предполагается, что в 2008 году будет собрано 9 самолетов, в 2009 году - 30, в 2010 - 60. Затем ежегодный выпуск составит 70 машин. На обновление производственных мощностей трех авиазаводов - в Комсомольске-на-Амуре, Новосибирске и Воронеже - средства поступают из нескольких источников. В их числе бюджетное финансирование, собственные средства КНААПО и компании "Сухой", а также средства, привлекаемые лизинговыми компаниями. К настоящему моменту около 50 млн евро уже освоены на создание современного инженерного центра и закупку производственного оборудования, обеспечивших возможность производства на КНААПО опытных самолетов SuperJet 100.

"В рамках программы техперевооружения на КНААПО поступают в том числе станки автоматизированной сборки, позволяющие максимально сократить долю ручного труда в сборочном производстве. Это существенно повышает качество и точность выполняемых производственных процессов и сокращает временные затраты", - отметили в компании "Гражданские самолеты Сухого".

Некоторые характеристики самолета SuperJet 100 будут уникальными для мировой гражданской авиа-

ции. В их числе ресурс в 70 тыс. часов. Традиционным для мировой практики является ресурс самолета примерно в 30 тыс. часов. Повысить этот показатель более чем в два раза российским специалистам удалось за счет особых конструкторских решений. В их числе применение в отдельных узлах новых специально разработанных материалов, существенно увеличивающих их износостойкость.

Подтвердить ресурс SuperJet 100 должны испытания второго статического экземпляра самолета (четвертая опытная машина) в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ, г. Жуковский, Московская область) в начале следующего года.

Как сообщил директор Комсомольского-на-Амуре филиала компании "Гражданские самолеты Сухого" Сергей Шкрятун, ресурсные испытания SuperJet 100 в ЦАГИ пройдут в первом квартале 2008 года. Всего по программе будет построено шесть опытных машин: четыре для летных испытаний и две - для статических. Первый статический экземпляр уже проходит испытания в ЦАГИ.

Сертификация SuperJet 100 и начало поставок самолета первому заказчику, компании "Аэрофлот", намечены на конец следующего года. После выхода на серийные мощности сборка самолета будет осуществляться по конвейерному типу. В цехе окончательной сборки оборудовано шесть рабочих мест: участок автоматизированной лазерной сборки фюзеляжа по сборочным отверстиям; участок стыковки крыла с фюзеляжем; участок интеграции двигателя с фюзеляжем; участок сборки различных систем самолета - гидросистема, кислородная, противопожарная, водоснабжения и т. д. Одновременно в этом цехе, перемещаясь по разным рабочим участкам, будет находиться шесть самолетов. Полную сборку планируется осуществлять в течение 28 дней, передает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Взгляд»
24.09.07*

РОССИЙСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ ГОТОВЫ ВЫПОЛНИТЬ ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ИКАО

Предприятия авиационного двигателестроения России готовы выполнить перспективные требования Международной организации гражданской авиации (ИКАО) по сокращению показателей эмиссии вредных веществ в атмосферу. Об этом заявил генеральный директор Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ) Владимир Скибин.

Он напомнил, что в феврале текущего года комиссия ИКАО по охране окружающей среды предложила принять в 2008 г. требования по сокращению показателя эмиссии вредных веществ в атмосферу к 2016 году почти на 40% по сравнению с показателем эмиссии 2008 г., а к 2025 году - на 60%.

По словам В. Скибина, ЦИАМ уже более пяти лет работает в кооперации с отраслевыми НИИ и моторостроительными заводами над проектом перспективного двигателя. "ЦИАМ совместно с ведущими отраслевыми предприятиями провел анализ рынка перспективного двигателя, выбирал конструктивную схему двигателя, его параметры", - сказал он.

Руководитель ведущего авиадвигателестроительного НИИ подчеркнул, что ЦИАМ вместе с ОКБ отработал численные методы расчета элементов

авиадвигателей, в том числе ковшеобразных лопаток с высоким КПД. "Мы научились считать лопаточные машины не хуже других стран и мы видим, что опережаем в расчетах лопаточных машин, в частности, европейцев", - заявил В. Скибин.

Важным достижением отечественных авиадвигателестроителей, по мнению специалиста, является конструктивное обеспечение надежности и ресурса авиадвигателей. "Сейчас стоит задача достижения наработки 200-300 тысяч часов на выключение двигателя в полете", - подчеркнул глава ЦИАМ.

Он сообщил также, что ЦИАМ при активном участии ОАО "Авиадвигатель" подготовил перечень критических технологий, которые необходимо разработать, чтобы создать конкурентоспособный перспективный авиадвигатель. "Мы уже столкнулись с проблемами по авиаматериалам. В настоящее время формируется и в дальнейшем будет реализовываться специальная программа по авиаматериалам", - уточнил В. Скибин.

*источник: AVIAPORT.RU
03.09.07*

"ВНУКОВСКИЙ АВИАРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД" ПОДВОДИТ ИТОГИ УЧАСТИЯ В МАКС-2007

ОАО "Внуковский авиаремонтный завод №400" (ВАРЗ-400) приняло участие в Международном авиационно-космическом салоне МАКС-2007, прошедшем в период с 21 по 26 августа 2007 г. в подмосковном городе Жуковский. Итогом работы компании в крупнейшей российской авиационной выставке стало подписание ряда соглашений, подтверждающих высокий статус ведущего отечественного центра технического обслуживания и ремонта авиационной техники российского и иностранного производства.

В ходе работы выставки проведены переговоры с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." об организации на базе ВАРЗ-400 центра технического обслуживания и ремонта воздушных судов нового поколения типа Ту-204 и Ту-214, а также их модификаций. Подписан ряд документов, определяющих намерение сторон развивать сотрудничество в области создания склада запасных частей и принадлежностей, а также предусматривающих освоение авиаремонтным предприятием полного цикла работ по проведению форм обслуживания, диагностике самолетных систем, ремонту двигателей и агрегатов. Как было отмечено в ходе переговоров, возможно дальнейшее расширение сотрудничества между компаниями в части организации поддержки эксплуатантов самолета Ан-148.

Также на МАКС-2007 состоялась рабочая встреча с руководством "Пермского моторного комплекса", на которой обсуждались перспективы организации диагностики, технического обслуживания и модульного ремонта двигателей ПС-90А и их модификаций.

ВАРЗ-400 продолжает активно развивать услуги, оказываемые эксплуатантам воздушных судов западного производства. Так, в дни работы выставки подписан меморандум между компаниями ВАРЗ-400,

SNECMA Services и "Аэрофлот - российские авиалинии", который определяет намерения сторон провести совместную работу по изучению возможностей создания в России совместного предприятия для технического обслуживания, текущего и капитального ремонта авиационных двигателей CFM56, устанавливаемых на самолеты семейства Airbus A320 и Boeing 737. Сторонами достигнута договоренность в срок до середины 2008 года проработать условия реализации проекта.

Ряд встреч с руководителями компаний - производителей и поставщиков компонентов и изделий для воздушных судов производства компаний Airbus и Boeing позволил закрепить отношения с крупнейшими участниками рынка.

Компания приняла участие в круглом столе с руководителями авиакомпаний и представителями авиапредприятий, состоявшемся в Деловом центре гражданской авиации. Генеральный директор ВАРЗ-400 Алексей Чернышев познакомил специалистов с перспективами развития предприятия на ближайшие семь лет.

ОАО "Внуковский авиаремонтный завод №400" является ведущим предприятием по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники российского и иностранного производства. ВАРЗ-400 ведет ремонт и обслуживание самолетов Ту-154М, а также двигателей и комплектующих агрегатов к ним. 4 апреля 2007 года предприятие прошло аудит EASA на подтверждение сертификата соответствия PART-145 для проведения технического обслуживания самолетов Boeing 737.

*источник: компания «Внуковский
авиаремонтный завод №400»
13.09.07*

РОД "СТРАТЕГОВ" БУДЕТ ПРОДОЛЖЕН

На создание нового стратегического самолета по программе "Перспективный авиационный комплекс Дальней авиации" (ПАК ДА) для российских ВВС потребуются шесть-семь лет, считает генеральный конструктор компании "Туполев" Игорь Шевчук.

Это сравнительно небольшой период времени. Дело в том, что новый самолет будет создаваться на основе прекрасно зарекомендовавшего себя серийного стратегического бомбардировщика-ракетоносца Ту-160.

Игорь Шевчук заявил "Интерфаксу-АВН", что за это время планируется выполнить весь объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по программе ПАК ДА с завершением государственных совместных испытаний.

По его данным, конкурс проектов по этой программе будет проведен в текущем году, а финансирование работ по программе начнется с 2008 года. При этом, скорее всего, в предстоящем конкурсе проектов "Туполев" останется в одиночестве, так как ни одна другая фирма в России не имеет такого богатого опыта создания стратегических самолетов.

Генконструктор сообщил также, что календарный срок службы самолетов стратегической авиации России Ту-160, Ту-95МС и Ту-22МЗ составит примерно от 40 до 50 лет. Он подчеркнул, что под маркой "Туполев"

всегда выпускались высокоресурсные и надежные самолеты. Конечно, будет идти наращивание функциональных и боевых возможностей этих комплексов. Основные направления модернизации стратегической авиации известны: новое вооружение и системы управления оружием и модернизация бортовых комплексов.

Напомним, что после 15-летнего перерыва Россия возобновила практику регулярного воздушного патрулирования стратегической авиацией нейтральных вод. Решение об этом было принято президентом России Владимиром Путиным в середине августа.

"Наши летчики засиделись", - так прокомментировал он свое решение, добавив, что сами летчики возобновлению патрулирования будут только рады. Боевое дежурство авиации, прерванное в 1992 году из-за нехватки финансирования, осуществляется в районах судоходства и экономической зоны России.

Возобновление полетов российской стратегической авиации не имеет агрессивной направленности и представляет собой обычную практику боевого дежурства. На Ту-160 и Ту-95 будут находиться лишь учебные ракеты.

*источник: газета «Красная звезда»
11.09.07*

ОАК РЕШАЕТ РЕВОЛЮЦИОННУЮ ЗАДАЧУ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОГО АВИАСТРОЕНИЯ – ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР АХК "СУХОЙ"

Амбициозную задачу "революционного изменения ситуации в области производства гражданской авиатехники и производства продукции более чем на 140 млрд долл. в ближайшие 20 лет решает Объединенная авиастроительная корпорация", сообщил на втором Дальневосточном международном экономическом форуме в Хабаровске генеральный директор АХК "Сухой" Михаил Погосян. Без решения этой задачи "невозможно сохранение позиций одного из лидеров самолетостроения в мире", - подчеркнул он.

По словам Погосяна, "примерно 80% всего мирового рынка - это рынок гражданской техники и примерно 20% объема приходится на военную технику".

Компания "Сухой" ставит задачу на 40% увеличить объемы производства к 2010 году и выйти на производство в объеме 4 млрд долл. в год к 2015 году.

Успешное продвижение продукции российского самолетостроения на мировые рынки связано с самолетами семейства "Су" различных модификаций, в

том числе Су-34, Су-35, а также с самолетами пятого поколения.

В сфере гражданской авиатехники ключевой программой является производство региональных самолетов SuperJet 100. К 2015 году планируется также развить это направление за счет производства среднемагистрального самолета.

Рынок региональных перевозок и сегмент производства таких самолетов оценивается в 5 тыс. машин. "Наша цель - занять около 20% рынка", - сказал Михаил Погосян.

Он подчеркнул, что сейчас в ЦАГИ успешно проходят статические испытания первого самолета "Суперджет 100". К летным испытаниям готовится второй опытный образец машины. 26 сентября планируется провести выкатку лайнера SuperJet 100 в Комсомольске-на-Амуре.

*источник: АРМС-ТАСС
18.09.07*

ТАНТК ИМ. БЕРИЕВА НАПРАВИТ НА РАЗВИТИЕ 1,4 МЛРД РУБЛЕЙ

ОАО "Таганрогский авиационный научно-технический комплекс им. Бериева" (ТАНТК им. Бериева), входящее в НПК "Иркут", планирует в 2007-2008 годах направить на развитие и модернизацию более 1,4 млрд рублей. Как сообщил первый заместитель генерального директора предприятия по экономике и финансам Анатолий Шакун, в 2007 году на эти цели будет направлено 550 млн рублей, что в 6 раз больше по сравнению с 2006 годом. Господин Шакун отметил, что инвестиционная программа реализуется за

счет собственных средств предприятия. Основными направлениями программы являются техническое развитие комплекса, перенос производства самолетов Бе-200 из Иркутска в Таганрог (Ростовская область), реконструкция аэродрома "Таганрог-Южный" и социальные мероприятия.

*источник:
газета «Коммерсантъ - Новосибирск»
19.09.07*

ИСТРЕБИТЕЛЬ СУ-35 – В ШАГЕ ОТ ПЯТОГО ПОКОЛЕНИЯ

Пожалуй, самой ожидаемой новинкой прошедшего недавно подмосковного авиакосмического салона МАКС-2007 стал истребитель Су-35. Как и планировалось, он демонстрировался на статической стоянке, но уже в самом ближайшем времени, после завершения наземной отработки, должен совершить первый полет. Сейчас на дальневосточном авиационном производственном объединении Комсомольска-на-Амуре собираются еще два опытных Су-35, которые к концу 2007 г. должны присоединиться к программе летных испытаний. По заявлению генерального директора авиакомпании "Сухой" Михаила Погосяна, на новую российскую машину имеется большой спрос за рубежом. С рядом стран уже ведутся переговоры о возможных поставках истребителя.

Само название Су-35 известно достаточно давно. Под таким наименованием почти пятнадцать лет демонстрировался на различных авиасалонах Су-27М. В ходе дальнейшего его совершенствования возникла концепция глубокой модернизации истребителя семейства Су-27, за которым было сохранено название Су-35. Что же нового реализовано в нем?

Важным отличием от предшественников стало применение на Су-35 двигателей АЛ-31ФП. В конструктивном плане этот двигатель является дальнейшим развитием серийного АЛ-31Ф с использованием технологий пятого поколения. Оснащение двигателя поворотным соплом в сочетании с возможностью автоматического дифференциального изменения тяги двух двигателей, так называемого управления разнотягом, обеспечивает управление самолетом во всех плоскостях. В том числе на сверхмалых и околозвуковых скоростях полета. Обычные аэродинамические органы управления в таких условиях теряют свою эффективность. При необходимости система управления вектором тяги может быть полностью отключена с фиксацией сопел в нейтральном положении.

Основу системы управления вооружением Су-35 составляет новая радиолокационная станция с фазированной антенной решеткой (ФАР). Она обладает уникальными характеристиками по дальности обнаружения и количеству сопровождаемых целей. Станция представляет собой дальнейшее развитие РЛС "Барс". ФАР обеспечивает электронное сканирование луча как по азимуту, так и по углу места. Для увеличения обзора в горизонтальной плоскости реализован дополнительный механический доворот антенны по азимуту посредством гидропривода. В режиме "воздух - воздух" радиолокатор может обнаруживать на встречных курсах на дальностях в 350-400 км и сопровождать (при сохранении непрерывности обзора пространства) до 30 целей, а также вести обстрел восьмью из них. "Сверхмалоразмерные" цели с эффективной

отражательной поверхностью (порядка сотой доли квадратного метра) обнаруживаются на дальности в 90 км. Это уникальные показатели для современных авиационных радиолокационных станций.

Дополнительные возможности управления вооружением Су-35 обеспечивает оптико-локационная станция новой разработки, объединяющая тепловизионный канал, лазерный дальномер - целеуказатель и телевизионный канал.

Вооружение Су-35 помимо уже известных ракет "воздух - воздух" средней дальности с активными и полуактивными радиолокационными и тепловыми головками самонаведения, а также ракет ближнего боя (в общей сложности 34 штуки) составят пять новых ракет большой дальности. Номенклатура управляемого вооружения класса "воздух - поверхность" включает в себя 25 противокорабельных и противорадиолокационных ракет средней и большой дальности. В том числе систему "Клуб", а также одну тяжелую ракету большой дальности типа "Яхонт".

В части корректируемых авиабомб с телевизионным, лазерным и спутниковым наведением Су-35 практически не отличается от сегодняшних Су-30МК. Но, в принципе, на нем могут применяться и новые модели. Эффективность использования корректируемых авиабомб обеспечивается лазерно-телевизионной прицельной станцией. Она размещается в подвесном оптико-электронном контейнере. Станция обеспечивает обнаружение, сопровождение, определение дальности и лазерный подсвет наземных целей. Максимальная масса боевой нагрузки Су-35 составляет 8000 кг. Размещается она на 12 точках подвески. Оснащенный двигателями с изменяемым вектором тяги и усовершенствованным бортовым радиоэлектронным комплексом, Су-35 значительно превосходит по возможностям своего прародителя Су-27М. В отличие от предлагаемого сейчас на мировом рынке вооружений Су-30, он более приспособлен для ведения маневренного боя, в том числе и за счет меньшей массы.

"Мы планируем с 2010 г. начать поставки Су-35 на экспорт", - заявил Михаил Погосян. Новый истребитель призван занять место между нынешними Су-30МК разных вариантов и перспективными машинами пятого поколения. Су-35 - это самолет поколения "4++", в котором использовано большое количество технологий пятого поколения, считают в компании "Сухой". В период 2009-2015 гг. эти новые технологии обеспечат Су-35 неоспоримые преимущества на мировом авиационном рынке по сравнению с другими многофункциональными истребителями четвертого поколения.

источник: РИА «Новости»
19.09.07

"КЛИМОВ" ОСТАЛСЯ БЕЗ ДЕЛА

Управление Федеральной антимонопольной службы (УФАС) по Петербургу закрыло дело в отношении завода "Климов" в связи с добровольным устранением нарушения антимонопольного законодательства, сообщает ПРАЙМ-ТАСС. Дело в отношении "Климова" было возбуждено 11 апреля 2007 года

по заявлению "Уральского завода гражданской авиации" по признакам нарушения статьи ФЗ "О защите конкуренции" о запрете на злоупотребление хозяйствующим субъектом доминирующим положением.

источник: сайт dp.ru
18.09.07

РОССИЯ ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ О ПЕРЕДАЧЕ ИНДИИ В ЛИЗИНГ ДАЛЬНИХ БОМБАРДИРОВЩИКОВ

Россия ведет переговоры о предоставлении индийским ВВС дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ на условиях лизинга. "Эти переговоры не закончены и будут иметь продолжение", - сказал "Интерфаксу" генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук. Он не стал уточнять, когда и сколько самолетов Ту-22МЗ может быть передано индийским ВВС. "Окончательное решение по данному вопросу пока не принято. Это предмет переговоров", - сказал Шевчук.

Как ранее сообщалось, предложение Индии приобрести дальние бомбардировщики Ту-22МЗ на условиях лизинга было сделано российской стороной еще в 2004 году. Однако по ряду причин вопрос до сих пор так и не решен. Россия готова предоставить Индии не только самолеты Ту-22МЗ, но и обучить летный и технический состав индийских ВВС. Ту-22МЗ не являются стратегическими бомбардировщиками. Никаких ограничений для их поставки за рубеж нет.

Дальний ракетоносец-бомбардировщик Ту-22МЗ разработан конструкторским бюро имени Туполева. Он предназначен для поражения оптически

видимых и радиолокационно-контрастных, одиночных, площадных, наземных, морских, подвижных и неподвижных целей. Самолет отличается высокими летно-техническими характеристиками, которые достигаются в том числе за счет высокомеханизированного крыла с изменяемой стреловидностью от 20 до 60 градусов. Ту-22МЗ оснащен двумя двухконтурными турбореактивными форсированными двигателями НК-25 с взлетной тяжестью 25 000 кгс. Состоит на вооружении частей дальней и морской ракетно-авиации России. Максимальная взлетная масса - 124 тонны. Максимальная масса боевой нагрузки - 24 тонны. Боевой радиус действия - 2200 км. Максимальная скорость полета - 2000 км/ч. Экипаж - 4 человека. Комплекс вооружения размещен внутри фюзеляжа и на двух точках внешней подвески. Включает в себя 10 управляемых крылатых ракет класса "воздух - поверхность", "воздух - корабль" и "воздух - РЛС", бомб и авиамин.

источник: газета «Газета»
07.09.07

ВЕДУТСЯ ПЕРЕГОВОРЫ О ПОСТАВКЕ ДЕСЯТИ САМОЛЕТОВ БЕ-200 В ГРЕЦИЮ И ЧЕТЫРЕХ САМОЛЕТОВ В ПОРТУГАЛИЮ

Первыми зарубежными покупателями нового российского самолета серии Бе-200, скорее всего, станут Греция и Португалия. "Мы действительно получили заявку из Греции на закупку пяти самолетов Бе-200, плюс пять самолетов может быть поставлено по опциону. Параллельно идет работа в Португалии. Там тоже рассматриваются варианты поставки двух самолетов Бе-200, плюс две машины - опцион", - сообщил "Интерфаксу-АВН" на проходящих в Запорожье мероприятиях, посвященных столетию одного из крупнейших в мире авиадвигательных предприятий "Мотор Сич", генеральный директор Таганрогского авиационного научно-технического комплекса им. Бериева Виктор Кобзев.

Он отметил, что одной из важнейших задач сегодня является успешное завершение лизинга самолетов-амфибий Бе-200 в Португалии. "Это существенно повысит шансы самолета на победу в тендере на закупку противопожарных самолетов, который в этом году планирует объявить Португалия", - сказал В. Кобзев.

зев. Он уточнил, что речь идет о закупке самолетов, а не об их лизинге.

Второй важнейшей задачей, по его словам, является работа в Греции. "Там находятся сейчас два самолета - один самолет МЧС России, второй - наш, экспериментальный. Пожарная ситуация - очень сложная. То, что работают два самолета, дало хороший эффект. Наземные службы очень высоко оценили работу наших самолетов", - сказал В. Кобзев.

Отвечая на вопрос, когда может быть подписан контракт на поставку самолетов-амфибий Бе-200 в Грецию, В. Кобзев сказал: "Мы рассчитываем, что в этом году будут определены все позиции, и ценовые, и технические, по греческому контракту". В. Кобзев особо отметил тот факт, что самолеты-амфибии Бе-200 оснащаются двигателями Д-436 производства украинского предприятия "Мотор Сич".

источник: ИА «Интерфакс»
12.09.07

СЕРТИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА-АМФИБИИ БЕ-200 ЗАВЕРШИТСЯ К 2009 ГОДУ

Сертификация самолета Бе-200 завершится в 2008-2009 гг. Об этом сообщил сегодня журналистам вице-премьер РФ Сергей Нарышкин, пишет РБК. По его словам, в данный срок должна завершиться сертификация самолета, используемого для тушения пожаров. В дальнейшем будет проводиться сертификация данного самолета как грузового и пассажирского. По словам С. Нарышкина, сертификация такого самолета - "длинный и тяжелый процесс". Вместе с тем он отметил, что самолет себя хорошо зарекомендовал при тушении пожаров в Португалии и Греции. "Авторитет машины в Европе укрепился", - заметил вице-премьер РФ.

Противопожарные самолеты Бе-200 по своим техническим характеристикам не имеют аналогов в мире - они предназначены для тушения крупных очагов пожаров, выполнения поисково-спасательных операций, для доставки групп спасателей и специального оборудования в районы бедствия, а также эвакуации пострадавших. За одну заправку топливом самолет способен сбросить на очаг пожара более 300 тонн воды, работая в радиусе 100 км от аэродрома. Кроме того, самолет-амфибия может осуществлять набор воды из водоема на большой скорости.

источник: сайт CNews
12.09.07

ОПЫТНЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР САМОЛЕТА SUKHOI SUPERJET 100 ПРЕДСТАВЯТ ПУБЛИКЕ

Первый опытный экземпляр "надежды российского авиапрома" - новый региональный самолет Sukhoi SuperJet 100 - представят публике 26 сентября. Как сообщил РИА "Новости" представитель ЗАО "Гражданские самолеты Сухого", церемония пройдет в присутствии и. о. первого вице-преьера РФ Сергея Иванова на авиазаводе КНААПО в Комсомольске-на-Амуре.

Первый полет этой принципиально новой машины, спроектированной "с чистого листа" на основе самых последних компьютерных технологий, состоится до конца 2007 года. Поставки стартовому заказчику - российскому национальному авиаперевозчику "Аэрофлот" - начнутся в ноябре 2008 года. Портфель "твердых" заказов как российским, так и зарубежным заказчикам в настоящее время составляет 71 самолет, а до конца 2007 года будет доведен до 100 машин.

На самолете установлена передовая авионика всемирно известных производителей. Только французский концерн Safran Group обеспечит около 28% комплектующих. Около 25% приходится на двигатель, 3% - на шасси, а также на авионику и другие комплектующие.

Новые машины оснащаются двигателями SaM146 разработки компании PowerJet - совместного предприятия Safran Group и НПО "Сатурн". Только для обеспечения сертификации SuperJet 100 НПО "Сатурн" изготавливает десять двигателей SaM146. В соответствии с графиком ввода в эксплуатацию самолета и существующими контрактными обязательствами, с 2008 года начнется серийная поставка двигателей SaM146. В 2008-2010 годы будет передано 267 SaM146, из которых уже сегодня имеются твердые заказы на 160 двигателей.

К финансированию проекта подключились серьезные и влиятельные российские и зарубежные банки. Так, "Сухой" и итальянская компания Alenia Aeronautica (входит в группу Finmeccanica) в рамках соглашения о стратегическом партнерстве создали СП по продажам и послепродажному обслуживанию российских самолетов Sukhoi SuperJet 100. Доля компании "Сухой" в этом СП составляет 49%, Alenia - 51%, причем Alenia Aeronautica инвестирует 200-250 млн. евро в проект.

За рубежом также не сомневаются в успехе новой российской машины, ориентированной не столько на внутренний, сколько на мировой рынок. "Мы предполагаем, что в ближайшие годы нишу на рынке региональных самолетов в РФ вместимостью до 100 пасса-

жиров займет именно этот самолет, и у этой машины блестящие экспортные перспективы", - считает вице-президент компании "Boeing - Гражданские самолеты" Крейг Джонс.

По экспертным данным, последние 20 лет мировой рынок самолетов такой вместимости был "вотчиной" Airbus и Boeing.

За реализацию самолета отвечает ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) - дочернее предприятие ОАО "Компания "Сухой". Оно было основано в 2000 году для реализации гражданских проектов холдинга. Стартовым проектом компании является программа по созданию нового семейства российских региональных самолетов Sukhoi SuperJet 100.

Семейство разрабатывается на принципах максимальной унификации агрегатов планера и систем: крыла, оперения, шасси, силовой установки, кабины экипажа, основных самолетных систем и комплектующих изделий. Средневзвешенный прогноз производства самолетов этого семейства находится на уровне 800-900 штук, оптимистический - на уровне 1200.

Акционеры компании ГСС 28 августа на внеочередном собрании приняли решение об увеличении уставного капитала компании в 2,9 раза. ГСС разместило более 1,457 млн акций номиналом в тысячу рублей. Увеличение уставного капитала будет произведено за счет взносов основного акционера компании - ОАО "Компания "Сухой".

После размещения дополнительной эмиссии уставный капитал компании составит 2,22 миллиарда рублей, что в 2,9 раза превышает существующий. Увеличение уставного капитала позволит повысить финансовую устойчивость компании, а также направить порядка 56 млн. долл. на финансирование проекта создания самолета Sukhoi SuperJet 100.

На авиасалоне МАКС-2007 ГСС и Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк) заключили соглашение о сотрудничестве, направленное на организацию финансирования продаж самолетов семейства Sukhoi SuperJet 100.

Согласно подписанному документу, Внешэкономбанк организует финансирование продаж самолетов Sukhoi SuperJet 100, при этом как российским, так и зарубежным заказчикам, в том числе с привлечением дочерних лизинговых компаний банка, а также иностранных кредитных организаций.

*источник: РИА «Новости»
24.09.07*

ВТБ ПЛАНИРУЕТ СОКРАТИТЬ ДОЛЮ В EADS

ВТБ планирует значительно сократить свою долю в европейском аэрокосмическом концерне EADS в ближайшие 2-3 месяца. Об этом во Франкфурте заявил глава ВТБ Андрей Костин. Как ранее говорил вице-президент ВТБ Николай Цехомский, банк не исключал возможности продажи в 2007 году пакета акций EADS. При этом ВТБ собирался продать акции EADS по цене не ниже цены приобретения данного пакета. ВТБ в 2006 году приобрел 5% акций EADS за 1

млрд евро. Пакет, возможно, будет продаваться частями. EADS является основным партнером в консорциуме Eurofighter, головным подрядчиком по программе ракеты-носителя Ariane, разрабатывает военно-транспортный самолет A400M, является крупнейшим производственным партнером европейской спутниковой навигационной системы Galileo.

*источник: газета «Взгляд»
04.09.07*

НА УОМЗ ПРОШЛО СОВЕЩАНИЕ О СОЗДАНИИ СОВМЕСТНОГО РОССИЙСКО-ФРАНЦУЗСКОГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТЕПЛОВИЗОРОВ

Сегодня на ФГУП "ПО "Уральский оптико-механический завод" им. Э.С. Яламова" прошло рабочее совещание между представителями УОМЗ и фирмы Sagem DS (группа Safran, Франция) о создании совместного российско-французского предприятия по производству и сервисному обслуживанию тепловизоров третьего поколения на базе УОМЗ.

В совещании приняли участие генеральный директор УОМЗ Сергей Максин, президент объединения Safran и фирмы Sagem DS Жан-Поль Эрteman, начальник управления промышленности обычных вооружений Федерального агентства по промышленности Александр Потапов, советник генерального директора ФГУП "Рособоронэкспорт" Руслан Галкин.

В ходе встречи стороны рассмотрели бизнес-план совместного предприятия и согласовали дальнейшие шаги в рамках сотрудничества. По завершении совещания участники посетили производственные помещения и цеха Уральского оптико-механического завода, в которых производится техника специального назначения. Зарубежные гости дали высокую оценку

оптико-электронным системам военного и гражданского применения, разработанным на уральском предприятии.

Стоит отметить, что производство тепловизоров последнего поколения будет открыто в России впервые. Данные тепловизоры используются в составе технологичной оптоэлектроники для обнаружения и распознавания объектов в ночное время. Аппараты обладают уникальными техническими характеристиками: отличной разрешающей способностью и качеством изображения. Освоение технологии производства данных приборов позволит увеличить научно-технический потенциал уральского объединения и оснастить оптико-электронные системы УОМЗ тепловизионными камерами, разработанными по последнему слову техники.

*источник: компания «ФГУП "Уральский оптико-механический завод"»
24.09.07*

КВЗ КООПЕРИРУЕТСЯ С КИТАЕМ В ПРОИЗВОДСТВЕ "АНСАТА"

ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) намерено развивать производственную кооперацию с Китаем при создании нового вертолета, сообщил в среду заместитель директора отдела маркетинга завода Константин Макаров. "Сейчас мы предлагаем китайской стороне сотрудничество по вертолету "Ансат" и уже готовы к началу работы над этим проектом. Мы рассчитываем, что это будут не чистые поставки, а производственная кооперация, причем глубокая", - сказал он на открывшейся в среду в Пекине международной авиационной выставке Aviation Expo China 2007. По словам г-на Макарова, в Казани надеются, что "проект выйдет на уровень государственной программы". Этому, по его словам, будет способствовать тот факт, что

председатель КНР Ху Цзиньтао посетил завод в марте 2007 года, когда он был с визитом в РФ и открывал Год Китая в России. Г-н Макаров отметил, что в настоящее время в Китае успешно эксплуатируются вертолеты Ми-17 казанского производства с новыми двигателями. Эти машины специально спроектированы и произведены для использования в северных и горных районах, труднодоступных местах. Замдиректора сообщил, что всего в последние годы в Китай казанским заводом было поставлено 50 вертолетов.

*источник: газета «Коммерсантъ»
20.09.07*

"КЛИМОВ" ВЕДЕТ ПЕРЕГОВОРЫ С КНР О ПОСТАВКАХ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

Российская компания "Климов", ведущий разработчик газотурбинных двигателей в стране, ведет переговоры о поставках двигателей для китайских вертолетов, сообщил в четверг РИА "Новости" начальник управления маркетинга компании Артем Пидник.

"Мы ведем переговоры с китайской стороной о возможности поставок как главных, так и вспомогательных силовых установок для проектируемых китайских вертолетов", - сказал представитель компании, двигателями производства которой оснащены 95% российских вертолетов малой и средней грузоподъемности. По его словам, речь идет о разработке, производстве и поставках в КНР двигателей ВК-2500, ВК-300 и ВК-800 для вертолетов, планируемыми к выпуску китайской промышленностью. Пидник уточнил, что первые два двигателя предназначены для вертолетов весом 10-13 тонн.

"ВК-800 может использоваться на значительно более легких машинах, однако китайская сторона

держит этот проект в секрете, их интересует исключительно возможность разработки подобного двигателя", - добавил собеседник агентства.

Гендиректор компании "Климов" Александр Ватагин в августе заявил в российских СМИ о перспективности сотрудничества с Китаем в области экспортного авиадвигателестроения, оценив его по проекту двигателя РД-93 в 7-8 миллиардов долларов.

"У нас мало сомнений, что реализуемый контракт на поставку в Китай наших двигателей РД-93 имеет большие перспективы", - отметил со своей стороны Пидник.

"Климов", разработавший для Китая двигатели РД-93, также, в частности, работает над контрактом по РД-33МК с Индией.

*источник: РИА «Новости»
20.09.07*

60 ЛЕТ ТРУДОВОГО ПОДВИГА

Научно-производственное объединение "Алмаз" имени академика А.А. Расплетина (входит в состав Концерна ПВО "Алмаз-Антей") торжественно отметило свое 60-летие. НПО "Алмаз" на протяжении всей своей истории является головным системообразующим предприятием в области разработки зенитных ракетных комплексов и систем противовоздушной обороны.

60 лет назад, 8 сентября 1947 года, вышло подписанное И.В. Сталиным Постановление Совета министров СССР № 3140-1026 об организации в рамках Министерства вооружения Специального бюро № 1, на которое была возложена задача создания управляемого реактивного оружия.

В дальнейшем СБ-1 последовательно получало наименования КБ-1, МКБ "Стрела", ЦКБ "Алмаз", НПО "Алмаз", а с 10 июля 2001 года - ОАО "НПО "Алмаз" имени академика А.А. Расплетина".

Крупными вехами в истории разработки отечественных средств ПВО стали ЗРС С-25, С-75, С-125, С-200, С-300.

Самым значительным достижением НПО "Алмаз" последних лет стало создание перспективной ЗРС С-400 "Триумф". 28 апреля 2007 года постановлением Правительства РФ она была принята на вооружение, и 6 августа первый зенитный ракетный полк, вооруженный С-400, заступил на боевое дежурство близ г. Электросталь Московской области.

Сегодня перед коллективом НПО "Алмаз" стоят еще более грандиозные задачи. 27 февраля 2007 года

в НПО "Алмаз" состоялось выездное заседание Военно-промышленной комиссии при Правительстве РФ, на котором было принято решение о создании Единой системы зенитного ракетного оружия ПВО-ПРО пятого поколения.

Для реализации этой задачи Правительством РФ и Концерном ПВО "Алмаз-Антей", имеющим огромные возможности в разработке и производстве перспективной техники ПВО-ПРО в рамках выполнения заданий Государственной программы вооружения, было принято решение о создании головного системного КБ ПВО-ПРО на базе НПО "Алмаз" имени академика А.А. Расплетина с объединением в его составе пяти основных системных разработчиков в области ПВО ВВС, ПВО ВМФ, ПВО СВ, АСУ и ПРО.

По случаю 60-летнего юбилея в адрес НПО "Алмаз" имени академика А.А. Расплетина поступили многочисленные поздравления от Администрации Президента РФ, аппарата правительства России, Военно-промышленной комиссии, Государственной думы, Совета Федерации, других органов государственной власти, Министерства обороны РФ, Генерального штаба Вооруженных сил РФ, Минпромэнерго, других министерств и ведомств, общественных организаций, предприятий оборонно-промышленного комплекса, воинских частей, научно-исследовательских институтов и высших учебных заведений.

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
19.09.09*

"ИЛЬЮШИН ФИНАНС КО." ЗАКАЗАЛ НА "ЮЖМАШЕ" 50 КОМПЛЕКТОВ ШАССИ ДЛЯ АН-148 НА СУММУ 31 МЛН ДОЛЛ.

ОАО "Ильюшин Финанс Ко." и "Южмаш" подписали сегодня на авиазаводе "Авиант" контракт на изготовление 50 комплектов шасси для самолетов Ан-148 на сумму 31 млн долл. Поставки начнутся в 2008 г. и закончатся в 2015 г.

ОАО "Ильюшин Финанс Ко." создано в 1999 г., осуществляет финансовый и операционный лизинг гражданских самолетов российского производства и финансирование экспортных поставок. Основными

ми акционерами ИФК являются ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" - 27%, РФ в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом - 22%, группа "Национальная резервная корпорация" - 26%, Внешэкономбанк - 21%.

*источник: ИА «РБК - Украина»
20.09.07*

КВЗ ОТСРОЧИЛ ПЕРЕДАЧУ "АНСАТ-У" ВВС РОССИИ

Учебно-тренировочный вертолет "Ансат-У", построенный ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ) по гособоронзаказу для Военно-воздушных сил России, будет передан заказчику в начале следующего года, сообщил вчера главный конструктор КВЗ Алексей Степанов. "Из-за большого объема летных госиспытаний по доведению вертолета до военных стандартов передача первой машины "Ансат-У" переносится с конца 2007 года на начало 2008 года", - сказал он. Г-н Степанов пояснил, что потребность в дополнительных испытаниях "Ансат-У" возникла в связи с тем, что базовая версия "Ансат-У" была сертифицирована с небольшими дополнениями к техническому заданию, установленному госконтрактом ВВС Минобороны. "Ансат-У" будет оснащен двумя канадскими двигателями Pratt &

Whitney-207 мощностью 630 л. с. каждый. "Министерство обороны не против установки на "Ансат-У" зарубежных двигателей, так как их аналога в России пока нет", - заметил он. КВЗ заключил госконтракт с Минобороны на проведение опытно-конструкторских работ по созданию учебно-тренировочного вертолета в 2002 году. В конце 2004 года появились первые сообщения СМИ о его возможной сдаче для ВВС РФ, но она так и не состоялась. В то же время КВЗ уже экспортировал в Южную Корею 6 вертолетов "Ансат", еще несколько машин будут отправлены в Казахстан уже в этом году.

*источник: газета «Коммерсантъ - Казань»
18.09.07*

ОАО "КЛИМОВ" ПОМОЖЕТ КИТАЮ НАЛАДИТЬ СЕРВИС ВЕРТОЛЕТНЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ

ОАО "Климов" - один из старейших российских партнеров Китайской народной республики - примет участие в Международном авиасалоне Aviation Expo China 2007, который пройдет в Пекине с 19 по 22 сентября. Главным акцентом в переговорах с представителями китайских компаний и государственных органов на выставке станут вопросы сотрудничества: совместные проекты в области военного самолетостроения (развитие проекта истребителя FC-1 Super-7), предложения ОАО "Климов" по силовой установке для перспективного многоцелевого вертолета взлетной массой 10-13 тонн, ряд гражданских авиационных программ, другие совместные проекты.

Еще одна тема, которая волнует партнеров ОАО "Климов" из Китайской Народной Республики, - проблема капитальных ремонтов вертолетных двигателей. ОАО "Климов" готово помогать предприятиям Китайской Народной Республики в налаживании современного и качественного сервисного обслуживания вертолетных двигателей. Для того чтобы китайские вертолеты ремонтировались в соответствии с

высокими международными стандартами, специалисты "Климова" могут провести аудит существующих производственных мощностей и наладить регулярный авторский надзор, что позволит сертифицировать производство.

Наличие сертифицированного ремонтного производства позволит КНР выполнять капитальные ремонты не только для собственных нужд, но и на экспорт - для компаний из других стран. На сегодняшний день в Азии эксплуатируется более 700 вертолетов с моторами ОАО "Климов", а ежегодный рынок ремонтов для них оценивается в более чем 20 млн долларов.

ОАО "Климов" на протяжении более 50 лет активно сотрудничает с китайскими компаниями: более 500 моторов ТВ3-117 и ТВ2-117, разработанных "Климовым", успешно эксплуатируется в Китае на вертолетах различных модификаций.

*источник: компания «ОАО "Климов"»
18.09.07*

АВИАДВИГАТЕЛИ ДЛЯ ВВС США И ВВС РОССИИ БУДЕТ ПРОИЗВОДИТЬ ОДНА КОМПАНИЯ

По информации сайта Казанского вертолетного завода (КВЗ), легкий многоцелевой вертолет "Ансат" для ВВС России будет в штатной комплектации оснащаться двигателями производства американской компании Pratt & Whitney (г. Ист-Харворд, штат Коннектикут). На вертолете максимальным взлетным весом 3300 кг будут устанавливаться два двигателя PW-207K. Ранее было принято решение об оснащении российских танков Т-90 тепловизорами французской компании Thales. Производство двигателей для вертолетов будет организовано на пред-

приятиях канадского подразделения компании - корпорации Pratt & Whitney Canada (г. Лонгёй, провинция Квебек).

Именно компания Pratt & Whitney производит двигатели для ВВС США и, в частности, инновационный авиадвигатель F135 для проходящего в настоящее время испытания перспективного истребителя пятого поколения ВВС США F-35.

*источник: сайт CNews
18.09.07*

КОЛУМБИЯ В БЛИЖАЙШИЕ ДНИ ЗАКУПИТ В КАЗАНИ 4 ВЕРТОЛЕТА

Колумбия в ближайшие дни закупит в Казани 4 вертолета, сообщил 17 сентября чрезвычайный и полномочный посол Колумбии в РФ Диего Хосе Тобон Эчевеppi в ходе встречи в Казани с премьер-министром Татарии Рустамом Миннихановым.

"В нашей стране отлично себя зарекомендовали 30 казанских вертолетов, но мы планируем расширить их закупки для гражданских и военных нужд", - пояснил посол. По его словам, частные предприниматели намерены использовать российские вертолеты

для работы в нефтедобыче, нефтепереработке и частных воздушных перевозках. "Колумбия много лет работает с компанией "КамАЗ", готова расширить сотрудничество, в ближайшее время открыть представительство "КамАЗа" в нашей стране", - подчеркнул он. Минниханов в свою очередь сообщил, что в ближайшее время делегация Татарии подпишет в Колумбии двустороннее соглашение.

*источник: АРМС-ТАСС
18.09.07*

РОССИЙСКИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ПРИГЛАШАЮТ КИТАЙСКИЕ КОМПАНИИ УЧАСТВОВАТЬ В СОЗДАНИИ НОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ВЕРТОЛЕТА МИ-46

Московский вертолетный завод им. Миля приглашает иностранные компании, в том числе и китайские, к сотрудничеству для создания и производства тяжелого транспортного вертолета промежуточного класса Ми-46, сообщил представитель российской компании Виктор Егоров на проходящей в Пекине международной авиационной выставке Aviation Expo China 2007. По его словам, при строительстве новой машины планируется использовать опыт разработки и испытаний Ми-38 и Ми-26. Новый вертолет рассчитан на перевозку грузов свыше 10-12 т.

Московский завод тесно сотрудничает с Китаем, куда за последние три года было поставлено более 100 машин. Недавно в Харбине (административный центр провинции Хэйлунцзян) прошла демонстрация самого большого из серийно выпускаемых вертолетов в мире Ми-26ТС. В прошлом году был подписан контракт на передачу КНР этого вертолета в лизинг на три года.

*источник: АРМС-ТАСС
19.09.07*

РОССИЙСКИЙ ДИРИЖАБЛЬ УЛЕТАЕТ ВО ФРАНЦИЮ

18 сентября 2007 года российский дирижабль Аи-30 вылетает во Францию, где стартует международная француско-российская научно-исследовательская экспедиция на Северный Полюс. Экспедиция пройдет в рамках международного полярного года в целях измерения толщины арктических льдов и получения выводов об изменениях климата и их влияния на нашу планету.

Лидер российского дирижаблестроения провожает в полет дирижабль Аи-30. Это уже третий дирижабль модели Аи-30, созданный нашей группой, поясняет председатель совета директоров группы компаний "Авгурь-РосАэроСистемы" Геннадий Верба.

Первые два аппарата предназначены для аэрофотосъемки и контроля на базе полученных данных линий электропередач. Покоритель просторов Аи-30 теперь будет бороздить не только российское, но и французское небо, чтобы затем облететь воздушное пространство Арктики.

Во Францию Аи-30 отправляется рейсом Ил-76. В Марселе российские специалисты наполнят оболочку

гелием, укомплектуют гондолу штатным и специальным исследовательским оборудованием и передадут французским пилотам для обучения управлению дирижаблем.

Французские летчики уже перенимали опыт у российских пилотов. Современная дирижабельная база, построенная в г. Киржач компанией "АэроСкан", способствует быстрой адаптации военных и гражданских пилотов в кабине дирижабля. Система управления полностью соответствует авиационным правилам, аэродинамика дирижабля имеет свои особенности, говорит летчик-испытатель Леонид Путинцев. Этому и предстоит научиться французским пилотам.

Старт полярной экспедиции на дирижабле Аи-30 даст ее инициатор, известный французский ученый и путешественник Жан Лу Этьенн в октябре 2007 года во Франции.

*источник:
компания «НПО "РосАэроСистемы"»
13.09.07*

ГОНКА ВАКУУМНЫХ ВООРУЖЕНИЙ

Заявление российских военных об испытании на днях самой мощной в мире вакуумной бомбы не осталось незамеченным на Западе. Вчера бывший заместитель начальника штаба ВВС США генерал-лейтенант в отставке Томас Макинерни заявил, что американские вооруженные силы располагают куда более мощной бомбой, нежели российская. Впрочем, в администрации США предпочли не заострять внимание на новинке российского ВПК, выразив понимание в отношении стремления Москвы к наращиванию своего оборонного потенциала.

