

Обозрение

Show Observer

МАКС 2005

СРЕДА | 17 АВГУСТА

ОФИЦИАЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Первый контракт МАКС-2005

Известно, что на московском авиасалоне редко заключаются крупные оружейные сделки. МАКС-2005 нарушил эту традицию. Вчера «Рособоронэкспорт» подписал с индийской корпорацией HAL контракт на лицензионное производство авиационных двигателей АЛ-55И.

В соответствии с условиями документа Индия получит 200 двигателей для учебно-тренировочного самолета (УТС) НТ-36. Общая сумма контракта, рассчитанного на пять лет, превысит 200 млн долл., включая платежи за передаваемое технологическое оборудование.

Подписанный документ — составная часть программы разработки и производства АЛ-55И. Ранее, в 2005 г., «Рособоронэкспорт» заключил с корпорацией HAL контракт на разработку этих двигателей, вступивший в силу 1 августа. Исполнителем ОКР выступит НПО «Сатурн» — инициатор и основной инвестор программы АЛ-55.

Окончание на стр. 3



Контракт на АЛ-55 подписывался под контролем российского президента

Марина ЛИСИЦЕВА

EADS купит часть «Иркут»

Достигнут существенный прогресс на переговорах о вхождении EADS в число акционеров корпорации «Иркут». Вчера на авиасалоне Штефан Цоллер, руководитель подразделения EADS «Оборона и системы безопасности», и президент «Иркут» Олег Демченко подписали соглашение о том, что до конца 2005 г. европейский концерн приобретет пакет акций российской компании. Объем пакета составит до 10% от общего числа акций, находящихся в обращении. Особо оговорено, что речь идет о

вновь выпускаемых акциях. Сделку, переговоры о которой шли полтора года, в ноябре 2004 г. одобрило правительство России.

В июне 2005 г. собрание акционеров «Иркут» приняло решение об увеличении уставного капитала на 12,09% специально для продажи EADS. Излишек эмиссии (более 2%) позволит удовлетворить возможное требование тех акционеров, которые захотят воспользоваться преимущественным правом на приобретение эмитируемых акций. Стоимость предстоящей сделки составит 50 млн евро.

Окончание на стр. 4

Схема выставочного комплекса МАКС-2005 — на стр. 26

EADS Buys Irkut

Yesterday's signature of a wide-ranging partnership agreement between EADS and Irkut launches an unprecedented commercial relationship between two firms in the European and Russian aviation sector. EADS has declared its intent to acquire a shareholding of just below 10% in Irkut for 50 mln euro, following a process of due diligence. This buy-in will give the European aerospace giant a senior position on the Irkut board — albeit of non-voting status — with the chair likely to be filled by Vadim Vlasov, currently general director of OOO «EADS» in Russia.

With EADS pledging to pursue further co-operation on

the Be 200 amphibian, and Airbus poised to announce an important new role for Irkut in the A350 airliner program, the relationship between the two companies is reaching new heights.

An EADS spokesman described Irkut as its «major partner in Russia,» noting that it was «a very dynamic and ambitious company, that is very close to our way of thinking.» Having already provided the senior executives for both MiG and UAC (future Russia's United Aircraft Corporation), «Irkut is at the center of what happens in aviation in Russia,» said EADS.

Robert Hewson



Лицензия МФ РФ №3793Д

СТРАХОВАЯ ГРУППА
АВИКОС-АФЕС
ЛИДЕР АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ

Россия, 127006, Москва
ул. Садовая-Триумфальная
дом 20, строение 2
Тел.: (095) 787-1179
Факс: (095) 787-1195

www.avicos.ru www.afes.ru



Лицензия МФ РФ №3527Д

Обозрение
ShowObserver МАКС 2005

Издатель: **А.Б.Е. Медиа**

Генеральный директор
Евгений Семенов

Главный редактор
Максим Пядушкин

Авторы

Наталья Бендина, Петр Бутовски,
Алексей Комаров, Константин Макиенко,
Василий Мельников, Андреа Нативи,
Владимир Карнозов, Дмитрий Пайсон,
Алексей Синицкий, Сергей Сокут,
Артем Фетисов, Роберт Хьюсон