Заявление бывшего заместителя начальника штаба ВВС США, а ныне председателя экспертного совета при неправительственном комитете по политике в отношении Ирана прозвучало в эфире американской телекомпании Fox News. "Российское оружие было сброшено с поднявшего его самолета, это не бомба проникающего действия. У нас же есть проникающая бомба, я не могу сказать вам, на какую глубину она может пробить, но у Ахмади-Нежада (президент Ирана. - "Ъ") нет ничего, что мы не смогли бы пробить", - заверил Томас Макинерни. По его словам, речь идет о боеприпасе весом 14 т, предназначенном для уничтожения укрепленных подземных объектов.

Напомним, что в начале недели российские военные отпартовали о создании самой мощной в мире

вакуумной бомбы. Ее мощность в тротиловом эквиваленте составляет порядка 40 т. При том что вес боеприпаса, получившего прозвище "папа всех бомб", немногим больше 7 т. До сих пор мощнейшей в мире вакуумной бомбой располагали США. На вооружении американских ВВС с 2003 года находится 10-тонная МОАВ (боеприпас массивированного воздушного взрыва) со спутниковой системой наведения. По словам экспертов, она может сровнять с землей сразу несколько городских кварталов. При взрыве температура в эпицентре достигает 538 °С.

Примечательно, что в отличие от отставного американского генерала администрация США сделала вид, что обретение Россией нового мощного оружия ее совершенно не волнует. "Россия - друг Соединенных Штатов, - заявил официальный представитель совета национальной безопасности США Гордон Джондро. - Вполне естественно, что они (русские. - "Ъ") создают вооружения для своего оборонного потенциала". В Пентагоне же от комментариев и вовсе воздержались. "Мне в настоящее время нечего сказать по данному вопросу", - заявил официальный представитель Минобороны подполковник Тодд Висиан.

*источник: газета «Коммерсантъ»
14.09.07*

"ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ СУХОГО" ПРИВЛЕКУТ У СБЕРБАНКА РФ КРЕДИТ НА 100 МЛН ЕВРО НА 10 ЛЕТ

Совет директоров ЗАО "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС) одобрил привлечение кредита у Сбербанка РФ на 100 млн евро на 10 лет, говорится в сообщении ГСС.

Как отметил финансовый директор ГСС Антон Ковалевский, "Сбербанк является одним из ключевых финансовых партнеров для ЗАО "ГСС" в рамках проекта "Суперджет 100". Кредит структурирован таким

образом, что мы будем получать финансирование траншами, что позволит нам избежать уплаты процентов за излишне полученные и неиспользуемые нами денежные средства".

*источник: АРМС-ТАСС
03.09.07*

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

Интернациональный совет	35
У Airbus возникли проблемы с поставками A400M	35
Компания Jet Alliance Group размещает еще один заказ на самолет ACJ	36
Lufthansa заказала у Airbus 41 самолет	36
В ведомстве канцлера обсуждают планы оздоровления Airbus	36
Honeywell заключила контракт с Airbus на поставку оборудования на 16 млрд долл.	37
Aviation Capital Group заказывает 25 дополнительных самолетов семейства A320	37
Boeing свалил вину на поставщиков	37
Канадский производитель авиатехники просит прекратить эксплуатацию своих самолетов	38
Воздушные бои местного значения	38
Boeing: Dreamliner взлетит вовремя	38
Компания Boeing увеличила 20-летний прогноз спроса на авиалайнеры в Китае на 21%	38
Авиакомпания Emirates может в ближайшие годы заказать у Boeing или Airbus еще 100 самолетов	39
Модернизирован наземный сегмент управления GPS	39
Boeing получил заказ на 15 лайнеров от нигерийской Arik Air	39
B787 под подозрением	39
Британия и Италия рискуют похоронить проект Eurofighter Typhoon	40
V-22 Osprey уже в Ираке	40
За 10 лет - 14,2 тыс. вертолетов	40
АНТК намерен передать опытный самолет Ан-148 в эксплуатацию лизинговой компании	40
Новые контракты авиапредприятия Uzbekistan Airways Technics	41
Украина будет ежегодно выпускать 24 самолета Ан-148	41
В. Янукович обсудил с В. Путиным перспективы объединения авиапромов Украины и РФ	41
Первый самолет Ан-148 планируют сдать в эксплуатацию в конце этого года	42
Украинские самолеты пропишут в Китае	42
Харьковский авиазавод планирует в 2007 г. передать заказчику самолет Ан-74ТК-300	43
АНТК им. Антонова подписал с SAC меморандум по созданию в Пекине авиационно-инженерного центра	43

и другие новости

НОВОСТИ МИРОВОГО АВИАСТРОЕНИЯ

ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Европейский авиастроительный концерн EADS, судя по всему, намерен стать евразийским. На внеочередном собрании его акционеров, которое пройдет 22 октября в Амстердаме (там находится один из центров управления концерном), планируется решить ряд вопросов о реструктуризации бизнеса и переизбрать совет директоров.

Как сообщила вчера Financial Times Deutschland, акционерам будет предложено согласиться с введением в совет директоров представителей не только Великобритании, но и Индии, Китая, а также Ближнего Востока (скорее всего, Объединенных Арабских Эмиратов). Об этом, по сведениям издания, рассказал на днях на закрытом для СМИ мероприятии новый единоличный глава совета директоров EADS Рюдигер Грубе, который избран на эту должность до 2010 года. Сообщается также, что г-н Грубе договорился с французским главой правления EADS о списке, куда входят 20 кандидатов в совет директоров, в том числе две женщины.

В середине июля стало известно, что акционеры - основатели EADS - Франция и медиагруппа Lagarde, а также немецкий концерн Daimler - приняли решение о ликвидации германо-французского управления этим предприятием на паритетной основе. Не последнюю роль в этом сыграла встреча руководителей двух стран Ангелы Меркель и Николя Саркози в Тулузе, где находится штаб-квартира входящего в концерн Airbus. Теперь, и опять - таки после встречи гг. Меркель и Саркози, стало известно, что совет дирек-

торов Европейского аэрокосмического концерна должен стать интернациональным.

Будущий состав совета директоров EADS, по мнению г-на Грубе, сообщает Financial Times Deutschland, будет представлять как новые рынки роста самого концерна и всей отрасли, так и мировых инвесторов. Тем самым менеджмент EADS станет самым интернациональным среди высших управленческих структур подобных ему крупных мировых концернов, специализирующихся на аэрокосмической технике. Ведь, например, в административном совете американского концерна-конкурента Boeing все 12 кресел заняты гражданами США. Кстати, в новом совете директоров EADS американцев не будет вовсе: считается, что в достаточной степени рынок США будет представлен Ральфом Кросби, который является членом правления EADS и главой американского подразделения концерна.

На фоне такой открытости глобальному менеджменту и капиталу EADS планирует в ближайшие месяцы противостоять попыткам его вражеского поглощения иностранными инвесторами. Ранее было официально объявлено о возможном введении на предприятии "золотой акции", которая будет находиться в распоряжении главных акционеров EADS. Даже при минимальном пакете в концерне она позволит Германии и Франции блокировать любые решения, принимаемые большинством голосов.

*источник: газета «Время новостей»
11.09.07*

У AIRBUS ВОЗНИКЛИ ПРОБЛЕМЫ С ПОСТАВКАМИ A400M

В поставках грузовых самолетов A400M компании Airbus намечаются задержки. По словам министра обороны Франции Эрве Морана, возникли проблемы с турбовинтовыми двигателями.

Неизвестный источник одной из французских газет утверждает, что снабженческая компания DGA ждет партию на 6-9 месяцев позже намеченного срока. Airbus уже отложил на три месяца начало сборки A400M в Испании, а также первый полет самолета, намеченный на следующий год.

Пока неизвестно, отразится ли это на сроках поставок. Airbus уже понес значительные убытки, так

как не смог вовремя поставить заказчикам суперлайнер A380.

Франция является первой страной, которая должна получить тактический транспортный самолет, разрабатываемый как для семи европейских государств, так и для продаж за пределами Евросоюза.

A400M создавался как конкурент лидеру этого класса - самолету C-130 Hercules американской компании Lockheed, используемому по всему миру для переброски войск и грузов, отмечает Reuters.

*источник: газета «Взгляд»
11.09.07*

КОМПАНИЯ JET ALLIANCE GROUP РАЗМЕЩАЕТ ЕЩЕ ОДИН ЗАКАЗ НА САМОЛЕТ A31

Компания JetAlliance Group (Вена) разместила еще один заказ на бизнес-самолет компании Airbus A31. Таким образом, учитывая этот заказ, общее количество заказанных бизнес-самолетов этого семейства составило 5 единиц, среди них 2 самолета A31 и три самолета A318 Elite.

Заказанный лайнер будет оборудован VIP-кабиной и оснащен двигателями CFM56-5.

JetAlliance Flugbetriebs GmbH является одним из ведущих операторов в сегменте бизнес-перевозок в Европе. Флот авиакомпании насчитывает 35 самолетов и является одним из самых молодых в Европе: средний возраст лайнеров - 3,5 года. Авиакомпания сертифицирована выполнять коммерческие полеты по Европе, а также в Канаду и США.

"Наши пассажиры обычно приходят в восторг от размеров кабины бизнес-самолетов Airbus. Эти самолеты действительно сильно отличаются от традиционных бизнес-джетов. Именно поэтому мы приняли решение увеличить свой портфель заказов", - поделился Лукас Лихтнер-Хойер (Lukas Lichtner-Hoyer), исполнительный директор компании JetAlliance. - В этих самолетах нас также привлекает эксклюзивный и современный дизайн, хорошие летные характеристики и надежность".

Самолеты Airbus для деловых перевозок пользуются большим спросом по всему миру. На настоящий момент общее количество заказов на данные лайне-

ры составило 100 единиц. Особенно хорошо эти модели зарекомендовали себя в Европе и России, где они получили признание как самолеты, отвечающие запросам самых взыскательных клиентов.

"Когда наши заказчики обращаются к нам повторно, это признак того, что ты делаешь все верно и правильно. Нам приятно, что наши теплые отношения с заказчиками и неоспоримые преимущества самолетов бизнес-класса A31 способствуют такому успеху", - добавил Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus.

Семейство самолетов Airbus для деловой авиации (Airbus Corporate Jetliner), в которое входят A318 Elite, Airbus A31 и A320 Prestige, стало первым в сегменте деловой авиации, где были применены новые и инновационные технологии, такие как электродвигательная система управления, топливосберегающая аэродинамическая схема, централизованное техобслуживание и композиционные материалы.

Самолеты семейства A31 разработаны на основе самого востребованного в мире семейства пассажирских самолетов A320, общее число заказов на которое уже превысило 5300 единиц, а количество заказчиков достигло 250.

Airbus входит в европейскую аэрокосмическую и оборонную группу EADS.

*источник: компания Airbus
19.09.07*

LUFTHANSA ЗАКАЗАЛА У AIRBUS 41 САМОЛЕТ

Немецкий авиаперевозчик Lufthansa сделал заказ на 41 самолет Airbus. Финансовые условия сделки не разглашаются. Заказанные воздушные суда поступят в авиапарк Lufthansa и швейцарского подразделения компании Swiss International Air Lines. В соответствии с соглашением, Lufthansa приобретет 20 самолетов Airbus A321, 4 самолета Airbus A320, 6 воздушных судов Airbus A319.

Swiss получит 2 самолета Airbus A320, 9 самолетов дальнего следования Airbus A330-300, поставки которых начнутся в 2009 г. Воздушные суда приступят к работе в 2011 г., передает Associated Press.

Последнее аналогичное соглашение между Airbus и Lufthansa было заключено в сентябре 2006 г. Тогда Lufthansa подписала контракт на поставку 35 самолетов производства Airbus. По нему немецкая авиакомпания получала 5 самолетов A319, 10 - A320, 15 - A321 и 5 лайнеров A330. Сумма сделки озвучена не была.

Начало поставок запланировано на конец 2007 г. Их завершение намечено на конец 2008 г.

Deutsche Lufthansa AG является крупнейшей авиакомпанией в Европе и шестой по величине в мире. Авиапарк Lufthansa насчитывает более 330 воздушных судов. Пассажиропоток за 2006 г. составил 53,4 млн человек. Чистая прибыль германской авиакомпании Deutsche Lufthansa AG в 2006 г. выросла на 77,3% - до 803 млн евро, выручка составила 19,85 млрд евро.

Добавим, что Lufthansa занимает лидирующее место среди иностранных авиакомпаний, выполняющих свои рейсы в Россию и страны СНГ. Lufthansa предлагает 200 прямых рейсов в неделю из 18 городов СНГ в Германию и далее в 192 пункта по всему миру.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
20.09.07*

В ВЕДОМСТВЕ КАНЦЛЕРА ОБСУЖДАЮТ ПЛАНЫ ОЗДОРОВЛЕНИЯ AIRBUS

Федеральный канцлер Германии Ангела Меркель (ХДС) во вторник обсудит с премьер-министрами ряда федеральных земель планы санирования авиастроительного концерна Airbus. На встрече в ведомстве федерального канцлера в Берлине будут обсуждаться, в частности, планы продажи заводов концерна в Фареле и Лаупхайме, а также в Аугсбурге. Эти

меры входят в план оздоровления компании Power8. Необходимость в санировании возникла в связи с проблемами, возникшими во время подготовки к выпуску суперэробуса A380.

*источник: сайт «Немецкая волна»
18.09.07*

HONEYWELL ЗАКЛЮЧИЛА КОНТРАКТ С AIRBUS НА ПОСТАВКУ ОБОРУДОВАНИЯ НА 16 МЛРД ДОЛЛ.

Американская промышленная и аэрокосмическая корпорация Honeywell International Inc. подписала контракт с европейской авиастроительной компанией Airbus на поставку оборудования для производства самолетов Airbus A350, передает Reuters. Стоимость контракта, заключенного на 25 лет, составляет 16 млрд долл.

В компании Honeywell, которая является крупнейшим в мире производителем электронной техники для кабин пилотов, заявили, что данное согла-

шение является одним из крупнейших договоров за всю ее историю, заключенных компанией с производителем пассажирских самолетов.

Airbus, входящая в состав европейского аэрокосмического концерна EADS, получила около 250 заказов на самолет дальнего следования Airbus A350. Первые поставки ожидаются в 2013 г.

*источник: РосБизнесКонсалтинг
20.09.07*

AVIATION CAPITAL GROUP ЗАКАЗЫВАЕТ 25 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ САМОЛЕТОВ СЕМЕЙСТВА A320

Американская лизинговая компания Aviation Capital Group (ACG) подписала твердый контракт на приобретение еще 25 самолетов семейства A320, среди них шесть самолетов A319, пятнадцать самолетов A320 и четыре лайнера A321. Таким образом, общий портфель заказов компании ACG на самолеты данного семейства составит 121 единицу.

"Наше решение об увеличении заказа на самолеты семейства A320 продиктовано растущим спросом на эти самолеты", - подчеркнул Стефан Ханнах (Stephen Hannahs), исполнительный директор компании ACG. "Самолеты семейства A320 обладают улучшенными экологическими характеристиками, повышенной топливной эффективностью, что объясняет их популярность в мире. Данные качества соответствуют нашей стратегии по созданию парка современных и экономичных воздушных судов".

"Нам очень приятно, что компания ACG, одна из ведущих лизинговых компаний, сделала повторный

заказ на самолеты семейства A320, что является неопровержимым доказательством того, что это семейство наилучшим образом отвечает потребностям рынка авиаперевозок", - добавил Джон Лехи (John Leahy), исполнительный коммерческий директор Airbus. "Самолеты семейства A320, несомненно, являются флагманами среди узкофюзеляжных самолетов, предлагая непревзойденный уровень комфорта на борту, низкие эксплуатационные расходы и низкий уровень расхода топлива".

К настоящему моменту общее число заказов на самолеты семейства A320 превысило 5300 единиц и более 3100 таких лайнеров уже получили 185 заказчиков и эксплуатантов. Семейство A320, бесспорно, является самым востребованным семейством узкофюзеляжных самолетов в мире.

*источник: компания Airbus
11.09.07*

BOEING СВАЛИЛ ВИНУ НА ПОСТАВЩИКОВ

Представители американского авиапроизводителя Boeing сообщили, что первый полет нового дальнемагистрального самолета состоится позже, чем ожидалось, из-за несвоевременных поставок со стороны ведущего поставщика Alcoa. Тем не менее, на рынке самолет появится вовремя - в концерне опасаются, что клиенты потребуют возмещения ущерба. Таким образом, времени на тесты новой модели останется немного.

Глава Boeing Джим Макнерни сообщил во время встречи с инвесторами во вторник, что концерну не хватает алюминиевых и титановых болтов, поскольку поставщики недооценили растущий спрос. На недостаток деталей для Boeing 787 в концерне жалуются уже не первый месяц, но проблема так и не решена. В то же время в алюминиевом концерне Alcoa, который является главным поставщиком болтов для самолетов Boeing, заявили, что пытаются решить эту проблему. "Мы вместе с Boeing ищем выход из ситуации, чтобы обеспечить концерн тем количеством деталей, которое необходимо для 787. Каждый день мы увеличиваем объем поставок", - сообщил представитель Alcoa Кевин Лоуэри.

Чтобы представить общественности первую за последние 12 лет новинку вовремя, то есть 8 июля этого года (эта дата, если ее написать, как принято в США, совпадает с номером 787), Boeing поставил на

самолет временные болты. Сейчас авиаконцерн заменяет их постоянными. Boeing сообщил, что именно из-за этих работ, а также из-за монтажа системных элементов первый полет нового дальнемагистрального самолета перенесен на три месяца и состоится не раньше середины ноября.

Эта ситуация напоминает проблемы, возникшие у главного конкурента американцев - концерна Airbus с A380. Европейский авиапроизводитель также неоднократно откладывал первый полет и в итоге из-за производственных трудностей не смог осуществить поставки согласно плану. Airbus это обошлось в миллиарды евро. Опасаясь, что клиенты потребуют возмещения убытков, Boeing, несмотря на перенос даты первого полета, намерен придерживаться ранее установленного срока поставок - мая 2008 года. Таким образом, у концерна остается лишь полгода для всех тестов нового самолета. Г-н Макнерни признал, что это достаточно "агрессивный" проект. Boeing 787, на который уже поступило более 700 заказов, - весьма успешная модель, получившая более высокую оценку клиентов по сравнению с самолетом конкурента - A350. Новая модель Airbus появится на рынке лишь в 2013 году - на пять лет позднее, чем 787.

*источник: газета RBC Daily
13.09.07*

КАНАДСКИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ АВИАТЕХНИКИ ПРОСИТ ПРЕКРАТИТЬ ЭКСПЛУАТАЦИЮ СВОИХ САМОЛЕТОВ

Канадская компания по производству авиатехники Bombardier "настойчиво рекомендует" всем авиакомпаниям мира приостановить эксплуатацию самолетов типа Dash 8-400 после серии инцидентов с их участием, официально заявила скандинавская авиакомпания SAS. "Канадский производитель самолетов Dash 8-400 Bombardier намерен приступить к их инспектированию. В качестве меры предосторожности Bombardier настойчиво рекомендует приостановить эксплуатацию всех самолетов этого типа, совершивших 10 тысяч и более посадок, до окончания инспекции", - говорится в заявлении скандинавского авиаперевозчика.

Пассажирский самолет скандинавской авиакомпании SAS, на борту которого находились 52 человека, совершил во вторник, 11 сентября, аварийную посадку в аэропорту столицы Литвы Вильнюса.

После посадки самолет фюзеляжем и правым крылом коснулся взлетно-посадочной полосы и выкатился за ее пределы. По предварительным данным, причиной экстренной посадки стала неисправность в системе шасси самолета. Прибывшие на место происшествия спасатели и медики успешно эвакуировали 48 пассажиров и четырех членов экипажа. Это уже второй инцидент с самолетами Dash 8-400 авиакомпании SAS за последние несколько дней. В субботу, 8 сентября, в аэропорту датского города Ольберг из-за неисправности шасси при посадке загорелся двигатель самолета, 11 человек получили легкие ожоги. SAS приостановила полеты 33 своих самолетов Dash 8-400, отменив около 100 полетов.

источник: сайт *NewTimes.Ru*
12.09.07

ВОЗДУШНЫЕ БОИ МЕСТНОГО ЗНАЧЕНИЯ

Объем воздушных перевозок во Вьетнаме, стране с 84 млн. жителей и темпами экономического роста 8%, постоянно увеличивается. С ростом благосостояния населения и расширением прослойки среднего класса все больше вьетнамцев используют авиалинии как для туристических путешествий, так и для бизнес-поездки.

Государственная авиакомпания Vietnam Airlines (часть которой в ближайшем будущем планируется приватизировать) собирается модернизировать свой авиапарк. Сегодня в нем насчитывается 45 самолетов производства Boeing, Airbus, ATR и Fokker. Руководство авиакомпании уверено, что модернизация значительно повысит ее шансы в конкурентной борьбе и с зарубежными авиаперевозчиками, и с местными частными линиями. По словам Бач Квок Чанг, одного из генеральных менеджеров Vietnam Airlines, "мы хотели бы стать одним из лидирующих региональных

авиаперевозчиков. Таким, как Singapore Airlines или Cathay Pacific". Кроме того, авиалиния рассматривает возможность превращения одного из своих подразделений, Vietnam Air Service Co., в низкобюджетного авиаперевозчика, способного в масштабах региона составить конкуренцию Pacific Airlines и AirAsia.

Основная борьба развернулась между американским и европейским производителями. Вступившая недавно в схватку канадская Bombardier Aerospace предлагает свой 90-местный лайнер CRJ900 Next-Gen, который, как уверяют представители компании, "является идеальным вариантом для удовлетворения внутренних и внутрирегиональных нужд Vietnam Airlines, а также в перерасчете на расход топлива на каждое кресло и самым экономичным".

источник: журнал «Эксперт»
24.09.07

BOEING: DREAMLINER ВЗЛЕТИТ ВОВРЕМЯ

Представители компании Boeing Co. заявили, что один из самых успешных проектов компании, пассажирский самолет Boeing 787 Dreamliner, созданный при активном участии России, выйдет вовремя. Как пишет The Wall Street Journal, из-за нехватки крепежей для сборки самолета первый полет был задержан на четыре месяца. Как ожидается, полет состоится

в середине ноября или в середине декабря. Однако представители компании отмечают, что, несмотря на все трудности, первый самолет будет доставлен вовремя.

источник: сайт «Газета.Ru»
17.09.07

КОМПАНИЯ BOEING УВЕЛИЧИЛА 20-ЛЕТНИЙ ПРОГНОЗ СПРОСА НА АВИАЛАЙНЕРЫ В КИТАЕ НА 21%

Американская авиастроительная компания Boeing Co (BA), которая является крупнейшим поставщиком авиалайнеров в Китае, сообщила во вторник 18 сентября в своем пекинском офисе, что, по ее прогнозам, китайские авиакомпании в ближайшие 20 лет потратят \$340 млрд на приобретение 3,4 тыс. самолетов. Эта цифра на 21% превышает предыдущий прогноз Boeing, данный ей в прошлом году, согласно которому авиакомпании Китая могли бы за 20 лет купить

2,9 тыс. авиалайнеров за \$280 млрд. "После ожидаемого всплеска пассажиропотока во время Олимпийских игр 2008 г. в Пекине внутренний рынок авиаперевозок в Китае вырастет к 2026 году почти в 5 раз и станет даже немного больше, чем нынешний внутренний североамериканский рынок", - сказано в заявлении компании.

источник: сайт *K2Kapital*
18.09.07

АВИАКОМПАНИЯ EMIRATES МОЖЕТ В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ЗАКАЗАТЬ У BOEING ИЛИ AIRBUS ЕЩЕ 100 САМОЛЕТОВ

Авиакомпания Emirates, принадлежащая правительству эмирата Дубаи, сообщила в пятницу о том, что она по-прежнему планирует закупить еще порядка сотни авиалайнеров у компаний Boeing Co. (BAW) или Airbus SAS. По словам президента компании Тима Кларка (Tim Clark), она намерена изначально заказать 50 или 60 самолетов. А когда в 2009 году будет открыт Центральный всемирный (Dubai World Central) аэропорт в Дубаи и завершено расширение Дубайского международного аэропорта, "будет заказана вторая партия, до сотни или больше".

Причем, речь идет о Boeing 787 или Airbus A350. Напомним, что о намерении закупить 100 300-местных авиалайнеров председатель совета директоров шейх Ахмед Саид аль-Мактум говорил еще в июле прошлого года на авиасалоне в британском Фарнборо. Ожидается, что окончательное решение Emirates будет объявлено на авиасалоне в Дубаи в ноябре этого года, который как раз возглавит аль-Мактум.

источник: сайт K2Capital
09.09.07

BOEING ПОЛУЧИЛ ЗАКАЗ НА 15 ЛАЙНЕРОВ ОТ НИГЕРИЙСКОЙ ARIK AIR

Американская аэрокосмическая компания Boeing Co. получила от нигерийского авиаперевозчика заказы на 10 самолетов семейства 737-800, четыре лайнера 787-9 и один самолет 777-300ER.

Стоимость будущей сделки, согласно ценам каталога, составляет примерно \$1,8 млрд, сообщил Boeing. Arik Air стала второй африканской авиаком-

панией, заказавшей широкофюзеляжные самолеты сразу двух семейств - 787 и 777, говорится в заявлении Boeing.

источник: сайт «Газета.Ru»
25.09.07

МОДЕРНИЗИРОВАН НАЗЕМНЫЙ СЕГМЕНТ УПРАВЛЕНИЯ GPS

Пресс-служба корпорации Boeing объявила об успешном завершении совместных с подразделениями BBS США работ по развертыванию нового наземного сегмента управления системой GPS.

Новая распределенная система серверной архитектуры Architecture Evolution Plan (AEP) позволит обеспечить обновление орбитальной группировки

GPS, повысив надежность и эффективность управления системой глобального позиционирования.

Переход на новую архитектуру был осуществлен "бесшовно" - без перебоев в работе системы и без деградации ее характеристик.

источник: сайт CNews
24.09.07

B787 ПОД ПОДОЗРЕНИЕМ

Винс Уэлдон, уволенный из Boeing в июне 2006 г., обвиняет руководство корпорации в том, что оно ставит собственную прибыль выше безопасности пассажиров, сообщила вчера газета The Seattle Times. Уэлдон проработал в Boeing 46 лет. 24 июля 2007 г. он написал письмо (есть в распоряжении "Ведомостей") в Федеральную авиационную администрацию США (FAA), в котором привел свои опасения относительно модели B787.

По словам Уэлдона, основная проблема "лайнера мечты" в том, что композитные материалы, из которых сделан корпус самолета, пока плохо изучены. В случае экстренной посадки "на брюхо" корпус B787 будет разрушаться при ударе о землю (алюминиевые корпуса традиционных самолетов при ударе деформируются, частично гася удар). Кроме того, пишет Уэлдон, "композитные материалы, из которых сделан корпус 787, горят, выделяя высокотоксичный дым".

"Мы никогда не создадим самолет, который был бы небезопасен", - пообещал "Ведомостям" представитель европейского подразделения Boeing Майкл Тул. По его словам, около 50% корпуса самолета

изготовлено из композитных материалов, остальное - "традиционные титан, алюминий и сплавы".

Производство Boeing 787 стартует в 2008 г. По данным на 11 сентября 2007 г., заказано 262 самолета. Первой его получит авиакомпания Nippon Airways. До российских заказчиков - "Сибири" (контракт на 15 "лайнеров мечты") и "Аэрофлота" (на 22) - B787 долетят после 2013 г. В обеих компаниях отказались комментировать заявление Уэлдона.

Заместитель директора инженерного центра РСК "МиГ" Андрей Карасев говорит, что композитные материалы действительно менее пожаробезопасны, но в случае аварии, когда начинает гореть топливо и от него загораются коврики, багаж, одежда пассажиров, эта особенность композитов не имеет принципиального значения. При аварийной посадке, по мнению эксперта, основную роль в принятии нагрузок играет крыло, а оно у "Дримлайнера" выполнено в большей степени из металлов.

источник: газета «Ведомости»
19.09.07

БРИТАНИЯ И ИТАЛИЯ РИСКУЮТ ПОХОРОНИТЬ ПРОЕКТ EUROFIGHTER TYRHOON

Производство новейшего европейского многоцелевого самолета Eurofighter Typhoon может быть прекращено, если Великобритания и Италия откажутся от своих обязательств по закупкам этих машин. Согласно полученной лондонской "Таймс" информации, министерство обороны Великобритании сейчас пытается сократить или даже полностью аннулировать контракт на приобретение 88 "Тайфунов".

Лондон уже закупил 144 самолета, и первые из них поставлены на боевое дежурство. Однако сейчас командование ВВС оказалось перед дилеммой: продолжать закупку "Тайфунов" или же приобрести партию новейших многоцелевых ударных самолетов JSF американского производства. Последний имеет

модификацию, которая позволяет использовать его в качестве палубной авиации на будущих британских авианосцах.

Министерство финансов Великобритании уже дало понять, что оборонному ведомству придется сделать выбор - провести одновременные закупки дополнительных "Тайфунов" и JSF будет невозможно, отмечает "Таймс". Одновременно издание сообщает, что и Италия, которая обязалась закупить очередную партию в 46 "Тайфунов", хочет также отказаться от данного контракта, передает ИТАР-ТАСС.

*источник: газета «Известия»
13.09.07*

V-22 OSPREY УЖЕ В ИРАКЕ

Американские военные сдержали обещание направить новые преобразуемые летательные аппараты (ПЛА) в один из районов боевых действий. Руководство морской пехоты США перебазировало в Ирак первую боевую эскадрилью V-22 Osprey. 17 сентября 263-я эскадрилья ПЛА КМП в составе около 200 морских пехотинцев и 10 Osprey на борту боевого корабля КМП убыла со своей базы в Нью Ривер.

Еще в апреле командующий КМП США генерал Джеймс Конуэй заявлял, что Osprey будут перебазированы на аэродром Ал-Асад. Это вторая по величине американская авиабаза в Ираке, расположенная около 160 км западнее Багдада.

Летный состав эскадры, уже успевшей получить название Thunder Chickens, включает в себя 20 пилотов, которые должны провести 7 месяцев в Ираке,

выполняя различные задачи по перевозке войск, материально-технических средств и других грузов.

Ирак - это серьезное испытание для новых ЛА стоимостью около \$100 млн каждый, которое должно дать ответ на вопрос, долгое время мучающий не только американское руководство, но и общественность. А не зря ли израсходованы миллиарды долларов на разработку и произошли 4 катастрофы?

В феврале парк ПЛА V-22 насчитывал 40 ед. За шесть лет войсковой эксплуатации они налетали более 27 тыс. часов. В планах американских военных приобретение 458 Osprey, в том числе 360 - КМП, остальные - ВМС и ВВС США.

*источник: AVIAPORT.RU
25.09.07*

ЗА 10 ЛЕТ - 14,2 ТЫС. ВЕРТОЛЕТОВ

По оценкам известной исследовательской фирмы Forecast International, в период с 2007 по 2016 гг. производители вертолетов поставят около 14 200 коммерческих легких вертолетов. Сюда вошли 6890 поршневого и 7310 газотурбинных вертолетов. Соотношение поршневого и газотурбинных: 48,5% к 51,5%. По прогнозам, компания Robinson Helicopter поставит 6086 вертолетов, что составит подавляющую часть - 42,8% - рынка коммерческих легких вертолетов. Eurocopter в течение 10 лет поставит 3141 вертолет, что составит 22,1% рынка.

По данным Forecast International, вслед за ЕС расположатся Bell Helicopter, Sikorsky Aircraft и AgustaWestland. Вместе эта "пятерка" накроет 90% рынка по числу поставленных вертолетов и 82% - по стоимости. Остальным производителям, в том числе и нашим, остается лишь 10% по числу и 18% по стоимости.

*источник: AVIAPORT.RU
24.09.07*

АНТК НАМЕРЕН ПЕРЕДАТЬ ОПЫТНЫЙ САМОЛЕТ АН-148 В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЛИЗИНГОВОЙ КОМПАНИИ

АНТК им. Антонова ведет переговоры с лизинговой компанией Минтрансвязи о передаче ей в эксплуатацию опытного самолета Ан-148-100. Об этом сообщил сегодня журналистам генконструктор АНТК Дмитрий Кива. По его словам, машина пройдет все доработки для пассажирских перевозок. Кроме того, генеральный директор киевского авиазавода "Авиант" Александр Донец сообщил, что до конца 2007 г. планируется завершить сборку первого серийного Ан-148. При этом покупателем может стать как авиапредприятие 410-го авиапред-

монтажного завода, так и авиакомпания "СКАТ" из Казахстана.

Как сообщалось, госпредприятие "410-й завод гражданской авиации" выиграло тендер на лизинг двух самолетов Ан-148 госпредприятия "Лизингтехтранс" Министерства транспорта и связи. Поставщиком самолета назывался АНТК им. Антонова.

*источник: ИА«РБК - Украина»
21.09.07*

НОВЫЕ КОНТРАКТЫ АВИАПРЕДПРИЯТИЯ UZBEKISTAN AIRWAYS TECHNICS

Авиапредприятие Uzbekistan Airways Technics - одно из подразделений Национальной авиакомпании "Узбекистон хаво йуллари" - заключило долгосрочный договор с ОАО "Авиакомпания "Красноярские авиалинии" о линейном техническом обслуживании воздушных судов Boeing 757-200 и Boeing 767-200, принадлежащих российской авиакомпании.

Первые российские самолеты придут в Ташкент в октябре этого года после вступления в силу зимнего расписания.

В соответствии с условиями договора специалисты Uzbekistan Airways Technics будут выполнять техническое обслуживание воздушных судов по форме А-check (А1-А12) в течение 48 часов после прибытия воздушного судна на базу предприятия.

Начало взаимовыгодному сотрудничеству ташкентского авиапредприятия с российской авиакомпанией было положено в марте 2007 года, когда был заключен контракт между Uzbekistan Airways Technics и KrasAir на техническое обслуживание первого самолета российской компании - Boeing 767-200. Заказчики остались довольны отличным качеством выполненных работ, реальными рыночными расценками на услуги и выразили желание продолжить двустороннее сотрудничество. Новый контракт Uzbekistan Airways Technics стал еще одним примером востребованности услуг ташкентского авиапредприятия на зарубежном авиарынке.

*источник: сайт UzReport
14.09.07*

УКРАИНА БУДЕТ ЕЖЕГОДНО ВЫПУСКАТЬ 24 САМОЛЕТА АН-148

Министерство промышленной политики Украины сообщает, что до конца 2007 года Украина выпустит первый серийный экземпляр нового регионального пассажирского самолета Ан-148 и в дальнейшем намерена производить по 24 таких самолета в год.

Самолет, который завершил сертификацию в 2006 году, предназначен для перевозки 75 человек на дальность 2130-4400 километров и призван заменить устаревшие и выработавшие свой ресурс самолеты советского производства Ан-24, Ту-134, Як-40 и Як-42, сообщает NEWSru.ua.

По данным конструктора самолета, госпредприятия АНТК имени Антонова, украинские авиазаводы сегодня располагают заказами на поставку 45 новых Ан-148 и, в числе заказанных, 34 самолетов Ан-148-100 общей стоимостью более \$200 млн, которые будут проданы авиакомпаниям России. Минпромполитики сообщает, что российские заводы, поста-

вляющие значительную часть комплектующих для самолета, наладят серийное производство Ан-148 до конца 2008 года.

Потребность в самолетах типа Ан-148 в РФ до 2020 года составляет 200-250 штук. План производства гражданских самолетов Объединенной авиационной корпорации на 2008-2012 гг., утвержденный решением Правительства РФ от 28 марта 2007 года, предусматривает продажи 96 самолетов Ан-148 воронежской сборки.

При этом доходы украинских предприятий составят около \$1 млрд, поступления в государственный и местные бюджеты Украины в виде налогов и сборов составят более \$293 млн, а на украинских предприятиях будет создано около 11 000 новых рабочих мест.

*источник: журнал «РЖД-партнер»
24.09.07*

В. ЯНУКОВИЧ ОБСУДИЛ С В. ПУТИНЫМ ПЕРСПЕКТИВЫ ОБЪЕДИНЕНИЯ АВИАПРОМОВ УКРАИНЫ И РФ

Премьер-министр Украины Виктор Янукович уже предварительно обсудил с президентом РФ Владимиром Путиным перспективы объединения предприятий авиапромышленности двух стран. Об этом сообщил накануне гендиректор - председатель правления Государственного авиационного концерна "Авиация Украины" Олег Шевченко на брифинге. По его словам, такая возможность "морально уже согласована", но окончательное решение должны принять правительства после анализа предложений промышленности.

Со своей стороны, член правления российской Объединенной авиационной корпорации Виктор Ливанов высказал мнение, что интеграции авиапромов двух стран на партнерских условиях нет альтернативы, независимо от того, кто возглавит украинское правительство после выборов. "Если руководство Украины считает, что авиационная промышленность Украины должна сохраниться, другого выхода нет", - сказал он.

Кроме того, В. Ливанов заявил, что Украина и РФ смогут найти ниши для самолетов Ан-70 и Ил-76,

которые ранее рассматривались как конкуренты. "Если мы объединим усилия, мы найдем нишу и для того самолета, и для этого", - сказал он.

Генконструктор АНТК Дмитрий Кива, со своей стороны, высказал мнение, что Минобороны России может вернуться в проект Ан-70, который прошел основной этап испытаний, хорошо известен в РФ и не имеет аналогов в мире.

Отметим, что в конце прошлого года во время встречи с В. Путиным В. Янукович подчеркивал, что Кабинет министров Украины настроен продлить интенсивный диалог с российскими коллегами в области самолетостроения. В. Путин в свою очередь заявил, что в двустороннем сотрудничестве много чего еще нужно будет решить, особенно, что касается развития сотрудничества в машиностроении, авиации, транспорте, энергетике. "Это те сферы, которые жизненно важны для граждан наших двух стран", - подчеркнул он.

*источник: ИА«РБК - Украина»
21.09.07*

ПЕРВЫЙ САМОЛЕТ АН-148 ПЛАНИРУЮТ СДАТЬ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ В КОНЦЕ ЭТОГО ГОДА

18 сентября 2007 г. на заседании коллегии Минпромполитики Украины директор Департамента развития и функционирования оборонно-промышленного комплекса Владимир Сиренко доложил о результатах испытаний, сертификации и подготовки производства самолета Ан-148. Об этом сообщила пресс-служба Минпромполитики.

В. Сиренко отметил, что первичная национальная сертификация типа самолета Ан-148-100 (модели Ан-148-100А, Ан-148-100В, Ан-148-100Е) была осуществлена Авиационным регистром Межгосударственного авиационного комитета и Авиационной администрацией Украины. Эта сертификация была проведена в соответствии с Авиационными правилами Украины (АПУ-21) и Авиационными правилами Межгосударственного авиационного комитета (АП-21) на основании заявки, поданной АНТК им. О.К. Антонова 12 января 2004 г.

В процессе сертификационных испытаний в целом на самолетах Ан-148 выполнено 673 полета с общим налетом 1193 часа. Анализ показывает, что в целом летно-технические характеристики Ан-148-100, заданные в технических заданиях на разработку пассажирского самолета Ан-148, утвержденных Министром промышленной политики Украины 10 октября 2002 г., достигнуты, а именно: максимальные и крейсерские скорости полета, взлетно-поса-

дочные характеристики и пассажироемкость. Комплекующие изделия для самолета поставляют 126 предприятий России, 28 - Украины и 47 - других стран мира.

Трудоемкость работ изготовления самолета Ан-148, в соответствии с утвержденной схемой кооперации, распределяется между Россией и Украиной приблизительно 50% на 50%.

Первые серийные самолеты планируется изготовить до конца 2007 года на ГП "КИАЗ "Авиант", а в конце 2008 г. - на ОАО "ВАСО". В свою очередь АНТК им. О.К. Антонова полностью обеспечил серийные заводы конструкторской и технологической документацией, необходимой для производства новой машины.

С целью организации и освоения в сжатые сроки серийного производства самолета Ан-148 и последующего динамического наращивания программы выпуска, которая предусматривает сдачу 24 самолетов в год, на ГП "КИАЗ "Авиант" разработаны "Мероприятия по техническому перевооружению завода для обеспечения серийного производства самолета Ан-148-100".

*источник: сайт ugmk.info
21.09.07*

УКРАИНСКИЕ САМОЛЕТЫ ПРОПИШУТ В КИТАЕ

Авиационный научно-технический комплекс им. О.К. Антонова и Первая авиастроительная корпорация Китая (AVIC I) обсудят формы взаимодействия в рамках программы разработки большого коммерческого грузового самолета, производство которого будет осуществляться в Китае.

Как сообщили ЛІГАБізнесІнформ в пресс-службе АНТК, обсуждение пройдет в рамках международной авиационной выставки Aviation Expo China 2007, которая начала свою работу в Пекине сегодня. "Антонов" является постоянным участником выставок, проходящих в Китае. В этом году вниманию промышленных предприятий страны будут представлены возможности АНТК в разработке, испытаниях и сертификации пассажирских региональных и транспортных самолетов.

Среди совместных проектов, запланированных к обсуждению в ходе выставки, - программа создания нового 70-местного турбовинтового самолета MA700. Согласно подписанному 27 августа 2007 г. меморандуму о взаимопонимании между "Xi'an Aircraft Industry Group Co. Ltd" и АНТК в настоящее время китайская сторона разрабатывает технические требования к этому самолету. В этом проекте партнеры будут участвовать на принципах разделения рисков.

Также на встрече с представителями "Shaanxi Aircraft Industry (Group) Co., Ltd." (SAC) предполагается рассмотреть направления дальнейшего развития программы нового транспортного самолета Y8F600. Планируется и проведение переговоров по вопросу продления ресурсов и сроков службы самолетам Ан-

26 и Ан-30, ранее поставленным в КНР. Напомним, сотрудничество АНТК им. О.К. Антонова с предприятиями КНР началось более 50 лет назад, когда в Китае по лицензии стали выпускать многоцелевой биплан Ан-2, который в этой стране получил название Y-5.

В течение последнего десятилетия АНТК им. Антонова значительно укрепил свои деловые контакты с предприятиями, институтами и авиакомпаниями Китая. Уже завершены несколько совместных программ, несколько находятся в стадии реализации, а некоторые направления сотрудничества только рассматриваются в качестве перспективных.

Так, совместно с SAC ведутся работы по программе транспортного самолета Y8F600, который является новейшей модификацией Y8 - варианта знаменитого самолета-ветерана Ан-12. В аэродинамической трубе "Антонова" были изготовлены и испытаны продувочные модели самолета Y8F600. В перспективе - совместная модернизация этого нового транспортного самолета, а также другие совместные проекты с предприятиями AVIC II.

Развивается также сотрудничество и с AVIC I. При участии "Антонова" в AVIC I Commercial Aircraft Co. Ltd. выполнены основные этапы предварительного проектирования нового регионального реактивного самолета ARJ 21.

*источник: сайт «Лига Бизнес Информ»
19.09.07*

ХАРЬКОВСКИЙ АВИАЗАВОД ПЛАНИРУЕТ В 2007 Г. ПЕРЕДАТЬ ЗАКАЗЧИКУ САМОЛЕТ АН-74ТК-300

Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) до 2008 г. планирует передать заказчику грузопассажирский самолет Ан-74ТК-300. Об этом 19 сентября в ходе встречи авиастроителей России и Украины, которая проходит на ХГАПП, сообщил генеральный директор Государственного авиационного концерна (ГАК) "Авиация Украины" Олег Шевченко. Заказчиком самолета является ОАО "Укртранслизинг". О. Шевченко сообщил, что всего харьковский авиазавод выпустил около 180 самолетов семейства Ан-74/72. С 1996 г. завод выпустил 20 Ан-74.

По словам О. Шевченко, самолет Ан-74 остается главной продукцией ХГАПП. В числе заказчиков этих машин - Венесуэла, Египет и Ливия.

Харьковский авиазавод (ныне - ХГАПП) был основан 17 сентября 1926 г. За последние 5 лет (по данным на 2006 г.) предприятие передало в эксплуатацию заказчикам из Украины и Азербайджана 10 самолетов Ан-140 и Ан-140-100, по одному самолету Ан-74ТК-300, Ан-72П и Ан-74Т-200А, совместно с заводами HESA (Иран) и ОАО "Авиакор - авиационный завод" (Россия) авиакомпаниям были переданы 3 самолета Ан-140, были изготовлены агрегаты для

сборки в Киеве самолетов Ан-148. Контрактный портфель ХГАПП за последние 5 лет вырос в 28 раз.

Ан-74ТК-300 - грузопассажирский самолет. Оснащен двухконтурными турбореактивными двигателями Д36 (производства АО "Мотор Сич"), которые установлены под крылом на пилонах. Ан-74ТК-300 оснащен радиосвязным и пилотажно-навигационным оборудованием в соответствии с требованиями ICAO до 2015 г., что обеспечивает полеты самолета во всех регионах, в простых и сложных метеословиях, днем и ночью. Самолет имеет несколько модификаций, в т. ч. пассажирскую, санитарную, VIP. Самолет предназначен для перевозки 10 т груза или 52 пассажиров. Самолет Ан-74ТК-300 был создан в 2001 г. на ХГАПП как вариант транспортного самолета Ан-74. 20 апреля 2001 г. на аэродроме ХГАПП состоялся первый полет самолета.

19 сентября на ХГАПП проходит встреча представителей ГАК "Авиация Украины" и ОАО "Объединенная авиастроительная корпорация" (Россия).