Выпускающий редактор
Валентина Герасимова

Директор по маркетингу и рекламе
Константин Рогов

Коммерческий директор
Сергей Беляев

Менеджер по маркетингу и рекламе
Виктор Паталах

Верстка и дизайн

Андрей Хорьков, Алла Назарова

Распространение

Юлия Кабардина, Владимир Харламов

IT-менеджер

Алексей Сапожников

Редакция: Тел.: (095) 926-5356

Факс: (095) 933-0297

E-mail: ato@ato.ru

Для писем:

Россия, 119048, г. Москва, а/я 127

Contact us at: A.B.E. Media

Tel./Fax: +7-095-933-0297

E-mail: ato@ato.ru

Correspondence: P.O.Box 127,

Moscow, 119048, Russia

For Advertising Information contact

Vittorio Rossi Prudente

International Sales Director

Tel. +39 049 8787584

E-mail: vrossiprudente@hotmail.com

Тираж 10000 экз.

Распространяется бесплатно

Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях.

**Наш стенд на МАКС-2005:
В-7**

Другие издания «А.Б.Е. Медиа»:

АВИАТРАНСПОРТНОЕ
при участии
AVIATION WEEK
Обозрение

Russia/CIS Observer

Объявились первые заказчики для возрожденного Ан-124-100

16 августа в Жуковском произошло знаковое событие в программе восстановления серийного производства самолетов Ан-124-100 «Руслан». На борту одного из этих самолетов, выставленного авиакомпанией «Волга-Днепр» на статической экспозиции салона, две российские авиакомпании, специализирующиеся на перевозке крупногабаритных и нестандартных грузов «Русланами» — «Волга-Днепр» и «Полет» — объявили о размещении стартового заказа на Ан-124-100М-150.

Было подписано рамочное соглашение с ульяновским заводом «Авиастар-СП», в рамках которого перевозчики заказали по пять самолетов Ан-124-100М-150. Машины отличаются от базовых Ан-124-100 увеличенной со 120 до 150 т грузоподъемностью, модернизированным бортовым оборудованием и уменьшенным с 6 до 4 чел. составом летного экипажа.

Сегодняшний день тоже может стать многообещающим для программы восстановления производства «Русланов». Как стало известно «Обозрению МАКС-2005», 17 августа представители АНТК им. Антонова, ЗАО «Авиастар-СП» и «Волга-Днепр» подписывают учредительные документы по созданию филиала украинского КБ им. Антонова на базе ульяновского завода. Это представительство создается в первую очередь для организации научно-технического сопровождения программы возрождения производства и эксплуатации самолетов семейства Ан-124.

В соответствии с соглашением филиал будет осуществлять работы по внесению изменений в типовую конструкцию самолетов семейства Ан-124-100, производимых «Авиастар-СП», созданию модификаций выпускаемых машин этого семейства. Также совместными силами планируется организация сертификации изменений и конструкторское сопровождение производства и эксплуатации самолетов Ан-124, Ан-124-100М-150 в России.

Артем Фетисов



Участники программы восстановления производства «Русланов» отмечают размещение стартового заказа

Первый контракт МАКС-2005

Окончание. Начало на стр. 1

Вчера на авиасалоне было объявлено, что «Рособоронэкспорт» также заключил с «Сатурном» договор комиссии на разработку АЛ-55И. В качестве соисполнителя «Сатурн» привлекает конструкторские подразделения Уфимского моторостроительного производственного объединения (УМПО) и другие российские и европейские предприятия.

В подписанном лицензионном контракте роль головного исполнителя будет играть УМПО, которое перераспределит 50% работ НПО «Сатурн». Разработку и освоение производства АЛ-55И два

предприятия ведут на условиях разделения рисков.

«Горячую» часть двигателя будет в основном выпускать «Сатурн» в Рыбинске, вентилятор и ряд других элементов изготовит УМПО. Эта же компания будет вести окончательную сборку АЛ-55И. Увеличение вклада НАЛ в серийный выпуск двигателей начнется с сотого экземпляра.

Стендовые испытания АЛ-55И, в соответствии с планом работ, начнутся в I квартале 2006 г. В настоящее время НПО «Сатурн» испытывает важнейшие компоненты «горячей» части двигателя.

Сергей Сокут

EADS купит часть «Иркут»

Окончание. Начало на стр. 1

Ожидается, что после приобретения акций представитель EADS Вадим Власов войдет в состав совета директоров «Иркут».