*источник: сайт STATUS QUO
19.09.07*

АНТК ИМ. АНТОНОВА ПОДПИСАЛ С SAC МЕМОРАНДУМ ПО СОЗДАНИЮ В ПЕКИНЕ АВИАЦИОННО-ИНЖЕНЕРНОГО ЦЕНТРА

В рамках международной авиационной выставки Aviation Expo China 2007 Авиационный научно-технический комплекс (АНТК) им. О.К. Антонова и Шаансийская самолетостроительная корпорация (SAC, Китай) подписали меморандум о взаимопонимании по созданию в г. Пекине авиационно-инженерного центра.

Согласно планам сторон, предприятие будет выполнять научно-исследовательские и конструкторские работы по проектированию новых и модернизации существующих самолетов, инициировать и обос-

новывать проекты создания новых самолетов, разрабатывать их общую компоновку, проводить необходимые предварительные исследования. В частности, в числе первоочередных задач создаваемого центра станут работы по дальнейшему развитию программы транспортного самолета Y8F600.

*источник: ИА «РБК - Украина»
20.09.07*

УКРАИНА НАМЕРЕНА ПРОДАВАТЬ КАТАРУ САМОЛЕТЫ

Киевский авиазавод "Авиант" провел презентацию самолета Ан-32 для министерства обороны Катара. Об этом сообщил в четверг, 20 сентября, генеральный директор "Авианта" Александр Донец. По его словам, катарская сторона проявила большой интерес к этой машине. Ан-32 показал возможности взлета и посадки в пустыне, автономной эксплуатации, десантирования парашютистов с 500 и 5000 м, посадку при сильном боковом ветре.

Окончательное решение о закупке Катаром еще не принято. Неизвестен и объем возможного заказа, но эксперты называют минимальную партию в 5 машин. Катар также просит провести презентацию самолетов Ан-74.

*источник: сайт «Седьмой канал»
20.09.07*

ПРОЕКТ ГОСБЮДЖЕТА-2008 ВЫДЕЛЯЕТ АВИАПРОМУ 1,7 МЛРД ГРН. - О. ШЕВЧЕНКО

Проект госбюджета Украины на 2008 г. предусматривает финансирование авиастроительной отрасли 1,738 млрд грн. Об этом сообщил сегодня гендиректор - председатель правления Государственного авиационного концерна "Авиация Украины" Олег Шевченко на брифинге. По его словам, министр финансов Николай Азаров пообещал, что расходы на

авиапром не будут сокращаться. О. Шевченко отметил, что в этом году только киевский авиазавод "Авиант" уже получил около 350 млн грн. бюджетных средств.

*источник: ИА «РБК - Украина»
20.09.07*

УКРАИНА ЗАИНТЕРЕСОВАНА В РАСШИРЕНИИ СОТРУДНИЧЕСТВА С КИТАЕМ В СФЕРЕ АВИАЦИИ

Сотрудничество Украины и Китая в области авиационного строительства развивается динамично и выгодно для обеих сторон, заявил 20 сентября посол Украины в Китае Сергей Камышев в интервью корр. агентства "Синьхуа" на конференции по вопросам развития китайско-украинского сотрудничества в авиационной области, которая прошла в посольстве Украины.

Посол отметил, что авиастроительная отрасль Украины довольно сильна, украинская сторона стремится расширять сотрудничество с Китаем в области разработки региональных и транспортных самолетов. По его словам, сегодняшняя конференция позволит украинским авиастроителям показать китайским партнерам новейшие разработки и, несомненно, будет иметь большое значение для развития сотрудничества двух стран в области авиационного строительства. В работе конференции приняли участие официальные

представители правительства и ведущих предприятий Украины в авиационной отрасли, включая АНТК им. Антонова, конструкторское бюро "Прогресс", ОАО "Мотор Сич" и компанию "Укрспецэкспорт". С китайской стороны на конференции присутствовали официальные лица ряда министерств, а также представители компаний и предприятий, заинтересованных в сотрудничестве с Украиной в авиационной области.

В рамках конференции состоялась презентация АНТК им. Антонова, КБ "Прогресс", ОАО "Мотор Сич" и других украинских предприятий. Конференция прошла по инициативе посольства Украины при поддержке правительства Украины.

*источник: газета «Жэньминь Жибао»
21.09.07*

САУДОВСКАЯ АРАВИЯ ЗАКЛЮЧИЛА С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ КОНТРАКТ НА ПРИОБРЕТЕНИЕ 72 ИСТРЕБИТЕЛЕЙ ТУРНООН

Саудовская Аравия заключила с Великобританией контракт на приобретение 72 истребителей Турноон, сообщили официальные источники в министерстве обороны Саудовской Аравии.

По поступившей из Эр-Рияда информации, контракт в сумме 8,84 млрд долл. на закупку многоцелевых истребителей был подписан еще 11 сентября.

Военные истребители Турноон производит европейский концерн EADS (Великобритания совместно с Германией, Италией и Испанией). На сегодняшний

день Соединенное Королевство является самым крупным заказчиком Турноон, которые, в том числе, состоят на вооружении британского военного контингента в составе Международных сил по стабилизации в Афганистане. Как уточнили источники в саудовском оборонном ведомстве, истребители приобретаются по той же закупочной цене, которая действует и для британских ВВС.

*источник: АРМС-ТАСС
17.09.07*

AGUSTA НАЧИНАЕТ ПРОДВИГАТЬ NH90 В ПОЛЬШЕ

AgustaWestland (AW) объявила, что она и ее партнеры (Eurocopter и Stork Fokker) по совместному предприятию NH Ind. пришли к соглашению, что AW начинает маркетинговую кампанию по продвижению NH90 в качестве польского тактического транспортного вертолета. NH90 уже превратился в своего рода вертолетный стандарт НАТО 21 века. Разработанный НАТО и для НАТО, вертолет должен существенно повысить эффективность вооруженных сил Европы в совместных операциях с НАТО и миссиях ООН. По мнению AW, программа NH90 должна принести польской промышленности значительные пре-

имущества благодаря уже существующей кооперации. Начиная с 1996 года PZL-Swidnik занимается выпуском продукции AW.

На сегодня программа NH90 - крупнейшая вертолетная программа в Европе. 495 заказов NH90 сделали: Франция, Германия, Италия, Нидерланды, Португалия, Финляндия, Норвегия, Швеция, Греция, Испания и Бельгия (в Европе), а также Оман, Австралия и Новая Зеландия.

*источник: AVIAPORT.RU
20.09.07*

КИТАЙ ОСТАЕТСЯ КРУПНЕЙШИМ ПОКУПАТЕЛЕМ САМОЛЕТОВ И АВИАДВИГАТЕЛЕЙ

Китай в ближайшие 20 лет останется крупнейшим в мире покупателем самолетов и авиадвигателей. С таким прогнозом, сообщает сегодня агентство "Синьхуа", на пекинском международном авиасалоне выступила компания Rolls-Royce.

В распространенном здесь ее докладе подчеркивается, что среднегодовые темпы роста объема пассажирских авиаперевозок достигают в Китае 8,8%. и будут расти в будущем. С учетом этого, по оценкам Rolls-Royce, в ближайшие два десятилетия КНР должна будет приобрести не менее 3100 новых пассажирских авиалайнеров и 6600 двигателей к самолетам. Расходы на их закупку превысят 65 млрд долларов США.

В настоящее время 10 китайских авиакомпаний эксплуатируют самолеты с двигателями производства Rolls-Royce.

По мнению этой компании, на рынке стран Азии и бассейна Тихого океана в предстоящий 20-летний период потребуется 26 тыс. авиадвигателей, 46% которых будет установлено на широкофюзеляжных самолетах. Приоритетными для этих государств станут двигатели для 400-местных самолетов, на долю которых будет приходиться 55%. всех новых лайнеров.

*источник: газета «Гудок»
20.09.07*

ПЕНТАГОН ПЛАНИРУЕТ РАЗРАБОТАТЬ ДВА ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫХ РАЗВЕДЫВАТЕЛЬНЫХ БЛА

Министерство обороны США намерено разработать два принципиально новых разведывательных БЛА в рамках программ "Репид Ай" и "Валче". До конца 2009 ф. г. агентство перспективных научно-исследовательских проектов МО США DARPA планирует затратить на реализацию данных программ 12 и 7,9 млн долл. соответственно. Предполагается, что через три года будут созданы демонстрационные, а через пять лет - опытные образцы обоих БЛА.

Концепция "Репид Ай" основана на применении баллистической ракеты в качестве носителя, способного в течение часа доставить БЛА массой 225 кг в любую точку мира. Находящийся в носовой части ракеты аппарат со сложными, либо сдутыми (в зависимости от конструкции) крыльями будет запускаться после достижения заданного района. В рамках программы планируется отработать технологии доставки БЛА при помощи баллистической ракеты, торможения носителя, сброса аппарата и запуска его двигателей. Согласно замыслу Пентагона, БЛА "Репид Ай" сможет выполнять широкий спектр разведывательных задач, совершая полет продолжительностью более 7 ч на больших высотах без дозаправки.

Параллельно МО США намерено создать группировку разведывательных спутников, которая позволит выявлять военные приготовления в любой точке мира. После выявления потенциальных угроз в район их возникновения будет запускаться баллистическая ракета с БЛА "Репид Ай" для сбора более точ-

ной разведывательной информации. В случае подтверждения угрозы, на смену "Репид Ай" планируется направлять БЛА "Валче", способный совершать полеты продолжительностью до 5 лет.

БЛА "Валче" предположительно будет иметь массу около 450 кг и размах крыльев от 100 до 150 м. Силовая установка и бортовые системы аппарата будут работать на природных источниках энергии (возможно, на солнечной энергии). БЛА планируется оснастить эффективной системой накопления и расходования электроэнергии, а также автоматизированной системой дозаправки. Фактически БЛА "Валче" будет сочетать в себе качества самолета и низкоорбитального спутника.

Наиболее важной задачей для разработчиков станет выбор оптимального источника энергии, а также создание надежных компонентов со сроком эксплуатации не менее пяти лет. Одним из вариантов решения последней задачи является применение модульной конструкции, которая позволит дистанционно производить замену вышедших из строя компонентов БЛА. По мнению разработчиков, необходимость создания новых БЛА продиктована трансформацией характера угроз, которые в последнее время, как правило, связаны с длительными конфликтами низкой интенсивности.

*Источник: ПРАЙМ-ТАСС
24.09.07*

КИТАЙ - КРУПНЕЙШИЙ ПОКУПАТЕЛЬ АВИАДВИГАТЕЛЕЙ В МИРЕ

Компания самолетного лизинга при Банке Китая на Пекинском международном авиасалоне объявила о закупке у компании International Aero Engines (IAE) авиадвигателей общей стоимостью в 340 млн долл. США. Этими авиадвигателями IAE V2500 будут оснащены 20 самолетов Airbus, находящихся в распоряжении компании. Компания самолетного лизинга при Банке Китая - это полученное 2 июля новое название Сингапурской компании лизинга самолетов (Singapore Aircraft Leasing), на основе которой она и была соз-

дана после приобретения БК всех акций сингапурской компании. Британская компания Rolls-Royce в распространенном недавно на авиасалоне докладе прогнозировала, что в ближайшие 20 лет на китайском рынке потребуется 6600 новых авиадвигателей и страна превратится в огромный самолетный рынок со стоимостью закупок свыше 65 млрд долл. США.

*Источник: газета «Жэньминь Жибао»
24.09.07*

HONEYWELL ОЦЕНИВАЕТ РЫНОК БИЗНЕС-САМОЛЕТОВ НА БЛИЖАЙШИЕ 10 ЛЕТ В \$233 МЛРД

Производитель авионики Honeywell International Inc. (США, штат Нью-Джерси) в своем ежегодном отчете по мировой авиационной индустрии прогнозирует увеличение продаж бизнес-самолетов в 2007-2017 годах до 14 тыс. единиц, что обеспечит отрасли совокупный оборот в \$233 млрд.

Согласно отчету Honeywell, за год с момента выхода предыдущего отчета производство самолетов этой категории выросло на 11% по сравнению с предыдущим периодом, а продажи - на 12%. Honeywell прогнозирует, что продажи в 2007 году достигнут 1 тыс. новых самолетов этого класса против 861 машин в 2006 году. Продажи в 2008 году ожидаются на уровне 1,3 тыс. машин.

Аналитики компании отмечают, что заказы для американского рынка незначительно сокращаются,

однако ожидается впечатляющий рост по всему миру: международные покупатели занимают до 50% в прогнозах выпуска новых самолетов на ближайшие 5 лет. Рост заказов отмечается в азиатском регионе, Африке, на Ближнем Востоке, а также значительно увеличивается в Европе и, в частности, в России.

Большинство опрошенных авторами отчета компаний сообщило, что намерено в течение ближайших 5 лет заменить или расширить свой авиапарк примерно на 30% против уже имеющегося количества судов. Таким образом, в 2008-2012 годах мировая потребность в новых бизнес-джететах составит около 4 тыс. 600 машин, без учета потребности частных владельцев или возможных новых чартерных компаний.

*Источник: ИА «Интерфакс»
24.09.07*

ОБЗОР ПРЕССЫ

"Сухой" в остатке	47
"Аэрофлот" берет все самое новое	49
Главу Роспрома поставили на конвейер	50
Долетит – не долетит	51
Амбициозные планы	52
"Альбатросу" расправят крылья	53
Битва за Индию	54
ВСМПО займется красками	56
Авиакосмическая Россия	57
Индийский шанс для МиГа	58
Китайцам навязывают ремонт	59
В России создана уникальная система защиты самолетов	60
Космодром не принимает	61
Инспекционный полет главкома ВВС	62
Истребители переходного периода	64
Зарубежных производителей впечатлили полеты казанских вертолетов	65
Новый Минпром	66
СНТК Кузнецова лишился директора	68
Объединятся, но останутся партнерами	69
Иран и "Туполев"	70
"...А вместо сердца – пламенный мотор!"	71
Держи фюзеляж шире	73
Убьют не больно	74
Авиа-кампания "Умелые руки"	76
Нефтяные "Тайфуны"	77
Газотурбинные технологии НПО "Сатурн" для решения проблем энергосбережения российских предприятий	78
Наше "вертолетное хозяйство"	79
Опорный банк "Роснефти" запускает авиадвигатели	81
Брачный налет. Украинские авиастроители будут с кем-то интегрироваться	82
Генеральная линия Канащенкова	83
Замена обязательств	84

и другие материалы

ОБЗОР ПРЕССЫ

за сентябрь 2007 г.

по материалам российских и зарубежных СМИ

"СУХОЙ" В ОСТАТКЕ

За последние двадцать лет Россия не создала ни одного конкурентоспособного гражданского самолета. Удастся ли "Сухому" с проектом Sukhoi SuperJet 100 прервать черную полосу?

С чем ассоциируется брэнд "Сухого"? Пожалуй, с истребителями Су-27, на которых группа "Русские витязи" демонстрирует фигуры высшего пилотажа. И мало кто знает, что "Сухой" еще с начала 80-х годов прошлого столетия производит гражданские самолеты. Речь идет о спортивно-пилотажных моделях Су-26, Су-29 и Су-31, подавляющая часть которых поставлялась на экспорт. Впрочем, эти машины ориентированы на узкий круг потребителей - любителей аэробатики (демонстрация фигур высшего пилотажа. - "Ф.").

Мода на конверсию в 90-е годы захватила и "Сухого", который представил грузопассажирскую модель С-80, позже переименованную в Су-80. По мнению разработчиков, самолет должен был найти потребителей как среди военных ведомств, так и у частных авиакомпаний. Однако Су-80 лишь в 2001 году впервые поднялся в воздух и до сих пор не запущен в серийное производство. Правда, к тому времени "Сухой" уже заинтересовался другим проектом.

ОТ RRJ К SSJ

За период 2004-2006 гг. среднегодовой прирост пассажирооборота составил 6,8%. Согласно исследованию Airbus, подобная динамика сохранится и в будущем: с 2006 по 2015 год - 5,3%, с 2016 по 2015 год - 4,4%. По мнению экспертов, наибольший выигрыш от роста пассажирских перевозок получают производители региональных и ближнемагистральных самолетов вместимостью до 110 кресел. И менеджмент "Сухого" надеется поучаствовать в разделе этого "пирога".

Холдинг создал дочернюю компанию "Гражданские самолеты Сухого" (ГСС), которая занялась разработкой регионального самолета, способного летать на расстоянии до 4500 км и вместимостью 75 и 95 кресел. Изначально лайнер назывался Russian Regional Jet (RRJ). Это имя сопровождало самолет шесть лет, пока в 2006 году по настоянию французских и итальянских участников проекта RRJ его не переименовали в Sukhoi SuperJet 100 (SSJ 100). Планируется, что первый самолет поднимется в воздух уже к 2008 году, а в 2009 лайнер пройдет международную сертификацию. Впрочем, еще осенью прошлого года глава компании "Сухой" Михаил Погосян заявлял, что первый летный экземпляр SSJ 100 появится до августа 2007 года. Но пока в Центральном аэрогидродинамическом институте про-

водятся испытания конструкции самолета, а первый полет запланирован только на конец 2007 года.

Стоимость программы разработки и создания SSJ 100 с учетом сертификационных испытаний оценивается в \$800 млн. Старший вице-президент по экономике и финансам ГСС Максим Гришанин сообщил "Ф.", что при серийном производстве компании необходимо поддерживать объем оборотных средств на уровне \$400 млн: "Таким образом, максимальный объем заимствования составит \$1,3 млрд - на этот уровень мы выйдем к концу 2009 года. К 2011 году компания пройдет точку безубыточности, которая будет достигнута при 180 проданных самолетах. А на окупаемость мы выйдем в 2013 году при 350 проданных лайнерах". Кстати, заявленная каталожная цена SSJ 100 составляет около \$27 млн. Пока же ГСС располагает заказом на 71 самолет, в числе клиентов - "Аэрофлот", "Дальавиа", AiRUnion и первый иностранный покупатель - итальянский low-cost перевозчик ItAli. Ведет переговоры с ГСС и авиакомпания "Трансаэро". Она планирует приобрести 10 самолетов, а также заключить опцион на покупку еще 10 лайнеров. По мнению аналитиков, потенциальные покупатели ожидают летных испытаний первых самолетов и поэтому только присматриваются к лайнеру. Есть и те, кто за время ожидания отказался от заказов SSJ 100. Среди них - компания "Сибирь" (S7), в стратегию которой региональный самолет вместимостью до 100 кресел уже не вписывается. Первый российский авиаперевозчик-дискаунтер Sky Express также не собирается следовать примеру своих итальянских коллег. У компании есть бизнес-план, в котором на ближайшие пять лет прописан унифицированный парк, состоящий из самолетов Boeing 737.

ДЕНЬГИ НА ПОЛЕТЫ

Проект SSJ 100 из всех перспективных моделей российских пассажирских самолетов пользуется наибольшей любовью у властей, и государственные банки охотно кредитуют ГСС. Так, ВТБ в 2005 году открыл кредитную линию компании на 10 млрд рублей, и к весне 2007 года ГСС выбрал ее только на 5 млрд рублей. А в ближайшее время компания займет у Сбербанка 100 млн евро на 10 лет. Кроме того, в июне ГСС подписал аналогичное кредитное соглашение с Европейским банком реконструкции и развития. "За последний год мы перестроили структуру кредитного портфеля, увеличив срок кредитования в среднем до 8 лет при снижении средней ставки с 9% до 7,6% годовых", - подчеркивает Максим Гришанин.

Впрочем, компанию "накачивают" деньгами не только государство, но и иностранные инвесторы. На этот год запланировано увеличение уставного капитала

ГСС как за счет основного акционера - компании "Сухой", так и нового партнера - итальянской корпорации Alenia Aerospaica, которая получит 25% + 1 акцию ГСС и возьмет на себя финансирование 25% стоимости проекта. "То есть \$325 млн из \$1,3 млрд обеспечивает Alenia, причем в разной форме: вклад в уставной капитал, невозвратное финансирование, аналогичное нашей господдержке. Также итальянцы предоставят поручительство по кредитам в объеме 25%", - поясняет Максим Гришанин.

Благодаря поддержке акционеров ГСС возьмет паузу при работе на рынке долгового капитала. В конце марта этого года компания разместила облигации на 5 млрд рублей, и следующий шаг - выпуск евробондов - отложен как минимум на два года. "Акционеры примут решение о выпуске только после того, как самолет SSJ 100 получит сертификат летной годности, а компания поставит первые самолеты авиакомпаниям", - рассказывает вице-президент по экономике и финансам ГСС. А пока еще одним источником поступлений денежных средств являются авансы от заказчиков самолетов. В 2006 году их сумма составила около \$30 млн.

2+3 КОНКУРЕНТА

Какое будущее ожидает SSJ 100? На этот вопрос не даст ответа и самый прозорливый эксперт, но рисков, которые могут повстречаться на пути проекта, достаточно. Начальник аналитического управления брокерского дома "Открытие" Халиль Шехмамеев подчеркивает, что ГСС может столкнуться с проблемой роста себестоимости производства, а также отставанием по срокам разработки самолета: "Производственные и инженерные кадры стареют, а молодых сотрудников очень мало. Компания может опоздать с выходом на рынок и не выполнить запланированную программу выпуска, а это приведет к росту издержек".

В то же время аналитик "Брокеркредитсервиса" Севастьян Козицын уверен, что задержки в разработке и производстве самолета не приведут к большим негативным последствиям: "Это в норме для такого масштабного проекта, как SSJ 100". Впрочем, менеджмент ГСС уверен, что поставка лайнеров пойдет по намеченному плану.

Еще одна проблема, которая поджидает компанию при выходе на рынок, - конкуренция, причем как на внутреннем, так и на международном рынке. В России у SSJ 100 два соперника: Ту-334 и Ан-148. Оба этих проекта сейчас находятся в заключительной стадии подготовки производства, но ситуация с Ту-334 пока не очень понятная. Самолет должен был производиться на Казанском авиационном производственном объединении, но в ходе недавней инспекции предприятия глава Федерального агентства по промышленности Борис Алешин раскритиковал действия менеджмента и заявил, что запуск Ту-334 в серийное производство возможен не ранее 2010 года. Перспективы у Ан-148 более радужные. В июле этого года воронежское акционерное самолетостроительное общество и киевский государственный авиационный завод "Авиант" объявили о начале серийного производства самолета. При этом лизинговая компания "Ильюшин Финанс Ко." заключила твердые контракты на поставку 43 самолетов Ан-148 (по 15 машин заказали авиакомпания "КрасЭйр" и "Полет" и 18 - ГТК "Россия"). Но с куда более сильными конкурентами ГСС придется встретиться на мировом рынке. Во-первых,

это бразильская компания Embraer. Она контролирует около 40% мирового рынка самолетов вместимостью до 90 мест. Три четверти выручки Embraer приносит продажи в Северной Америке и Бразилии. Во-вторых, канадская корпорация Bombardier Aerospace. Ее доля на рынке гражданских самолетов вместимостью до 90 мест - около 30%, основные рынки сбыта - Европа и Северная Америка. И в-третьих, китайская компания ACAS, которая собирается начать серийное производство самолетов в 2010 году. Учитывая стратегию ГСС, в которой в среднесрочной перспективе запланирован выход на рынки Европы, Северной Америки и стран Азиатско-Тихоокеанского региона, российской компании придется столкнуться со всеми конкурентами.

ИНТЕРВЬЮ: "У НАС ПРОЕКТНАЯ МОЩНОСТЬ - 70 САМОЛЕТОВ В ГОД"

Президент компании "Гражданские самолеты Сухого" Виктор Субботин рассказал "Ф." о будущем модели Sukhoi SuperJet 100 и новых потенциальных покупателях.

- Как обстоят дела с первым образцом SSJ 100?

- Отлично! В сентябре будет выкатка, а это серьезная стадия проекта. Подготовку к испытательным полетам и тестирование надеемся завершить к концу этого года. Если судить по тем срокам и целям, которые мы ставим, то самолет фактически готов. В 2008 году у нас запланировано производство 13 самолетов, на которых мы обкатаем технологический процесс. У нас проектная мощность - 70 самолетов в год, и к этому показателю мы должны приблизиться к 2010 году. Можно и больше делать, но для этого необходима еще одна линия производства.

- Расскажите о структуре заказов на SSJ 100.

- Всего твердых заказов на 71 самолет, из них 30 предназначены для "Аэрофлота", 6 - для авиакомпании "Дальавиа", 15 - AirUnion, 10 - "Ильюшин Финанс Ко." и еще 10 - для нашего первого иностранного покупателя - итальянского перевозчика ItAli. Компания работает над тем, чтобы привлечь новых заказчиков, не забывая при этом и про постоянных клиентов. Так, мы развиваем соглашение о намерениях, подписанное с "Аэрофлотом", на поставку еще 15 самолетов. Я думаю, что закончим в течение 1-1,5 месяцев. Также продолжаем переговоры еще с 30 иностранными авиакомпаниями.

Мы должны пройти сертификацию в России к концу 2008 года, а спустя несколько месяцев получить европейский сертификат. К середине 2009 года у ГСС будет большинство сертификатов. Именно тогда мы начнем поставки самолетов иностранным покупателям.

- Во сколько вы оцениваете объем рынка региональных самолетов до 100 мест, и какую долю ГСС может занять на нем?

- По нашим прогнозам, до 2024 года общемировой спрос на самолеты в данном сегменте составит 5700 самолетов. По оценке маркетологов компании, и это их пессимистичный прогноз, ГСС сможет реализовать 800 самолетов до 2024 года. Из них 300 машин поступят на рынки России и стран СНГ, а все остальное - на мировой рынок. У нас есть приоритетные направления - Ближний Восток, Китай, Индия, Европа.

Константин ПАРФЕНЕНКО

источник: журнал «Финанс»
10.09.07

"АЭРОФЛОТ" БЕРЕТ ВСЕ САМОЕ НОВОЕ

Акционеры разрешили авиакомпаниям дорогие покупки.

Акционеры "Аэрофлота" подавляющим большинством голосов одобрили сделки по приобретению 44 дальнемагистральных самолетов нового поколения - A350XWB и Boeing 787 Dreamliner. Хотя покупка сразу двух конкурирующих типов самолета одного класса считается в современном авиатранспортном бизнесе делом дорогим и не очень разумным, в данном случае за такой вариант высказалось и государство, и частные совладельцы "Аэрофлота". Генеральный директор компании Валерий Окулов вчера сказал, что в принципе он хотел бы купить еще и самый большой из современных гражданских самолетов - A380, но в очень отдаленном будущем.

Пресс-служба "Аэрофлота" огласила результаты внеочередного собрания акционеров компании, проведенного в форме заочного голосования. На рассмотрение собрания были выдвинуты только вопросы об одобрении сделок по покупке 22 самолетов A350XWB у европейского концерна Airbus и 22 машин Boeing 787 у компании Boeing. Основные акционеры "Аэрофлота" - государство (51,17% акций) и Национальная резервная корпорация (НРК, около 30% акций) единодушно согласились с этими предложениями. По официальным данным, в голосовании приняли участие акционеры, в совокупности владеющие 88,32% акций ОАО "Аэрофлот". При этом покупка A350XWB была одобрена 99,87% голосов участников собрания, а за Boeing высказалось еще больше - 99,89%.

Примечательно, что в процессе выбора перспективного дальнемагистрального лайнера (а этот процесс занял у "Аэрофлота" два последних года) государство и частники высказывали противоположные предпочтения. НРК выступала за Dreamliner, потому что эта машина раньше (уже в следующем году) появится на рынке. Госпредставители в совете директоров из высших политических соображений благоволили к A350. Судя по всему, покупка этого самолета рассматривалась как инструмент налаживания отношений с западноевропейским авиапромом, а через него и с Европейским союзом в целом. Таким образом, последнее решение собрания акционеров "Аэрофлота" представляет собой частно-государственный компромисс на условиях строгого паритета. Время покажет, насколько удачно такая схема поможет "Аэрофлоту" конкурировать с другими мировыми авиакомпаниями.

Валерий Окулов подчеркнул, что оба ведущих мировых производителя гражданских самолетов предложили российской авиакомпании выгодные условия покупки. И Boeing, и Airbus предоставили "Аэрофлоту" скидки до 30% от своих базовых цен, отметил г-н Окулов. В результате на покупку партии A350XWB компания просила у своих акционеров до 2,904 млрд долл., а на Dreamliner - до 2,906 млрд долл. То есть в сумме (без учета импортных пошлин) - не более 5,81 млрд долл., при том, что каталожная цена такого количества самолетов приближается к 7 млрд долл. Согласно условиям обеих сделок, "Аэрофлот" начнет получать новые лайнеры в 2014 году: "боинги" - с января, а аэробусы - в IV

квартале. Завершится поставка американских самолетов в 2016 году, а европейских - в 2019-м. Ранее г-н Окулов сообщал, что финансировать обе покупки "Аэрофлот" намеревается за счет банковских кредитов. Причем к поиску заимодавцев авиакомпания планирует приступить не раньше 2010 года.

Г-н Окулов высказался по поводу еще одного очень модного воздушного судна - пассажирского лайнера повышенной вместимости A380, поставки которого Airbus начинает в октябре этого года. "A380, конечно, появится в России, - сказал г-н Окулов. - Рынок растет и дорастет до A380. Но на сегодняшний день эта машина переразмерна для рынка регулярных перевозок в России". Отметив, что в отдаленной перспективе "Аэрофлот" хотел бы приобрести эту машину, гендиректор уточнил: "Пока мы не ставим таких задач, те заказы, которые сделаны, среднесрочную перспективу удовлетворяют".

Твердый контакт на A350 с Airbus "Аэрофлот" заключил в июне этого года, в ходе международного авиасалона в Ле Бурже под Парижем. Сделка с Boeing до вчерашнего дня была оформлена предварительным соглашением, заключенным в том же месяце, во время другого международного события - экономического форума в Санкт-Петербурге.

Член совета директоров "Аэрофлота" Леонид Душатин, представляющий НРК, заявил вчера "Времени новостей", что частных акционеров компании не смущает разница в статусе двух сделок. "Мы одобрили основные их условия, а контрактные детали оставили на усмотрение менеджмента", - объяснил он. Г-н Душатин также сообщил, что ожидает заключения твердого контракта с Boeing "в начале сентября, в ближайшие дни". Его информация подтвердилась немедленно. Уже к вечеру вчерашнего дня пресс-служба Boeing сообщила из Сиэтла, где находится сборочное производство Dreamliner, о достижении окончательного соглашения с "Аэрофлотом".

Одновременно из Сиэтла пришла еще одна новость, менее радостная для Boeing и его клиентов. Первый полет Boeing 787, находящегося сейчас в финальной стадии проектирования, отложен как минимум на месяц по техническим причинам. До сих пор этот полет планировался на конец сентября. Но вчера президент и генеральный директор гражданского подразделения Boeing Скотт Карсон сообщил, что летные испытания начнутся "в период с середины ноября до середины декабря". Он объяснил отсрочку двумя типами проблем: у компании возникли трудности при монтаже деталей самолета, изготовленных иностранными партнерами, а также при инсталляции программного обеспечения. Тем не менее, руководитель программы Boeing 787 Майк Бэр заявил, что перенос первого полета не повлияет на срок начала коммерческих поставок самолета. Boeing по-прежнему обещает отправить первый Dreamliner первому покупателю в мае 2008 года.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
06.09.07

ГЛАВУ РОСПРОМА ПОСТАВИЛИ НА КОНВЕЙЕР

Борис Алешин возглавил АвтоВАЗ.

Новым президентом АвтоВАЗа, крупнейшего российского автозавода, станет нынешний глава Федерального агентства по промышленности (Роспром) Борис Алешин. Он сменил на этом посту Владимира Артякова, который в августе стал губернатором Самарской области. В результате переговоры завода с потенциальным стратегическим партнером из числа мировых автоконцернов могут затянуться. Более того, АвтоВАЗ может получить российского, а не иностранного инвестора - господин Алешин планирует вернуться к идее консолидации российских автозаводов.

Как утверждают источники "Ъ", место главы АвтоВАЗа было предложено Борису Алешину президентом Владимиром Путиным в ходе личной встречи, состоявшейся во вторник. Борис Алешин подтвердил "Ъ", что "в ближайшее время" будет назначен президентом группы АвтоВАЗ. Господин Алешин, пиком карьеры которого был пост вице-преьера российского правительства, сказал, что "с радостью" примет новое назначение, "поскольку возглавить столь крупное предприятие, как АвтоВАЗ, это успех для любого руководителя".

В "Рособоронэкспорте", которому принадлежит группа АвтоВАЗ, вчера от комментариев отказались, посоветовав "дождаться официального объявления". Однако очевидно, что кандидатура господина Алешина была поддержана гендиректором ФГУП "Рособоронэкспорт" и председателем совета директоров АвтоВАЗа Сергеем Чемезовым. Бориса Алешина можно считать членом "команды Чемезова": после прихода "Рособоронэкспорта" на завод в 2005 году глава Роспрома сначала стал членом совета директоров предприятия, а когда совет возглавил сам Сергей Чемезов - его заместителем. Господин Алешин входит в бюро Союза машиностроителей России, а председателем бюро союза является господин Чемезов.

Источник в Минпромэнерго сообщил "Ъ", что и. о. главы Роспрома будет назначен заместитель главы этого ведомства Андрей Дутов.

43-летний выходец из ОНЭКСИМбанка Владимира Потанина, Андрей Дутов в конце 90-х - начале 2000-х годов вместе с экс-помощником президента РФ Борисом Кузыком был совладельцем холдинга НПК (крупнейшим его активом был петербургский судостроительный завод "Северная верфь") и занимал пост заместителя гендиректора компании. После продажи НПК Межпромбанку Андрей Дутов перешел в Роспром. С 2005 года - заместитель главы ведомства, курировал судостроительную и авиационную промышленность, вопросы военно-технического сотрудничества РФ с зарубежными странами, бухгалтерия и финансов.

По словам господина Алешина, вместе с ним из Роспрома на АвтоВАЗ может прийти "ряд новых людей". "Вслед за Владимиром Владимировичем Артяковым с АвтоВАЗа уйдет ряд топ-менеджеров, и надо будет искать им замену", - пояснил Борис Алешин.

Сейчас обязанности президента группы АвтоВАЗ исполняет вице-президент Александр Пронин. Он, в частности, от лица завода ведет переговоры о стратеги-

ческом партнерстве с автоконцернами Renault и Fiat. Недавно господин Пронин заявил "Ъ", что АвтоВАЗ может заключить соглашение с одним из "стратегов" уже в ноябре.

Но вчера Борис Алешин сообщил "Ъ", что "стратег у АвтоВАЗа появится не ранее середины 2008 года". Более того, будущий глава АвтоВАЗа отметил, что это может быть российская компания. "Когда я только пришел на АвтоВАЗ, я озвучил идею консолидации участников российского авторынка. Консолидация - неизбежный процесс в мировом автопроме, и нам от нее никуда не деться", - пояснил господин Алешин, уточнив, впрочем, что переговоры с Renault и Fiat продолжаются. В декабре 2005 года, когда "Рособоронэкспорт" только пришел на АвтоВАЗ, новая команда говорила о возможном объединении АвтоВАЗа и ГАЗа. В "Русских машинах" (контролируют ГАЗ) вчера подтвердили, что "заинтересованы в синергии и готовы к диалогу".

Ранее Борис Алешин также лоббировал идею финансирования АвтоВАЗа в размере \$5 млрд. "Все эти идеи в работе", - заверил вчера "Ъ" будущий глава завода. В остальном, резюмировал Борис Алешин, "радикальных изменений на АвтоВАЗе не произойдет". По его словам, в течение двух-трех лет завод окончательно определится со своей структурой (он намерен выделить непрофильные активы), проведет раскольцовку перекрестной структуры собственности (сейчас 66,5% его голосующих акций принадлежат его же "дочкам") и обновит модельный ряд (вместе с канадской Магна идет разработка новой платформы автомобиля класса С).

По мнению аналитика ИФД "Капиталь" Михаила Пака, "очередная смена управляющей команды на АвтоВАЗе может негативно сказаться на развитии завода". Он отмечает, что АвтоВАЗ и так уже потерял более полутора лет на распределении руководящих постов на заводе и разработке стратегии "и очередная задержка с выбором партнера - это не лучшие новости". "Назначение господина Алешина можно было бы объяснить усилением административного ресурса у АвтоВАЗа, но усиливать его уже некуда: совет директоров завода возглавляет господин Чемезов, а губернатором Самарской области стал Владимир Артяков", - констатирует аналитик. С ним согласен Кирилл Чуйко из "Уралсиба", по словам которого, "российский стратег для АвтоВАЗа - это не лучший вариант". Впрочем, по мнению аналитика, такой сценарий будет логичен, если блокпакет АвтоВАЗа будет продан западному автоконцерну, способному передать заводу технологии, а контроль над ним достанется "Русским машинам" Олега Дерипаски.

*Елена КИСИЛЕВА,
Дмитрий БЕЛИКОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
06.09.07*

ДОЛЕТИТ - НЕ ДОЛЕТИТ

Госавиакорпорация не сможет в одиночку поднять с коленей отечественный авиапром.

По опубликованным вчера оценкам комитета Госдумы по промышленности, строительству и наукоемким технологиям, более половины российского авиапарка не соответствует мировым экологическим стандартам. Самолеты, построенные преимущественно в 70-80-х годах, стремительно устаревают и в скором времени должны быть списаны. Новых воздушных судов, несмотря на громкие заявления чиновников и создание единой госавиакорпорации, производится не более десятка в год.

По данным думского комитета, более половины российских воздушных судов не соответствует международным нормам по уровню шума и более 70% - по вредным выбросам. Источник в комитете сообщил также, что в этом году отечественными производителями изготовлено и передано в эксплуатацию лишь 6 самолетов. "Российский авиапром не в состоянии произвести и поставить в эксплуатацию в течение ближайших 10 лет необходимые и востребованные воздушные суда", - подвели неутешительный итог депутаты.

По оценкам Федерального агентства воздушного транспорта, парк пассажирских самолетов на данный момент насчитывает 1438 машин. Из них магистральных - 663 (в основном Ил-96, Ту-154, "Боинг"), региональных - 775 (Ту-134, Ан, Як). На деле летают лишь около половины. Отметим, что самые массовые российские самолеты - машины КБ Туполева (которых в парке насчитывается почти 600) - неминуемо должны быть списаны в скором времени из-за физического износа. Ожидается, что региональные "стотридцатьчетверки" начнут активно списываться уже в 2010-2012 годах (по прогнозу агентства Airclaims, к 2014 году в стране не останется ни одного Ту-134), а "долгожители" - магистральные Ту-154 - в 2018 году (тотальная утилизация до 2026 года).

Потребности авиаперевозчиков в новых судах постоянно растут: только к 2010 году, по оценкам Росавиации, стране потребуется 270 новых пассажирских самолетов. Однако два года назад в воздух поднялись 8 новых российских машин, а в этом - лишь 6.

Реанимировать производство была призвана созданная не так давно единая госавиакорпорация, но никто из опрошенных "НИ" экспертов не верит в ее эффективность. "Нельзя просто накачать авиакорпорацию деньгами. Огромное заблуждение полагать, что одними финансами можно вернуть авиапром на прежний уровень, - пояснили "НИ" ситуацию в профильном думском комитете. - Деньги просто не будут эффективно работать. Мы отстали от западных производителей в организации производства. Потенциал-то у нас есть, а организации нет. За последние 20 лет мы растеряли весь свой кадровый состав, старые инженеры ушли на пенсию, а новых не вырастили, нет даже обученных рабочих для качественной сборки самолетов".

"В ближайшие 10-15 лет мы не сможем реально нарастить производство самолетов, - рассказал "НИ" председатель президиума Института проблем глоба-

лизации Михаил Делягин. - Тут нет одной ярко выраженной проблемы, скорее, общее несовершенство системы управления. Растерять тех же самых авиаспециалистов просто, а на восстановление кадрового состава уйдут годы. Даже если купить современное оборудование, работать с ним все равно никто не сможет, просто не умеют. Сейчас наше государство не решает конкретные проблемы, а лишь создает новые инструменты для получения взяток. Госавиакорпорация - ничто без политической воли и желания эффективно решать вопросы".

Для выхода из кризиса эксперты предлагают активнее интегрироваться с западными партнерами. "Чудес не бывает, мы не "сверхчеловеки". Сами мы будем поднимать авиацию 20-30 лет, а то и больше, - заверил корреспондента "НИ" собеседник из думского комитета. - Необходимо обучать кадры и менять менеджмент. Для этого наиболее эффективно смотрится сотрудничество с западными компаниями - "Боингом", "Эйрбасом" и другими. Денег в стране полно, нужно покупать западные компании, ходить в капитал, приобретать пакеты акций. А потом уже использовать их современный опыт, перенимать принципы менеджмента, обучать специалистов с помощью их программ. Только тогда, возможно, удастся выйти на новый уровень за 7-10 лет".

"Приобретать активы западных компаний необходимо, пусть даже через подставные организации где-нибудь в Англии, - согласен Михаил Делягин. - Но это прорыв ближнесрочный. На перспективу хорошо бы приобрести несколько современных заводов, хоть в той же Бразилии, которая за короткий срок сумела создать современное производство. Начинать действовать надо сейчас, ведь даже Узбекистан производит самолетов больше, чем Россия. Пусть в наших ПТУ преподают бразильские спецы, но хотя бы мы вырастим так своих рабочих. Плюс ко всему без активной политики протекционизма не обойтись. Уровень защиты производителей должен быть такой же, как и на Западе".

Андрей ДОЛГИХ

источник: газета «Новые известия»
24.09.07



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

АМБИЦИОЗНЫЕ ПЛАНЫ

ВТБ продаст свою долю в EADS.

ВТБ наконец продаст свою долю в капитале Европейского аэрокосмического и оборонного концерна EADS. Об этом вчера заявил глава банка Андрей Костин. "Поскольку инвесторы высказывали озабоченность нашей инвестицией (в EADS), мы значительно сократим участие в капитале EADS в ближайшие два-три месяца", - заявил он, выступая на банковской конференции в Германии.

Летом прошлого года банк скупил чуть более 5% акций европейского концерна. Эта сделка получила широкий политический резонанс: главы европейских государств открыто заявляли о том, что не хотят видеть российскую государственную компанию среди акционеров EADS. На Западе опасались, что ВТБ захочет участвовать в принятии решений концерна. Банк же неоднократно заявлял о том, что сделка носила исключительно инвестиционный характер, так как на момент покупки акции стоили очень дешево. За 5% акций ВТБ заплатил около 1 млрд долларов. Между тем совсем недавно некоторые российские чиновники, в частности помощники президента Игорь Шувалов и Сергей Приходько, говорили о том, что банк может увеличить свою долю в EADS до блокирующего пакета. Позиция европейских властей оставалась неизменной - Запад очень не хотел сотрудничать с Россией в бизнесе аэрокосмического концерна. Видимо, это и побудило ВТБ продать акции EADS. Примечательно, что летом прошлого года акция EADS стоила на бирже 23 евро, вчера же - лишь 21,9 евро. Таким образом, доходность вложений в эти бумаги для ВТБ оказалась отрицательной.

Одновременно с информацией о продаже EADS вчера стали известны планы ВТБ в отношении внешних заимствований. Банк намерен занять около 5 млрд долл. Как заявила вице-президент ВТБ Наталия Логинова, до конца года ВТБ может разместить один облигационный заем, номинированный в долларах. Кроме того, не исключено, что он выпустит бумаги, номинированные в рублях и евро. При этом ВТБ будет смотреть на ситуацию на мировом рынке. Зачем банку понадобились эти деньги, в ВТБ не уточняют. Отметим, что еще в начале года банк объявлял о планах заимствований в размере 10 млрд долларов. По мнению собеседников газеты, ситуация на рынке остается нестабильной и сейчас не слишком благоприятное

время для заимствований. "Лучше размещать бумаги за рубежом, - полагает аналитик ИК "Атон" Вячеслав Буньков. - Ставки на международных рынках сейчас ниже, чем в России". По его мнению, ВТБ может рассчитывать на 8-9% годовых по рублевым бумагам и на 6-7% годовых по валютным (LIBOR плюс 100-200 базисных пунктов). "Очевидно, ВТБ, как и другие эмитенты, постарается дождаться более подходящего момента для размещения, - продолжает г-н Буньков. - Скоро состоится заседание ФРС США, на котором может быть принято решение о снижении ставки рефинансирования, тогда деньги станут дешевле на мировых рынках. Соответственно и ВТБ сможет занять выгоднее". Аналитик ИК "Тройка Диалог" Алексей Кудрин придерживается иного мнения: "Ожидания решения ФРС уже заложены в нынешних ценах на займы. В случае снижения ставки вряд ли стоит надеяться на заметное удешевление денег. Рынок очень нестабилен, и заем на 5 млрд долл. - это очень амбициозные планы для российской компании". По его мнению, ВТБ может рассчитывать на 6,5% годовых по валютным бумагам и на 7% годовых по рублевым. Прежде банк размещал бумаги в валюте в среднем по ставке LIBOR плюс 150 пунктов. В самом банке ожидают, что стоимость размещения для него возрастет. "Произошел глобальный пересмотр стоимости рисков, и для всех кредиты стали дороже", - говорит г-жа Логинова. Соответственно подорожают кредиты и для клиентов кредитной организации. Отметим, что в разгар ипотечного кризиса в США представители розничной "дочки" банка - ВТБ-24 - не раз заявляли о том, что ставки по кредитам расти не будут. Так что, скорее всего, более дорогое заимствование отразится в основном на корпоративных клиентах ВТБ. "Вполне естественно, что банк повысит ставки по своим кредитам, ведь и ему эти деньги обходятся дороже", - полагает г-н Кудрин. "ВТБ не единственный банк, который станет повышать ставки по кредитам, сейчас многие финансовые институты ужесточают требования к заемщикам. Скорее всего, ВТБ станет более внимательно оценивать своих клиентов", - полагает г-н Буньков.

Наталия РОМАНОВА

источник: газета «Время новостей»
05.09.07

ИСТОРИЯ АВИАЦИИ И КАМУФЛЯЖ

Цветные изображения самолетов и вертолетов: все модели, все страны мира, военные и гражданские.

Статьи по авиакамуфляжу, опознавательные знаки, интересные ссылки. Регулярное обновление: 500 уникальных изображений каждый месяц.

Незаменимый помощник для авиамodelистов и любителей авиации. Форум. Русская и английская версии.



WWW.WP.SCN.RU

"АЛЬБАТРОСУ" РАСПРАВЯТ КРЫЛЬЯ

Возобновлены работы по созданию новой амфибии.

Специалисты ТАНТК им. Бериева приступили к подготовке рабоче-конструкторской документации, необходимой для возобновления работ по созданию самого большого в мире патрульного поисково-спасательного самолета-амфибии А-42.

Разработка этой машины началась в начале 90-х годов, однако была остановлена в 1995 году из-за прекращения финансирования со стороны заказчика - Минобороны РФ. В текущем году предприятие получило госзаказ на продолжение работ.

Летные испытания амфибии планируется начать через два года. По мнению генерального директора ТАНТК Виктора Кобзева, эта многоцелевая машина помимо внутреннего рынка может быть интересна и зарубежным заказчикам.

Однако эксперты скептически оценивают возможности серийного выпуска и экспортные перспективы А-42, объясняя это узостью рыночной ниши будущей таганрогской амфибии.

Как сообщил генеральный директор ТАНТК им. Бериева Виктор Кобзев, полномасштабная работа по программе создания патрульного поисково-спасательного самолета-амфибии А-42 возобновилась в рамках госзаказа.

"В этом году мы согласовали с заказчиком (Минобороны. - "Ъ") требования к этому самолету, - пояснил он. - Началось нормальное финансирование. Соответственно, это позволило развернуть полномасштабные работы с нашими смежниками и поставщикам".

Самолет-амфибия А-42 (Бе-42) - поисково-спасательный вариант противолодочной амфибии А-40 ("Альбатрос"), оснащенный радиолокационным и навигационным оборудованием, позволяющим вести работы в условиях ограниченной видимости.

Экипаж - 8 летчиков и спасательная группа из 4-6 человек. На борту можно разместить 54 человека. Максимальная взлетная масса самолета - 86 000 кг, масса топлива - 39 000 кг. Максимальная скорость - 820 км/ч, крейсерская - 760 км/ч. Взлет и посадка самолета на воду возможны при высоте волн до 2,2 м (волнение 5-6 баллов). Создание самолета А-42 предусмотрено программой вооружения России на период до 2015 года.

По словам господина Кобзева, после модификации таганрогская амфибия будет оснащена новыми агрегатами и приобретет новые функции. В частности, на А-42 будут устанавливаться пермские двигатели ПС-90А, которые, как ожидается, повысят экономичность самолета.

В отличие от первоначального варианта, ориентированного на выполнение поисково-спасательных работ и патрулирование, тактико-техническое задание новой версии А-42 пересмотрено в сторону создания многоцелевого самолета, способного вести разведку и осуществлять целеуказание. Такая маши-

на, по мнению руководителя ТАНТК им. Бериева, будет интересна не только нынешнему заказчику - Минобороны - но и зарубежным потребителям. В частности, по словам Виктора Кобзева, интерес к А-42 проявляют ВВС Индии. Господин Кобзев сообщил, что в настоящее время проект находится на стадии выпуска рабоче-конструкторской документации, а уже через два года на ТАНТК планируют начать летные испытания амфибии.

Эксперты весьма осторожно оценивают перспективы серийного производства самой большой в мире амфибии.

"Интересно, что заявлен к модификации А-42 - самолет, которого, насколько мне известно, никогда в физическом виде не было, - говорит гендиректор консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак. - Лет десять назад заказчик - Минобороны - практически прекратил финансирование программы А-42, и первый образец амфибии уже несколько лет стоит в ангаре ТАНТК, собранный на 70%. В то же время продолжать создавать отдельный самолет, да еще такой огромный, с узкими функциями, было бы накладно для Минобороны. Видимо, отсюда и родилась идея оснастить недостроенный А-42 новыми агрегатами. В инженерном отношении это эксклюзив, это очень интересно. Но я не знаю, в каких областях, при каких ситуациях может понадобиться такая огромная амфибия с множеством опций".

В свою очередь руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев считает, что хорошим экспортным перспективам А-42 мешает узость рыночной ниши таганрогской амфибии и другой проект ТАНТК им. Бериева - Бе-200.

"Потенциальным зарубежным заказчиком такой мощной машины может быть только государство", - считает эксперт. По его мнению, в военном варианте мировым потребителям понадобится в сумме не больше 10 таких машин.

Как подчеркнул господин Пантелеев, особенность авиарынка заключается в том, что зарубежные заказчики хорошо покупают лишь ту технику, которая пользуется спросом на внутреннем рынке, а Минобороны РФ к проекту А-42 в последние 10-15 лет особого интереса не проявляло.

Что касается использования А-42 в гражданской авиации, то здесь серьезную конкуренцию ему составит хороший маневренный таганрогский самолет-амфибия Бе-200, который не только умеет делать все то же, что и А-42, но и может быть приспособлен для тушения пожаров.

Виктория МАКАРЕНКО

источник:
газета «Коммерсантъ - Ростов-на-Дону»
25.09.07

БИТВА ЗА ИНДИЮ

Индийской стороной приостановлена оплата контракта стоимостью 150 млн долларов по модернизации Ил-38SD (Sea Dragon). Дели не принимает первые две машины из партии в пять противолодочных самолетов с поисково-прицельной системой "Морской змей".

По мнению специалистов Индии, в рамках испытаний комплекс "Морской змей" показал себя не соответствующим техническому заданию. Срыв в выполнении этого контракта может привести к поражению Рособоронэкспорта в тендере на закупку ВМС Индии восьми новых противолодочных самолетов общей стоимостью около 400 млн долларов.

В сложившейся ситуации, а также в общих перспективах российско-индийского военно-технического сотрудничества попытался разобраться наш корреспондент.

КРЫЛАТЫЙ BRAHMOS

Как заявил гендиректор ОАО "Межгосударственная авиастроительная компания "Ильюшин" Виктор Ливанов, вышеупомянутый "Морской змей" работает штатно и у фирмы претензий к нему нет. Ильюшинцы готовы выполнить этот контракт в установленные сроки. На ситуацию с Ил-38SD оказывает влияние другой российско-индийский проект - BrahMos. Разработанная крылатая ракета принята Индией на вооружение в сухопутном и морском вариантах. На скорости до 2,8 М, обладающая малой заметностью для радаров, она способна преодолеть сильную систему средств ПВО и боевой частью в 250 кг поразить морские или наземные цели на дальности до 290 км.

Дели весьма активно занимается развитием проекта. На прошедшем в г. Санкт-Петербурге Международном военно-морском салоне MBMS-2007 демонстрировались макеты Су-30 и Ил-38SD, оснащенные ракетами разработки СП BrahMos Aerospace. Через несколько месяцев на МАКС-2007 заместитель главы российско-индийского СП Александр Максичев сообщил, что завершается доработка авиационной версии ракеты и сейчас главное - установка ракетного комплекса на авианоситель. По его словам, индийские ВВС заинтересованы в установке BrahMos на самолеты Су-30МКИ. Для пробных пусков ракеты нужна платформа. В качестве одного из возможных вариантов носителя был назван Ил-38.

По оценке Максичева, получается интересное сочетание. Новые прицельные комплексы Ил-38SD дают возможность применения ракеты на максимальную дальность. В итоге индийский вариант Ил-38 станет авиационным ударным комплексом и носителем BrahMos еще до того, как решатся все вопросы установки этих ракет на Су-30МКИ.

Именно с этим российские конструкторы связывают требования индийской стороны по дополни-

тельному улучшению характеристик Ил-38SD. Проведение таких испытаний требует существенных финансовых затрат, в частности закупки дорогостоящих боев. Продолжать работы по улучшению характеристик комплекса сверх тех, что предусмотрены нынешним контрактом, считает В. Ливанов, можно только при условии заключения нового дополнительного контракта.

Здесь надо отметить, что, по оценке экспертов, индийские заказчики ужесточают свои требования по различным контрактам, выполняемым российскими фирмами. Все это связано с изменившейся политической обстановкой в Индии, усилением влияния в Дели сторонников приоритетного развития военно-технического сотрудничества с Западом и, в частности, с США.

ЯДЕРНЫЙ ГАМБИТ

Прежде чем говорить о взаимоотношениях Индии и США в настоящем и будущем времени, сделаем короткий экскурс в прошлое. В середине прошлого века чаша весов Соединенных Штатов в выборе приоритетов между Индией и Пакистаном склонялась в пользу Исламабада. Затем ситуация стала меняться.

США ввели санкции, направленные против ядерной программы Исламабада. В Вашингтоне стали опасаться, что их союзник не сумеет обеспечить сохранность ядерных технологий. Прозвучали заявления, что ранее уже был зафиксирован факт утечки подобной информации из Пакистана на "черный рынок". Кроме этого, конгресс в 1998 году наложил эмбарго на поставку ядерных технологий в эту страну. При этом Соединенные Штаты, заявляя о стремлении не допустить распространения ядерного оружия, называли Индию в числе государств, представляющих главную опасность в этом вопросе.

Теперь демонстрируется улучшение во взаимоотношениях с Дели. В прошлом году палата представителей конгресса США подавляющим большинством голосов поддержала предложенный президентской администрацией законопроект о сотрудничестве с Индией в сфере ядерных технологий. Вашингтон обязался предоставить Дели свои ядерные технологии и топливо для поддержания активно развивающейся индийской экономики. 359 конгрессменов, проголосовавших за это соглашение, уже не волновало, что Индия - не участник Договора о нераспространении ядерного оружия.

Специалисты особо отмечают, что американское внешнеполитическое ведомство заключило соглашение только с Индией, а Пакистану в таком сотрудничестве отказало. Исламабад стал разменной фигурой в военно-политических играх США.

В дальнейшем, после ряда американо-индийских встреч на высшем уровне, прозвучали первые предложения о поставках американского вооружения.

ЖУРАВЛЬ В НЕБЕ

Ежегодный общий объем торговли оружием США начиная с 2001 года составлял от 10 до 13 миллиардов долларов. В 2006 финансовом году Пентагон побил все свои недавние рекорды, заключив соглашения на поставку оружия на сумму 21 миллиард долларов.

Теперь Соединенные Штаты, что называется, начали наступление по всему индийскому фронту военно-технического сотрудничества. Летом этого года в Дели прошла встреча делегации руководства Lockheed Martin с представителями высшего командования ВВС Индии. На ней вице-президент компании Роб Вейсс подтвердил возможность поставки F-35 Lighting II.

Кроме этого, Дели получил предложение о сотрудничестве по совершенствованию национальной системы противоракетной обороны. Вашингтон дал принципиальное согласие на продажу армейской системы противовоздушной и противоракетной обороны войск Patriot PAC-3. Заявлено о возможности поставок радиолокационной техники и самолетов P-3C Orion по объявленному в 2006 году Индией конкурсу на закупку восьми противолодочных самолетов. По оценке экспертов, сумма сделки составит 1 млн долларов против 400 млн при закупке Ил-38.

Однако основное внимание США уделяют продаже F-16. Именно его американская сторона продвигает в индийском тендере на закупку 126 многоцелевых истребителей. Как заявил Роб Вейсс, в случае подписания контракта компания Lockheed Martin готова обеспечить техническую поддержку F-16 на весь срок их службы и передачу производственных технологий. Фирма обещает вместе с этими самолетами предоставить индийским партнерам доступ к передовым технологиям истребителя пятого поколения. При этом поставки F-35 могут начаться в течение следующего десятилетия.

Надо отметить, что поставка F-16 в вооруженные силы США прекращена. Компания Lockheed Martin продолжит их производство только на экспорт. По большому счету, мировой рынок уже насыщен F-16. Потенциальные покупатели не спешат с его новыми закупками. При этом перспективы проекта F-35 Lighting II пока не имеют четких временных рамок и носят по большей части декларативный характер.

"ТРОЯНСКИЙ КОНЬ" ОТ США

В прошлом году комитет по вооруженным силам американского Сената принял решение изъять из бюджета программы строительства истребителя пятого поколения F-35 на 2007 финансовый год 1,2 миллиарда долларов. Эти деньги предназначались для постройки первой партии из 16 самолетов в 2008 году. Необходимо пояснить, что сенаторы лишь заморозили финансирование, но не отказались от идеи строительства истребителя. Отсрочка связана с неуверенностью экспертов в том, что к началу серийного производства F-35 будет достаточно хорошо испытан.

Проект реализует консорциум из девяти стран. При этом США хотя бы основными производителями сделать свои фирмы и, не скрывая этого, лоббируют их интересы.

Один из примеров - объявленный в прошлом году ультиматум Великобритании по своему участию

в проекте. Это стало ответом на планы Пентагона под лозунгом сокращения расходов на оборону разорвать контракт с британской корпорацией Rolls-Royce, которая вместе с американскими конкурентами из Pratt & Whitney выиграла конкурс на разработку двигателя для F-35.

При этом Лондон потребовал и передачу программного обеспечения бортового компьютера истребителя. Даже при ручном управлении летчик только выдает ему команды, которые передаются на системы управления самолета. Специалисты США засекретили всю информацию о компьютерных системах и стараются найти решения, при которых покупатели и участники проекта не будут знать программное обеспечение авиационного комплекса. Только будущих эксплуатантов не прельщают боевые машины без полного контроля над ними. Поэтому США ищут менее строптивых партнеров, которых устроит формальное участие в проекте и которые будут готовы платить за самолеты пятого поколения, производимые американскими фирмами.

Однако Индия весьма активно лоббирует интересы своей авиастроительной компании HAL. Более того, в Дели уже давно обозначили свое стремление к участию в таком проекте как равноправного партнера. Навряд ли индийское руководство захочет слушать объяснения о том, почему их страна не должна производить у себя современную авиатехнику и уж тем более не иметь полного доступа к эксплуатации закупаемых машин.

НЕПЕРСПЕКТИВНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Кроме всего прочего, существуют более серьезные препятствия по реализации программы, которые находятся в области боевого применения. По оценке экспертов, главная проблема эксплуатации F-35 Lighting II для союзников США заключается в другом. В создании самолетов 5-го поколения американскими специалистами за основу взята принципиально новая концепция боевого применения авиации. Не вдаваясь в подробности: сам по себе F-35 Lighting II, вырванный из этой концепции, не представляет особой ценности. Все его преимущества в малозаметности при динамичном развитии различных средств обнаружения очень скоро сойдут на нет. Тогда на первый план выйдет стоимость этого летательного аппарата, а она в несколько раз превышает цену самолетов четвертого поколения после выполненной модернизации.

Имеются и другие особенности американского проекта, которые в любой момент могут стать серьезным препятствием для зарубежного эксплуатанта. Основу вооружения F-35 Lighting II должны составить системы высокоточного оружия. Например, система JDAM за счет инерциального и GPS-наведения делает высокоточными американские авиационные бомбы Mk-83-1000, Mk-84-2000, BLU-109-2000, BLU-110-1000. С помощью компьютера самолета данные о цели можно передавать в систему наведения бомб при выполнении полета. По заявлениям американских военных, даже при выполнении самолетом-носителем различных маневров в момент сброса вероятностное круговое отклонение такого боеприпаса составляет около 10 метров.

Именно GPS становится первым камнем преткновения. США единолично распоряжаются этой систе-

мой, и ее наивысшей точностью пользуются только американские военные. Для всех остальных GPS предоставляется в "открытом" режиме с погрешностью, не обеспечивающей столь высокую точность боевого применения. Конечно же, для союзников военный канал действует, но он в любой момент может быть отключен. В этом случае решение проблемы - создание более высокоточной инерциальной системы прицеливания. По крайней мере, российские конструкторы смогли решить такую задачу. Например, на модернизированных штурмовиках Су-25СМ прицельный комплекс обеспечивает практически прямые попадания бомб в цель.

ВАШ ХОД, РОССИЯ...

Конечно же, Москва не должна и не будет безучастно смотреть, если кто-то попытается разрушить ее сотрудничество с Индией. Эту страну у нас давно и по праву считают стратегическим партнером.

Правда, говорить о кризисе в двусторонних отношениях пока рано. Индия продолжает переговоры с Россией по согласованию межправительственного договора о совместной разработке истребителя пятого поколения. По заявлениям экспертов, он находится на завершающем этапе. Уточняются детали выполнения НИОКР и организации производства истребителя корпорацией HAL и АХК "Сухой".

Особо стоит отметить немаловажную деталь по российскому участию в объявленном не столь давно тендере на закупку 126 истребителей индийскими ВВС. РСК "МиГ" предлагает оснастить участвующий в конкурсе МиГ-35 бортовой радиолокационной станцией с АФАР. В настоящее время практически ни один из участников тендера, кроме российской стороны, не согласен на передачу Индии технологии создания такой станции.

Например, исполнительный директор французской компании Dassault Aviation Шарль Эдельстен высказал предположение о возможных сложностях с

передачей индийской стороне технологий БРЛС истребителя Rafale. По его мнению, правительство Франции и компания Thales, возможно, будут возражать против такого шага. К тому же французская сторона рассматривает индийские требования как основу для дальнейших переговоров, и не более того. На этом фоне российские предложения выглядят более привлекательно.

Помимо всего прочего, Россия предлагает расширить военно-техническое сотрудничество и делает уникальные предложения. Генеральный конструктор ОАО "Туполев" Игорь Шевчук сообщил о ведении переговоров по предоставлению на условиях лизинга индийским ВВС дальних бомбардировщиков Ту-22МЗ. Впервые такое предложение Индия получила от российской стороны еще в 2004 году. Россия готова не только предоставить Индии самолеты, но и обучить летный и технический состав индийских ВВС. Никаких ограничений для поставки за рубеж Ту-22МЗ нет.

Дальний ракетно-бомбардировщик Ту-22МЗ обладает высокими летно-техническими характеристиками и стоит на вооружении частей дальней и морской авиации России. Он не относится к так называемому классу "стратегов", хотя и предназначен для поражения оптически видимых и радиолокационно-контрастных, одиночных, площадных, наземных, морских, подвижных и неподвижных целей. В номенклатуру его вооружения входят крылатые ракеты класса "воздух - поверхность", "воздух - корабль" и "воздух - РЛС", а также другие высокоточные и обычные боеприпасы.

Все это убедительно свидетельствует о желании Москвы решать возникающие проблемы за столом переговоров без лишних амбиций.

Юрий АВДЕЕВ

источник: газета «Красная звезда»
19.09.07

ВСМПО ЗАЙМЕТСЯ КРАСКАМИ

На месторождении Куранах "ВСМПО-Ависма" вместе с британской Agicom будет выпускать диоксид титана, который используется в производстве красок.

Британская Agicom и "Оборонимпекс", "дочка" "Рособоронэкспорта", вчера сообщили о подписании соглашения о сотрудничестве. Одним из его пунктов является строительство завода по выпуску диоксида титана на Куранахском месторождении, принадлежащем Agicom, рассказал "Ведомостям" совладелец британской компании Павел Масловский. Исполнительный директор "Оборонимпекса" Михаил Воеводин подтвердил, что в первую очередь сотрудничество касается Куранахского месторождения, но добавил, что все договоренности носят предварительный характер и точные параметры проекта не определены.

Agicom - горнодобывающая компания. Создана в 2003 г. Владеет лицензиями на месторождения Куранахское и Большой Сзим (титановые) и Гаринское (железная руда). Основные владельцы - Питер Хамбро и Павел Масловский, основатели золоторудной Peter Hambro Mining.

Куранахское титановое месторождение находится на северо-западе Амурской области, запасы руды составляют 115,6 млн т. Добыча на нем начнется в следующем году. Предварительное ТЭО показало, что мощности нового производства могут составлять 50 000 т диоксида титана в год, стоимость проекта - \$200-300 млн, рассказывает Масловский.

"Оборонимпексу" уже знаком титановый бизнес. С прошлого года он управляет крупнейшим в мире производителем титана - "ВСМПО-Ависмой", поставляющей титановый прокат Boeing и Airbus. В интересах именно этой компании и затевается проект с Agicom. Но диоксид титана - это абсолютно другой вид

бизнеса, не имеющий отношения к металлургии, замечает аналитик Deutsche UFG Александр Пухаев. Вещество используется при выпуске лакокрасочных изделий, в бумажной промышленности и в производстве пластмасс.

Для "ВСМПО-Ависмы" это не совсем профильная инвестиция, признает Воеводин, но она обусловлена желанием компании диверсифицировать бизнес. Вдобавок, по словам Воеводина, "ВСМПО-Ависма" рассчитывает на сотрудничество с Arcom в поиске и совместной разработке других титановых месторождений (руды которых можно использовать в металлургическом производстве), молибдена и ванадия (легирующие элементы титановых сплавов). Ведь своей сырьевой базы у "ВСМПО-Ависмы" пока нет, так же как и опыта геолого-разведочных работ. Поэтому в проектах, которые надо реализовывать с нуля, партнерство необходимо, замечает Воеводин.

Предыдущие собственники "ВСМПО-Ависмы" производство диоксида титана считали непрофильным для своей компании бизнесом. Но эта ниша на рынке сейчас действительно может быть привлекательна, отмечает Пухаев. В России этот вид сырья сейчас не производится, потребители импортируют сырье в основном из Китая.

А предыдущие попытки организовать это производство так ничем и не закончились. К примеру, несколько лет назад перерабатывать титановую руду в диоксид на Ярегском месторождении в Коми вместе

с VNP Billiton планировал "Лукойл". Проект Arcom и "Оборонимпекса" может исправить ситуацию: Амурская область недалеко все от того же Китая, где спрос на эту продукцию высок, говорит Пухаев. Правда, на экспортные рынки партнерам будет выйти нелегко, считает аналитик Альфа-банка Владимир Жуков: крупные потребители уже давно поделены между крупнейшими мировыми производителями.

"ОБОРОНИМПЕКС" ЗАКРЕПЛЯЕТСЯ В PETER HAMBRO MINING

Вчера Peter Hambro сообщила, что гендиректор "Оборонимпекса" Михаил Шелков станет заместителем председателя совета директоров этой компании. Павел Масловский и Питер Хамбро являются основными владельцами этой золоторудной компании и Arcom. Масловский объяснил "Ведомостям", что назначение Шелкова связано с совместными планами Arcom и "Оборонимпекса" по разработке титановых месторождений. Воеводин уверяет, что покупать пакет акций Peter Hambro "Оборонимпекс" не собирается.

Юлия ФЕДОРИНОВА

источник: газета «Ведомости»
18.09.07

АВИАКОСМИЧЕСКАЯ РОССИЯ

Авиакосмическая промышленность значит для охваченных национализмом российских политиков примерно то же, что футбольный клуб для живущего за границей олигарха.

Речь идет о вопросах успешности и престижа, а не экономической целесообразности. За последние два года Объединенная авиастроительная корпорация собрала под свое крыло отдельные конструкторские бюро и самолетостроительные заводы, оставшиеся со времен холодной войны, в единую корпорацию. Компания рассчитывает к 2018 году захватить десятую часть мирового рынка новых самолетов, объем годовых продаж на котором составляет на настоящий момент около 60 миллиардов долларов.

Это чрезвычайно оптимистичный прогноз, так как традиционно сильные стороны российской авиационной промышленности, например конструирование военных реактивных самолетов или использование титана, значимость которого в самолетостроении продолжает увеличиваться, компенсируются слабостью в области производства электроники и двигателей (последнее связано с тем, что эффективное использование топлива никогда не стояло для советских конструкторов на первом месте). Не хватает и опыта массового производства: за последние десять лет выпускалось не больше шести крупных самолетов коммерческой авиации в год. Для сравнения, Boeing в 2006 году выпустил 398 самолетов.

Дополнительным препятствием является отсутствие устоявшейся сети обслуживания. Так как прибыльность авиаперевозок зависит от надежности летательных средств и быстроты их оборачиваемости, мало что может заставить авиакомпанию обратиться к непроверенному производителю. Тут необходима помощь извне. Так, Boeing принял участие в выпуске регионального лайнера Sukhoi SuperJet 100, рассчитанного на сотню пассажиров. Однако вряд ли американская корпорация окажет помощь в производстве более крупных самолетов, потенциально способных конкурировать с ее собственными.

ПАРТНЕРЫ

По сути дела, участие Boeing в проекте больше похоже на попытку приобрести друзей в Кремле и косвенно указывает на основное обстоятельство, способное помешать осуществлению амбициозных планов России. Благодаря высоким налогам на импорт Россия использует советские самолеты, которые скоро начнут нуждаться в замене. По подсчетам Sanford Bernstein, к 2011 году на службе у российской гражданской авиации будет состоять больше 500 самолетов старше 20 лет. Без поддержки со стороны ОАК придется забыть о мировых рынках и направить все силы на удовлетворение внутренних потребностей.

источник: сайт inoСМИ.Ru,
по материалам The Financial Times
18.09.07

ИНДИЙСКИЙ ШАНС ДЛЯ МИГА

Индия объявила тендер по закупке 126 многоцелевых боевых истребителей для своих ВВС. Победителя этих соревнований ожидает долгосрочный, на ближайшие сорок лет, контракт на сумму, превышающую 10 млрд долларов.

Контракт включает в себя не только поставку самолетов, но и организацию их лицензионного производства на местных авиационных заводах, а также поставку комплектующих, много другой работы. По условиям тендера 18 первых истребителей должны быть поставлены Дели в готовом виде, остальные 108 произведены по лицензии на предприятиях HAL. Кроме того, предусматривается опцион на приобретение дополнительно 64 боевых машин, что подразумевает возрастание стоимости контракта до 16 млрд долларов.

Тендер будет проводиться в три этапа. На первом специальная техническая комиссия, созданная правительством, проверит предложения фирм - претендентов на победу, их соответствие тактико-техническому заданию индийских ВВС. Затем пройдут реальные испытания самолетов-конкурентов на предмет определения их реальных боевых и эксплуатационных возможностей. И, наконец, будет проведена оценка коммерческих предложений конкурсантов. Одно из главных требований Дели - чтобы пятьдесят процентов стоимости контракта, а это значительно больше принятых в таких случаях 30 процентов, было реинвестировано в экономику Индии. В том числе и в развитие ее авиационной промышленности. По планам министерства обороны Индии, первые самолеты должны поступить на вооружение ВВС в 2012 году, остальные - до 2020 года. Срок службы истребителей рассчитан на 40 лет, в течение которых они будут проходить постоянную модернизацию и обеспечиваться самым современным вооружением. Официальные предложения поучаствовать в тендере получили шесть фирм. Американский Boeing со своим FA-18EF Super Hornet, а также родственный ему Lockheed Martin с F-16, французский Dassault Aviation с Rafale, шведский SAAB JAS-39 Gripen, европейский Eurofighter EF-200 Typhoon и российский РСК "МиГ" с истребителем МиГ-35. И хотя до окончания конкурса остается еще очень много времени - почти два года, а свои презентации участники должны организовать в ближайшие шесть месяцев, вопрос, кто победит и почему, стоит уже сегодня.

Есть ли такие шансы у отечественного МиГа? Специалисты считают, что они достаточно высокие. Многоцелевой истребитель МиГ-35 или МиГ-35Д (двухместный) представляет собой поколение "4++". Он - дальнейшее развитие боевых самолетов МиГ-29К/КУБ, которые Россия будет поставлять Индии для строящегося сейчас на "Севмашпредприятии" авианосца Vikramaditya (бывший "Адмирал Горшков"). У него повышена боевая эффективность и улучшены авиационные характеристики. К примеру, в бортовом радиоэлектронном оборудовании стоит информационно-прицельный комплекс пятого поколения. Истребитель имеет возможность применять авиацион-

ные ракеты и бомбы как российского, так и иностранного производства. Есть бортовой комплекс обороны, который включает в себя оптико-электронные системы обнаружения атакующих ракет и лазерного облучения, средства радиопротиводействия и автоматы выброса ложных целей. За счет этих новшеств он способен побеждать в воздушном бою, наносить удары высокоточным оружием по наземным и надводным целям в любое время суток и в любых погодных условиях без захода в зону действий ПВО.

Можно называть и другие достоинства самолета. Они есть и у его соперников. Но вряд ли решающим моментом при выборе истребителя для индийских ВВС будут его тактико-технические характеристики. Всегда существуют другие основания, которые склонны повлиять на решение высшего руководства Индии.

Например, такой факт, что большинство индийских боевых самолетов - советского или российского производства. По данным авторитетного английского справочника The Military Balance, ВВС Индии насчитывают свыше 500 истребителей, произведенных на наших отечественных заводах, и только семь десятков французских Mirage 2000 и Jaguar, еще около десяти самолетов вертикального взлета и посадки Sea Harrier на переданном Лондоном Дели лет пятьдесят назад авианосце Viraat. Более того, на заводах корпорации HAL по российской лицензии идет сборка многофункциональных истребителей Су-30МКИ. Индийские инженеры и техники, хорошо знакомые с технологией их производства, смогут без труда освоить сборку, а потом и изготовление по лицензии - что входит в условие тендера - нового российского самолета. Россия, в отличие, к примеру, от США, которые никогда никому не предоставляли права на производство своих самолетов, будет готова помочь Индии наладить выпуск МиГ-35 на своих предприятиях.

Есть еще один несомненный плюс в российской заявке на победу в тендере. Он носит скорее политико-экономический оттенок, чем военный, технический или политический. Это практика резонансных санкций, которыми часто пользуется Госдепартамент США против тех стран и организаций, которые по тем или иным причинам вызывают его неудовольствие. Та же Индия около тридцати лет подвергалась таким санкциям со стороны США за отказ присоединиться к Договору о нераспространении ядерного оружия (ДНЯО) и Договору о всеобъемлющем запрещении ядерных испытаний (ДВЗЯИ). Между Дели и Вашингтоном практически не было никаких военно-технических связей. Ситуация изменилась только в марте 2006 года, когда две страны подписали совместное соглашение о сотрудничестве в ядерной области. Где гарантия, что Вашингтон еще раз не применит санкции, если захочет это сделать? Правда, не все гладко и во взаимоотношениях Дели и Москвы. Одна из проблем - затянущаяся модернизация авианосца "Адмирал Горшков", который уже не первый год носит название Vikramaditya. Крейсер, который по контракту должен был передан индийской стороне в 2008 году, едва-едва может быть закончен в 2010, а то и в 2012-м. Что, конечно же, вызывает резкое недовольство индийского правительства и

его адмиралов, хотя они и выражают его публично в достаточно деликатной форме. Проблема еще и в том, что конфликтная ситуация вокруг авианосца *Vikramaditya* - не единственная в сфере индийско-российского военно-технического сотрудничества. Несколько лет назад "Балтийский завод" из Санкт-Петербурга более чем на год задержал сдачу Дели трех фрегатов проекта 11356 - *Talwar*, *Trishul* и *Tabar*, так как на них возникли проблемы с зенитно-ракетным комплексом "Штиль". Сегодня возникли противоречия с модернизацией для Индии пяти противолодочных самолетов Ил-38SD (May по классификации НАТО). Дели отказывается принимать их, так как комплекс по обнаружению подводных лодок "Морской змей", который поставлен на этих машинах, его морских летчиков не устраивает. Он, якобы, не отвечает современным требованиям. Хотя несколько месяцев назад такие вопросы не возникали.

Надо тут учесть и то обстоятельство, что Дели сегодня старается проводить многовекторную оборонную политику, не ограничиваясь сотрудничеством с одной, пусть и никогда не подводившей его по большому счету страной. "Не класть все яйца в одну корзину" - это по-своему разумно и прагматично.

У России есть весьма впечатляющие примеры успешного военно-технического сотрудничества с Индией в оборонной сфере. Здесь и закупки многофункциональных истребителей Су-30МКИ, каких, кстати, нет даже на вооружении российской армии, и контракт на поставку и производство в стране танков Т-90С. Закупки зенитно-ракетного и артиллерийского вооружения, в том числе и реактивных систем залпового огня "Смерч", многие другие соглашения.

Особенно впечатляющее среди них - создание совместного предприятия *BrahMos*, которое выпускает одноименную сверхзвуковую противокорабельную ракету. Не исключено, что она может быть предложена и для оснащения МиГ-35.

И это еще один шанс на то, что "тридцать пятый" все же сможет пробиться на индийский рынок. Но пока о результатах тендера говорить рано. Они, как мы знаем, будут подведены через два года. А за это время много воды утечет и в Брахмапутре, и в Москве-реке.

Никита ПЕТРОВ

источник: РИА «Новости»
14.09.07

КИТАЙЦАМ НАВЯЗЫВАЮТ РЕМОНТ

Российские двигателестроители хотят создать в КНР сервисные центры.

Российские производители авиадвигателей озаботились проблемой отсутствия авторизованного сервисного обслуживания своей техники в Китае. Из-за того что поставленные в эту страну вертолетные двигатели зачастую ремонтируются в кустарных условиях, отечественные предприятия недоиспользуются существенных сумм. Только ОАО "Климов", по собственным оценкам, теряет от деятельности кустарных производителей до 1,5 млрд руб.

Как рассказал РБК daily источник в одной из российских двигателестроительных компаний, ежегодно в Китае производится капремонт примерно 15-20 вертолетных двигателей. Однако легально они делать это не могут, так как иностранным заказчикам не передается право ремонта двигателей. При этом, по оценкам экспертов, стоимость капремонта вертолетного двигателя в России составляет 80-100 тыс. долл. Поставку запчастей китайским фирмам осуществляют компании-посредники с территории бывшего СССР. "По сути, сами китайцы осознают, что контрафактный ремонт - это плохо. Однако схем, по которым они могут ремонтировать поставленную еще в советские времена технику, нет", - отмечает источник РБК daily в авиационных кругах. По его словам, российские авиапроизводители стараются предложить услуги по легализации всего этого: поставить линии по капитальному ремонту и продать лицензию, тем самым наладив авторский надзор.

По словам гендиректора ОАО "Климов" Александра Ватагина, только от кустарного ремонта его предприятие теряет порядка 1,5 млрд руб. в год. "На сегодняшний день ОАО "Климов" пытается создать во всем мире сеть авторизованных и сертифицированных центров по ремонту вертолетных двигателей во многих странах мира", - сказал он РБК daily на открывшейся в

среду выставке *Airport & Air Traffic Expo China 2007* в Пекине. По его словам, уже в начале следующего года будет обнародована информация о центрах, которые легально приобретают запасные части у российских производителей. Работать с другими ремонтными предприятиями будет не рекомендовано. Представители главного поставщика вертолетной техники отмечают, что в КНР эксплуатируется около 120 вертолетов Ми-8 гражданской и военной модификаций, а также несколько десятков вертолетов Ка-29 и Ка-31, которые задействованы в ВМФ Китая. Однако, как уверены в этой компании, "китайцы не проводят никакой контрафактной модернизации вертолетов".

С этой проблемой знакомы и производители авиационных моторов. "Они могут осуществлять ремонт ранее поставленной техники и не иметь лицензии, однако это достаточно опасное занятие", - отмечает Юрий Елисеев, генеральный директор ММПП "Салют" (производит авиадвигатели Д-436, АИ-222-25 и их модификации). По его словам, о таких фактах он слышал, однако связаны они в первую очередь с бесконтрольным производством подобных запчастей на территории бывшего Советского Союза. Тем более, владелец техники сам выбирает, какие запасные части покупать, резюмирует он.

Речь может идти о потерях, оцениваемых в десятки миллионов долларов, которые Россия недополучает из-за нелегального сервиса, считает замдиректора Центра анализа стратегий и технологий Константин Макиенко. Между тем, как считает главный редактор журнала *Russia & CIS Observer* Максим Пядушкин, сертификация для китайской стороны будет стоить несколько миллионов долларов. Именно это и тормозит переговоры россиян с китайской стороной.

Сергей СТАРИКОВ

источник: газета *RBC Daily*
20.09.07

В РОССИИ СОЗДАНА УНИКАЛЬНАЯ СИСТЕМА ЗАЩИТЫ САМОЛЕТОВ

На МАКСе-2007 впервые была продемонстрирована система, позволяющая пилотам обходить вихревые потоки, которые часто приводят к авиакатастрофам. Эксперты уверены, что российской новинкой заинтересуются многие страны, т. к. проблема безопасности полетов сегодня как никогда остра.

Проблема обеспечения вихревой безопасности полетов в современной авиации не нова. Так называемый спутный след, который оставляет после себя самолет, волнует авиаконструкторов с момента появления реактивной техники.

Этот след опасен для наземных объектов и летательных аппаратов, попадающих в него. К примеру, попадание самолета в вихревой след может привести к неконтролируемому крену и потере управляемости.

Спутный след зависит от компоновки воздушного судна, полетного веса и режима обтекания. Под действием сил различной природы он опускается ниже траектории самолета на 150-300 м и более, а также смещается в горизонтальном направлении из-за ветра и влияния земли. В зависимости от состояния атмосферы длина вихревого следа может составлять от нескольких до десятков километров.

С ростом размеров самолетов и мощности двигателей этот вопрос сейчас, наверное, самый актуальный с точки зрения безопасности. Количество аварий в гражданской и военной авиации исчисляется десятками из-за попадания техники в вихревые потоки.

Если обычный лайнер Ту-154 или Boeing 737 оставляет за собой опасную зону длиной 11 километров, то Airbus A380 имеет длину спутного следа вдвое больше, почти 25 километров. Это значит, что после взлета такой машины в попутном направлении не сможет взлететь ни один самолет в течение двух минут.

Особенно опасны такие вихревые потоки, возникающие в горах. Подчас именно попадание в такой поток становится причиной столкновения военного самолета с вершинами скал.

Военные летчики до сих пор работают вслепую. О том, что у них когда-нибудь появится возможность определять спутный след от самолетов, летящих в группе, от танкера при дозаправке или при посадке на авиаинсец, они знают, но когда это произойдет, сказать никто не может, в то время как рисковать жизнью и самолетом приходится ежедневно.

Как сообщил Newsinfo.ru исполнительный директор ЗАО "РАА "Спецтехника" Игорь Пасекунов, 17 августа этого года впервые в мире была поднята в воздух и показала свою работоспособность интегрированная система обеспечения вихревой безопасности.

"Несмотря на то что это пока небольшой шаг в области вихревой безопасности, Россия в данном направлении имеет мировой приоритет", - отметил он. Разработка интегрированной системы обеспечения вихревой безопасности полетов в России предусмотрена концепцией создания и развития Аэронави-

гационной системы России и планом мероприятий по ее реализации, а также другими федеральными программами. Как отмечают специалисты, главным элементом этой системы, обеспечивающим вихревую безопасность полетов, является система вихревого зрения.

Система вихревого зрения представляет собой аппаратно-программный комплекс, обеспечивающий индикацию летчикам и диспетчерам информации о состоянии вихревой обстановки и предупреждение о возможности возникновения опасной вихревой ситуации.

В соответствии с международной концепцией CNS/ATM и ее принципом "все видят всех" информация о положениях самолетов и данные о вихревой обстановке, необходимые для расчета опасных вихревых зон, поступают на борт самолета и рабочее место диспетчера по согласованным информационным протоколам открытой УКВ-линии передачи цифровых данных.

С этой целью разработаны специальные алгоритмы, ядром которых являются алгоритмы прогнозирования дальнего следа. Для визуализации вихревой обстановки летчику предоставляется необходимая информация о вихревых следах, достаточная для выполнения в случае необходимости эффективного маневра, предотвращающего попадание самолета в вихревой след.

Диспетчер УВД должен на основе поступающей ему информации принять правильное решение управления этапом полета, за который он отвечает. Предоставление такого рода информации должно устранять ситуацию информационной неопределенности и давать возможность летчику своевременно принять меры для предотвращения попадания самолета в опасную зону вихревого следа, а диспетчеру - способствовать этому.

Внедрение системы вихревого зрения позволит летчику без участия диспетчера принимать обоснованные решения в задаче обеспечения вихревой безопасности. При этом практически исключается вход в вихревые следы и обеспечивается возможность сокращения интервалов эшелонирования воздушных судов.

Эксперты отмечают, что проблемой обеспечения вихревой безопасности как части общей проблемы обеспечения безопасности полетов сейчас активно занимаются в США, Европе и России. Это связано прежде всего с развитием авиационного, созданием тяжелых самолетов и повышением интенсивности воздушного движения.

В ближайшие годы только объем авиационных транспортных перевозок возрастет более чем в два раза. В Европе, например, работы по созданию системы вихревой безопасности полетов проводятся с 1990-х годов. На сегодняшний день в Европе и США на правительственном уровне созданы координационные советы по проблемам вихревой безопасности полетов, которые обеспечивают возможность расширения разработок в рамках новых программ. В то

же время эксперты отмечают, что российская концепция построения системы безопасности не только соответствует существующим и перспективным требованиям по планированию обслуживания воздушного движения, но и обладает рядом преимуществ по сравнению с зарубежными аналогами.

Российские специалисты нашли самое дешевое и рациональное решение. Пока в США экспериментировали с дорогостоящей лазерной локацией, в России научились рассчитывать спутный след на основе геометрических размеров, параметров бортовых систем самолета и метеорологической обстановки вокруг него. После чего всю информацию свели к индикации, которая проецируется на дисплей в кабине пилота.

"Информация на экране схожа с сигналами светофора. Желтый цвет означает приближение к опасности, красный означает опасность, соответственно вход в опасную зону нежелателен, поскольку поведение самолета будет непредвиденным для летчика", - пояснил Newsinfo.ru начальник конструкторского отдела ЗАО "РАА "Спецтехника" Руслан Шикутин.

Как отметил летчик-испытатель ЛИИ им. Громова Леонид Чикун, система, обнаруживающая спутный след, очень важна для современной авиации, потому что интенсивность воздушного движения возрастает многократно. В ведущих аэропортах мира требуется уменьшение интервалов для взлета и посадки самолетов, что естественно влечет за собой возможность попадания в спутный след.

Испытания российской системы вихревой безопасности только начались, но к ней уже проявили интерес американские, европейские и китайские специалисты. На МАКСе-2007 уже стало ясно, что данная система позволит повысить конкурентоспособность отечественной авиатехники на мировом рынке, потому что в перспективе она может быть внедрена для обеспечения безопасности воздушного движения на международном уровне, отмечают эксперты.

Алексей УЛЬКАНИН

*источник: сайт News Info
17.09.07*

КОСМОДРОМ НЕ ПРИНИМАЕТ

Иностранных инвесторов ограничили.

Депутаты Госдумы уточнили, когда иностранным инвестициям путь в Россию заказан. В первом чтении принят законопроект (333 голоса отдано "за") о доступе иностранцев к стратегическим отраслям российской экономики.

Совсем от совместных с зарубежными партнерами проектов даже в стратегических отраслях Россия отказываться не будет. Однако ограничит участие иностранного капитала в тех случаях, когда оно может нести угрозу безопасности страны.

Законопроект о порядке осуществления иностранных инвестиций в коммерческие организации, имеющие стратегическое значение для национальной безопасности России, разработан правительством по поручению президента. Он направлен, с одной стороны, на обеспечение защиты национальных интересов страны, с другой - на создание условий для формирования предсказуемого и прозрачного делового климата для иностранных инвесторов. Аналогичный закон принят в США и основан на концепции так называемого "разрешительного" регулирования доступа к стратегическим отраслям экономики.

В документе определены 30 видов деятельности, осуществление которых позволяет причислить предприятие к числу стратегических для национальной безопасности страны.

В частности, таковыми будут считаться предприятия, производящие специальную технику, вооружение и военную технику, а также занимающиеся авиационной, космической деятельностью, использованием атомной энергии. Кроме того, в перечень включены виды деятельности, осуществляемые в условиях естественной монополии.

Иностранный инвестор обязан обратиться в уполномоченный орган за разрешением на совершение сделки по приобретению акций коммерческой

организации, имеющей стратегическое значение для национальной безопасности страны, в том случае, если в результате этого он может получить контроль над ней. Если же инвестор приобрел акции в уставном капитале стратегических предприятий, не согласовав сделку в установленном порядке, его акции не дадут ему право голоса на общем собрании акционеров и не будут учтены при определении кворума.

Предлагается сформировать и правительственную комиссию, состоящую из представителей федеральных органов исполнительной власти экономического и силового блоков под руководством премьера.

В федеральный закон об оперативно-розыскной деятельности вносятся изменения, которые предоставляют федеральным органам безопасности право проводить оперативно-розыскные мероприятия, чтобы установить, не приобрел ли иностранный инвестор контроль над коммерческой организацией, имеющей стратегическое значение для национальной безопасности страны.

Вопрос о критерии отнесения коммерческой организации к стратегическим нуждается в дополнительной проработке. Кроме того, в законопроекте предусмотрен слишком сложный механизм предварительного согласования сделок иностранных инвесторов. Из-за этого срок рассмотрения каждого из вопросов будет равен полугоду, что сделает совершаемые инвестором вложения неэффективными. Это может стать ограничением предпринимательской деятельности, способствовать оттоку иностранных инвестиций из ряда отраслей экономики, которые активно развиваются именно за счет иностранного капитала. Ко второму чтению законопроект будет доработан с учетом этих замечаний.

Тамара ШКЕЛЬ

*источник: газета «Российская газета»
17.09.07*

ИНСПЕКЦИОННЫЙ ПОЛЕТ ГЛАВКОМА ВВС

Генерал-полковник Александр Зелин "снял пробу" с учебно-боевого самолета Як-130.

Осенью 2008 г. российские ВВС получают первые четыре серийных самолета Як-130. Они поступят в Липецкий центр боевого применения и переучивания летного состава для изучения и разработки рекомендаций по эксплуатации машины в строевых частях. Затем Як-130 начнут поступать в учебный авиационный центр в Борисоглебске. В преддверии этого главнокомандующий ВВС генерал-полковник Александр Зелин 5 сентября совершил инспекционный полет на Як-130.

"Обкатав" в небе над ЛИИ им. Громова новый УБС, Александр Зелин так оценил машину, на которой предстоит учиться летать молодому поколению пилотов российских ВВС: "Это легкий в управлении, маневренный, с хорошей тяговооруженностью и эргономикой кабины самолет, прощающий множество ошибок управления пилотирования, в частности у него устойчивые противштопорные характеристики". Однако в строю российских ВВС Як-130 будет выполнять не только роль учебной машины, предназначенной для совершенствования летного мастерства курсантов выпускных курсов. По словам главкома, он найдет применение и как самолет фронтового боя непосредственно в войсках.

Ну а пока продолжаются испытания Як-130. Как заявил президент корпорации "Иркут", генеральный директор ОКБ им. А.С. Яковлева Олег Демченко, завершение государственных летных испытаний этой машины является одной из важнейших задач компании на сегодняшний день. По информации Олега Демченко, в ноябре текущего года должно быть получено предварительное заключение заказчика на Як-130, а завершение государственных испытаний в полном объеме планируется на конец 2008 г. "Параллельно разворачивается серийное производство самолета", - отметил президент НПК "Иркут". Надо отметить, что основной целью полета Александра Зелина на Як-130 как раз была необходимость оценить ход выполнения плана-графика работ по получению предварительного заключения по государственным испытаниям нового учебно-боевого самолета.

Высокие летно-технические характеристики самолета не в последнюю очередь определяются силовой установкой машины. Она состоит из двух турбореактивных двухконтурных двигателей АИ-222-25, разработанных Запорожским машиностроительным КБ "Прогресс" в тесном партнерстве с ведущим украинским предприятием "Мотор Сич", которое недавно отметило свое столетие. Эти моторы, взлетная тяга каждого из которых составляет 2500 кгс, обеспечивают максимальную безопасность выполнения полетов и высокую боевую эффективность при длительном сроке службы и низких эксплуатационных расходах. Высокая тяговооруженность обеспечивает высокие установившиеся перегрузки, скороподъемность и взлетные характеристики. Защитные створки воздухозаборников, закрывающиеся при движении по земле,

предотвращают попадание посторонних предметов в двигатели во время взлета и посадки. По требованию заказчика двигатели могут быть укомплектованы соплом с управляемым вектором тяги, а также модифицированной форсажной камерой.

Як-130 может быть оснащен системой дозаправки топливом в воздухе, что существенно расширяет его учебные и боевые возможности. Вспомогательная силовая установка ТА-14 с электрогенератором переменного тока обеспечивает автономную эксплуатацию самолета на удаленных аэродромах, а при возникновении аварийной ситуации может быть использована в полете.

Информационно-управляющее поле включает в себя по три жидкокристаллических многофункциональных дисплея 6х8 дюймов в каждой кабине и индикатор на лобовом стекле передней кабины для отображения всей необходимой информации. На этих индикаторах можно моделировать информационно-управляющее поле кабины любого истребителя. Як-130 оснащен цифровой электродистанционной системой управления с четырехкратным резервированием, позволяющей изменять характеристики устойчивости и управляемости в зависимости от типа имитируемого самолета. Каждая кабина оборудована катапультными креслами класса "0-0" с катапультированием "через фонарь", что обеспечивает безопасное покидание самолета в аварийных ситуациях во всем диапазоне высот и скоростей полета.

Надо отметить, что в своей учебно-боевой ипотаси Як-130 впервые был представлен широкой публике в ходе авиасалона МАКС-2007. В Жуковском демонстрировались две машины: борты 01 и 02. Борт 01 с вооружением, включавшим в себя две ракеты Р-73 "воздух - воздух", два контейнера Б-8М1 с управляемыми ракетами "воздух - земля", а также с двумя подвесными топливными баками, принимал участие в летной программе салона. Борт 02 с аналогичным вооружением демонстрировался на статической стойке. Рядом с ним были представлены образцы бомбового вооружения, в том числе корректируемые авиабомбы, которые может нести Як-130.

Всего самолет имеет 9 точек подвески, на которых может быть размещено до 3 тонн различных авиационных средств поражения. Помимо ракет Р-73, это ракеты класса "воздух - поверхность" типа Х-25М, управляемые ракеты калибра 57, 80, 122 или 266 мм в четырех блоках УБ-32, Б-8М1, Б-13Л и ПУ-О-25 соответственно, авиабомбы калибра 250 и 500 кг (ФАБ-500, БетАБ-500, ОДАБ-500, ОФАБ-250-270), разовые бомбовые кассеты РБК-500, зажигательные баки ЗБ-500, а также подвесные топливные баки, контейнеры с подвесной пушечной установкой (под фюзеляжем), системами наведения оружия, разведывательной аппаратурой, средствами радиоэлектронного противодействия и т. д. Для обеспечения боевого применения за носовым обтекателем Як-130 может быть установлена РЛС типа "Оса", разработанная ВНИИП им. Тихомирова, или "Копье" от корпорации "Фазотрон-НИИР".

На МАКСе на самолете с бортовым номером 02 была установлена система управления вооружением и вспомогательная силовая установка, что позволило потенциальным заказчикам ознакомиться с работой основного оборудования самолета непосредственно на стоянке без запуска двигателей.

Надо отметить, что Як-130 представляет собой главный, но не единственный элемент учебно-тренировочного комплекса, предназначенного для подготовки пилотов на современном уровне. Комплекс также включает в себя интегрированную систему объективного контроля, учебные компьютерные классы, пилотажные и специализированные тренажеры. В структуре обучения также предусматривается поршневой учебный самолет (Як-152 или Як-52М), на котором предполагается отбирать кандидатов, пригодных для дальнейшего обучения. А основной курс пилотирования и подготовка к боевому применению должны проводиться на самолете Як-130, который охватывает до 80% всей программы подготовки пилотов.

Пока ВВС РФ заказали установочную партию из 12 Як-130. Однако по мере исчерпания ресурса чешских УТС L-39 летным училищам будет требоваться все больше и больше новых отечественных машин. В целом ВВС с 2009 г. намерены закупить более 100 УТС Як-130. По большому счету, от Як-130 зависит будущее российских ВВС, поскольку именно этот самолет на многие годы станет "партой" для курсантов, готовящихся стать летчиками истребительной и ударной авиации. Видимо, поэтому к этой машине проявляют столь большое внимание руководители ВВС. Владимир Михайлов, которого Александр Зелин сменил на посту главкома, в феврале 2005 г. также поднимался в воздух на Як-130.

Помимо базовой, учебно-боевой версии самолета, в ОКБ им. А.С. Яковлева разработаны следующие модификации Як-130: палубный УТС, легкий штурмовик, легкий одноместный истребитель-бомбардировщик, разведчик, постановщик помех. Кроме того, существует проект создания беспилотного разведывательно-ударного комплекса "Прорыв" на базе Як-130. Работы в этом направлении ведутся совместно с итальянской компанией Finmeccanica.

По оценке специалистов, неплохие перспективы ожидают Як-130 на внешнем рынке. Одним из наиболее вероятных покупателей эксперты считают Малайзию, которая включила Як-130 в тендер на закупку УБС. В конце 2006 г. презентация Як-130 была проведена в Индонезии. Ведутся переговоры и с другими странами, среди которых Таиланд, ряд африканских государств. ОКБ им. А.С. Яковлева и АХК "Сухой" договорились, что Як-130 в качестве учебного самолета будет включаться в предложения по экспортным поставкам "сушек". По комплектующим БРЭО Як-130 в значительной степени унифицировано с оборудованием истребителей семейства Су-27 и Су-30МК. Но, как правило, заказчики требуют оснащения самолетов какими-то конкретными, необходимыми им системами. Поскольку "борт" Як-130 имеет открытую архитектуру, установка нового оборудования не вызывает никаких сложностей. При этом это будет не переделка "борта", а адаптация его к требованиям заказчика, поскольку все системы работают в едином стандарте. Первым государством, купившим новый российский УБС, стал Алжир, заказавший 16 самолё-

тов. Не исключены и дальнейшие поставки Як-130 в эту страну. Комментируя подробности крупнейшего российско-алжирского контракта на поставку вооружения, частью которого стал и заказ на самолеты Як-130, Олег Демченко отметил, что принятие машины на вооружение российских ВВС и старт продаж на мировом рынке позволяют говорить о том, что эта программа действительно состоялась. Як-130 стал первым в мире УТС нового поколения, который заказан как своим министерством обороны, так и иностранными ВВС. Сборка самолетов Як-130 для поставок на экспорт будет вестись на производственных площадях НПК "Иркут".

Потенциальный спрос на мировом рынке на самолеты подобного класса оценивается в 2500 единиц в период до 2020 г. Россия претендует на 25-40% этого сегмента. Рособоронэкспорт активно продвигает Як-130 на рынки тех стран, которые эксплуатируют российскую боевую авиатехнику. Однако он может использоваться и в ВВС тех государств, которые не имеют на вооружении самолетов отечественного производства. Благодаря репрограммируемой системе управления на Як-130 можно имитировать алгоритмы управления всех современных истребителей. Это (наряду с аэродинамической схемой самолета и характеристиками силовой установки) дает возможность пилотам в короткие сроки получить навыки управления на всех режимах машинами семейств Су-27/Су-30, МиГ-29, а также их зарубежными аналогами и даже перспективными боевыми самолетами.

Кроме того, в мире существует целый ряд небогатых стран, которые не могут себе позволить приобретение полноценных боевых самолетов. В настоящее время они эксплуатируют изношенные и морально устаревшие тактические и учебно-тренировочные самолеты, большая часть из которых через 5-6 лет будет выведена из боевого состава. Для таких государств приобретение учебно-боевых самолетов или созданных на их базе легких истребителей-бомбардировщиков может стать весьма удачным решением, весомым козырем в вооруженных конфликтах с сопредельными странами.

По оценкам экспертов, на этом специфическом рынке в период до 2015 г. будет востребовано 130-160 УБС и легких истребителей-бомбардировщиков. Здесь Як-130, оснащенный современной РЛС и эффективными ракетами "воздух - воздух" типа Р-73Э, имеет особенную ценность, поскольку может использоваться не только для подготовки летчиков и "работы" по наземным целям, но и для поражения легкомоторных и военно-транспортных самолетов, а также вертолетов противника. В число стран, нуждающихся в обновлении своих ВВС, входят государства, куда СССР поставлял свою авиационную технику и на чей рынок может уверенно претендовать Россия. Это Камбоджа, Кот-д'Ивуар, Эритрея, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кения, Лаос, Мали, Мадагаскар, Сенегал, Танзания, Демократическая Республика Конго, Замбия и Зимбабве.

Илья КЕДРОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
19.09.07*

ИСТРЕБИТЕЛИ ПЕРЕХОДНОГО ПЕРИОДА

Россия выставляет на объявленный Индией тендер на поставку 126-ти многофункциональных истребителей разработку Российской самолетостроительной корпорации (РСК) "МиГ" – истребитель МиГ-35.

"Нашему представителю в Дели был официально вручен пакет документов на участие в тендере", - сообщила пресс-секретарь корпорации Елена Федорова. Российскому МиГ-35 придется соревноваться с американскими истребителями F-16 и F/A-18 Superhornet, французским Rafale, шведским Gripen и европейским EuroFighter. По экспертным оценкам, победителю тендера достанется контракт, сумма которого составит около 10 млрд долл.

Два года назад на авиасалоне МАКС-2005 был продемонстрирован прототип "тридцать пятого" - МиГ-29М/ОВТ. В январе этого года состоялась первая публичная демонстрация нового самолета, а спустя немногим более полугода он стал одной из звезд МАКС-2007.

По принятой в России классификации МиГ-29 - это истребитель четвертого поколения. Модернизированный МиГ-29М - поколение 4+. В начале 2012 г. должно было начаться массовое производство истребителя пятого поколения. Однако работы идут медленнее, чем ожидалось. Сегодня называются сроки начала производства ближе к 2020 г. Поэтому в последние годы стали появляться так называемые переходные модели. В их число и входит МиГ-35, принадлежащий к поколению "4 с двумя плюсами".

Ожидается, что переходное поколение истребителей будет жить долго. Его возможности соответствуют запросам как российских ВВС, так и большинства зарубежных заказчиков. В то же время уровень технического риска при их создании, как и финансовых затрат, достаточно низок. Так что в ближайшие 15 лет именно истребители МиГ-35, по-видимому, будут составлять основу российского экспорта боевых самолетов.

Как подчеркивают руководители РСК, при разработке МиГ-35 исходили из фундаментального требования: новая машина должна превосходить по боевым и эксплуатационным качествам истребители четвертого поколения и успешно противостоять в воздушных боях самолетам пятого поколения.

В качестве основного пути повышения боевой эффективности МиГ-35 было избрано совершенствование его бортового радиоэлектронного оборудования. Сосредоточиться на электронике позволила сама аэродинамическая концепция МиГ-29, потенциал которой еще далеко не исчерпан.

Благодаря сотрудничеству РСК "МиГ" и корпорации "Фазотрон-НИИР" МиГ-35 стал первым российским истребителем, оснащенным радиолокатором с электронным сканированием, или, по-другому, с активной фазированной антенной решеткой (АФАР). Такая бортовая РЛС ассоциируется с авиационной техникой пятого поколения. Радар получил обозначение "Жук-АЭ". Он имеет большую дальность обнару-

жения, чем радары современных зарубежных истребителей поколения "4++". Он обеспечивает возможность атаки за пределами прямой видимости нескольких воздушных целей одновременно, определяет число целей в группе и по вторичным признакам - их тип. Кроме того, "Жук-МЭ" обладает большим модернизационным потенциалом. Число его приемопередающих модулей может быть увеличено более чем в полтора раза. Это позволит улучшить практически все его характеристики, включая дальность обнаружения, число сопровождаемых и атакуемых целей.

В комплексе с радаром работают оптико-локационные системы обнаружения и распознавания. Они имеют телевизионный, инфракрасный и лазерный каналы и обеспечивают обнаружение, опознавание и автоматическое сопровождение целей, а также определение дальности до них и выдачу целеуказаний для применения оружия. МиГ-35 оснащен двумя такими системами.

Одна система предназначена для работы по воздушным целям, другая - по наземным и надводным, а также для навигации. При автономном применении оптических и электронных устройств гарантируется скрытность действий истребителя. Ведение воздушного боя становится возможным и днем, и ночью в пределах и за пределами визуальной видимости. Комплекс обороны МиГ-35 предупреждает летчика об опасности и автоматически запускает средства защиты: электронные помехи, выстреливает тепловые и радиолокационные ловушки. Если за истребителем следит чужой радар или он "пойман" лазерным дальномером, летчик получает сигнал предупреждения. Станция обнаружения атакующих ракет фиксирует их запуск и указывает летчику направление, с которого они приближаются.

В целом возможности оптронных систем МиГ-35 соответствуют западным при оснащении истребителей пятого поколения или модернизации самолетов поколения "4++".

Еще одна новинка МиГ-35 - двигатель РД-33ОВТ, что означает "с отклоняемым вектором тяги". Ранее он был испытан на МиГ-29. Двигатель имеет сопло, способное отклоняться в любом направлении - вверх, вниз, вправо, влево. Возможно также перекрестное отклонение сопел двух двигателей. В результате самолет может выходить на режимы, неподвластные обычным машинам. Двигатель обеспечивает ему сверхманевренность, то есть полную управляемость как на максимальной, так и на сверхмалой скоростях, вплоть до нулевой, и даже возможность двигаться хвостом вперед.

По мнению создателей МиГ-35, по уровню принятых при его разработке технологических решений, относящихся к пятому поколению истребителей, он не имеет себе равных среди европейских самолетов. Проектирование на базе МиГ-29 позволило на 50% увеличить внутренний запас топлива и более чем в два раза - боевую нагрузку.

Максимальная взлетная масса по сравнению с МиГ-29 возросла на 30%. Фактически из легкого

самолета он перешел в класс средних. А внешние топливные баки и система дозаправки в полете увеличивают радиус действия МиГ-35 до уровня тяжелых самолетов.

Одним из самых важных усовершенствований, внедренных в МиГ-35, стало уменьшение стоимости "жизненного цикла" самолета, то есть всех расходов на его разработку, производство, эксплуатацию и, наконец, утилизацию после нескольких десятков лет эксплуатации. В частности, удешевление эксплуата-

ции достигается возможностью обслуживания "по состоянию". Это означает, что ремонт производится по результатам диагностики, а не через жестко установленное количество часов. Кроме того, значительно увеличился ресурс планера, двигателей и оборудования.

Юрий ЗАЙЦЕВ

источник: РИА «Новости»
13.09.07

ЗАРУБЕЖНЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ВПЕЧАТЛИЛИ ПОЛЕТЫ КАЗАНСКИХ ВЕРТОЛЕТОВ

Европейский вертолетный форум, работавший в Казани четыре дня, завершился в минувшую пятницу показательными полетами вертолетов производства ОАО "Казанский вертолетный завод". Зарубежные участники форума высоко оценили эффектное зрелище, которому не помешал даже сильный дождь.

Напомним, впервые состоявшийся в Казани и 33-й по счету Европейский вертолетный форум (European Rotorcraft Forum - ERF) собрал около 200 представителей ведущих фирм-производителей, исследовательских центров из более чем 20 стран, в том числе из Австралии, Австрии, Бельгии, Великобритании, Германии, Грузии, Индии, Италии, Канады, Латвии, Нидерландов, Южной Кореи, России, США, Франции, Японии.

Организатором ERF выступило ОАО "Казанский вертолетный завод" (КВЗ), являющееся всемирно известным производителем вертолетов семейства Ми-8/Ми-17.

В течение первых трех дней работы форума его участники обсуждали актуальные проблемы вертолетостроения и эксплуатации вертолетной техники, обменивались мнениями и делились опытом. "Уверен, нынешний форум придаст дополнительный импульс всему отечественному вертолетостроению", - выразил общее мнение собравшихся на ERF премьер-министр Татарстана Рустам Минниханов.

В заключительный день форума руководство КВЗ подготовило гостям показательную программу, в ходе которой были продемонстрированы возможности казанских вертолетов. Зрелище оказалось настолько захватывающим, что впечатление от него не испортил даже сильный дождь: многочисленные иностранные конструкторы, инженеры, ученые, прибывшие на аэродром КВЗ, с интересом следили за полетами Ми-8, Ми-17 и "Ансата" (собственная разработка КВЗ), оживленно обсуждая сложные маневры вертолетов и приветствуя пилотов восхищенными возгласами и поднятыми к небу бокалами с напитками.

Показательная программа была сделана с военным уклоном: милитаризованные Ми-17 продемонстрировали свои возможности, высадив на летном поле многочисленный десант отряда особого назначения вместе с военным внедорожником. Вертолеты

летали по одному и в составе звеньев (по 3 и 5 машин), при этом полеты проходили на сверхмалой высоте. Специально оборудованный для тушения пожаров вертолет совершил показательный выброс воды на инсценированный очаг возгорания.

Эффектные полеты казанских вертолетов заслужили высокую оценку зрителей. По их словам, "форум в Казани и демонстрационные полеты были организованы на высоком уровне". "Я очень рад, что приехал сюда", - сказал японский инженер Кобуки Нагуру.

После полетов для гостей ERF провели обзорную экскурсию и показали модельный ряд вертолетов, которые выпускает КВЗ. Эта часть программы не оставила равнодушным никого, ведь гости смогли, что называется, "пощупать" технику как снаружи, так и изнутри.

Результатами форума удовлетворены и на КВЗ. "Интерес к форуму оказался довольно большим, об этом говорит география участников, - сказал генеральный директор КВЗ Вадим Лигай, - для казанского завода это большая честь, подтверждение того, что КВЗ признают не только как серийного производителя вертолетов, но и как разработчика новой техники".

Вадим Лигай сообщил, что в этом году завод планирует поставить заказчикам около 50 вертолетов и получить прибыль в размере 350-400 млн рублей. В 2008 году предприятие произведет также не менее 50 вертолетов и ожидает получить балансовую прибыль в размере 500 млн рублей. "Сейчас мы работаем над контрактами на 2009-2010 годы. Надеемся, что до конца этого года будет заключен контракт на поставку в Индию порядка 80 вертолетов Ми-17", - сказал Вадим Лигай. Стабильные рынки для завода - страны Юго-Восточной Азии, Африки, Южной Америки, Европы. Продукция КВЗ эксплуатируется в России, Казахстане, Венесуэле, Колумбии, Пакистане, Южной Корее, Лаосе.

По словам Вадима Лигая, предприятие планирует к 2009 году увеличить производство Ми-17 на 50% по сравнению с 2006 годом. Конъюнктура на мировом рынке благоприятствует этому - спрос на вертолетную технику растет. Состоявшиеся демонстрационные полеты вертолетов КВЗ - еще одна возможность расширить круг потенциальных покупателей.

источник: газета «Время и деньги»
18.09.07

НОВЫЙ МИНПРОМ

Сергей Чемезов спешит создать госкорпорацию "Ростехнологии".

Смена российского правительства неоднозначным образом отразилась на будущем новых госкорпораций. Точнее, на судьбе последней из объявленных к созданию - ГК "Российские технологии". Идею образовать корпорацию на базе "Рособоронэкспорта" его глава Сергей Чемезов лоббирует еще с 2005 года. Более того, пользуясь административным ресурсом, монопольный экспортер российского оружия уже аккумулировал под своим началом несколько гражданских активов ("ВСМПО-Ависма", "Русспецсталь", АвтоВАЗ). Однако "Рособоронэкспорту" нужны более широкие полномочия, которые может дать лишь такая организационно-правовая форма, как государственная корпорация.

О ПРЕИМУЩЕСТВЕ ГОСКОРПОРАЦИЙ

В "Рособоронэкспорте" не скрывают планов по интеграции всего высокотехнологичного российского экспорта в свои руки. "Это хороший альянс, когда организация, которая занимается внешнеэкономической деятельностью, будет работать в тесном взаимодействии с промышленностью, особенно если будет возможность влиять на сырьевую базу. Если у нас будет не только финансовый, но и административный ресурс, то мы добьемся наибольшей эффективности", - заявил корреспонденту "Газеты" источник в "Рособоронэкспорте". По его словам, преимущество "Рособоронэкспорта" в том, что "мы умеем продвигать нашу продукцию на мировой рынок", а альтернативных предложений ни от кого пока не поступало. "Если не мы, тогда кто?" - задает источник "Газеты" риторический вопрос.

В "Рособоронэкспорте" очень надеялись на то, что проект закона о создании ГК "Ростехнологии" пройдет через Госдуму до конца осенней сессии. Но время сейчас работает против Сергея Чемезова. Последний рабочий день Госдумы этого созыва назначен на 16 ноября. И если по регламенту госкорпорация "Сочи-2014" еще имеет шансы быть одобренной в трех чтениях (законопроект в Госдуму внесли в среду, кроме того, уже назначен ее будущий глава - Семен Вайншток, бывший гендиректор "Транснефти"), то с созданием "Ростехнологий", скорее всего, теперь спешить не будут до окончания парламентских или даже президентских выборов.

Если, конечно, совсем не откажутся от этой идеи.

О ВРЕДЕ ГОСКОРПОРАЦИЙ

Первое сообщение о том, что "в ближайшее время" президент России Владимир Путин подпишет распоряжение о создании "Ростехнологий", а проект закона о создании госкорпорации попадет в Госдуму, появилось в СМИ еще несколько месяцев назад. Затем была формулировка: "В ближайшие дни". Однако в

аппарат правительства, по информации из правительственных источников "Газеты", пакет документов о создании "Ростехнологий" пока не доставлен. До сих пор необходимые бумаги рассматриваются в Мипромэнерго. В министерстве, впрочем, не смогли подтвердить или опровергнуть эту информацию.

Осторожность чиновников Минпромэнерго понять можно. Борьба за новую госкорпорацию далеко не завершена. С одной стороны, Сергей Чемезов в начале сентября сопровождал Владимира Путина в его недельном турне по Индонезии, Австралии и Объединенным Арабским Эмиратам и наверняка обсуждал с ним планы по созданию госхолдинга. С другой - неделю назад, буквально за два дня до своей отставки, Михаил Фрадков заявил, что не считает необходимым создание "Ростехнологий" именно на базе "Рособоронэкспорта" и в целом призвал быть поаккуратнее с созданием новых госкорпораций, внимательно продумывая необходимость каждой из них. Между тем одним из последних распоряжений правительства, подписанных Фрадковым, гендиректор ОПК "Оборонпром" и давний соратник Сергея Чемезова Денис Мантуров был назначен заместителем министра промышленности и энергетики. Он будет курировать оборонную и гражданскую промышленность.

"Скорее всего, Чемезову удастся создать министерство русского хайтека. Однако вполне возможно, что смена правительства внесет корректировку по планам и срокам и "Ростехнологии" не удастся создать до смены парламента", - считает директор Центра анализа стратегий и технологий Руслан Пухов.

По словам же источника "Газеты" в оборонной отрасли, в "Рособоронэкспорте" были "фрустрированы сменой правительства". Поэтому нельзя с уверенностью сказать, что назначение нового премьер-министра действительно поможет в создании "Ростехнологий".

Нельзя отрицать и тот факт, что против усиления роли "Рособоронэкспорта" по вполне понятным причинам мог выступать как первый вице-премьер правительства Сергей Иванов, в чьем ведении до последнего времени находились правительственные Военно-промышленная комиссия и комиссия по промышленности, транспорту и технологиям, так и глава Минпромэнерго Виктор Христенко, естественно, не желающий появления "теневого минпрома".

Кто будет руководить российской конкурентоспособной промышленностью: правительственные ведомства или госкорпорация?

Виктор Глухих, член комитета Совета Федерации по промышленной политике, президент МКПП:

Правительство должно задавать тон и руководить промышленной политикой страны. Если мы это увидим, то речь будет идти не только о госкорпорациях, но и о частном бизнесе. Мы уже проходили то время, когда государственные корпорации пытались

заниматься новой техникой. Это было и на закате СССР, когда было создано пять мощных корпораций по типу министерств, видим мы это и сейчас. Однако я все же думаю, что важным сегодня является то, чтобы в желание правительства идти в соответствующие отрасли поверили не только госкорпорации, но и бизнес.

Леонид Ивашов, вице-президент Академии геополитических проблем:

Госкорпорации и правительство должны составлять одно целое. Правительство должно представить социально-экономическую модель, ту Россию, которую нужно строить. А после ее утверждения будет определено место госкорпорациям (и не только им). При этом правительство возьмет на себя координирующие функции и будет обеспечивать развитие государства. Конечно, даже при такой модели могут возникать трения, но все это будет регулироваться. Будут регулироваться взаимоотношения госкорпораций с правительством, а в случае необходимости вмешается президент. В правительстве Фрадкова, к сожалению, премьер-министр не мог воздействовать и управлять большей частью своих министров. К государственным унитарным предприятиям, таким как "Рособоронэкспорт", правительство вообще не подступало. А все это, в свою очередь, сильно влияет на управление. Получается несистемное развитие государства.

Владимир Рубанов, член президиума Совета по внешней и оборонной политике:

Однозначного ответа нет, потому что существует как экономическая составляющая, так и вопросы перспективы. Поэтому требуется комбинация. Там, где нужны долговременные вложения под четким контролем, а также ориентация на получение научно-

го результата, необходимы госкорпорации ("Роснотех", например, именно так и создан). Потом, в США, например, есть еще такая структура, как DARPA. Если бы ее не было, не было бы и Интернета. Здесь государство берет на себя риски и проводит финансирование от идеи до промышленного образца. Поэтому все зависит от стадий. Когда риск дойти до рыночной конкуренции еще велик, важно частно-государственное партнерство. Последняя форма, наконец, - это то, когда частные компании уже вышли на конкурентоспособный продукт. После выхода на чистый рынок все уже зависит от маркетологов, позиционирования товаров, брендинга.

Олег Пантелеев, руководитель аналитической службы агентства "АвиаПорт":

Вариант, когда правительство управляет или серьезно влияет на промышленность, в корне неверен. Оно должно сосредоточиться на создании условий, при которых промышленность может успешно развиваться. Поэтому госкорпорации с привлечением высококвалифицированных менеджеров (в случае с ОАК - выходцев из частных компаний) - это более рациональный метод взаимодействия между государством и отраслями промышленности. Безусловно, правила игры должно устанавливать правительство, но исполнительские функции (в том числе тактическое и даже стратегическое управление отраслью) должны быть на самих компаниях.

*Евгений БЕЛЯКОВ,
Алексей СМИРНОВ*

*источник: газета «Газета»
17.09.07*



БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА ДЛЯ ЮРИДИЧЕСКИХ ЛИЦ

Для оформления подписки заполните
ЗАЯВКУ НА ПОЛУЧЕНИЕ СЧЕТА на стр. **97**
и вышлите ее факсом по номеру,
указанному в заявке.

СНТК КУЗНЕЦОВА ЛИШИЛСЯ ДИРЕКТОРА

Сергей Тресвятский официально отправлен в отставку.

Совет директоров СНТК им. Кузнецова выполнил рекомендации Федерального агентства по промышленности, направленные на вывод предприятия из кризиса, отправив в отставку гендиректора предприятия Сергея Тресвятского. Исполняющим обязанности генерального директора назначен главный конструктор СНТК Дмитрий Федорченко. По данным "Ъ", основная борьба за контроль над самарским предприятием развернется между группой "АвтоКом", чьи интересы представляет господин Федорченко, и структурами "Рособоронэкспорта". Новый гендиректор будет избран на собрании акционеров СНТК им. Кузнецова 26 октября.

Вчера совет директоров СНТК им. Кузнецова освободил от занимаемой должности гендиректора Сергея Тресвятского и назначил исполняющим обязанности руководителя предприятия главного конструктора Дмитрия Федорченко. Таким образом, совет директоров выполнил рекомендации Федерального агентства по промышленности, оформленные в юридическую форму 6 сентября. Агентство рекомендовало отправить в отставку господина Тресвятского в связи со сложной экономической ситуацией на СНТК. Часть имущества комплекса арестована, общая задолженность предприятия составляет порядка 1,5 млрд рублей.

Собрание акционеров, в ходе которого будет избран новый генеральный директор СНТК им. Кузнецова, назначено на 26 октября. Сергей Тресвятский продолжит свою деятельность на предприятии в качестве члена совета директоров.

СНТК им. Н.Д. Кузнецова (Самарский научно-технический комплекс им. Николая Кузнецова, бывшее НПО "Труд") создан в 1946 г. На СНТК разработаны двигатели марки НК для стратегической и гражданской авиации, ракетные двигатели, двигатели для газоперекачивающих установок и электростанций на базе авиадвигателей. Крупнейшими акционерами являются Российский фонд федерального имущества (60%), самарский бизнесмен Алексей Леушкин (15%) и ИК "Газинвест" (7,6%), остальные акции разделены между юр- и физлицами. Объем выпуска продукции на 2006 год - 969 млн рублей.

Источник "Ъ" в СНТК сообщил, что на данный момент Дмитрий Федорченко представляет интересы группы "АвтоКом" Вячеслава Малеева, которая пытается получить контроль над предприятием. "Господин Малеев пользуется поддержкой Валерия Николаева и Олега Эрнезакса (в прошлом оба занимали должности заместителей гендиректора СНТК, уволены в августе 2006. - "Ъ"), - отметил собеседник "Ъ", напомнив, что в прошлом году господа Николаев и Эрнезакс при поддержке ряда властных структур развязали кампанию по дискредитации СНТК, добиваясь банкротства оборонного предприятия. Говоря об интересах "АвтоКома" к СНТК, источник, знакомый с ситуацией, пояснил, что Валерий Николаев является председателем совета директоров ООО

"Самаравиагаз" (входит в структуру группы "АвтоКом". - "Ъ"), которая занимается поставками газоперекачивающих агрегатов (ГПА). Собеседник "Ъ" назвал производственные мощности по производству ГПА основным интересом группы "АвтоКом" на СНТК, так как компания "Самаравиагаз", по последним данным, планирует начать поставки своей продукции в Иран. При этом он полагает, что если контроль над СНТК получит группа "АвтоКом", конструкторский потенциал предприятия сохранен не будет, так как не представляет интересов для группы. "К сожалению, многие думают только о том, как зарабатывать деньги, а между тем огромное значение для страны в плане обеспечения обороноспособности имеет конструкторское бюро и опытно-конструкторское производство, имеющиеся на предприятии", - подтвердил эту информацию Сергей Тресвятский, комментируя позицию группы "АвтоКом".

ОАО "АвтоКом" - один из поставщиков АО "АвтоВАЗ", управляет Калужским заводом автоэлектроники, Лысковским электротехническим (Нижегородская область) и Козельским механическим заводами, владеет 50% акций завода "Кинельагропласт". В июне "АвтоКом" завершил консолидацию 25% акций ОАО "Самарское конструкторское бюро машиностроения". Контролирует группу гендиректор управляющей компании "АвтоКом" Вячеслав Малеев.

Еще один вариант разрешения кризисной ситуации на СНТК - передача функций гендиректора управляющей компании: приход на СНТК ОАО "ОПК "Оборонпром" - дочерней компании ФГУП "Рособоронэкспорт". Как уже писал "Ъ", на базе СНТК планируется создание государственного авиадвигательного холдинга, что предполагает управление менеджментом из госкомпаний. По мнению миноритарного акционера СНТК им. Кузнецова Алексея Леушкина, "наилучшим вариантом для предприятия будет приход генерального директора из структур "Рособоронэкспорта". Он заявил, что поддержит кандидатуру директора, которую представит "Оборонпром". Собеседник "Ъ", знакомый с ситуацией вокруг СНТК, пояснил, что господин Леушкин является портфельным менеджером и основной его задачей является увеличение стоимости подконтрольных ему активов. Отраслевой аналитик ИК "Финанс" Константин Романов считает, что в долгосрочной перспективе привести к значительному росту акций может разработка современных авиадвигателей в рамках госпрограммы развития гражданской авиации. Это косвенно подтверждает позицию господина Леушкина.

Источник "Ъ", близкий к ОПК "Оборонпром", сообщил, что на данный момент кандидатура генерального директора СНТК им. Кузнецова находится в финальной стадии согласования. Впрочем, господин Тресвятский выразил сомнение в том, что подходящая кандидатура среди менеджеров "Рособоронэкспорта" будет найдена быстро.

Василий КАСНАКИН

*источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
19.09.07*

ОБЪЕДИНЯТСЯ, НО ОСТАНУТСЯ ПАРТНЕРАМИ

Российские и украинские авиастроители ищут форму сотрудничества.

Меморандум о сотрудничестве между российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК) и государственным авиастроительным концерном (ГАК) "Авиация Украины", подписанный месяц назад в ходе международного авиасалона МАКС-2007, не предполагает в обозримом будущем обмена акциями двух государственных отраслевых объединений.

Об этом сообщил генеральный директор ОАО "Авиационный комплекс (АК) им. С.В. Ильюшина" Виктор Ливанов в прошлый четверг в Киеве. Г-н Ливанов, который является членом правления ОАК и отвечает в нем за программы транспортной (грузовой) направленности, встретился в украинской столице с генеральным директором ГАК Олегом Шевченко.

Раскрывая содержание меморандума, которое до тех пор не было обнародовано, г-н Ливанов одной из важнейших его статей назвал ту, где "стороны договорились проводить совместную маркетинговую политику на внутренних и мировых рынках, максимально исключая возможность нанесения вреда друг другу взаимно не согласованными действиями".

"Что скрывать: у нас есть проекты, которые несколько конкурируют друг с другом. Поэтому главное - договориться о совместной маркетинговой политике, так как мы глубоко убеждены, что конкурировать надо не России с Украиной, а России и Украине с третьими странами", - сказал г-н Ливанов.

Кроме того, ОАК и ГАК договорились разработать единую продуктовую стратегию в области рамповой и гражданской авиации. Эта задача облегчается тем, что ни один из существующих сегодня типов самолетов под маркой "Антонов" не является чисто украинским либо чисто российским продуктом. Все они выпускаются и эксплуатируются при участии поставщиков комплектующих из обеих стран.

Переходя к конкретным проектам, г-н Ливанов сообщил, что две стороны согласились совместно продвигать на мировой рынок ("в том числе на российский", уточнил он) два самолета: Ан-70 и Ил-76. До сих пор конкуренция между этими рамповыми машинами, сходными по некоторым ключевым характеристикам, за заказ Министерства обороны России служила неистощимым источником российско-украинских конфликтов, в том числе (время от времени) и на высшем правительственном уровне.

В прошлом году Россия, казалось бы, окончательно отказалась от участия в проектировании Ан-70 и от последующей закупки этого самолета. Решительным противником Ан-70 (и столь же горячим сторонником Ил-76) выступал среди прочих тогдашний главнокомандующий ВВС России Владимир Михайлов. Меморандум ОАК - ГАК фиксирует радикальное смягчение российской позиции в этом вопросе.

"Если мы объединим наши усилия, то, я уверен, мы найдем нишу и для одного самолета, и для другого. И не только в наших странах", - оптимистично заверил киевских коллег и журналистов делегат ОАК. Он, правда, тут же оговорился, что не может говорить от лица российского Минобороны и не готов обещать, что именно это ведомство станет первым покупателем Ан-70.

Кроме того, документ упоминает те совместные проекты, по которым стороны и так более или менее успешно сотрудничают: Ан-140, Ан-148, Ан-124. Из задач будущего г-н Ливанов назвал две. По его словам, Россия пригласит Украину к участию в совместной с Индией разработке среднего военно-транспортного самолета МТА, когда достигнет на этот счет соглашения с самой Индией. По словам г-на Ливанова, российско-индийское межправительственное соглашение по МТА ожидается в ближайшие полтора месяца, не позднее декабря.

А в России ОАК и ГАК "признали целесообразным" разработать концепцию совместного участия в проекте самолета МС-21 - пассажирского лайнера, разработку которого ОАК планирует в ближайшие годы.

Что же касается организационного слияния двух структур, то его не будет. Строго говоря, обмен акциями, о котором упомянул г-н Ливанов, со стороны ГАК сейчас чисто технически невозможен, так как госконцерн не акционирован. Однако в перспективе эта трудность исчезнет. "Следующий этап - обязательное акционирование концерна", - заявил присутствовавший тут же глава ГАК Олег Шевченко.

"Наша стратегическая задача - объединение российского и украинского авиапрома", - несколько раз повторил г-н Ливанов. Впрочем, стороны все же видят это объединение не слишком тесным, во всяком случае, в обозримом будущем. Отвечая на настойчивые вопросы украинских журналистов, г-н Шевченко сказал, что он выступает за "партнерские отношения" между ОАК и ГАК, подразумевая, как можно было понять из его слов, просто работу по двусторонним коммерческим контрактам.

"Что касается обмена акциями, над этим надо еще поработать", - осторожно заметил глава ГАК по-украински. "Я готов поддержать. Конечно, это будет только партнерский подход. Конечно, только на равных коммерческих основаниях!" - немедленно отозвался г-н Ливанов, который, по его собственным словам, "не разговаривает на украинской мове, но все понимает".

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
24.09.07

ИРАН И "ТУПОЛЕВ"

Россия возвращается на традиционные рынки сбыта.

После почти пяти лет переговоров Иран принял решение на возобновление закупок гражданских самолетов в России. В ходе аэрокосмического салона МАКС-2007 в Жуковском был подписан твердый контракт между лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко." и авиакомпанией Iran Airtour. Он предусматривает поставку в течение 2009 г. пяти Tu-204-100 с пермскими двигателями ПС-90А2.

С иранской стороны договор подписали управляющий директор Iran Airtour Сайед Мехди Садеги и председатель совета директоров Аббас Пурмокаммади, с российской - генеральный директор "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов. На церемонии подписания присутствовали министр транспорта России Игорь Левитин и находящийся по его приглашению в России министр дорог и транспорта Исламской Республики Иран (ИРИ) Мохаммад Рахмати. Оба публично одобрили сделку и выразили надежду на продолжение взаимовыгодного сотрудничества между нашими странами.

В частности, Мохаммад Рахмати отметил, что "как соседние государства, Иран и Россия имеют давнюю историю двусторонних отношений. Наше сотрудничество охватывает авиационный, железнодорожный и другие виды транспорта". Действительно, в настоящее время два государства вместе работают над несколькими масштабными проектами в сфере транспорта. Впервые, создается транспортный коридор "Север-Юг", который свяжет новыми транспортными артериями регион Персидского залива с Россией. А в глобальном масштабе, с учетом системы морских коммуникаций, он соединит Юго-Восточную Азию и Западную Европу. Реализация проекта "Север-Юг" требует строительства новых и расширения имеющихся глубоководных морских портов Ирана, а также увеличения пропускной способности железных дорог, связывающих побережье Персидского залива через континентальную часть страны с Россией и Азербайджаном. Реализация проекта "Север-Юг" в будущем принесет Ирану и России немало доходов в виде платежей за транзитную доставку грузов.

Продолжается сотрудничество в ядерной энергетике. По долгосрочному контракту российские специалисты завершают строительство атомной электростанции в Бушере, заложенной немецкими фирмами еще в конце семидесятых годов. В ИРИ началось лицензионное производство российских грузовиков "КамАЗ". Выполнение этих и других проектов находит выражение в увеличении пассажирских и грузовых потоков между нашими государствами. И здесь, конечно, важнейшую роль играет воздушный транспорт.

"Многие годы российские самолеты уже летают в Иране", - напомнил Мохаммад Рахмати. По экспертным оценкам, до половины всех авиационных перевозок внутри Ирана выполняется на магистральных лайнерах российского производства Tu-154М и Tu-204-120. В настоящее время в ИРИ активно эксплуатируется до тридцати таких машин. Но их провозных мощностей не хватает. Правительство Ирана пытается решить проблему за счет налаживания выпуска 52-местного регионального самолета Ан-140 на авиационном заводе ком-

пании HESA в г. Исфahan. К настоящему времени собрано четыре IrAn-140. Духовный лидер Ирана аятолла Али Хаменеи дал самолету собственное имя - Faraz ("Вверх"). Господин Рахмати сказал, что данный проект продолжает пользоваться всесторонней поддержкой правительства ИРИ. "Иран сам производит самолеты. У нас продолжается программа IrAn-140, которая уже вышла на этап серийного строительства самолетов. Это совместный проект с Украиной, в который вовлечены десятки предприятий Украины, России и Ирана". В их числе - самарский "Авиакор", где также собирают Ан-140. А также десятки предприятий - поставщиков первого и второго уровня, участвующих в комплектации самолетов данного типа. Мы хотим и далее развивать наше сотрудничество по авиационной технике", - пообещал министр дорог и транспорта Исламской Республики.

В свою очередь Игорь Левитин уверил иранских гостей: "Вновь подписанные контракты будут реализованы точно в срок". Затем, отвечая на вопрос иранского телевидения, российский министр подчеркнул: "Дефицит современных пассажирских самолетов сегодня есть не только в Иране; он и в России не менее значимый. У нас сегодня свободных самолетов нет. Тем не менее мы исполним контракты, которые подписываем с нашими партнерами. Этого требуют законы, по которым работает рынок. Несмотря на дефицит самолетов в России, мы понимаем, что те, кто заключил контракты первым, должны получить свои законотрактанные самолеты строго по согласованному графику".

Игорь Левитин сказал, что для налаживания эффективной эксплуатации новых самолетов потребуются более тесное взаимодействие между системами воздушного транспорта России и Ирана. "Я сказал господину министру дорог и транспорта, что нам не стоит ограничивать наши отношения только поставками продукции промышленности, - сообщил министр транспорта РФ. - Нужно развивать взаимодействие между нашими авиакомпаниями. Чтобы в условиях дефицита самолетов они могли бы так наладить совместную работу, чтобы пассажиры этого дефицита не замечали".

Мохаммад Рахмати, отвечая на вопросы СМИ, высказал и общее видение текущего состояния и перспектив развития сотрудничества между нашими странами. "Россия - громадная страна. Она располагает большими ресурсами, в том числе высокими технологиями. В последние годы многое в наших отношениях изменено к лучшему", - отметил он. Министр коснулся и перспектив развития бизнеса: "Иранские и российские промышленные и авиационные компании, другие участники рынка уже хорошо знают друг друга. Каких-то особых проблем, в том числе финансовых, мешающих дальнейшему развитию связей по линии бизнеса, нет. А те, что были в прошлые годы, к настоящему времени сняты. И хотя наши компании и торговые представители друг друга хорошо знают, проведение встреч на таких представительных выставках, как МАКС, - хороший способ укрепить отношения. В том числе и потому, что здесь можно подробно познакомиться с представленной на авиасалоне современной техникой российского и зарубежного производства. Это особенно ценно для специалистов из Ирана". По просьбе журналистов Мохаммад Рахмати прокомментировал утверждения

определенных западных и российских СМИ о якобы имеющем месте техническом превосходстве европейской и американской авиатехники: "Я хочу сказать, что российские самолеты конкурентоспособны по сравнению с западными самолетами. Это, в частности, показывает и многолетняя эксплуатация самолетов как российского, так и западного производства в Иране". Касаясь перспектив дальнейших закупок авиатехники для местных перевозчиков, министр дорог и транспорта ИРИ заметил, что "Иран не хочет быть зависимым только от одного поставщика". "В то же время самый близкий к нам рынок - российский, - выделил он. - У нас очень много общего с Россией. Наши государства - соседи, имеющие общую границу. И, говоря о сотрудничестве между предприятиями наших стран, важно добиться лучшего понимания ими этого факта. В отношении и закупки самолетов, и сотрудничества по совместному производству авиационной техники, и ее использования авиакомпаниями наших стран".

Эти слова члена правительства Исламской Республики особенно интересны в историческом разрезе. Пожалуй, это первое за многие годы положительное высказывание высокопоставленного представителя Ирана в отношении российской авиатехники. С момента прихода к власти президента Махмуда Ахмади-Нежада официальный Тегеран хранил молчание по данному вопросу. Единственное исключение - короткая реплика его заместителя господина Парвиза Давуди: во время прошлогоднего визита в Москву он публично высказался за покупку в России самолетов марки "Ту". Предыдущая же администрация во главе с Мохаммадом Хатами проводила прозападный курс. Во времена правления Хатами (до занятия президентского поста он возглавлял Министерство исламской культуры и пропаганды) средства массовой информации Исламской Республики нередко "наезжали" с резкой критикой на самолеты марки "Ильюшин" и "Туполев".

Каждый раз новая пропагандистская "волна" накачивалась после очередной авиационной катастрофы. А таковых в Иране, по причине сильного износа самолетомоторного парка как гражданской, так и военной авиации случалось немало. "Пики" истерии пришлись на крушения транспортного Ил-76 со стражами исламской революции и пассажирского Ту-154М. Причем специалистам было понятно, что подвела-то не техника, а недостаточная выучка экипажей (обе машины разбились при посадке ночью, "влетев" на снижении в расположенные вблизи аэродромов горные хребты). Тогда российские самолеты иранские газеты называли не иначе как "кораблями смерти". За "наездами" в прессе шли закупки местными авиакомпаниями очередной партии новых европейских самолетов. Непосредственно у производителя (в частности, так было с 12 машина-

ми франко-итальянского производства ATR-72), либо на вторичном рынке подержанных Airbus A310 и Fokker F-100.

Однако неумолимая статистика катастроф (а в последние годы в Иране самолеты западного производства бились чаще, чем российского; достаточно вспомнить случаи Boeing-707, Falcon-20, Fokker F-50 и C-130 Hercules), а также принципиальная позиция авиационных властей, ведущих расследование происшествий, постепенно привела к изменению в общественном сознании иранского общества. Сегодня качество продукции нашего авиапрома сомнению не подвергается. Правда, иранцы продолжают говорить о лучшем уровне комфорта более современных "фоккеров" и "азробусов" в сравнении с выдавшими видами Ту-154М. Возможно, смена тона иранских СМИ в отношении проблем авиационной безопасности объясняется еще и тем обстоятельством, что в отличие от своего предшественника, получившего образование в медресе города Кум, президент Ахмади-Нежад - выпускник тегеранского университета с ученой степенью в области транспорта.

Благодаря усилиям "Ильюшин Финанс" после многолетнего перерыва продукция отечественного авиапрома вновь начинает закупаться иранскими авиационными перевозчиками. Государственная авиакомпания Iran Airtour, являющаяся "стопроцентной дочкой" национального перевозчика Iran Air (также находящегося в собственности государства), выбрала Ту-204-100 после почти пяти лет переговоров. При этом Иран фактически отказался от реализации альтернативных планов по закупке шестнадцати новеньких азробусов для Iran Air (а речь шла о 8 A321, 5 A330-200 и 3 A340-300) и восстановлению производства Fokker-100 по крупному (30 машин) консолидированному заказу иранских авиакомпаний. Иранский контракт - вторая после Кубы победа России в упорной борьбе с европейскими конкурентами за авиационные рынки стран третьего мира. А на очереди еще один крепкий орешек - Сирия, где за время отсутствия должной поддержки отечественного авиапрома со стороны российского государства успел со своей продукцией прочно засесть Airbus. Однако последние события в Ливане, а также недавнее решение вопроса о "советском долге" Дамаска дают надежду, что и Сирия вскоре возвратится в число покупателей военной и гражданской продукции отечественного авиапрома.

Владимир КАРНОЗОВ

*источник:
газета «Военно-промышленный курьер»
12.09.07*

"...А ВМЕСТО СЕРДЦА - ПЛАМЕННЫЙ МОТОР!"

Объединение имени П.И. Баранова - единственное предприятие от Урала до Дальнего Востока, специализирующееся на серийном производстве авиационных двигателей.

...Вспомните: вы в просторном комфортном салоне Ил-86, парите над облаками. Закрыв глаза или глядя в

иллюминатор, прислушиваетесь к шуму турбин. Они - силища, мощь, легко удерживают в воздухе многотонный лайнер-гигант. Они же держат его цепко в грозном облаке или турбулентной зоне - самолет покачивается, дрожит. Вы вытираете платком холодный потный лоб и думаете: "Господи, что это так неприятно потрепывает?... Отче наш...", "Лишь бы движки тянули и конструкция держала..."

Кто-то в такие минуты для поднятия духа нажмет знакомую кнопку и вызовет стюардессу с дежурной улыбкой. А кого-то бодрит воздушная тряска, адреналинчику хочется... Люди по-разному переносят полеты.

Такие разные мысли приходили ко мне, когда я оказался в одном из корпусов завода имени П.И. Баранова. На этом старейшем предприятии России делают авиационные двигатели для гражданских самолетов Ил-96-300, Ил-86, Ил-114, Ан-3 и Ан-38. Здесь также производят турбореактивные двигатели для боевых самолетов Су-17, Су-24 и МиГ-29.

Завод был основан в 1916 году в городе Запорожье. С началом Великой Отечественной войны его эвакуировали в Омск. Сегодня объединение имени П.И. Баранова - единственное предприятие от Урала до Дальнего Востока, специализирующееся на серийном производстве авиационных двигателей. А всего их в этих стенах было освоено и выпущено более 25 типов - поршневых, газотурбинных и ракетных. Завод также занимается их ремонтом и техническим обслуживанием (сопровождением) на всех этапах эксплуатации.

ТЕХНОЛОГИЯ КАЧЕСТВА – ГАРАНТИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Производство авиационных двигателей считают одной из самых наукоемких и высокотехнологичных отраслей машиностроения. Не нужно быть ученым мужем с лужицей лысины на макушке, чтобы понять простую истину: двигатель - сердце любой машины, и, разумеется, пока оно работает, там, в воздухе, мы можем спокойно дрыхнуть или устало жевать жалкое крылышко посиневшего аэрофлотского цыпленка.

В механических цехах завода ведется обработка деталей. В сварочном производстве применяют несколько видов сварки: в вакууме, электронно-лучевую, плазменную и другие виды, а также пайку деталей - газоплазменную, вакуумную и в среде защитных газов.

Живучесть, качество всех узлов, деталей и металлоконструкций определяет многофункциональный контроль - ультразвуковой, магнитопорошковый, электромагнитный, термозлектрический, капиллярный, рентгеноконтроль и др. Всем этим занимается лаборатория неразрушающего контроля.

Завершающий этап этого многоступенчатого сложного производственного процесса - испытание двигателей, оно проводится на одном из механических заводов Омской области.

НЕ СОЛДАТ СО СКРЕБКОМ, А "БАРС"

Несмотря на то, что в 2003 году объединение получило право самостоятельной внешнеэкономической деятельности, связанной с ремонтом и поставками запасных частей и техническим обслуживанием авиационных двигателей РД-33 для самолетов МиГ-29 и двигателей АЛ21-ФЗ для самолетов Су-17 и Су-24, доля оборонного заказа предприятия незначительна. Впрочем, чтобы это понять, не обязательно ходить на завод. Сколько у нас выпускается в год военных самолетов? Помолчим.

Парк гражданской авиации тоже устарел до такой степени, что некоторые европейцы считают экстремалами тех наших соотечественников, кто летает на советской и российской технике. А между тем ежедневно в небе России - тысячи наших отечественных самолетов.

И у тех забугорных, размалеванных аэробусов, что у всего мира на слуху, бывают серьезные проблемы.

Коль нет хорошего оборонного заказа, головастые омские промышленники, которые организуют производство газотурбинных и ракетных двигателей, давно определились, чем заниматься, чтобы завод нормально жил, а квалифицированные рабочие не бросали производство в поисках заработка. Поэтому сфера деятельности моторостроительного объединения разнообразна. В частности, это выпуск оборудования и продукции производственно-технического назначения для различных отраслей промышленности, сельского хозяйства и железнодорожного транспорта.

Мечта сельского жителя - мотокультиватор "Крот". Есть МК "Сибиряк" и "Омич". А к мотокультиваторам еще делают на заводе навесное оборудование - насосную установку (для подачи воды из открытых источников), а также косилку и окучник.

Продукция завода - снегоборщики "Барс" и газокосилки "Лужайка", компрессорные автоматические стационарные установки и электрические фритюрницы, металлорежущий и абразивный инструмент и многое другое. Смотрю сейчас на этот самоходный шестискоростной "Барс" (для очень легкого снега, мокрого и глубокого), знакоюсь с его техническими характеристиками и понимаю, что он может заменить нескольких солдат со скребками при уборке плаца.

Благодаря применению авиационных технологий вся продукция завода имени П.И. Баранова отличается высоким качеством. Это подтверждает и перелет на Южный полюс в январе 2005 года самолета Ан-3Т с двигателем ТВД-20.

ПРИХОДИ, СЕРЖАНТ, НАУЧИМ

- Были на заводе времена тяжелые, но мы сумели сохранить костяк высококвалифицированных кадров, у которых можно с нуля научиться профессии, - продолжает нашу беседу Валерий Падучих. - У нашего предприятия второй в городе учебный центр, который проводит обучение по 53 рабочим специальностям. Причем там можно получить уникальные профессии, например металлизатора, или научиться сварке в обитаемой камере, то есть в условиях, приближенных к космическим. В учебном центре готовят операторов станков с программным управлением, газозлектро-сварщиков. Наши мастера производственного обучения - специалисты высочайшей квалификации - шестых разрядов. Молодежь идет к нам, потому что видит - завод поднимается.

- Мы выпускаем сложную наукоемкую продукцию! - с гордостью говорит Валерий Падучих, помощник генерального директора по персоналу Федерального государственного унитарного предприятия "Омское моторостроительное объединение имени П.И. Баранова". Валерий Васильевич рассказал об интересных традициях, которые десятилетиями поддерживаются в объединении и передаются из поколения в поколение. Так, на заводе есть трудовой кодекс моторостроителя, следовать которому опытные наставники учат молодых специалистов. Ежегодно ко Дню Воздушного флота России десяти лучшим рабочим присваивается звание "Заслуженный моторостроитель", им вручается специальный знак и денежная премия имени П.И. Баранова.

"САЛЮТ" – ЗВУЧИТ ЗВОНКО!

Сегодня продолжается работа по созданию интегрированной производственной структуры, и моторостроительное объединение имени П.И. Баранова войдет в ФГУП "Московское машиностроительное производственное предприятие "Салют". Сибиряки считают, что это поможет им более активно и в гораздо больших объемах продвигать свою продукцию как на российском, так и на международном рынках. Уже сейчас москвичи размещают на сибирском заводе свои заказы. Есть планы у омичей не только по увеличению производства, но и по созданию перспективных образцов продукции.

- На прошедшую выставку "ВТТВ-Омск-2007" наше предприятие представило свою продукцию совместно с объединением "Салют", - говорит Юрий Токмин, начальник бюро рекламы завода имени П.И. Баранова. - Мы показали свои газотурбинные установки, авиационные двигатели и многое другое. Сегодня у нас есть контракты на поставку продукции в Сирию, Иран и другие страны.

источник: газета «Красная звезда»
06.09.07

ДЕРЖИ ФЮЗЕЛЯЖ ШИРЕ

Украина и Россия будут разрабатывать новый самолет.

Как стало известно "Ъ", Украина и Россия планируют разработать первый после создания Ил-96 новый широкофюзеляжный самолет, рассчитанный на 300-350 пассажиров. По мнению разработчиков, среднемагистральный самолет должен составить конкуренцию Ил-86 и Airbus A300. По мнению экспертов, оптимальная стоимость будущего самолета - не более \$120 млн, в таком случае он будет востребован на российском и китайском рынках.

Проект разработки нового широкофюзеляжного среднемагистрального пассажирского самолета содержится в меморандуме о сотрудничестве между концерном "Авиация Украины" и российской Объединенной авиастроительной корпорацией (ОАК), подписанном в конце августа. "У нас есть планы по разработке и созданию широкофюзеляжного самолета нового поколения для использования на линиях средней дальности. Мы предполагаем, что он станет конкурентом Airbus-300 и Ил-86", - подтвердил "Ъ" руководитель гражданских программ ОАК, гендиректор компании "Ильюшин Финанс" Александр Рубцов. Генеральный конструктор АНТК им. Антонова Дмитрий Кива уточнил, что самолет будет двухдвигательным, с дальностью полета 6,5 тыс. км и максимальной скоростью 960 км/ч. Машина будет рассчитана на 300-350 пассажиров.

По оценкам экспертов, на разработку самолета может уйти от двух до четырех лет. Как отмечает независимый эксперт Александр Кава, роль Украины в этом проекте будет заключаться в проектировании ряда элементов, производстве двигателей на "Мотор Сич" и частичной сборке. Окончательная сборка будет проводиться в России.

По словам главы аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олега Пантелева, оценить стоимость самолета на раннем этапе трудно, однако стоимость одной машины должна быть в пределах \$120 млн при высокой топливной эффективности: "В противном случае будет выгоднее купить Airbus-330 и использовать его на среднемагистральных направлениях". Он добавляет, что мировой спрос на самолет такого класса к 2020 году может достигнуть 500 машин. Это связано, в первую очередь, с истекающим сроком эксплуатации советских Ил-86. По словам господина Пантелева,

самолет может быть востребован в Юго-Восточной Азии и Китае: на этих рынках умеренные дистанции перелетов сочетаются с высокими объемами перевозок. "Машина могла бы найти спрос и у low-cost-авиакомпаний в других регионах: сегодня их основные самолеты имеют вместимость 150-170 кресел", - добавляет господин Пантелеев.

Авиакомпания, использующие Ил-86, подтверждают интерес к проекту. "Если будет создан самолет подобного типа, он займет нишу морально стареющего Ил-86", - говорит PR-директор российской S7 Airlines Игорь Волков. В парке S7 сейчас 9 самолетов Ил-86, в 2009 году заканчивается их эксплуатационный срок. Пресс-секретарь МАУ Евгения Сацкая отмечает, что украинские авиакомпании также заинтересованы в проекте, но при условии, что самолет будет выгоднее, чем дальнемагистральные самолеты такой же загрузки. "Аэросвиту", с учетом перспективной маршрутной сети компании, самолет с подобными характеристиками может понадобиться после 2010 года, но лишь в том случае, если он окажется конкурентоспособен", - соглашается пресс-секретарь "Аэросвита" Сергей Куцкий.

Ольга ФЕДОРЯК

источник: газета «Коммерсантъ - Украина»
21.09.07

ГАЗЕТА О МОТОРАХ И ЛЮДЯХ

ПЕРМСКИЕ МОТОРЫ

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

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

ГАЗЕТЕ ПЕРМСКИХ МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ – 75 ЛЕТ

УБЬЮТ НЕ БОЛЬНО

Похоже, происходит то, чего я больше всего опасался. Наша страна с азартом, я бы сказал, даже с каким-то упоением, начала втягиваться в гонку вооружений. По крайней мере, сюжет, прошедший на минувшей неделе практически по всем более-менее значащим телевизионным каналам, а потом и по страницам центральных газет, не говоря уж об информационных и сетевых агентствах, свидетельствует именно об этом.

А произошло вот что.

11 сентября, в День поминовения погибших при обрушении небоскребов Нью-Йоркского Всемирного торгового центра, протараненных пассажирскими "боингами", которыми управляли террористы-камикадзе, и в дни памяти москвичей, погибших при взрыве жилых домов на Каширке, российской публике продемонстрировали по телевизору испытания, как было заявлено, самого мощного неядерного взрывного устройства. Точнее, многотонного термобарического, или вакуумного боеприпаса, по-военному - ОДАБ, или объемно-детонирующей авиационной бомбы. Заместитель начальника Генерального штаба вооруженных сил России, начальник Главного оперативного управления ГШ генерал-полковник Александр Рукшин пояснил непонятливым: "Результаты испытаний созданного авиационного боеприпаса показали, что он по своей эффективности и возможностям соизмерим с ядерным боеприпасом".

"В тоже время, - и это я хочу особо подчеркнуть, - сказал генерал, - действие этого боеприпаса экологически чистое, абсолютно не загрязняет окружающую среду по сравнению с ядерным боеприпасом. Он не нарушает ни один из подписанных Россией международных договоров". И "новый заряд обеспечит нам возможность обеспечить безопасность государства и в тоже время противостоять международному терроризму в любой стране в любом регионе".

Словом, как следовало из слов генерала, все будет очень здорово. С природной средой останется все в порядке, а если кого убьют, конечно, того, кого надо, то убьют совсем не больно. Очень гуманно. Не то, что ядерным зарядом.

Мысль эту продолжил представитель научно-исследовательского института Минобороны, который создавал обозначенный боеприпас. Прозвучали тактико-технические характеристики самого большого в мире боеприпаса. Было замечено, что сделан он с применением нанотехнологий (модное нынче словечко - В. Л.). А вес его около восьми тонн, что меньше, чем американская МОАВ (боеприпас массивного воздушного взрыва) - "мать всех бомб", но его мощность выше заокеанского в четыре раза и эквивалентна взрыву 44 тонн, практически вагону тротила. Диаметр гарантированного поражения равен 600 метрам и не требует высокой точности попадания. Тем более что температура внутри взрыва

в два раза выше, чем у "мамы", и, видимо, приближается к температуре протуберанцев на поверхности Солнца... В этом мы могли убедиться, наблюдая за раскаленным ярко-красным грибовидным облаком, очень похожим на атомный взрыв, которое поднималось на месте испытания.

Отечественная печать на следующий день запестрела заголовками про "Папу всех бомб", "Кузькиного отца" и "Мощное средство зачистки". Кто-то гордился тем, что "Российский "папа" превзошел американскую "маму" и что "Папа круче мамы", жонглировали другими интерпретациями на ту же тему. Реакция западной прессы была менее красноречивой, но тоже по-своему показательной. Тем более что в НАТО и в Пентагоне предпочли не комментировать испытание российской супербомбы. Тем не менее, лейтмотивом зарубежных публикаций стал страх перед военной мощью "путинской России", увязка испытаний ОДАБ с полетами на боевое дежурство российских стратегических бомбардировщиков (в телевизионном сюжете именно Ту-160 сбрасывал на парашюте "папу всех бомб" - В. Л.). А также, как и следовало ожидать, предупреждение полякам и чехам, что эта бомба - ответ Москвы на планы Вашингтона, Варшавы и Праги разместить в Восточной Европе элементы третьего позиционного района стратегической ПРО США.

Правда, на следующий день, когда в эфире американской телекомпании Fox News выступил бывший заместитель начальника штаба ВВС, а ныне председатель экспертного совета при неправительственном комитете по политике в отношении Ирана генерал-лейтенант в отставке Томас Макинерни и заявил, что американские вооруженные силы располагают куда более мощной бомбой, чем русская, весом в 14 тонн, которая способна пробить любую поверхность и уничтожить любой подземный объект, западные, да и отечественные коллеги слегка успокоились. Хотя и не преминули заметить о "гонке вакуумных вооружений". Что, как понятно, совпадает и с моим мироощущением.

Должен сознаться, люблю рассказывать о боевой технике и оружии, об их технических и технологических "изюминках" и о создателях этого вооружения, выдающихся отечественных мастерах, сумевших превзойти легендарного Левшу, да и многих других своих зарубежных коллег. Для меня, военного журналиста, их "железки" - своеобразная вершина конструкторской мысли, достижение страны и ее оборонной промышленности, а заодно и предостережение потенциальному агрессору - не лезь, не задирайся, не напрашивайся на отпор. Неминуемый и беспощадный.

Единственное, собирая материал о том или ином оружии, я никогда не интересуюсь и не пишу об его боевой эффективности. То есть о том, сколько людей оно может погубить, на какой площади, каким способом... Умному читателю понятно, что танк и гаубица, истребитель и штурмовик, бомба и ракета - не игрушки. А описывать, как они на кого-то или на что-то воздействуют, экологически чисто или не очень, на мой взгляд, - нонсенс.

Наверное, поэтому и никак не пойму, кому и зачем потребовалось рассказывать всем нам об испытании "кузькиного отца", да еще и в ту памятную для русских и американцев печальную дату террористических атак? Что хотели этим сказать высокопоставленные представители нашего министерства обороны и коллеги-журналисты? Кого и о чем предупредить, предостеречь? Кому послать сигнал? Потенциальным и действующим террористам? Жителям Польши и Чехии? Собственному электорату? В любом случае эта затея мне представляется неудачной.

Террористов термобарической бомбой, какой бы мощности она ни была, напугать трудно. Во-первых, они в основном предпочитают действовать в населенных пунктах, крупных и мелких, в засадах на дорогах, захватывая больницы, школы, концертные залы, самолеты. Там вакуумную бомбу не применишь. Себе дорожке. Пугать поляков и чехов? Как сказал на недавней видеоконференции польский писатель и редактор местной оппозиционной газеты Nie, кстати, резко критически настроенный против нынешнего руководства своей страны и планов США разместить в Польше свои противоракеты, пан Ежи Урбан: "Чем громче Россия кричит, что не допустит этого размещения, тем сильнее поляки хотят, чтобы у них были эти американские ракеты".

Кроме того, Россия устами своих военных руководителей уже грозила полякам и оперативно-тактическим комплексом "Искандер-М", что, в случае чего, собирается разместить в Калининградской области, в досягаемости до базы пентагоновских противоракет, да и перенацеливанием своих стратегических "Тополей-М", "Воевод" и "Стилетов". Никакого позитива при этом не добились. Наоборот. Президент и премьер-министр Польши стали на переговорах с администрацией Вашингтона настаивать на поставках Варшаве вместе с развертыванием позиций противоракет зенитно-ракетных комплексов Patriot PAC-3, опять же для защиты польской территории от российского удара. Теперь что, следующий этап угроз? Бессмысленный и бесполезный? Ведь термобарический "кузькин отец" сбрасывается на цель как раз с помощью парашюта. Значит, для этого самолету надо зайти в зону действия средств ПВО, подставиться под их удар. Занятое получается предупреждение о возмездии.

Не уверен, что после телевизионного сюжета об испытаниях "папы всех бомб" отечественный электорат, в отличие от нашего брата-журналиста, который находится в постоянном поиске забойных сюжетов, проникнется патриотической гордостью за всеокрушающую мощь российской армии. Разве что только те из нас, кто спит и видит, как бы поквитаться с "пиндосами" и прочими "полупиндосами" за наглость и вседозволенность, которую кое-кто из них себе позволяет. В том числе в Ираке, Афганистане, на Балканах, в окрестностях России, да и в других местах тоже. Разумные и здравомыслящие люди, а их среди нас абсолютное большинство, понимают: никакими бомбами и ракетами своего преимущества перед другими странами и армиями доказать нельзя. Защищать и оберегать свою страну можно и нужно. Но на минимально достаточном уровне.

Какой смысл иметь потенциал для трехкратного уничтожения вероятного противника? Разве недостаточно одного раза? Ну двух? А втягиваться в гонку

вооружений, соревноваться в расходах на оборону со страной, которая тратит на свою армию и флот почти 500 млрд долларов, половину всех мировых расходов в этой области, - крайне неразумно. Мы все это уже проходили во времена СССР. Чем это закончилось, тоже известно.

Есть у меня еще один вопрос к тому "бомбовому" сюжету. Почему о новом российском оружии зрителям вдруг стал рассказывать не начальник вооружения - заместитель министра обороны генерал армии Николай Макаров, по ведомству которого и проходит "папа всех бомб", а начальник Главного оперативного управления Генштаба генерал-полковник Александр Рукшин, которому сподручнее, видимо, было бы говорить с телевизионной аудиторией о каких-то оборонных концепциях? О новой военной доктрине, например. Об объемных воздушно-космическо-морских и наземных операциях и боевых действиях, к которым привлекло пару лет назад, точнее, в 2003 году, внимание военных экспертов родное министерство обороны. Может, надо было как-то "засветить" достойного генерала, а другого повода не было? Намекнуть о его кадровой перспективе? Не знаю. Но информационный повод, по-моему, оказался не очень хорошо продуман.

И еще. Мало-мальски грамотному в военном отношении человеку давно известно, что мощь современной армии определяется не мегатоннами бомб и ракет, которые может она обрушить на голову противника, не устрашающей силой огневых средств поражения, а избирательной точностью подавления его систем управления боем, пусковых установок ракет и боевой техники. Как в районах сосредоточения, так и при выдвигании в атаку. В других местах.

То есть наличием высокоэффективных средств разведки (в том числе и космической), наведения и радиопротиводействия, закрытых средств связи, высокоточных разведывательно-ударных комплексов. Системой защиты от воздушного и космического нападения. И прочим-прочим, без чего современной армии нет. А так же профессионально подготовленными офицерами и солдатами, способными решать поставленные задачи быстро, точно и комплексно.

Зачем создавать сверхмощные термобарические бомбы, если возможность их реального применения вызывает определенное сомнение? Если они, как и стратегические ядерные ракеты, могут быть и остаться только политическим оружием сдерживания? И, наверняка, не больше. А для решения задач на поле боя уже есть и вакуумные боеголовки для авиационных ракет, и даже огнеметы типа "Буратино" и "Шмель". Их вполне достаточно. Может, вместо того, чтобы вкладываться во "взрывную экзотику", лучше потратить побольше средств на людей в погонах? Нелепо бравировать "папой всех бомб", когда 133 с половиной тысячи офицеров, практически каждый третий, до сих пор не имеют положенной им крыши над головой.

Когда оклад командира роты, в отличие от чиновника городского и областного уровня, сравним с заработком мойщика-уборщика подвижного состава московского метро. А ветераны военной службы вынуждены судиться с родным государством, чтобы получить ту пенсию, которая им положена по закону.

Непонятно, зачем соревноваться с теми же американцами в том, кто сможет убить своего вероятного противника более эффективно, безболезненно и с большим информационным резонансом, если мы не можем (не способны или не хотим?) обеспечить достойный уровень жизни человеку в погоне. Может, лучше соревноваться в том, кто больше и лучше заботится о своей армии, офицерах и солдатах, отставниках?

Вооруженные силы России, по моему внутреннему ощущению, давно заждались победы в этом виде состязаний.

Виктор ЛИТОВКИН

источник: РИА «Новости»
18.09.07

АВИА-КАМПАНИЯ "УМЕЛЫЕ РУКИ"

У самолетов крупнейшей российской авиакомпании "Аэрофлот" и авиаконструкторской организации "Россия" обнаружены контрафактные детали. Проверка Московской межрегиональной транспортной прокуратуры обнаружила, что авиакомпания использовала гидравлические шланги, украденные с уфимского предприятия "УАП "Гидравлика". Как объяснили в прокуратуре, шланги перепродавала московская посредническая фирма, работающая на рынке авиазапчастей.

Найденный контрафакт - это лишь первый результат большой проверки Минтранса, МВД и ФСБ, которая идет сейчас на всех предприятиях, связанных с обеспечением полетов в Центральном федеральном округе. Как объяснили "Новой" в прокуратуре, обыски продолжаются по всем предприятиям и сотрудники прокуратуры уже сейчас уверены, что контрафакт будет найден еще.

Тема контрафакта возникает каждый раз, когда происходит очередная катастрофа самолета. Доказать, что авария произошла именно из-за него, ни разу не удалось, но авиационные чиновники заявляют, что до 7% деталей самолетов попали на них незаконно. Нынешняя проверка была начата после того, как, по сообщению Генпрокуратуры, контрафактные механизмы были обнаружены сразу на нескольких самолетах. В феврале Новосибирская транспортная прокуратура уже возбудила уголовное дело в отношении авиакомпании "Сибирь", обнаружив, что на двух самолетах Ту-154 используются колеса, номера которых не соответствуют техпаспорту. В июне три года лишения свободы получил сотрудник "Шереметьева" Виктор Гамаюнов, пойманный на использовании контрафакта при комплектации самолетов. Об объемах подделки и воровства авиационных деталей говорит хотя бы то, что, по заявлению первого заместителя гендиректора "Аэрофлота" Владимира Антонова, за 2006 год его компания отказалась от использования 279 агрегатов и систем из-за того, что их происхождение было сомнительным.

Откуда берется контрафакт? В конце июля в Рыбинске оперативники МВД и областного УВД задержали шестерых преступников, воровавших части авиационных двигателей самолетов Ту-154 и Ил-76 на местном заводе НПО "Сатурн". Как рассказа-

ли "Новой" в службе безопасности предприятия, один из преступников работал на НПО слесарем. По словам одного из следователей по делу, Владимира Голубина, с 2004 года преступник под верхней одеждой выносил с территории предприятия списанные или подержанные детали, а дальше вместе с сообщниками в гараже кустарным инструментом доводил их до товарного вида, наносил фальшивые идентификационные номера, составлял липовые документы с помощью фальшивых печатей и ворованных с завода бланков и перепродавал посредникам. А те, по официальной информации, "продавали детали представителям авиакомпаний и авиаремонтных предприятий в России и за рубежом".

Преступников задержали, когда они попытались продать подставному лицу партию авиадеталей стоимостью три миллиона шестьсот тысяч рублей. При этом хотели они за них всего лишь миллион двести тысяч (обычная практика - продавать контрафакт за 40-50% от реальной цены). Как говорят в службе безопасности НПО, среди деталей не было ни одной новой, по некоторым даже внешне было заметно их сомнительное происхождение. Оперативники уверены, что все потенциальные покупатели контрафакта понимают, что получают поддельный или ворованный товар. Но устанавливают его на самолеты или перепродают, выдавая за настоящий.

Как объяснили "Новой" в УБОПе, за время, пока шло наблюдение за преступниками, они не успели сбыть контрафакт, но вели переговоры о его продаже. Их потенциальные клиенты известны, но список пока не раскрывается. Как объяснил Владимир Голубин, в интересах следствия: клиентам преступников собираются предъявить обвинение в рамках того же дела.

Как сообщили "Новой" в МВД, едва ли в списке клиентов будут названия крупных авиакомпаний. Скорее всего, это окажутся мелкие авиаремонтные мастерские. Которые, в свою очередь, перепродают детали авиакомпаниям или на более крупные заводы (как это случилось с московской посреднической фирмой, поставлявшей шланги "Аэрофлоту" и "России"). И неизвестно, где в конечном итоге окажется выработавшая свой ресурс деталь.

Елена РАЧЕВА

источник: газета «Новая газета»
20.09.07

НЕФТЯНЫЕ "ТАЙФУНЫ"

Саудовский контракт, возможно, спасет программу европейского истребителя от коллапса.

Саудовская Аравия закупит в Великобритании 72 истребителя Eurofighter EF-2000 Turphoon на сумму около 8,8 млрд долларов. Об этом сообщило Министерство обороны Соединенного Королевства. Возможно, контракт спасет программу производства "евроистребителя" после того, как Италия и Королевские ВВС решили пересмотреть свои планы по закупкам самолетов. В связи со сделкой британские СМИ вспомнили коррупционный скандал, связанный с контрактом "Аль-Яммама".

Самолет EF-2000 разработан международным консорциумом Eurofighter как единый истребитель для стран - участниц проекта. Он должен был заменить в боевых частях морально устаревшие самолеты Tornado, также созданные в рамках международной кооперации.

Однако из-за бесконечных утрясок и согласований тактического облика программа неоправданно затянулась, это привело к колоссальному перерасходу средств, выходу из программы Франции, а ВВС стран-участников получили "не совсем те" самолеты, на которые рассчитывали, и по более высокой закупочной цене.

В результате после появления гораздо более перспективного истребителя пятого поколения F-35 Lightning II перед членами консорциума EF встала дилемма: продолжать закупки морально устаревшего к моменту принятия на вооружение самолета (к тому же не вполне соответствующего требованиям военных) во имя европейской интеграции или приобрести более совершенные машины за океаном.

Три ключевых участника программы решили этот вопрос по-разному: в ФРГ альтернатива "Тайфуну" даже не рассматривается, Италия от дальнейших закупок отказалась, а МО Великобритании, располагающее самым большим парком EF-2000 (144 машины), решает, продолжать ли закупки евроистребителя или раскошелиться на партию F-35, который к тому же имеет палубную модификацию с коротким взлетом и вертикальной посадкой (F-35B), что позволит решить вопрос с оснащением будущих британских авианосцев.

По мнению экспертов, саудовский контракт может поддержать программу на плаву в течение некоторого времени, за которое европейцы рассчитывают найти новых покупателей на свой товар.

Меньше всего пострадает в ситуации свертывания программы "Тайфун" британская корпорация BAE Systems, вложившая до половины средств в бюджет евроистребителя, в наибольшей - ВВС ФРГ, которые рискуют остаться без новых самолетов. Дело в том, что BAE является ключевым европейским участником американской программы единого ударного истребителя JSF, результатом которой стал самолет F-35, так что свою долю с продаж этой машины британцы получают. Кроме того, BAE располагает еще одной "кормушкой", возле которой "пасется" уже более 20 лет.

Речь идет о так называемой сделке "Аль-Яммама" - крупнейшем оборонном контракте в истории Соединенного Королевства (да и вообще едва ли не крупнейшем в истории): продаже Саудовской Аравии 120 единиц боевой техники на сумму 85 млрд долларов. В 1985 году Королевство Саудовская Аравия, напуганное польхавшей в то время войной между соседними Ираном и Ираком, дошедшей до разрушительной стадии "войны городов", решило купить большое количество новейших истребителей для укрепления собственных ВВС. Сначала саудовцы обратились к администрации Рейгана за одобрением покупки американских истребителей F-15. Для контракта на продажу F-15 требовалось одобрение Конгресса, но Американско-израильский комитет по связям с общественностью (AIPAC) развил бурную деятельность, чтобы эту сделку похоронить.

Высказывались и иные причины срыва контракта, но, как бы то ни было, сделка с F-15 провалилась. Сделка "Аль-Яммама" была построена на бартере. Хотя саудовцы и согласились оплатить деньгами некоторые услуги и строительство объектов инфраструктуры по отдельным дополнительным контрактам и эти деньги частично пошли на оплату "услуг консультантов" или взятки, включая те самые 2 млрд, поступившие на счета принца Бандара в банке Riggs, а также выплаты чилийскому диктатору Аугусто Пиночету и супругу голландской королевы принцу Бернарду, основной контракт заключался в поставках саудовской нефти в Великобританию в обмен на истребители.

Можно ли оценить в деньгах объемы поставок нефти BAE Systems? По сведениям источников, знакомых с тонкостями контракта "Аль-Яммама", значительная часть саудовской нефти была продана на спотовом рынке по рыночным ценам через British Petroleum и Royal Dutch Shell.

Исходя из данных открытых источников, общая преискуртанная стоимость военного оборудования и услуг, предоставленных BAE Systems Саудовской Аравии за 22 года, составляет приблизительно 80 млрд долларов.

Эта цифра раздута на миллиарды за счет взяток. Свидетельством тому последний, ограниченный скандал вокруг сделки "Аль-Яммама", разразившийся в ноябре 2006 года, когда выплыл документ министерства обороны с реальной преискуртанной стоимостью истребителей. Цифры подтвердили давние подозрения, что стоимость истребителей завышена по крайней мере на 40%. По сути, "Аль-Яммама" стал крупнейшим сундуком нелегальных финансов в истории - под защитой Закона о неразглашении государственной тайны Ее Величества, финансовых лабиринтов Сити и оффшоров под британской опекой и вне всякого регулирования.

Геннадий НЕЧАЕВ

*источник: газета «Взгляд»
21.09.07*

ГАЗОТУРБИННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ НПО "САТУРН" ДЛЯ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ ЭНЕРГОСБЕРЕЖЕНИЯ РОССИЙСКИХ ПРЕДПРИЯТИЙ

21 сентября в ОАО "НПО "Сатурн" состоялось расширенное совещание правления Экономического совета Ярославской области по энергосбережению и альтернативным источникам электрической и тепловой энергии.

В нем приняли участие губернатор Ярославской области Анатолий Лисицын, генеральный директор ОАО "НПО "Сатурн" Юрий Ласточкин, руководители ведущих предприятий и фирм области.

По словам губернатора Ярославской области Анатолия Лисицына, главная цель встречи - заложить в умы людей мысль о том, что настало время принимать в сфере энергосбережения серьезные решения - и областной власти, и директорам отдельных предприятий. "Показательно, что мы на базе НПО "Сатурн" проводим совещание, связанное с энергосберегающими технологиями, с энергосберегающей политикой, - отметил губернатор. - НПО "Сатурн" сегодня лидер в России по энергосберегающим технологиям. Здесь смотрят вперед, здесь применяют современные технологии, и мы хотим, чтобы этот пример был достаточно распространен как в Ярославской области, так и в других регионах России".

Участники встречи ознакомились с современным уровнем газотурбинного двигателестроения ОАО "НПО "Сатурн", собственными энергетическими мощностями компании, с продукцией, предлагаемой "Сатурном" на рынке газотурбинного энергетического оборудования. Директор департамента топлива, энергетики и регулирования тарифов Ярославской области Александр Коротков представил Экономическому совету комплексную целевую программу "Энергосбережение в Ярославской области" на 2008-2009 гг. Его содокладчиком выступил директор по капитальному строительству "Сатурна" Анатолий Вишняков. Об ОАО "Сатурн - Газовые турбины", интеграторе и комплексном поставщике высокоэффективного энергетического оборудования, рассказал коммерческий директор ОАО "Сатурн - Газовые турбины" Олег Брындин.

Изготовление газотурбинной техники - энергоемкое производство. Производственные площади ОАО "НПО "Сатурн" составляют около 1 000 000 квадратных метров. В технологиях изготовления двигателей задействовано более 12 000 единиц оборудования: станков, автоматизированных линий, обрабатывающих центров, контрольно-измерительных приборов и стендов. В единой корпоративной информационной сети - более 6 тысяч компьютеризированных рабочих мест. Стоимость ресурсов оказывает существенное влияние на себестоимость продукции. Поэтому в ОАО "НПО "Сатурн" действует программа сдерживания дальнейшего роста тарифов на энергию и природные ресурсы. Ее цель - реализация организационных и технических мероприятий, обеспечивающих снижение составляющей энергоресурсов в общем объеме себестоимости выпуска продукции до 4,0 %, что сопоставимо с анало-

гичным показателем европейских машиностроительных компаний.

На рынке газотурбинного энергетического оборудования ОАО "НПО "Сатурн" готово предложить в качестве оптимального варианта решения проблем энергоснабжения ряд высокоэффективных газотурбинных теплоэлектростанций (ТЭС) и парогазовых установок (ПГУ) электрической мощностью 2,5; 5; 6; 8; 12; 16; 18; 24; 36; 44; 57; 110; 170; 325 МВт и более. "Сатурн" выполняет весь комплекс работ по строительству энергообъектов: от проектирования до запуска объекта в эксплуатацию, плюс обучение персонала и сервисное обслуживание на протяжении всего жизненного цикла энергообъекта. Предложения "Сатурна" востребованы энергогенерирующими компаниями, на рынке нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности, энергоемкими промышленными предприятиями, а также на рынке жилищно-коммунального хозяйства с большим сезонным потреблением тепловой энергии. Энергоустановки на базе газотурбинных двигателей единичной мощностью от 2,5 до 8 МВт используются в малой энергетике для строительства газотурбинных теплоэлектростанций (ТЭС) мощностью до 90 МВт.

Участники Экономического совета в ОАО "НПО "Сатурн" ознакомились с работой газотурбинной теплоэлектростанции ТЭС-2,5 мощностью 2,5 МВт, создание которой обеспечило прорыв ОАО "НПО "Сатурн" на рынок энергетического оборудования; побывали на газотурбинной теплоэлектростанции ТЭС-12 мощностью 12 МВт, с сентября 2002 года успешно эксплуатирующейся на территории ОАО "НПО "Сатурн". В основе теплоэлектростанции ТЭС-12 - два газотурбинных двигателя ГТД-6РМ, создающихся ОАО "НПО "Сатурн" на базе высокоэффективных и надежных авиационных двигателей серии Д-30КУ/КП. В рамках реализации программы Правительства Москвы по внедрению генерирующих мощностей "Сатурн" построил теплоэлектростанции ТЭС-12 и на четырех РТС столицы: "Пенягино", "Курьяново", "Перedelкино" и "Зеленоград". В дальнейшем планируется и на других РТС строительство данного типа электростанций, с заключением контрактов на проведение послегарантийного и сервисного обслуживания.

Не менее важным для страны, чем создание развитой системы альтернативной энергетики на базе локальных мини-электростанций, является техническое перевооружение "большой" энергетики и ее перевод на более эффективные технологии. Почти 2/3 от вводимых во всем мире электростанций работают с использованием технологии парогазового цикла. По заказу РАО "ЕЭС России" в кооперации с украинской компанией "Зоря"-Машпроект "Сатурном" разработан и выпускается газотурбинный двигатель ГТД-110 мощностью 110 МВт. Это уникальная разработка, не уступающая мировым аналогам по своим технико-экономическим и массо-габаритным показателям. ГТД-110 используется в составе энергетических установок ТЭС-110 и парогазовых установок ПГУ-170 и ПГУ-325 для

реконструкции российских энергосистем, а также для нового строительства крупных энергообъектов. По заказу ОАО "Технопромэкспорт" ОАО "НПО "Сатурн" поставило газотурбинное оборудование для ПГУ-325 ОАО "Ивановские ПГУ". На широкое применение в российской энергетике современных газотурбинных установок ГТЭ-110 и освоение их серийного выпуска направлено соглашение о сотрудничестве между РАО "ЕЭС России" и ОАО "НПО "Сатурн", подписанное в июне 2007 года.

Энергообъекты ОАО "НПО "Сатурн" работают в простом цикле (выработка электрической энергии, с КПД=26,5%, "ГТА"), парогазовом цикле "ПГУ" (выработка электрической энергии с КПД=40-50% и более) и теплофикационном цикле "ГТЭС" (выработка электрической и тепловой энергии с КПД=75-85%). Себестоимость вырабатываемой энергии в 2-3 раза ниже, чем цены традиционных поставщиков тепло- и электроэнергии). Низкая себестоимость энергии благодаря высокому КПД позволяет экономить миллионы. Например, ввод в эксплуатацию ГТЭС мощностью 12-МВт экономит в год для ТЭЦ примерно 14,5 млн руб., а парогазовая установка ПГУ-325 на базе 2хГТД-110, запущенная в эксплуатацию вместо традиционных паросиловых блоков, приносит годовую экономию более 1 млрд рублей.

На базе унифицированного газогенератора ГТД-4PM разработаны и поставляются высокоэффективные ГПА мощностью 4 МВт, 6,3 МВт и 10 МВт. Данные ГПА являются современным автоматизированным комплексом, работающим в режиме "безлюдной" технологии. По своим техническим и массогабаритным характеристикам данные ГПА полностью удовлетворяют запросам ОАО "Газпром". В настоящее время прорабатывается вопрос применения данных приводов в электроэнергетике. Эффективность газоперекачивающих агрегатов определяется их сравнительно высоким КПД - 32-35%, благодаря чему получается хорошая экономия. ГПА-4PM, например, установленный вместо ГПА-4ПХГ "Урал", экономит в год порядка 1,555 тыс. м3, что эквивалентно 18 цистернам сжиженного газа, ГПА-

6,3PM, по сравнению с НК-12СТ, дает годовую экономию 5,011 тыс. м3, что эквивалентно 58 цистернам сжиженного газа, а ГПА-10PM экономит 6,048 тыс. м3, или 70 цистерн сжиженного газа.

ОАО "НПО "Сатурн" в различных регионах страны введены в эксплуатацию десятки энергетических установок общей электрической мощностью более 380 МВт. Газотурбинные теплоэлектростанции "Сатурна" показали свою высокую надежность и экономическую эффективность в ходе эксплуатации в гг. Москва, Нарьян-Мар, Омск, Усинск, Сальск, Дорогобуж, Рыбинск и др. городах страны. Компания, ориентируясь на лучшие мировые достижения и высокие технологии, проводит постоянное повышение конкурентоспособности за счет улучшения качества продукции, фирменного сервисного обслуживания и эффективно использования ресурсов.

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

ОАО "Сатурн - Газовые турбины" - дочерняя компания ОАО "НПО "Сатурн" - интегратор и комплексный поставщик высокоэффективного наземного энергетического оборудования для нужд ОАО "Газпром", РАО "ЕЭС России", ЖКХ, муниципальных образований, энергоемких промышленных предприятий, нефтегазовых компаний. Унаследовав богатейший опыт и научно-технический потенциал авиационного машиностроения, ОАО "Сатурн - Газовые турбины" реализует проекты наземной газотурбинной энергетики (проектирование, производство, сервисное обслуживание, монтаж и пуско-наладка газотурбинных агрегатов, комплексное строительство энергогенерирующих станций, изготовление оборудования для АЭС).

*источник: компания «НПО "Сатурн"»
24.09.07*

НАШЕ "ВЕРТОЛЕТНОЕ ХОЗЯЙСТВО"

В последнее время множество речей было произнесено на самых разных уровнях по поводу преимуществ объединения вертолетостроения. Однако из обилия слов и цифр не совсем понятно, в чем же выигрыш? Какова стратегия, пути и технологии достижения заявленных высоких результатов? Объединимся, и все будет хорошо - будут деньги. Понятно, что нужны средства. Вопрос, куда они пойдут?

Насколько рациональна и грамотна политика вложений, таков и будет результат. Объединение - это еще не результат, это всего лишь потенциальная энергия, которая может превратиться в кинетическую, а может и нет. Все зависит от того, насколько оно будет профессиональным и грамотным. В начале пути очень важно определиться с основными, базовыми принципами реформирования...

Как правило, начиная разговор о вертолетах, мы почему-то говорим лишь о вертолетостроении и совсем забываем про отрасль, осуществляющую предоставление вертолетных услуг. Хотя одно не может существовать отдельно от другого, по принципам "выпустил - забыл" или "купил - что хочю, то ворочу". О чем можно говорить, если у нас десятилетиями не устраняются опасные отказы (ложное срабатывание сигнализации о пожаре или повышенной вибрации) и нарушена обратная связь со стоянкой (неопределенное состояние до 30% вертолетов, в зависимости от типа, а по некоторым - нет даже данных по суммарному налету). Когда на пресс-конференциях заходит речь о вертолетах, в первом ряду всегда разработчики винтокрылой техники. Так и хочется спросить, а где собственно те, для кого она разрабатывается и производится? В течение нескольких лет с экранов телевизоров и страниц газет и журналов одни те же лица рассказывают нам, какими должны быть вертолеты. А может те, кто эксплуатирует технику, знают то, чего не

знают или не хотят знать разработчики и производители. Почему их не спросить?

Первый вывод: Без равноправия эксплуатанта конкурентоспособного вертолетного объединения не построить!

Нужно понимать, что жизненный цикл любого воздушного судна, в том числе и вертолета, складывается не только из разработки и производства. Действительно, начинается он с разработки (с "чистого листа" или, как теперь нужно говорить, с чистого экрана САПР), затем идет производство, новое для нас, индивидуальная подгонка (customization), ввод в эксплуатацию, далее собственно эксплуатация с перерывами на ремонт и, наконец, утилизация. Каждый из этапов имеет значение, не может быть разработки ради разработки, производства ради производства и так далее. Невнимание, перескакивание, сокращение отдельных этапов, как правило, приводит к неоправданному растягиванию последующих. Почему новые программы буксуют на старте эксплуатации и долгое время не могут выйти на заданный уровень? Только из-за недостатков или сокращения предыдущего этапа. Тезис "долго запрягаем, зато потом..." на вертолетном рынке не проходит - никто ждать не будет! Только интеграция способна повысить эффективность всего жизненного цикла. Ибо эффективность системы не может быть выше эффективности худшего из ее элементов. Как невозможно "построить коммунизм в отдельно взятой стране", так же невозможно добиться подъема за счет одного отдельного этапа жизненного цикла программы. Что касается эксплуатации, это этап, на котором реализуется предназначение ЛА (использование по назначению), собственно то, для чего он создавался. Поэтому именно эксплуатация является определяющим этапом в жизни любого летательного аппарата, тем более что это наиболее продолжительный и наиболее дорогостоящий этап.

Чтобы разговаривать на одном языке, воспользуемся термином "вертолетное хозяйство". Вертолетное хозяйство - система, объединяющая субъекты жизненного цикла винтокрылов в единое целое вне зависимости от формы собственности, целевого предназначения и масштабов (от семейной фирмы до государственной корпорации). Это сложная, многогранная и в то же время гибкая организация, своего рода живой организм. И задача государства - создать условия, чтобы он окреп, возмужал и развивался в нужном направлении.

Долгое время у нас шло растаскивание вертолетного хозяйства на отдельных субъектов, не только гражданских, но и государственных (МО, МВД, МЧС, ФСБ, ФПС...). На мой взгляд, стратегическая ошибка, которая неминуемо ведет к нерациональному использованию вертолетных технологий. Особенно это касается наших тяжелых транспортных вертолетов (одни летают, другие стоят). Пора собирать вертолетное хозяйство в прямом (под одной крышей) и переносном (новые формы интеграции субъектов жизненного цикла, единые требования к новым, перспективным вертолетам) смысле.

Второй вывод: Формирование единого вертолетного хозяйства с единой концепцией и стратегией развития.

Вертолеты в России - это, как теперь принято говорить, системообразующий элемент всей транспортной системы страны, функционально взаимосвязанный с

другими. Значение "вертолетного хозяйства" будет постоянно возрастать, причем разделение на самолеты и вертолеты будет постепенно истираться, не только конструктивно, за счет появления преобразуемых ЛА, но и в силу образования единых транспортных цепочек (вертолет - самолет - вертолет). Однако автоматически это не происходит, этот процесс необходимо направлять. Отсюда унификация требований. Не может быть уровень безопасности полетов самолетов в несколько раз выше, чем у вертолетов. Риск полета для человека не может зависеть от типа летательного аппарата.

Третий вывод: Повышение статуса вертолета до уровня самолета.

Вертолетное хозяйство оказалось не готово к новым вызовам. Проблем в нашем вертолетном хозяйстве накопилось множество: низкая эффективность применения, высокая аварийность, старая техника, высокая стоимость эксплуатации, низкий комфорт. На то есть объективные причины (экономический спад, системный кризис, низкая платежеспособность населения), но нельзя откладывать решение до бесконечности.

Какие меры? Самые разные, от государственного регулирования до привлечения частных инвестиций и менеджмента. Чтобы привлечь, необходимо быть привлекательным. Как сделать привлекательным наше вертолетное хозяйство? Для начала, не закрывать глаза на использование старой техники, "серых" запасных частей и непрофессионального персонала. Всячески стимулировать повышение безопасности полетов, комфорта, эффективности. С одной стороны, поддержка эксплуатанта, который хорошо работает. С другой, создание непреодолимых барьеров для нерадивых эксплуатантов, вплоть до отлучения от эксплуатации вертолетов. И, конечно, чтобы сдвинуть с места отрасль и придать импульс развития, нельзя отдавать ее на откуп сиюминутным руководителям, а, напротив, нужно поднимать уровень управления.

Четвертый вывод: Смена механизма функционирования вертолетного хозяйства с управлением на качественно новом уровне руководства.

Итак, получается: равноправные субъекты вертолетного хозяйства, взаимосвязанные единой концепцией и стратегией развития, с качественно новым статусом вертолетов, организацией и уровнем управления.

Стремление разработчиков и производителей вертолетов к объединению похвально. Однако в орбиту интеграции, кроме поставщиков отдельных систем, компонентов и агрегатов, нужно включить равных субъектов, осуществляющих индивидуальную подгонку под требования заказчика, ввод в эксплуатацию, обучение, эксплуатацию, ремонт и утилизацию. В противном случае результат будет прежний. Более того, объединение вертолетного хозяйства - это лишь первая половина дела, без второй половинки - реализации стратегии развития - оно нежизнеспособно. Главное - рост объемов и качества вертолетной продукции и услуг. Мировые лидеры вертолетостроения уже давно поняли, что хорошо для вертолетного рынка, и пользуются преимуществами разумной интеграции.

Наталья Автушко

*источник: AVIAPORT.RU
11.09.07*

ОПОРНЫЙ БАНК "РОСНЕФТИ" ЗАПУСКАЕТ АВИАДВИГАТЕЛИ

ВБРР хочет санировать СНТК имени Кузнецова.

У самарского разработчика авиадвигателей СНТК имени Кузнецова, часть имущества которого находится под арестом по иску налоговиков, появился еще один крупный кредитор. Всероссийский банк развития регионов (ВБРР) уведомил Роспром об инициации процедуры досрочного истребования кредита у СНТК. При этом опорный банк "Роснефти" предложил ведомству помочь с санацией предприятия. Эксперты уверены, что как бизнес СНТК сейчас никого интересовать не может. Как стало известно "Ъ", в конце прошлой недели президент ВБРР Дмитрий Титов направил главе Роспрома Борису Алешину письмо, в котором сообщил, что банк инициировал "процедуру досрочного истребования кредита" у СНТК. В письме говорится, что ВБРР является "крупнейшим частным кредитором предприятия", которое "систематически" уклоняется от соблюдения условий кредитного договора с банком от 12 декабря 2006 года N788-К-06. В этой связи банк подал на СНТК в суд, но предлагает Роспрому "рассмотреть возможность проведения санации ОАО "СНТК им. Н.Д. Кузнецова" при участии ОАО ВБРР". ВБРР готов за счет своих средств разработать план санации и восстановить платежеспособность стратегического предприятия.

СНТК имени Кузнецова (бывшее НПО "Труд") специализируется на разработке двигателей самолетов, ракет, газоперекачивающих установок и электростанций. Крупнейшими акционерами СНТК являются РФФИ (60%), самарский бизнесмен Алексей Леушкин (15%) и ИК "Газинвест" (7,6%). Объем выпуска в 2006 году составил 969 млн руб., чистый убыток - 138 млн руб. СНТК разрабатывал двигатели для стратегической авиации - Ту-160, Ту-95 и Ту-22. Основной нынешний проект - двигатель НК-93 для магистральных самолетов типа Ил-96 и Ту-214. Он разрабатывается с 1990 года, недавно начаты летные испытания.

Крупнейшими акционерами созданного в 1996 году ВБРР являются ОАО "Роснефть" (76,47%), ОАО "Волгабурмаш" (5%), правительство Орловской области (3,92%). По состоянию на 1 июля 2007 года банк занимал 78-е место по сумме чистых активов (26,4 млрд руб.) и 118-е место по размерам собственного капитала (1,8 млрд руб.).

Борис Алешин уточнил "Ъ", что ВБРР "пока не представил детального проекта санации СНТК". "С их планом надо будет внимательно разбираться: не исключая, что банк будет заниматься санацией, - говорит чиновник. - Главное, чтобы она не превратилась в банкротство и вывод активов". Впрочем, господин Алешин должен вскоре стать президентом группы "АвтоВАЗ", и подробно рассматривать инициативу ВБРР будет уже его преемник во главе Роспрома (и. о. назначен заместитель Андрей Дутов). На самом СНТК к предложению ВБРР отнеслись спокойно. "Мы ждем помощи от любого кредитора", - говорит гендиректор СНТК Сергей Тресвятский.

Как пишет господин Титов, причиной, по которой опорный банк "Роснефти" стал работать с самарскими предприятиями, стали планы банка по созданию "устойчивой клиентской базы в регионе". В банк уже

переведены счета ОАО "Самаранефтегаз", приобретенного "Роснефтью" при распродаже бывших активов ЮКОСа. До конца года ВБРР планирует открыть в области три офиса. Но СНТК к привлекательным клиентам явно не относится. Часть его имущества с мая находится под арестом, который наложил Самарский арбитражный суд по иску межрайонной инспекции по крупнейшим налогоплательщикам по Самарской области за долг в размере 640 млн руб. перед бюджетами всех уровней. Арест наложен на два производственных корпуса и гостинично-оздоровительный комплекс. 22 августа суд отказался удовлетворить апелляцию СНТК и снять арест.

Должником ВБРР СНТК является не первый год. "Еще в мае 2005 года стороны подписали соглашение о погашении СНТК долга перед ВБРР на 100 млн руб., аналогичное соглашение подписано в августе 2006 года на сумму 165 млн руб.", - вспоминает сотрудник СНТК. Кроме того, по его словам, в марте ВБРР выкупил у Иммпэксбанка долги СНТК на 252 млн руб. По словам господина Титова, сейчас тело долга СНТК перед банком превышает 100 млн руб. Но Сергей Тресвятский утверждает, что сумма долга как минимум вдвое больше. Тем не менее, Дмитрий Титов говорит, что банк готов санировать СНТК, с которым работает с 2003 года. "Мы уверены в жизнеспособности предприятия, крупными заказчиками которого являются "Газпром" и белорусские энергетики. Из-за возникших на СНТК проблем с невыплатой заработной платы сотрудникам недавно был сорван контракт с Белоруссией", - пояснил "Ъ" Дмитрий Титов. По его словам, разработанный банком план санации СНТК предполагает продажу лишнего имущества, за счет чего будут погашены долги.

Эксперты считают, что санировать СНТК банк захотел после принятия решения о включении предприятия в один из четырех холдингов авиадвигателестроения, указ о создании которых подписал 11 августа Владимир Путин. "Казанскому моторостроительному ПО и ОАО "Моторостроитель", с которыми предполагается скооперировать СНТК в госхолдинге, более 80% заказов дает "Газпром", - поясняет редактор журнала "Экспорт вооружений" Дмитрий Васильев. - Но у самого СНТК основной доход - госсредства НИОКР, которые, очевидно, невелики - его единственная перспективная разработка, НК-93, до сих пор находится в начальной стадии. Новых Ту-160, очевидно, закажут не более двух-трех, а ремонт и модернизация Ту-95 и Ту-22 больших денег не принесет". Глава аналитической службы агентства "АвиаПорт" Олег Пантелеев согласен, что, несмотря на некоторые наработки в области наземной энергетики и авиации, СНТК "не слишком интересен как бизнес", а изменение профиля предприятия только под наземную тематику "вряд ли найдет одобрение у государства". Олег Пантелеев допускает наличие договоренности, что ВБРР очистит СНТК в преддверии создания госхолдинга и "сможет на этом что-то заработать".

Елена КИСЕЛЕВА,
Александра ГРИЦКОВА

источник: газета «Коммерсантъ - Самара»
07.09.07

БРАЧНЫЙ НАЛЕТ. УКРАИНСКИЕ АВИАСТРОИТЕЛИ БУДУТ С КЕМ-ТО ИНТЕГРИРОВАТЬСЯ

В минувшем месяце стало известно, что крупнейший авиапроизводитель КНР – Первая китайская авиастроительная корпорация (AVIC I Commercial Aircraft Co. Ltd.) – ведет переговоры о более тесном сотрудничестве с Авиационным научно-техническим комплексом им. О.К. Антонова (АНТК).

Параллельно с этим активизировались переговоры о сотрудничестве украинцев с россиянами. Это позволило отраслевым аналитикам предположить, что в недалеком будущем отечественный авиапром окончательно определится со стратегическим партнером.

КИТАЙ И "КУКУРУЗНИКИ"

Согласно заявлению главы подразделения AVIC I по международным продажам Зоу Джан Фенга, корпорация готова создать СП с АНТК либо приобрести акции украинского предприятия после его корпоративизации, если на это пойдет Кабинет министров Украины. AVIC I является ведущим производителем средне- и дальнемагистральных самолетов и истребителей в КНР и была создана вследствие реструктуризации госконцерна China Aviation Industry Corporation на AVIC I и AVIC II. На AVIC II возложили задачу производства вертолетов и самолетов бизнес-класса, а основной сегмент авиапроизводства достался AVIC I. Учитывая амбиции китайского авиапрома, нет сомнений, что крупнейший в КНР госконцерн способен сделать финансовое предложение, от которого украинским конструкторам будет трудно отказаться.

АНТК сотрудничает с КНР уже полвека. Поначалу украинское предприятие помогало Китаю наладить производство многоцелевого биплана Ан-2 - "кукурузника", который в мире признан самолетом-долгожителем и выпускается с 1947 г. по сегодняшний день. С 2002 г. АНТК совместно с Шаансийской самолетостроительной корпорацией выполняет проектирование, изготовление опытных экземпляров и вывод в серию транспортного самолета Y8F600 (китайский аналог Ан-12). Еще одним направлением их деятельности является совместное с AVIC I проектирование регионального реактивного самолета ARJ 21.

Однако в АНТК им. Антонова "ДС" сообщили, что к более тесной интеграции с авиапромом КНР они не готовы хотя бы потому, что не верят в возможность собственной корпоративизации. Да и создание украинско-китайского СП целиком и полностью зависит от правительства, которое в последние месяцы отвешивает реверансы не Китаю, а России.

РУССКИЙ САЛОН

В прошлом месяце в ходе авиасалона МАКС-2007 в подмосковном Жуковском министр транспорта РФ Игорь Левитин заявил, что российская сторона при-

гласила АНТК им. Антонова в Объединенную авиастроительную корпорацию (ОАК). Не пожелавший назваться источник в украинском Кабмине подтвердил такую возможность, заявив, что переговоры об объединении начнутся в октябре, после парламентских выборов в Украине. На минувшей неделе о более тесной интеграции с российским авиапромом заговорил и премьер-министр Виктор Янукович, побывавший на запорожском ОАО "Мотор Сич". Он дал понять, что владелец запорожского концерна Вячеслав Богуслаев, чьи переговоры о продаже акций российскому "Оборонпрому" в прошлом месяце закончились безрезультатно, может все же сблизиться с соседями, если заручится поддержкой украинского Кабмина.

Между тем российские аналитики заявляют, что ОАК в первую очередь необходим контроль над АНТК им. Антонова, обладающим уникальным конструкторским потенциалом. А "Мотор Сич", хотя и является крупнейшим в СНГ производителем авиадвигателей, к разряду незаменимых звеньев цепи не относится. Как уже писала "ДС", ФГУП "Рособоронэкспорт" намерено развивать производство авиадвигателей на мощностях своих заводов - Московского машиностроительного предприятия им. Чернышева, ОАО "Климов" (Санкт-Петербург) и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО). Главным аргументом за кооперацию украинских авиастроителей с РФ российские чиновники считают ежегодный рост объемов авиаперевозок в РФ на 20-30% и необходимость замены устаревшего парка Ан-24, Ту-134, Ту-154, Як-40 и Як-42 сотнями новых машин. В свою очередь вступление в ОАК сулит АНТК и другим украинским предприятиям упрощенный доступ на рынок России.

ЖИРНЫЕ КРОШКИ

Параметры участия украинского авиапрома в возрождении авиации РФ уже, в общем, известны. Это лицензионная схема, по которой российские предприятия получают возможность не только поставлять комплектующие для украинских авиаразработок, но и будут сами производить самолеты, разработанные в АНТК.

Прежде всего речь идет о производстве в России регионального пассажирского самолета Ан-148. По данным АНТК, из имеющихся твердых контрактов на 47 этих самолетов 37 закупят российские авиакомпании KrasAir, "Полет" и ГТК "Россия" - соответственно 15, 10 и 12 единиц. Казахские авиакомпании "Беркут" и "СКАТ" претендуют на семь и одну машину, а покупателями двух Ан-148 станет украинское Министерство транспорта и связи. Причем Ан-148, которые закупят россияне, будут по лицензии производиться на Воронежском акционерном самолетостроительном обществе (ВАСО). Отечественные и казахские покупатели получат самолет производства киевского завода "Авиант". Доходы от обслуживания наших

самолетов Ан-148 российской сборки стороны также разделят. Эксплуатационным обслуживанием запорожских агрегатов для российских заказчиков Ан-148 займется ЗАО "Владимир Климов - Мотор Сич", которое в 2002 г. было создано ОАО "Климов" (г. Санкт-Петербург) и украинскими моторостроителями. Возглавил данное СП бывший начальник Управления вооружений Минобороны РФ Анатолий Ситнов.

Примерно по такой же схеме украинские и российские авиастроители решили форсировать возобновление серийного производства и модернизации грузовых самолетов Ан-124 "Руслан". Разработчик этого самолета АНТК им. Антонова согласился войти в состав акционеров ОАО "Грузовые летательные аппараты", которое в декабре 2006 г. создали авиакомпания "Волга-Днепр" и ОАО "Мотор Сич" для управления проектом возобновления производства Ан-124. Предполагается, что первые 17 заказов на производство "Русланов" разделят киевский "Авиант" и ульяновское ОАО "Авиа-стар". Наконец, в качестве бонуса омское ПО "Полет", которое до сих пор выпускает разработанную на АНТК модификацию "кукурузника" Ан-3, заявило, что не возражает, чтобы модификацией и производством этого самолета вместе с антоновцами занялся Винницкий авиаремонтный завод. Правда, согласно межправительственному договору между РФ и Украиной, доступ этой техники на рынок России возможен только с разрешения российского производителя.

Неудивительно, что пока отечественные источники очень скромны в своих оценках, когда речь идет о подсчете конкретных дивидендов от совместных российско-украинских проектов. Например, если верить информации, что финансовый результат от поставок агрегатов для Ан-148, которые планируют собирать в Воронеже, будет делиться 50 на 50, то при стоимости

каждой машины в среднем \$20 млн и планах ОАК до 2012 г. собрать на ВАСО 96 шт Ан-148 полученный украинскими авиастроителями доход от реализации проекта должен достичь \$1 млрд. Но не менее весомые дивиденды АНТК и предприятия-субподрядчики смогли бы получить, запустив в серию Ан-70 и возобновив производство "Русланов", не говоря уже об Ан-225 "Мрия". О последнем периодически вспоминают не только как о мощнейшем транспортном самолете, но и как о платформе для запуска спутников.

Правда, масштабы интеграции российского и украинского авиапрома будут определяться результатами парламентских выборов. Однако следует признать, что российско-украинские интеграционные проекты все же более предпочтительны, чем китайские, и для отечественных топ-менеджеров, которые имеют в РФ многолетние контакты и связи, и для украинских политиков, которые вынуждены прислушиваться к советам Запада, отнюдь не желающего снабжать КНР авиатехнологиями. Наконец, даже ограниченный доступ на рынок России для украинского авиапрома, не имеющего ни серьезного внутреннего рынка сбыта своих самолетов, ни источников финансирования авиастроительных программ, гораздо лучше, чем ничего. Поэтому с большой долей вероятности можно утверждать, что уже вскоре украинские авиаконструкторы и производители станут частично российскими, хотя и продолжат развивать с КНР локальные проекты.

Ярослав ДМИТРЕНКО

*источник: газета «Деловая столица»
17.09.07*

ГЕНЕРАЛЬНАЯ ЛИНИЯ КАНАЩЕНКОВА

Создателю авиационных радаров исполнилось 70 лет.

В жизни заместителя генерального директора по науке - генерального конструктора ОАО "Корпорация "Фазотрон-НИИР" Анатолия Ивановича Канащенко слово "генеральный" всегда занимало особое место. И дело не только в том, что он 32 года работал директором и генеральным директором, а последние 13 лет являлся генеральным конструктором. И не только в том, что за эти годы он, успешно выполняя поставленные государством задачи, создал и утвердил бесчисленное множество генпланов, генпроектов и генсоглашений, работал и тесно общался с сотнями генеральных директоров, генеральных конструкторов, а также генералов советской, российской и ряда зарубежных армий.

ГЛАВНЫЙ ПРИОРИТЕТ - ИНТЕРЕСЫ ГОСУДАРСТВА

Ведь главное в слове "генеральный" не то, что он самый большой начальник и авторитет на своем предприятии и в своем деле. И даже не то, что он - универсальный специалист во всех направлениях многопро-

фильного предприятия, где могут работать и более знающие, и даже более талантливые профессионалы по отдельным направлениям. И даже не то, что генеральный собрал этих талантливых специалистов вместе и сообща решает общие задачи - он не только командует, но и выслушивает подчиненных, иногда даже изменяет свои решения, что бывает, правда, очень редко. Главное другое - кроме знаний, опыта, умения и энергии он обладает тем, что в последние годы стали называть "харизмой", то есть способностью не просто общаться с людьми и увлекать их за собой, но и самому быть вдохновленным большой целью, труднодостижимой, однако чрезвычайно нужной людям и государству. Причем ему не указывают эту цель, а он сам ее видит. Ставя перед собой такую цель, можно быть генеральным, обеспечивать развитие своего предприятия, выбирать широкую дорогу к техническому прогрессу и в его рамках - к успеху предприятия. Такая цель помогает выбрать главный приоритет не только в работе - во всей жизни. Канащенко его выбрал давно и не меняет.

Его главный приоритет - интересы государства. Об этом свидетельствуют и послужной список Анатолия Канащенко, и полученные им государственные

награды. С 34 лет он руководитель: начальник - главный конструктор ОКБ Брянского электромеханического завода (БЭМЗ). С 1974 года - директор БЭМЗ. С 1979 года - генеральный директор Рязанского производственного объединения "Радиоприбор". С 1985 года - генеральный директор, а с 1994 года - и генеральный конструктор НПО "Фазотрон" в Москве. За большой вклад в развитие сложной отрасли и укрепление обороноспособности страны Анатолий Канащенков награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, двумя орденами Трудового Красного Знамени. Это означает, что заводы, которыми он руководил, всегда успешно выполняли государственный оборонный заказ по поставке важнейших систем радиопротиводействия, а также радаров и созданных на их основе систем управления вооружением самолетов МиГ-23, МиГ-29 и Су-27. Причем государственная задача по производству этого и другого вооружения всегда выполнялась в сжатые сроки и с высоким качеством.

Канащенков не изменил свой главный приоритет и в новых условиях хозяйствования, когда на смену плановой экономике пришли рыночные отношения. Уже в наше время под его руководством "Фазотрон-НИИР", ставший акционерным обществом и преобразованный в корпорацию, создал в интересах России комплексную унифицированную систему разработки и изготовления радаров и систем управления вооружением (СУВ) на основе базовых радаров и их унифицированных составных частей. Это позволяет не разрабатывать специально для каждого самолета свой "личный" радар, а как бы набирать его из готовых блоков. Кроме того, впервые в нашей стране "Фазотрон" создал современный вертолетный радар. А для самолетов - новое поколение радаров, которое позволяет модернизировать самолетный парк ВВС.

ПО ЗАКОНАМ РЫНКА

Работа Анатолия Канащенкова в новых условиях также была высоко оценена Правительством РФ. За создание унифицированной системы радаров и СУВ для перспективных истребителей он в составе группы ведущих специалистов "Фазотрона" получил Государственную премию Российской Федерации в 1998 году. В 2006 году Анатолию Ивановичу было присвоено звание Заслуженный деятель науки Российской Федерации.

Однако Канащенков вынужден был создавать новую унифицированную комплексную систему с привлечением банковских кредитов. В результате у корпорации образовался долг. Но по существу это долг государства "Фазотрону", и он, конечно, будет возвращен, когда кому-то, наконец, станет ясно, что современные "фазотроновские" радары существенно повышают боевую эффективность российских ВВС. Коллектив предприятия готов хоть завтра приступить к выполнению государственных заказов на серийное производство радаров "Копье-М", "Копье-А", "Арбалет", радаров семейства "Жук" и ряда других.

Второй приоритет генеральной линии Канащенкова - социальная политика предприятия. Он всегда много делал для людей. За пять с половиной лет в Рязани силами созданного по его инициативе строительного управления ПО "Радиоприбор" было построено одиннадцать 100-квартирных жилых домов.

На "Фазотроне" в течение 10 лет была одна из самых высоких средних зарплат среди предприятий оборонки. Это позволило "Фазотрону" закрепить специалистов, исключить "течку кадров".

Коллектив укрепляло также бережное отношение Анатолия Канащенкова к специалистам-ветеранам, обеспечивающее преемственность поколений. Этому способствовала его неустанная работа по воссозданию истории предприятия, в частности по созданию Музея истории "Фазотрона", ставшего единственным музеем самолетной радиолокации в стране. Анатолию Ивановичу удалось собрать коллектив единомышленников - руководителей ведущих подразделений и главных конструкторов разработок, которых он заразил своей идеей создать новое поколение радаров и СУВ для ВВС страны.

Все это в сочетании с организационно-структурными преобразованиями, максимальной унификацией при разработках и использованием в них самых совершенных БЦВМ и программного обеспечения позволило резко увеличить производительность труда. По выходному продукту - радару - за время генерального директорства Канащенкова с учетом существенного сокращения численности работников "Фазотрона" она возросла в 10 раз!

РАБОТА НА ПЕРСПЕКТИВУ

Генеральная линия Анатолия Канащенкова позволила не только сохранить для страны уникальное научно-техническое направление "Фазотрона", но и создать новое поколение радаров и СУВ для российских ВВС, позволяющее провести модернизацию парка летательных аппаратов с минимальными затратами и в самые короткие сроки.

Нельзя не упомянуть еще об одном факте - та же генеральная линия привела Анатолия Ивановича к мысли о том, что радар и радиоэлектронный комплекс (РЭК) для истребителя 5-го поколения невыполнимы без активной фазированной антенной решетки (АФАР). Когда он стал выступать с этой позицией в прессе, было много шума о том, что это нереально из-за технических проблем и высокой стоимости. Однако по его решению "Фазотрон" работу над АФАР начал и сегодня опережает в ней всех конкурентов в России.

Научно-технический прогресс невозможно остановить, поэтому "генеральная линия" Канащенкова протянута в будущее. Сейчас Анатолий Иванович сосредотачивает силы для прорыва в создании радаров для вертолетов различного назначения, аэрокосмического мониторинга поверхности Земли и активных головок самонаведения ракет, а также радаров для наземных и морских носителей.

Конечно же, не в гладкую столбовую дорожку развертывается генеральная линия Канащенкова. Есть на ней и рытвины, и ухабы, и разные препятствия. Но Анатолий Иванович умеет преодолевать препятствия и держать удар. Пожелаем ему успехов на этом пути!

Александр ХАБАРОВ

источник: газета «Красная звезда»
21.09.07

ЗАМЕНА ОБЯЗАТЕЛЬСТВ

МЭРТ требует от "Аэрофлота" гарантий покупки самолетов Ил-96.

Минэкономразвития предложило "Аэрофлоту" заключить с государством новое инвестиционное соглашение - взамен тех, по которым в 1998-1999 годах авиакомпания получила право на беспошлинный ввоз иностранных самолетов. Согласно проекту нового соглашения "Аэрофлот" обязан будет до 2010 года вложить в приобретение шести самолетов отечественного производства 401,8 млн долл. без учета НДС. Официального ответа на это предложение "Аэрофлот" пока не дал.

Согласно соглашениям между Министерством экономики России и "Аэрофлотом" от 15 июля 1998 года и 26 ноября 1999 года авиакомпания получила право на беспошлинный ввоз иностранной авиатехники в обмен на обязательство вложить сэкономленную на пошлинах сумму в покупку самолетов отечественного производства. Распоряжение правительства по этому поводу от 28.12.1999 №2130-р даже успел подписать Владимир Путин во время своего недолгого пребывания на посту премьера. Во исполнение этих соглашений "Аэрофлот" заключил с лизинговой компанией "Ильюшин Финанс Ко" контракт на поставку шести пассажирских лайнеров Ил-96-300. Этот контракт до сих пор не выполнен, и стороны в настоящее время спорят в арбитраже о том, сохранил ли этот документ юридическую силу.

Как стало известно "Времени новостей", 3 сентября и. о. директора департамента инвестиционной политики МЭРТ Дмитрий Левченков направил в "Аэрофлот" проект "соглашения о замене обязательств", который предусматривает (как это следует из заголовка документа) замену обязательств авиакомпании по всем предыдущим соглашениям и контрактам на обязательство приобрести на условиях лизинга шесть грузовых самолетов Ил-96-400Т. Поставка этих самолетов должна быть осуществлена двумя партиями по три лайнера каждая в 2008 и 2010 годах. Собственно, контракт на поставку такого количества Ил-96-400Т на таких условиях "Аэрофлот" уже подписал с ИФК в июне этого года. Как сообщил вчера "Времени новостей"

пресс-секретарь ИФК Андрей Липовецкий, авиакомпания уже перечислила аванс под эту сделку, а сборка заказанных грузовых самолетов началась на авиазаводе ВАСО в Воронеже.

Однако ответа на просьбу МЭРТ "оперативно рассмотреть и в возможно короткий срок представить" предложения по оформлению на основе этого контракта нового инвестиционного соглашения с государством "Аэрофлот" пока не дал. Пресс-служба авиакомпании вчера не смогла ничего сообщить "Времени новостей" о том, как руководство компании воспринимает идею МЭРТ о "замене обязательств". На вопрос о том, сколько именно средств авиакомпания сэкономила благодаря освобождению от таможенных платежей, пресс-секретарь "Аэрофлота" Ирина Данненберг сказала, что такие цифры официально никогда не разглашались.

Тем не менее примерные оценки, опубликованные в открытой печати еще в 2005 году, говорят, что эта экономия составила порядка 400 млн долл., то есть практически такую же сумму, какую предусматривает проект нового инвестиционного соглашения. Не исключено, что от подписания этого документа "Аэрофлот" удерживают заложенные в проекте строгие штрафные санкции. В версии МЭРТ будущее соглашение должно содержать статью о том, что при неисполнении авиакомпанией своих обязательств по осуществлению инвестиций она "в трехмесячный срок перечисляет в федеральный бюджет" все сэкономленное на пошлинах плюс "проценты в размере 1/300 ставки рефинансирования ЦБ за каждый день пользования данной льготой". В 1999 году, когда освобождение "Аэрофлота" от пошлин вступило в силу, ставка ЦБ равнялась 55% годовых. Хотя с тех пор она снизилась до нынешних сравнительно скромных 10%, в случае срыва сделки по Ил-96-400Т пеня может составить астрономическую сумму, значительно большую, чем исходная стоимость контракта в 400 млн долларов.

Михаил КУКУШКИН

источник: газета «Время новостей»
17.09.07

КВЗ ИНВЕСТИРУЕТ В СОЗДАНИЕ МИ-38 В 2007 ГОДУ ОКОЛО 40 МЛН РУБ.

Казанский вертолетный завод (КВЗ) намерен в 2007 г. вложить в проект создания вертолета Ми-38 около 40 млн руб. Об этом, как передает ПРАЙМ-ТАСС, сообщил гендиректор КВЗ Вадим Лигай в ходе 33-го Европейского вертолетного форума, который открылся в Казани.

"По программе Ми-38 в этом году мы должны сделать прототип-2 и начать изготовление узлов прототипа-3", - сказал В. Лигай. В конце 2006 г. государством было принято решение, что проектом Ми-38 в рамках

ФЦП "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года" будет заниматься МВЗ имени М.Л. Милия, напомнил В. Лигай. В числе основных участников проекта также ОАО "Казанский вертолетный завод", где будет серийно производиться Ми-38, и ОАО "Транзас" (Санкт-Петербург), которое проектирует и изготавливает авионику для Ми-38.

По словам гендиректора КВЗ, инвестиции фирмы "Транзас" в разработку и изготовление собственной авионики на второй и третий прототипы вертолета довольно солидны - не менее 150 млн руб.

Серийное производство Ми-38, как отметил В. Лигаи, должно начаться на Казанском вертолетном заводе в 2010 г. "Оборонпромом поставлена задача разработать программу внедрения Ми-38 в серию по ускоренному проекту. Сегодня планируется, что в 2008-2009 гг. Ми-38 пройдет испытания, в 2010 г. начнется серийное производство вертолета, первая серийная машина будет изготовлена к 2011 г. Выпустить Ми-38 будет КВЗ", - сказал гендиректор.

В. Лигаи также сообщил, что сегодня ведется работа по увеличению финансирования проекта. "Мы работаем с государством, чтобы, во-первых, увеличить финансирование этой программы. И, во-вторых, чтобы изменить характер этого финансирования", - сказал он.

"Во всех программах оговорено, что на рубль государства компании должны вкладывать от трех до шести рублей собственного капитала. Мы вкладывали такие средства в 2000-2003 годах, когда у КВЗ была высокая прибыль. Но сегодня это очень много - ни мы, ни другие предприятия не могут позволить себе этого. Поэтому мы работаем для того, чтобы на рубль государства компании могли вкладывать также рубль", - пояснил В. Лигаи. Средства на реализацию проекта, по его словам, привлекаются прежде всего из прибыли компаний. Кроме того, Оборонпромом или МВЗ

могут быть привлечены кредиты. Создание вертолета Ми-38 уже обошлось в 2 млрд руб., из которых 800 млн руб. составили средства федерального бюджета, а остальное - средства участников программы создания Ми-38: Казанского вертолетного завода, Московского вертолетного завода имени М.Л. Миля, компании "Транзас" и Pratt & Whitney.

Ми-38 представляет собой многоцелевой вертолет среднего класса. Максимальный взлетный вес машины превышает 15 т, грузоподъемность - 5 т в кабине или 6 т на внешней подвеске. Стоимость базового варианта Ми-38 составляет 12 млн долл. Скорость вертолета - 325 км/ч, радиус действия с крейсерской скоростью - 300-600 км в зависимости от нагрузки. На экспорт Ми-38 планируется поставлять с двигателями Pratt & Whitney PW-127, производство которых будет развернуто в России.

Машина будет оснащена пилотажно-навигационным комплексом, позволяющим эксплуатировать вертолет в любое время суток и в сложных метеословиях. Ми-38 должен заменить в гражданских авиакомпаниях и вооруженных силах вертолеты Ми-8 и Ми-17.

*источник: АРМС-ТАСС
12.09.07*

РОССИЯ ЗАЯВИЛА О "НАНОБОМБЕ"

Испытание Россией сверхмощной авиабомбы объемного взрыва, о котором стало известно в памятный за океаном день 11 сентября, возможно, призвано продемонстрировать определенные успехи в области развития нанотехнологий в стране.

11 сентября 2007 года российские СМИ сообщили о проведенных в России испытаниях авиационного объемно-детонирующего боеприпаса необычно высокой мощности. Информация о самом боеприпасе достаточно скудна.

Известно, что боеприпас создан с использованием нанотехнологий и работает по принципу объемной детонации. При массе взрывчатого вещества, равной 8 т, для авиабомбы заявлен тротильный эквивалент 0,04 кТ. Это делает ее сопоставимой по мощности с некоторыми тактическими ядерными боеприпасами. Однако бомба при этом существенно "чище" экологически - радиоактивное заражение местности после ее применения отсутствует. Бомба - неуправляемая, свободного падения.

Согласно представленной информации, бомба казалась существенно мощнее американского боеприпаса объемного взрыва МОАВ (название бомбы иногда трактуется в прессе как аббревиатура "мать всех бомб"). По аналогии с этим названием российскую авиабомбу уже окрестили "папой всех бомб" - утверждается, что она в 4 раза мощнее МОАВ и превосходит ее по площади поражения в 20 раз.

В США рассматривалась возможность проведения взрыва еще более мощного заряда, чем МОАВ.

Вместе с тем, согласно имеющейся информации, впоследствии от реализации этой идеи американские ученые отказались.

Возможно, правильнее было бы назвать испытанную в России авиабомбу "кузькиной дочкой" - в ее нынешнем виде она вряд ли сможет найти боевое применение. Вместе с тем, появление информации о ней в годовщину событий 11 сентября 2001 года, а также вскоре после годовщины испытания первой советской атомной бомбы, может свидетельствовать о том, что у России появились собственные высокотехнологичные средства для радикальной борьбы с терроризмом.

Кроме того, информация об испытаниях появилась сразу после утверждения руководителя российской корпорации нанотехнологий - новой структуры, призванной централизовать разработки в этой области в стране.

Применение в авиабомбе российских нанотехнологий может свидетельствовать о принципиальной возможности создания в России широкого спектра неядерных боеприпасов (различных калибров, назначений и способов доставки) существенно большей, чем это было возможно прежде, мощности. Убедительная демонстрация появления в России ВВ нового типа способна еще больше повысить заинтересованность мирового рынка в российских вооружениях.

Вероятно, она свидетельствует также о наличии политической воли, которая позволит использовать мощь новых технологий для защиты интересов России не только на полигонах.

*источник: CNews
12.09.07*

РАЗРАБОТАН ПРИНЦИП ВОСПЛАМЕНЕНИЯ ОКЕАНОВ

Пентагон заинтересовала разработанная американскими учеными технология, позволяющая сжигать соленую воду под действием электромагнитного излучения.

Как сообщает Associated Press, неожиданное открытие совершил медик из университета Эри Джон Канзиус (John Kanzius) при попытке опреснения морской воды при помощи радиочастотного генератора, разработанного им для терапии новообразований. Морская вода неожиданно загорелась.

Впоследствии аналогичный настольный эксперимент поставил сотрудник университета штата Пенсильвания Рустум Рой (Rustum Roy). По мнению ученых, данное открытие в области свойств воды является крупнейшим, по крайней мере, за минувшее столетие. Физика процесса горения соленой воды оказалась относительно понятной.

Под действием электромагнитного излучения происходит высвобождение водорода и кислорода. При определенных условиях выделившийся водород

"сгорает" в воздухе и кислороде, оставляя после себя все ту же воду.

Новая технология, имеющая очевидное военное применение, сразу заинтересовала Пентагон. Уже на этой неделе состоится встреча д-ра Роя с официальными представителями министерств энергетики и обороны. На ней будет решаться вопрос о финансировании работ в этом перспективном направлении.

По мнению открывателей процесса горения воды, он (теоретически) может оказаться энергетически эффективным - то есть при сжигании соленой воды будет выделяться больше энергии, чем было потрачено на обеспечение условий для ее горения.

Это открывает не только гипотетическую перспективу создания практически "вечного" (с учетом больших запасов соленой воды на планете) источника энергии, но и - в еще более гипотетической перспективе - выжигания дотла целых водоемов и океанов.

источник: CNews
11.09.07

АРКТИЧЕСКИЕ ЛЬДЫ НЕ ВЫДЕРЖАЛИ ГЛОБАЛЬНОГО ПОТЕПЛЕНИЯ

Северо-западный проход, соединяющий Атлантический и Тихий океаны в Арктике, впервые за время наблюдений свободен ото льда и может быть открыт для навигации. Об этом заявило Европейское космическое агентство (ЕКА).

Как сообщает "Би-би-си", в последние годы агентство наблюдало значительное сокращение льдов на севере Канады, и теперь, согласно данным спутников, льды полностью ушли. Ученые говорят, что этот факт еще более усиливает опасения относительно высоких темпов глобального потепления.

Северо-западный проход - легенда мореплавателей, повод для многочисленных романов и историй. Но лишь впервые с начала постоянного мониторинга состояния льдов в 1978 г. проход объявлен "полностью подходящим для навигации".

"Мы видим, что площадь, покрытая льдами, сократилась до 3 миллионов квадратных километров", - говорит Лейф Тудал Педерсен из Датского национального космического центра. По его словам, это на один миллион квадратных километров меньше, чем предыдущий минимум, зафиксированный в 2005-2006 гг.

"В течение последних 10 лет мы фиксировали сокращение льдов примерно на 100 тысяч квадратных километров в год, сокращение в миллион квадратных

километров за год - нечто экстремальное", - утверждает Педерсен.

Ученые также наблюдают резкое сокращение льдов в районе так называемого Северо-восточного прохода в российской Арктике. По заявлению ЕКА, этот маршрут блокирован "лишь частично".

В последнее время обострились противоречия между странами, претендующими на Арктику. Арктический шельф богат запасами нефти, газа и других полезных ископаемых, а вызванное глобальным потеплением сокращение льдов делает эти запасы доступнее. Свои права на арктический шельф уже заявили Россия, Дания, Канада, Норвегия и США. Борьба за экономически привлекательную часть Арктики готовы также Исландия, Финляндия и Швеция.

В конце июля 2007 г. два российских батискафа совершили погружение на дно океана на Северном полюсе, взяв пробы грунта и флоры. Помимо проведения обычных океанологических исследований, участники экспедиции "Арктика-2007" искали доказательства того, что подводный хребет Ломоносова - это продолжение Евразийского материка. В этом случае Россия сможет обосновать свои права более чем на 1 миллион квадратных километров океанического шельфа - от Чукотки до Кольского полуострова.

источник: РосБизнесКонсалтинг
15.09.07

"ЕСЛИ ЖДАТЬ КАРДИНАЛЬНЫХ ПЕРЕМЕН ПОСЛЕ ВЫБОРОВ, СЕЙЧАС МОЖНО УЙТИ В ОТПУСК"

Денис Мантуров о будущем "Оборонпрома" и своем новом назначении.

В пятницу, уже после отставки правительства, стало известно о назначении гендиректора "Оборонпрома" Дениса Мантурова заместителем министра промышленности и энергетики. В своем последнем интервью в должности главы коммерческой компании, дочерней структуры ФГУП "Рособоронэкспорт", Денис Мантуров рассказал "Ъ", как "Оборонпром" будет строить отношения с частными инвесторами и зарубежными партнерами.

- Вас назначил на пост замминистра промышленности и энергетики экс-премьер-министр Михаил Фрадков за день до своей отставки. Какие вопросы Вы будете курировать в должности заместителя министра?

- Когда обсуждалось мое назначение, речь шла о том, что я буду вести оборонную промышленность и гражданское машиностроение. Большого пока сказать не могу, так как более подробно о моих обязанностях мне сообщит Виктор Борисович (Христенко, и. о. главы Минпромэнерго. - "Ъ") на нашей встрече.

- Кто станет генеральным директором "Оборонпрома"?

- Есть много достойных кандидатов. Этот вопрос будет решен до конца следующей недели. Пока же исполняющим обязанности руководителя корпорации будет первый заместитель Дмитрий Леликов.

- "Оборонпрому" поставлена задача по созданию только одного госхолдинга в двигателестроении - на базе пермских предприятий, "Сатурна" и Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО), или корпорация будет участвовать в формировании и других холдингов?

- Официально "Оборонпрому" Президентом РФ дано поручение заниматься только одним холдингом. Но поскольку многие КБ и предприятия связаны кооперацией, то "Оборонпром" фактически участвует в общем процессе формирования всех холдинговых структур. В частности, "Оборонпром" уполномочен провести конкурс по выбору головного предприятия в создании производства вертолетного двигателя ВК-2500 в России. Конкурируют ОАО "Климов" и ОАО

"Московское предприятие имени Чернышева", в ближайшее время "Оборонпром" назовет победителя.

- "Оборонпрому" нужно консолидировать контрольный пакет УМПО, которое до недавнего времени полностью являлось частным. Как к готовящемуся вхождению УМПО в госхолдинг относятся его акционеры и правительство Башкирии?

- Позитивно. И с менеджментом, и с владельцами (в том числе с правительством Башкирии - обладателем "золотой акции" и акционером одной из дочерних компаний УМПО) идет взвешенный переговорный процесс. Как известно, "Тройка Диалог" уже приобрела около 12% акций УМПО по заявке "Оборонпрома".

- То есть акционеры намерены продать контрольный пакет?

- Проблема даже не в том, чтобы договориться о покупке, а в том, как оформить сделку, поскольку на УМПО перекрестное владение акциями. На сегодняшний день менеджмент управляет предприятием через дочерние компании. Но у "Оборонпрома" есть поручение президента до ноября осуществить определенный этап по формированию госхолдинга. Я считаю, что за это время на "Оборонпром" должны быть оформлены казначейские акции УМПО.

- То есть госхолдинг УМПО - "Сатурн" - Пермь должен быть сформирован до президентских выборов?

- Если мы будем ожидать кардинальных перемен после выборов, то сейчас можно спокойно уйти в отпуск! Но я не собираюсь этого делать и буду выполнять поручения в срок.

- А какова позиция частных акционеров "Сатурна"?

- К сожалению, пока деструктивная. Кстати, там тоже есть элемент перекрестного владения, а также присутствие дочерних компаний сторонних организаций. Но в "Сатурне" у государства уже есть 37%, что облегчает общую задачу.

- "Оборонпрому" в "Сатурне" нужно докупить всего 14% акций до контрольного пакета?

- В краткосрочной перспективе - да. Но поскольку планируется переход будущего госхолдинга на единую акцию, через какое-то время все 100% акций пермских предприятий, УМПО и "Сатурна" должны принадлежать "Оборонпрому". Затем - выход на

финансовые рынки для привлечения дополнительных средств на развитие этого двигателестроительного "куста".

- "Сатурн" и УМПО объявили о своем готовящемся объединении на МАКСе-2007. Гендиректор "Сатурна" Юрий Ласточкин отмечал, что это и есть реализация поручения президента по созданию холдинга.

- Я бы посоветовал Юрию Васильевичу ознакомиться с поручением, где черным по белому записано, кто и что должен делать и в какие сроки.

- В начале этого года было зарегистрировано новое ОАО "Сатурн" (51% акций принадлежит "Оборонпрому", 49% - АФК "Система"). Какова его роль?

- Возможно, эта структура будет использоваться как управляющая компания по образу и подобию ОАО "Вертолеты России". Будут ОАО "Сатурн" передаваться активы или нет - вопрос рассматривается.

- Управлением пермскими предприятиями занимается ВТБ, но бенефициаром акций по нескольким активам является АФК "Система". Будете выкупать их у "Системы"?

- По Перми проблем вообще нет. АФК "Система" при желании может быть соакционером или стратегическим партнером. Сейчас они определяют для себя наиболее эффективный вариант.

- Около 25% акций в Пермском моторном заводе принадлежат структурам Pratt & Whitney. Будете предлагать им продать пакет?

- Зачем? Sikorsky же владеет 10% акций завода Миля, который входит в "Оборонпром", и корпорация не предлагала им уйти. Да, если начнется подготовка к переходу на единую акцию, тогда у Pratt & Whitney и Sikorsky есть право выбора - либо обменять свои пакеты на акции головных компаний, либо продать их мажоритарному акционеру. Но "Оборонпром", естественно, будет предлагать им обменять, поскольку, я считаю, это знаковые акционеры. Если они сами не стремятся продавать, значит, определенный интерес у них есть.

- "Оборонпром" объявил о прекращении переговоров с украинским ОАО "Мотор Сич". Они могут быть возобновлены при каких-то условиях?

- Россия для себя точно, по крайней мере на ближайшее будущее, определилась, что создает собственное производство. Захочет господин Богуслаев (Вячеслав Богуслаев, гендиректор и совладелец "Мотор Сич". - "Ъ") вернуться к обсуждению - двери открыты, и мы будем готовы возобновить общение. Но пока на этом этапе переговоры прекращены. Тем более, когда в России будут выпускаться собственные вертолетные двигатели, количество российских заказов на "Мотор Сич" резко убавится.

- Бывший глава Роспрома Борис Алешин говорил, что в перспективе четыре двигателестроительных холдинга сольются в одну компанию. Есть понимание, кто будет заниматься формированием единого холдинга?

- В ближайшие два года будут работать четыре отдельные структуры. Консолидация по направлениям, которая идет сейчас, полезна, чтобы понять, как строить структуру управления и определить судьбу каждого завода и КБ. Что касается дальнейшей перспективы в формировании единого холдинга - этот вопрос обсуждается. Но хотел бы отметить, что на сегодняшний день основные предприятия в отрасли - это УМПО, "Сатурн" и "Пермские моторы".

- Параллельно формируется холдинг на базе ФГУП "Салют", который, как и Уфа с "Сатурном",

выпускает двигатель АЛ-31. Кроме того, "Сатурн" и "Салют" конкурируют по тематике двигателя пятого поколения...

- Отчасти соглашусь, но другого пути у нас нет. Тем более что президентский указ по "Салюту" уже подписан. Но, что касается двигателя пятого поколения, о котором столько разговоров и слухов, "Сатурну" и "Салюту" вместе с их кооперациями поручено сделать два демонстрационных образца, не в полномасштабном варианте, конечно, но по системам управления и агрегатам. По \$5 млн каждому предприятию выделяет государство, кроме того, заводы привлекут внебюджетные источники. Когда будут готовы демонстраторы, станет ясно, кто победитель.

- Тем не менее и "Сатурн", и "Салют" живут за счет экспортных контрактов, а "Оборонпром" как дочерняя структура "Рособоронэкспорта" занимается консолидацией холдинга с участием "Сатурна". Не будет конфликта интересов?

- Уже исторически сложилась определенная пропорция загрузки "Сатурна" и "Салюта" зарубежными заказами. Думаю, она будет сохраняться, тем более что речь сейчас уже идет фактически о двух госпредприятиях.

- В феврале стало известно о намерении "Рособоронэкспорта" интегрировать предприятия сверхвысокочастотной, опто-, фото- и квантовой электроники, а также специальной микроэлектроники на базе "Оборонпрома". На какой стадии этот проект?

- На этапе формирования концепции системного проекта, который займет еще не менее трех месяцев. Пока окончательно не определен состав ФГУПов и частных предприятий, которые могут в него войти.

- Но ведь в начале года уже был подготовлен соответствующий проект указа Президента РФ?

- Проекта указа как такового не было. Были предварительные разработки.

- В холдинг по электронике войдут производители авионики? Как ведутся переговоры на этот счет с концерном "Авионика" и корпорацией "Аэрокосмическое оборудование"?

- Да, это все в рамках холдинга электроники. У "Аэрокосмического оборудования", кстати, сложная схема управления собственностью: есть ОАО "Корпорация "Аэрокосмическое оборудование", созданное государством, а есть ОАО "Объединенный авиаприборостроительный консорциум", которое на 49% владеет этой корпорацией. Консорциум - полностью частное предприятие, и это основной актив корпорации. И на мой взгляд, это не та форма, которая выгодна государству.

- В концерне "Авионика" самые интересные активы - тоже частные...

- В этом-то вся и проблема. Но если вы заметили, "Оборонпром" никогда не старается кого-то "отжимать", с кем-то воевать. Менеджмент корпорации всегда предлагает компромиссный вариант, с которым было бы выгодно согласиться руководству предприятия, собственникам и который был бы конструктивен в дальнейшем управлении активами.

- А потом уже начинаете "отжимать"...

- Ну попробуйте найти кого-нибудь, кого "Оборонпром" действительно "отжимал"!

- Не планируете еще что-то приобрести для холдинга "Вертолеты России"?

- Пока нет. Несколько активов, например Новосибирский авиаремонтный завод (НАРЗ), у "Оборон-

прома" в управлении, и это устраивает. Возможно, в перспективе он будет выкуплен, но пока акционеры НАРЗа этого не предлагали, да и острой необходимости нет. Точно так же "Оборонпром" управляет Кировским электромашиностроительным заводом "Лепсе" и формирует мини-холдинг по электромеханическому оборудованию с участием завода "Лепсе", завода "Электроавтоматика" (г. Алатырь), который сейчас "Оборонпром" берет в управление. Планируется к включению в этот холдинг Сарapulьский электрогенераторный завод. На "Лепсе" запускается проект по глубинным нефтяным насосам, с которым завод участвует в тендере для "Роснефти".

- Недавно делегация "Оборонпрома" была с визитом в Петербурге, пошли слухи, что интересуется приобретением ОАО "Санкт-Петербургская авиаремонтная компания" (СПАРК).

- Нет, СПАРК пока не входит в круг интересов корпорации. С ними просто партнерские отношения.

- Сколько вертолетов предполагается выпустить в 2007 году?

- План - 150 машин. До 2015 года планируется выйти на 300 вертолетов. У Казанского и Улан-Удэнского заводов 2008 год по производству уже закрыт, они берут заказы на самый конец 2008 года и 2009-2010 годы. Сложнее с Кумертау: завод узконаправленный, но, имея гражданскую тематику, постепенно формируются заказы на 2009-2010 годы. Основная

проблема для холдинга - комплектация. Лимитировано количество трансмиссий, которые выпускаются для вертолетов на сегодняшний день. Корпорация будет подписывать с производителями агрегатов долгосрочные контракты на три-пять лет.

- Как идут переговоры с Agusta Westland?

- Понадобится полгода до подписания каких-то документов. У нас разное законодательство, а их интересует возможность таможенного льготного режима, вопрос комплектующих. В совместном предприятии Agusta, полагаю, сможет иметь до 49% в соответствии с российским законодательством. Возможно, удастся выйти на "50 на 50", так как речь идет о гражданском секторе. "Оборонпром" также подписал соглашение о сотрудничестве с Eurocopter, оно предусматривает производство агрегатов для Eurocopter, разработку тяжелого вертолета НТН и легкого вертолета до 2,5 тонны. С Agusta ведутся переговоры о других весовых категориях, так что эти проекты не пересекаются.

*Александра ГРИЦКОВА,
Константин ЛАНТРАТОВ*

*источник: газета «Коммерсантъ»
17.09.07*

АН-140 МОЖЕТ СДЕЛАТЬ "АВИАКОР" ПРИБЫЛЬНЫМ

Интервью депутата Государственной думы Александра Белоусова.

Холдинг "Русские машины" готовится свернуть программу производства самолета Ан-140. Согласно плану развития авиационного бизнеса концерна, в ближайшие пять лет должно быть выпущено еще 10 этих машин, после чего производство завершится. Эксперты в отрасли считают этот шаг ошибочным, поскольку в связи с оживлением на внутренних авиалиниях Ан-140 может сделать "Авиакор" прибыльным. Отказ от самолета превращает завод в чисто девелоперский проект.

Как сообщают СМИ, на прошлой неделе состоялось рабочее совещание "Русских машин", на котором был рассмотрен план развития авиационного бизнеса концерна, согласно которому в ближайшие 5 лет должно быть выпущено еще 10 машин Ан-140. В нем значится выпуск четырех самолетов Ан-140 в 2008 году, постройка еще десяти машин с 2009 по 2011 годы, а в 2012 году программа должна быть завершена. После этого рискованное, по мнению владельцев "Авиакора", производство самолета должно быть завершено. Причиной этого руководству видится нерентабельность оного.

Как утверждает тот же источник, "Авиакор" займется созданием партнерства с мировым игроком (старт проекта Q-400 Bombardier), а также созданием собственного конструкторского бюро и приобретением нишевого игрока, имеющего собственные разработки по перспективным самолетам. Таким образом, новое руководство "Авиакора" подводит черту под

многолетними усилиями прежних менеджеров предприятия вывести Ан-140 на российский авиационный рынок и занять свободную нишу региональных самолетов.

Подготовка производства Ан-140 с переменным успехом велась долгие годы - почти девять лет. За это время сменилось несколько команд менеджеров. И только в 2005 году проект воплотил в жизнь экс-гендиректор "Авиакора" Сергей Лихарев, после чего был подписан контракт с авиакомпанией "Якутия" на поставку трех самолетов. В 2006 году первый Ан-140 был передан в эксплуатацию.

Комментарий депутата Государственной думы Александра Белоусова:

- Говорят, что "Авиакор" идет к сворачиванию перспективной программы производства Ан-140. Как Вы оцениваете сейчас положение на заводе?

- Ан-140 - востребованная машина. Я лично способствовал этому процессу, потому что в Лондоне мы подписали преддоговор по выпуску 25 машин Ан-140 для "Илюшин Финанс". А перспективы у завода большие: первый вопрос касается сборки машин Ан-140. Вторая схема - это крыло Tu-204-300 для Ульяновска, поскольку они не справляются. И третье наше направление - это сервисное обслуживание Boeing 737. За этот рынок борются китайцы, чехи, литовцы. У нас самый оптимальный вариант, потому что у нас есть большая посадочная площадка. Это первое. Второе - мы можем не просто делать тестинг самолета, мы можем еще и двигатели тестировать, потому что у нас буквально через 500 метров завод им. Фрунзе - "Моторостроитель", который тоже может подклю-

читься в эту работу и делать тестинговые испытания двигателей. Каждый тестинг стоит 1,5 миллиона долларов, а двигательный тестинг стоит 2,5 миллиона долларов. Он делается раз в 5 лет.

- Говорилось о том, что "Авиакор" собирается подписать контракт на поставку семи Ан-140 компании "Регионавиа", но эти переговоры в последнее время сошли на нет...

- Я не знаю, что такое "Регионавиа". Они занимаются авиаперевозками в Московской области.

Если речь идет об Ан-140, то там был контракт на 25 самолетов для "Илюшин Финанс". При мне подписали предварительный договор, это факт. Поэтому то, что касается "Илюшин Финанс", я несу за это ответственность, потому что я отвечал за эти переговоры. Там речь идет о 25 самолетах. "Авиакор" может сделать 6 в год.

- А есть перспективы производить больше ежегодно?

- Это зависит лично от акционера, от Дерипаски. Частный завод - что хочет, то и делает.

- Как Вы думаете, сворачивание этого проекта (Ан-140) и перестройка работы на Bombardier необходимы?

- "Сто сороковая" машина будет востребована во всех районах Сибири, ее бросать нельзя ни в коем случае.

- Какие преимущества эта машина имеет перед другими самолетами, и есть ли у нас конкуренты?

- Конкуренты есть, безусловно. Преимущества заключаются в том, что эта машина, заменяющая Ан-24, садится на любой аэродром, плюс к тому - достаточно экономичная, винтовой двигатель. Конечно, строить перспективу только на этом самолете, которая подняла бы наш "Авиакор", который 50 штук в год выпускал "сто пятьдесят четвертых" (Ту-154), конечно, это несерьезно. Поэтому надо дать дополнительную нагрузку. Дополнительная нагрузка, я уже сказал, тестинг Boeing 734, Boeing 737, плюс ко всему под него можно подключить программу двести четвертого крыла, потому что Ульяновск не справляется с тем объемом, который есть. Все это вместе может загрузить завод, я считаю, нормально. Вопрос остается только в кадрах. Кадров нет.

- В общей сложности на какой рынок с Ан-140 может рассчитывать "Авиакор" сейчас?

- Потребность всей нашей авиаперевозки, которая сегодня есть, во всех моделях самолетов, которые выпускаются, - больше 450.

- Сейчас сколько в общей сложности выпустит в ближайшее время "Авиакор" самолетов Ан-140? Вы сказали, что подписан на 25 самолетов договор.

- 6 должен выпустить. Если ускориться - 12. Я бы сказал, что 8. Но маловероятно, что 8 выпустит, - шесть-семь. Не этим надо заниматься. Надо заниматься кадрами. Надо, чтобы люди пришли туда, получали нормальные деньги и производили нормальную технику. К сожалению, этого пока нет.

- Тогда подробнее об этой проблеме...

- Под авиапром у нас есть программа "Авиапром-кадры", чем я сейчас занимаюсь. Что это за программа? Для стратегически важных отраслей промышленности государство должно определить свой госзаказ. И этот госзаказ должен заключаться в том, чтобы за счет, как я понимаю, национального проекта "Образование" готовить кадры для авиапромышленности. И мы проведем слет студентов-авиастроителей. Каждый студент должен понимать, куда он идет, для чего он идет, какую зарплату будет получать. Этим сейчас я занимаюсь лично. А дальше, поскольку студенты сейчас выходят и не понимают, куда они дальше пойдут, сколько зарплату они будут получать, тоже не знают.

- В настоящее время проблема наверняка есть и с размером зарплат? Не все пойдут на завод работать.

- Три ректора ведущих авиационных институтов собрались у Соифера под моим руководством и написали меморандум. Этот меморандум отправили в правительство, отправили председателю Государственной думы Грызлову Борису Вячеславовичу. На него получили положительное решение. Борис Вячеславович написал письмо Фрадкову. И партия "Единая Россия" во главу угла ставит сейчас решение задачи кадрового обеспечения авиапрома. Это пилотный проект. А второй проект касается, допустим, атомной промышленности, нанотехнологий - то, за что отвечает государство. Я сейчас этим занимаюсь, и если я буду избран депутатом Государственной думы следующего созыва, у меня четко прописанная программа, только бы жизни хватило, - обеспечение кадрового потенциала всех отраслей промышленности, за которые ответственна Конституция и государство, в первую очередь, конечно, авиапром, потому что я за это отвечаю.

источник: сайт Samru.Ru
18.09.07



ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

"МОСКОВСКОЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ "САЛЮТ"

ФГУП "ММПП "САЛЮТ" - крупнейшее российское специализированное предприятие по изготовлению и сервисному обслуживанию авиадвигателей АЛ-31Ф (для самолетов семейства "СУ") и АЛ-55, по ремонту АЛ-21Ф (для СУ-22) и Р-15Б-300 (для МиГ-25), изготовлению узлов и деталей для Д-436 (модификаций для Бе-200, Ту-334, Ан-74ТК-200 и Ту-230), Д-27 (для Ан-70, Ан-180 и Бе-42) и энергетических установок ГТЭ-25У.

WWW.SALUT.RU

КОНТАКТНАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

105118, Москва, пр-т Буденного, 16
тел.: (495) 369-81-19, факс: (495) 365-40-06
e-mail: info@salut.ru

АЛЕКСЕЙ АРАВИН: КАК «ПОКУПАЮТ» МОЗГИ

На вопросы обозревателя ОРЕС.ru Ивана Стерлигова о целесообразности обращения к российской научной диаспоре за рубежом отвечает сотрудник лаборатории Cold Spring Harbor в США, в прошлом – сотрудник Института молекулярной генетики РАН, автор ряда публикаций в Nature, Science и других ведущих научных журналах, Ph. D Алексей Аравин.

- Алексей, по нашим наблюдениям, уехавшие за рубеж ученые из России и стран СНГ по числу и качеству публикаций в ведущих рецензируемых научных журналах, индексам цитирования опережают тех, кто остался на родине. Это так?

- В биологии – без сомнения. Хотя бы потому, что большая часть российских ученых наиболее продуктивного возраста (между 25 и 45 годами) сейчас работает за рубежом. Но и в расчете на человека публикации уехавших значительно опережают публикации работающих в России.

Я не знаю ни одной российской группы, которая бы за последние годы опубликовала статью в одном из ведущих журналов (Nature, Science, Cell), не имея при этом соавторов из-за рубежа. Лабораторий, которые стабильно публикуются в прочих широко читаемых и цитируемых журналах, тоже не так уж много. Российские ученые, работающие за рубежом, обычно публикуют статьи с интернациональным составом авторов. Существуют стандартные правила, как распределяются позиции в списке авторов у биологов: первый – тот, кто выполнил основную часть работы, потом остальные участники, последний – руководитель группы и научного проекта.

Естественно, большая часть недавно уехавших за рубеж российских ученых попадает в первые категории, хотя много и ученых, имеющих свои собственные группы и проекты и, соответственно, публикующихся в качестве последних авторов.

Когда я был в России, то иногда слышал, что из России опубликовать статью в хорошем западном журнале невозможно: наших, мол, зажимают. На основании собственного опыта могу сказать, что это неправда: журналы заинтересованы в публикации интересных статей независимо от того, откуда родом авторы. Группа, в которой я работал в России, в Институте молекулярной генетики РАН, публиковалась (и продолжает публиковаться сейчас) в западных журналах. Я не заметил разницы в отношении рецензентов, когда стал посылать статьи, сделанные уже на Западе.

С другой стороны, публикация статей в хороших журналах включает в себя компонент, которым многие ученые, работающие в России, недостаточно владеют: умение заинтересовать редактора полученными результатами, ответить рецензентам и т. д.

Иногда говорят, что публикации в научных журналах не отражают истинной ценности научной рабо-

ты и не должны использоваться для измерения продуктивности работы ученого.

Конечно, изредка встречаются и плохие статьи в хороших журналах, иногда даже публикации с фальсифицированными данными. Однако публикации и, главное, их цитирование в последующие годы являются наиболее достоверным и осязаемым измерителем качества и количества научной работы, все остальные параметры гораздо более субъективны. В гениальных ученых, тайно работающих в своих подземных лабораториях над великими проектами, результаты которых они не раскрывают, я не верю.

- Следует ли сегодня активно привлекать к научной работе в России уехавших ранее за рубеж специалистов?

- Если хочется поднять уровень науки в России – то, конечно, следует. Если хочется оставить все как есть – зачем беспокоиться? Ученые, работающие за рубежом, в любом случае не пропадут и продолжат делать хорошую науку. Выживет ли в этом случае наука российская – сложно сказать. На мировой уровень вряд ли стоит рассчитывать: настоящие ученые будут работать там, где есть лучшие условия для самореализации. Остановить этот процесс можно, только запретив им уезжать.

Если же привлекать российских ученых, работающих за границей, то привлекать не только к научной, но и к преподавательской деятельности в университетах. Отсутствие людей, активно работающих в передовых и быстро развивающихся областях науки (и это в Москве, я не говорю про провинциальные вузы), плохо сказывается на образовании студентов. С преподавания и начать легче: привлекать ученых из-за рубежа к научной работе в России будет сложно и дорого (но это не значит, что этого не надо делать), привлекать их для преподавания легче и дешевле. Есть примеры. На биологическом факультете МГУ много лет существует программа, организованная профессором Сергеем Недоспасовым: ученые из-за рубежа (российские и не только) читают лекции для студентов, аспирантов и научных сотрудников (<http://www.oncoimmunology.ru/>). Благодаря этой программе многие студенты получили представление о том, что действительно происходит, как говорится, «на переднем плане» науки.

- Какова в процессе «возвращения мозгов» должна быть роль государства, стоит ли следовать примеру Китая и прочих азиатских стран, активно покупающих уехавших за рубеж и получивших там необходимый опыт соотечественников?

- Короткий ответ – создать полноценные условия для работы, которые будут сопоставимы и лучше, чем условия за границей. Я говорю не только о достойной зарплате и помощи с жильем. Если объявить, что вернувшимся будут платить по \$100 000 в год и ничего больше не менять, вернуться плохие ученые, они не поднимут науку в России. Потому что больше, чем собственная зарплата, вернувшемуся ученому нужны деньги на зарплату сотрудникам, покупку приборов и реактивов, нужны помещения, доступ к студентам,

соответствующая инфраструктура, наконец, нужны коллеги, с которыми можно сотрудничать. Если обещать все это, вернутся люди, которые действительно хотят заниматься наукой, а не просто получать высокую зарплату.

В возвращении ученых государство должно играть главную роль. Я не слышал, чтобы частный бизнес в России финансировал фундаментальную науку. В США – финансирует. Два года назад я работал в институте Рокфеллера в Нью Йорке, его основал в 1901 году сам Джон Рокфеллер, выделив деньги, а теперь его потомки и другие бизнесмены продолжают ежегодно спонсировать институт. Это не значит, что они владеют институтом или финансово заинтересованы в его научных результатах.

Другой пример: после того, как интервью с моим нынешним руководителем было опубликовано в одном из не-научных, «глянцевых» американских журналов, ему позвонила 97-летняя женщина из Флориды и предложила несколько миллионов долларов на исследования в нашей лаборатории. К сожалению, я не знаю таких примеров в России, так что пока государство на 100% определяет, как развивается российская наука.

М.Н. Устинин, замдиректора Института математических проблем биологии РАН, высказал мысль, что вернуть успешно работающих за рубежом ученых невозможно, цитата: «И если наши ученые попадают на преподавательскую позицию, тогда их уже никакими стимулами оттуда не вернуть».

Хочу по этому поводу рассказать историю из первых рук, как Китай «покупает» обратно уехавших ученых. В нашей лаборатории работал (постдоком, т. е. на временной и не слишком высокооплачиваемой должности) китаец. Лаборатория по любым американским меркам (публикации прежде всего!) очень сильная, китаец тоже был успешен: за два года сделал работу, которая была опубликована в Nature. Пришла пора искать постоянную работу: он съездил на интервью в несколько американских университетов, получил несколько предложений занять должность и деньги на организацию своей научной группы.

Одновременно китайские товарищи позвали его вернуться в Китай, в новый институт, куда набирают ученых, исключительно прошедших опыт работы за рубежом. Предложение из Китая показалось ему значительно лучше (не только в смысле зарплаты и квартиры, хотя все это присутствовало, но прежде всего в возможностях для работы, количестве сотрудников, которое он может себе позволить нанять и т. д.). Сейчас он работает в Китае и публикуется оттуда. Так что не надо говорить, что вернуть людей невозможно. Была бы, как говорится, «политическая воля» и деньги.

Надо понимать, что российские ученые за рубежом находятся на разных этапах научной карьеры. Аспирантов и людей, работающих первые годы после защиты диссертации (так называемых постдоков), не стоит пытаться возвращать или препятствовать их отъезду – пусть работают и набираются опыта. Вообще это нормальное явление: люди из Европы (Германии, Франции, Италии) едут работать постдоками в США, потом большинство возвращается обратно; никто про утечку мозгов там не стонет. Людей, закончивших успешный постдок, можно возвращать – так, как показывает китайский пример.

Сложнее с учеными, которые уже имеют сложившиеся и работающие лаборатории. Думаю, мало кто в здравом уме согласится бросить свою группу на Западе, чтобы пытаться организовать что-то на пустом месте в России, где неизвестно что произойдет на следующий год, если вдруг приоритеты «национальной программы» изменятся. Единственный способ наладить работу с ними – позволить организовывать «зеркальные лаборатории», как это описал Алексей Семьянов, т. е. дать возможность, сохранив свою западную лабораторию, создавать группу в России. Такой подход не уникален: японский ученый Shinya Yamanaka, прославившийся совсем недавно прорывом в области получения стволовых клеток, был приглашен открыть вторую лабораторию в Сан-Франциско, в которую он дважды в месяц летает (10 часов!) из Японии.

- Как предотвратить конфликты между вернувшимися и оставшимися (денежный, административный и пр.)? Возможно ли возвращение уехавших специалистов при сохранении существующей институциональной структуры российской науки?

- Это очень сложный вопрос. Честно говоря, мне сложно представить, как бесконфликтно могут существовать в одном институте лаборатории, руководимые вернувшимися учеными и завлабами, которые всегда в нем работали. Вернувшиеся сотрудники должны получать на организацию своей группы суммы, начинающиеся с миллиона долларов. Дать одновременно такие же деньги всем – невозможно. А как будут смотреть на такого человека представители других лабораторий, у которых бюджет на порядок ниже, легко представить. Частичный выход, опять по опыту китайцев: организовывать несколько новых институтов, полностью укомплектованных руководителями-«возвращенцами». Это, по крайней мере, позволит исключить конфликты внутри института, хотя конфликты на более высоких уровнях, я уверен, останутся. Есть ли способ обойтись совсем без конфликтов? Есть: подождать, пока науки и активно работающих в ней людей в России не останется.

источник: STRF.Ru
01.08.07

**Отдельной, хорошо иллюстрированной книгой
издана приключенческая повесть члена Клуба
авиастроителей, Героя Советского Союза,
заслуженного летчика-испытателя СССР
Владимира Николаевича Кондаурова**

БИЗНЕС И ВОЗДУШНЫЕ ПРИКЛЮЧЕНИЯ

Цена книги (при заказе от 100 экземпляров) 100 рублей за экземпляр (включая НДС). Заявки направляйте по адресу: 127015, Москва, Бутырская улица, д. 46, стр. 1, Клуб авиастроителей. Тел./факс: +7 (495) 685-19-30, 685-26-30, e-mail: info@as-club.ru

*новости переведены с зарубежных web-сайтов
специально для Клуба авиастроителей*

ЛОПАСТИ ТУРБИН ИЗ БАЙРОЙТА ДЛЯ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЙ БУДУЩЕГО

Новейшие технологии, разработанные в университете немецкого города Байройт, будут использоваться в этом городе на стационарных газовых турбинах для получения тока. Лопасты будут способны выдерживать экстремальные нагрузки.

Сопроводительное исследование должно позволить определить необходимые параметры материалов, чтобы создать опытный образец и разработать полную цепь производства турбинных лопастей. Таким образом можно будет существенно уменьшить время производства лопастей новой формы. Точное знание материала позволит увеличить как срок эксплуатации турбины, так и ее производительность и эффективность. Это в свою очередь позволит уменьшить на несколько процентов размер выбросов углекислого газа в старых электростанциях.

Новая технология, разработанная в университете Байройта, в будущем позволит производить стационарные газовые турбины для выработки электроэнергии в этом городе. Размер лопастей будет достигать 40 см и выдерживать температуру до 1000 °С. При этом на основании турбины будет действовать сильная центробежная сила, вызванная вращением со скоростью 10 000 оборотов в минуту. Другим фактором, предъявляющим высокие требования к материалу, являются горячие и агрессивные горючие газы, которые с высокой скоростью, достигающей скорости звука, попадают на поверхность лопастей. Каждая лопасть способна производить до 1 МВ тока. При этом лопасть должна выдерживать описанные выше нагрузки в течение нескольких лет и даже десятилетий, не теряя своей формы.

Лопасты турбин производятся методом прецизионного литья: сначала модель лопасти выполняется в воске, затем вокруг нее выстраивается керамиче-

ская форма, в которую на заключительном этапе заливается расплавленный металл.

Профессор Уве Глатцель (Uwe Glatzel) с кафедры металлических материалов и его коллеги в течение последних 20 лет исследуют так называемые суперсплавы на никелевой основе, из которых получают самые долговечные лопасти для турбин.

Теперь же в сотрудничестве с кафедрой керамических материалов (профессор Вальтер Кренкель, Walter Krenkel), ведомством новых материалов в Байройте и компанией MTS полный цикл производства турбинных лопастей будет осуществлен в Байройте. До начала 2008 года рядом с ведомством новых материалов будет возведено здание фабрики.

Постройка фабрики будет сопровождаться исследовательским проектом с бюджетом 2,8 миллиона евро, предложенным пятью партнерами Баварскому фонду исследований и фонду Верхней Франконии. Целью проекта является получение новых параметров материалов, необходимых для полноценной симуляции производственного процесса.

Общий объем инвестиций составит около 15 млн. евро. В долгосрочной перспективе будет создано 30-40 мест для высококвалифицированных рабочих. Ежегодное производство лопастей в Байройте может достичь 10 000 штук при стоимости каждой лопасти несколько тысяч евро.

Председатель правления компании MTS Клаус Шнайдер (Klaus E. Schneider) в течение долгих лет руководил рабочей группой при Германском обществе материаловедения, а с 2002 года руководство перешло к профессору Глатцелю.

Дополнительную информацию о проекте можно получить непосредственно у профессора Уве Глатцеля, uwe.glatzel@uni-bayreuth.de

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi-ir.jp
14.09.07*

ПРОДЛЕН СРОК ПОДАЧИ ЗАЯВОК НА УЧАСТИЕ В TURBO EXPO 2008

Международный институт газовых турбин продлил срок подачи заявок на техническую конференцию Turbo Expo, посвященную проблематике газовых турбин, которая пройдет с 9 по 13 июля 2008 года в Берлине.

Краткое содержание доклада в виде текста объемом до 400 слов можно выслать через специальную форму на сайте конференции.

Окончательный прием докладов производится после оценки рукописных черновиков. В случае одоб-

рения оценочной комиссией доклады также могут быть опубликованы в печатных изданиях ассоциации ASME. Как минимум один из авторов каждого доклада должен присутствовать на конференции для его презентации.

Подробная информация: www.asmeconferences.org/TE08/login.cfm

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.asmeconferences.org
17.09.07*

CENTRAX ПОСТРОИТ ПРОМЫШЛЕННУЮ ЭЛЕКТРОСТАНЦИЮ В БРАЗИЛИИ

Компания Centrax Gas Turbines выиграла контракт на поставку в Бразилию трех генераторных установок CX501-KB7 мощностью 5,3 МВ каждая. Установки этого типа работают на двух видах топлива. Конечным клиентом является компания СМВ, занимающаяся инвестициями. Клиентом Centrax, закупаящим генераторные установки, является компания Maua Jirong, крупнейший генподрядчик в Бразилии.

Три установки, работающие на турбинах Rolls-Royce, будут включать в себя генераторы производства WEG и будут построены компанией Centrax.

После монтажа установки начнут работать в парах, а третья установка станет запасной. Установки будут поставлять тепло и электричество на морскую буровую платформу Мексильхао, расположенную в устье реки Сантос примерно в 145 км от берега между Сан-Паулу и Рио-де-Жанейро. Эксплуатацию платформы будет осуществлять компания Petrobras, принадлежащая государству. Платформа будет добывать до 15 миллионов кубометров природного газа в день и поставлять его на приемочную станцию Мексильхао в Караквататуба, штат Сан-Пауло. Буровая платформа является первым проектом Petrobras в этом районе.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.centrax.com
18.09.07*

МНИ ПОЛУЧИЛА ДВА ЗАКАЗА НА M701F GT ИЗ ЕГИПТА

Компания Mitsubishi Heavy Industries (MHI) совместно с компанией Toyota Tsusho получила два контракта на четыре газовые турбины M701F.

Заказчиками выступили две египетские компании: West Delta Electricity Production Company и Middle Delta Electricity Production Company (MDEPC). Контракты на две турбинных установки каждый на днях были подписаны в Каире. Обе египетские компании занимаются строительством газотурбинных электростанций комбинированного цикла для удовлетворения постоянно растущего спроса на электроэнергию, который увеличивается вместе с постоянным ростом египетской экономики. Запуск новых электростанций намечен на июль 2009 года.

Газовые турбины, поставляемые по этим заказам, будут смонтированы на уже существующей электро-

станции Сиди-Крир под египетским городом Александрия и электростанции Эль-Атф, также под Александрией, вторым по величине городом Египта. Электростанция Эль-Атф будет построена на месте старой станции. Каждая из электростанций комбинированного цикла будет обладать производственной мощностью 750 МВ электроэнергии и состоять из двух газовых турбин мощностью по 26,5 МВ, паровой турбины, трех генераторов и двух теплоутилизационных парогенераторов.

Фабрика Takasago Machinery Works, принадлежащая компании MHI, осуществит поставку, установку и обслуживание газовых турбин и дополнительного оборудования. Генераторы поставит Mitsubishi Electric Corporation.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.mhi-ir.jp
14.09.07*

РОССИЙСКИЕ ВЛАСТИ БЛОКИРУЮТ СДЕЛКУ С SIEMENS

12 сентября российские антимонопольные органы отказались дать разрешение компании Siemens на приобретение контрольного пакета акций компании "Силовые машины", крупнейшего в России производителя оборудования для выработки электроэнергии.

Как было заявлено, "в случае, если бы сделка состоялась... германская компания стала бы обладателем почти 50% доли рынка электропромышленной инфраструктуры Российской Федерации и приобрела бы доминирующие позиции".

В настоящее время Siemens уже владеет 25% акций "Силовых машин" и ранее заявляла о намерении купить дополнительные 30,4% акций, которыми владеет российский промышленный холдинг "Интеррос".

Компания "Силовые машины" была основана в 2000 году путем слияния шести крупнейших заводов, производящих оборудование наподобие турбин для электростанций. Оборот компании за прошлый год составил 567 млн. долл. Анатолий Чубайс, глава российской энергетической монополии РАО ЕЭС, которая также владеет 25% акций "Силовых машин", сказал, что контрольный пакет акций предприятия должен принадлежать российскому инвестору, а не Siemens. Ряд российских официальных лиц высказался за более жесткое регулирование в области иностранных инвестиций в стратегические области экономики, одним из которых считается энергетика. Соответствующий закон в настоящее время рассматривается в российском парламенте.

*источник: Клуб авиастроителей
по материалам www.dieselpub.com
12.09.07*

ВНИМАНИЕ!

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

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

Все остальные читатели Бюллетеня начиная с ноября 2007 г. смогут оформить редакционную подписку на 2008 г.

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА - 2007 НА БЮЛЛЕТЕНЬ КЛУБА АВИАСТРОИТЕЛЕЙ



Подписка оформляется на желаемое количество месяцев.

Цена подписки определяется из расчета 750 руб.
(включая НДС) за 1 экземпляр в месяц.

Для того чтобы подписаться на Бюллетень, отправьте
ЗАЯВКУ по факсу + 7 (495) 685-19-30 или 685-26-30

ЗАЯВКА

НАИМЕНОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ	
ЮРИДИЧЕСКИЙ АДРЕС (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
АДРЕС ДЛЯ ДОСТАВКИ (ВКЛЮЧАЯ ИНДЕКС)	
ИНН/КПП	
РАСЧЕТНЫЙ СЧЕТ	
БАНК	
КОРРЕСПОНДЕНТСКИЙ СЧЕТ БАНКА	
БИК	
ФАМИЛИЯ, ИМЯ, ОТЧЕСТВО КОНТАКТНОГО ЛИЦА	
ТЕЛЕФОН/ФАКС	
E-MAIL ДЛЯ КОНТАКТОВ	

КОЛИЧЕСТВО ЭКЗЕМПЛЯРОВ

Месяц	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Кол-во экземпляров	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		

Подпись ответственного лица: _____ / _____ / Дата: _____

ФАКС (495) 685-19-30, КЛУБ АВИАСТРОИТЕЛЕЙ

ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ АВИАСТРОЕНИЯ

27–28 сентября 2007 года, г. Москва, гостиница «Золотое кольцо», Смоленская ул., д. 5

ЗАДАЧИ ФОРУМА

Обсуждение роли и значимости бухгалтерской службы как единого центра информации о финансово-хозяйственной деятельности предприятия

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

Создание эффективных условий для повышения квалификации, отбора талантливой молодежи и подготовки молодых кадров для формирования бухгалтерских служб в отрасли

Обсуждение роли и значимости секции бухгалтеров Клуба авиастроителей как методологического центра формирования профессионального суждения по актуальным вопросам бухгалтерского и налогового учета в авиастроении

УЧАСТИЕ В ФОРУМЕ

Участие в форуме платное. Размер организационного взноса составляет 24 000 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 14 сентября 2007 г.

ТЕМА ФОРУМА: «БУХГАЛТЕРСКАЯ СЛУЖБА – ЕДИНЫЙ ЦЕНТР ИНФОРМАЦИИ О ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННОМ ПОЛОЖЕНИИ ПРЕДПРИЯТИЯ: МИССИЯ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГЛАВНОГО БУХГАЛТЕРА»

В работе форума примут участие:

Родителяева Н.В. – разработчик ПБУ, координатор секции бухгалтеров Клуба авиастроителей

Холева С.Н. – начальник отдела применения законодательства о налогах и сборах департамента налоговой и таможенно-тарифной политики Минфина РФ

Шаповалова В.Г. – ведущий юрисконсульт юридического агентства "Барклай", преподаватель МГУ

Шнайдерман Т.А. – заместитель начальника отдела методологии бухгалтерского учета и отчетности департамента регулирования государственного финансового контроля, аудиторской деятельности и бухгалтерского учета Минфина РФ.

В ПРОГРАММЕ ФОРУМА

Актуальные вопросы совершенствования налогового администрирования, изменения, внесенные в ч. I НК РФ

Нематериальные активы как особый вид имущества организации. Проблемные вопросы учета нематериальных активов и перспектива сближения с МСФО.

Проблемы автоматизации бухгалтерского учета: опыт и перспективы.

Новое в методологии бухгалтерского учета. Программа реформирования бухгалтерского учета в России.

Бухгалтерский учет как единая система информации о финансово-хозяйственном положении предприятия: проблемы достоверности и оперативности учета.

Правовая практика договорного процесса. Риски в связи с неточностью формулирования условий договоров и отсутствием необходимой для бухгалтера информации в договоре.

В рамках форума пройдет заседание секции бухгалтеров Клуба авиастроителей. Тема заседания: "Успешный опыт взаимодействия бухгалтерской и экономической служб предприятий".



27-28 сентября 2007 г., Москва, гостиница "Золотое кольцо"
ТРЕТИЙ ВСЕРОССИЙСКИЙ ФОРУМ БУХГАЛТЕРОВ 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)	
Укажите максимальную цену номера в другой гостинице (руб./сут.)	

ВНИМАНИЕ! Регистрационная форма заполняется отдельно на КАЖДОГО участника форума.

" ____ " _____ 2007 г.

Подпись _____

СРОК ОКОНЧАНИЯ ПРИЕМА РЕГИСТРАЦИОННЫХ ФОРМ - 14 СЕНТЯБРЯ 2007 ГОДА

НП "Клуб авиастроителей"

Почтовый адрес: 127015, Россия, г. 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 направьте
в Клуб авиастроителей по факсу:

+7 (495) 685-1930; 685-2630

КОЛЛЕКТИВУ ОАО "МОТОР СИЧ" В ЧЕСТЬ 100-ЛЕТНЕГО ЮБИЛЕЯ ПРЕДПРИЯТИЯ

***Уважаемый Вячеслав Александрович!
Уважаемые моторчане ОАО "Мотор Сич"!***

Коллектив ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют" сердечно поздравляет вас со знаменательной датой - 100-летним юбилеем предприятия ОАО "Мотор Сич"!

ОАО "Мотор Сич" встречает свой юбилей достойными позициями в мировом авиадвигателестроении, эффективной работой, долгосрочными творческими планами и проектами, которые начинают реализовываться уже сегодня.

Зародившись в бывшем г. Александровске в 1907 году (с 1921 г. - г. Запорожье) под названием завод "Дека", ваше предприятие прошло трудный, но славный путь становления отечественного авиадвигателестроения!

За столетнюю историю предприятия вам пришлось пережить много испытаний - революцию, предвоенные годы становления, эвакуацию за Урал и работу на нужды фронта, восстановление от разрухи после освобождения города Запорожье в 1943 году от фашистских захватчиков, активное включение в эру реактивной авиации...

100 лет - это только веха на пути непрерывного движения вперед к передовым технологиям, к лидирующим позициям на мировом рынке.

Изготовленные на "Мотор Сич" двигатели АИ-20, Д-36, Д-18Д-436, Д-27, АИ-222 и др. во многом определили основу современного авиадвигателестроения.

Так в 1985 году поднялся в воздух самолет АН-124 "Руслан" с двигателем Д18-Т, а в 1992 году запущен в производство двигатель Д-436Т1 для самолетов ТУ-334 и его морская модификация Д-436ТП для самолета-амфибии Бе-200. Для перспективного самолета АН-148 создана новая модификация Д-436-148. С 1992 года завод участвует в создании двигателя Д-27 для самолета АН-70, первого двигателя пятого поколения для отечественной авиации.

Коллектив ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют" гордится сотрудничеством с ОАО "Мотор Сич", идущим в авангарде мирового авиадвигателестроения!

Наше сотрудничество началось более 20 лет назад с создания энергоустановки ГТУ-89СТ-20, где в качестве силовой турбины была использована модифицированная турбина вентилятора двигателя Д-18Т.

Сейчас эта турбина успешно наработала на электростанции ГТЭС-72 поселка Ямбург ОАО "Ямбурггаздобыча" более 30 тыс. часов и успешно продолжает эксплуатацию.

Широкие перспективы открываются в области сотрудничества по созданию двигателя Д-27. Считаем, что этот уникальный двигатель и его модификации будут востребованы не только для самолета АН-70, но и для перспективных самолетов гражданской авиации, а также мощных вертолетов МИ-26.

Наше взаимодействие по оснащению самолетов ТУ-334, Бе-200, АН-148 двигателями семейства Д-436 позволит сохранить потенциал отечественного самолетостроения, а кооперационная разработка нового двигателя АИ-222-25 для учебно-боевого Як-130 - поднять наше сотрудничество на новый качественный уровень в завоевании позиций на мировом рынке в этом классе самолетов.

Начало нашего наиболее активного сотрудничества пришлось на самый тяжелый период для предприятий авиапрома - годы разрухи в начале 1990-х. Однако мы верили, что вместе сумеем преодолеть все трудности как экономического, так и политического характера.

Пережив непростые для российских и украинских авиапредприятий годы перестройки, разрыв выстроенных кооперационных связей, сегодня мы наблюдаем процесс сближения и даже объединения российского и украинского авиапрома, расширение сотрудничества, создание новых образцов авиатехники новых поколений. Особенно приятно отметить, что во многом этот процесс происходит благодаря сохранению и укреплению кооперационных связей "Салюта" и "Мотор Сич", несмотря на непростые политические отношения России и Украины в последние годы.

Сейчас между нашими государствами - Россией и Украиной - существует граница, но никакая граница не сможет разъединить нас, так как наша дружба и взаимовыгодное сотрудничество проходят через сердца многих людей на ОАО "Мотор Сич" и ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют".

Мы уверены, что главный итог нашего сотрудничества - укрепление человеческих и деловых связей между Украиной и Россией, что исторически завещано несколькими поколениями наших героических народов.

От имени нашего предприятия, а также предприятий, входящих в интегрированную структуру "НПЦ газотурбостроения "Салют", желаем коллективу ОАО "Мотор Сич" мирного труда и новых творческих успехов на благо авиации наших стран - Украины и России!

В этот праздничный день хочу пожелать всем работникам ОАО "Мотор Сич" и их близким счастья, крепкого здоровья, удачи и благополучия. Пусть юбилейный для вашего предприятия год станет годом старта новых успешных проектов, точкой отсчета нового этапа развития.

***Генеральный директор
ФГУП "НПЦ газотурбостроения "Салют" Ю.С. Елисеев***

Генеральный спонсор проекта



ФГУП "ММПП "Салют"

www.salut.ru

Выпуск Бюллетеня осуществляется при финансовом содействии
Некоммерческой организации "Фонд авиационно-космических технологий"