Как заявил г-н Цоллер, предстоящая сделка укладывается в рамки глобальной стратегии EADS по формированию партнерских отношений с российской промышленностью.

В корпорации «Иркут» считают, что инвестиции EADS будут способствовать продвижению совместных программ, таких как производство компонентов лайнеров Airbus A320 на производственных мощностях Иркутского авиазавода и вывод на мировой рынок самолета-амфибии Бе-200.

Обе эти программы на МАКС-2005 получили дополнительные импульсы к развитию. «Иркут» и Airbus объявили о вручении российской компании сертификата соответствия системы менеджмента качества требованиям стандарта EN9100 и требованиям ведущего европейского производителя коммерческих лайнеров. Сертификация и проводимая в Иркутске модернизация производства позволят начать с 2006 г. поставку комплектующих для Airbus.

Следует отметить, что в случае с «Иркутом» крупная западная корпорация впервые решила на прямые инвестиции в российское предприятие, выпускающее боевые самолеты. Это открывает путь к дальнейшему развитию международной кооперации, о необходимости которой в своих приветствиях в адрес МАКС-2005 заявили президент Путин и премьер Фрадков.



Соглашение, подписанное Олегом Демченко (слева) и Штефаном Цоллером, открывает EADS доступ в российский авиапром

СЕРГЕЙ СОКУТ

Сергей Сокут

Австрийцы пришли

Нынешний авиасалон МАКС-2005 австрийская самолетостроительная компания Diamond Aircraft решила использовать в качестве «индикатора спроса», впервые представив в России свои самые продаваемые самолеты: 4-местные DA40 TDI и DA42, а также самолет мониторинга DA42 MPP.

Сегодня в России уже сертифицированы по отечественным требованиям и эксплуатируются несколько самолетов этого производителя — 2-местные DA20 и один планер НК36 Super Dimona. В настоящее время компания изучает потенциал отечественного рынка для своих 4-местных ВС, одновременно разворачивая лицензионную сборку уже сертифицированных DA20 из машинокомплектов. Для этого в первый день МАКСа было подписано соответствующее соглашение о намерениях между Diamond Aircraft и самарской компанией «Аэро-

Волга», эксплуатирующей DA20, по которому в сентябре — начале октября два машинокомплекта планируется передать для сборки в Самаре.

Представитель Diamond Aircraft в России Александр Федоров не исключает возможности организации лицензионной сборки в России и более вместительных DA40 и DA42. Это позволило бы решить проблему с высокими таможенными пошлинами на импортируемые самолеты. Вместе с тем Diamond Aircraft специально для российского рынка разрабатывает лизинговую схему, в рамках которой рассчитывает воспользоваться относительно дешевыми кредитами западных банков. Сегодня стоимость самолетов DA40 и DA42 в зависимости от комплектации варьируется в пределах 199–230 и 410–500 тыс. евро соответственно.

Артем Фетисов

Из Австрии в Жуковский прилетели DA40, DA42 Twinstar и DA42 MPP



«МиГ» объявил о росте

Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» впервые с момента смены руководства в октябре 2004 г. официально объявила о некоторых итогах внешнеэкономической деятельности. Согласно официальной информации, объем экспорта продукции военного назначения с начала 2005 г. по настоящее время вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 19%. С октября 2004 г. по август 2005 г. иностранные заказчики получили 37 новых, модернизированных и отремонтированных самолетов (за аналогичный период 2003–2004 гг. — 19 машин).

Портфель заказов компании, по словам представителей РСК, «существенно превышает 1 млрд долл. и имеет тенденцию к росту». Особо подчеркивается, что с октября 2004 г. только по послепродажному обслуживанию согласовано и подписано 70 контрактов и соглашений на общую сумму свыше 255 млн долл.

РСК «МиГ» также расширяет международное партнерство в области перспективных авиационных программ, особенно на европейском направлении. Согласно данным из информированных источников, РСК на авиасалоне МАКС-2005 заключила с EADS соглашение о сотрудничестве в области высоких технологий. Содержание документа не раскрывается, однако, по информации «Обзорника МАКС-2005», стороны договорились о совместной работе над некими проектами в области беспилотной авиации.

Сергей Сокут

SaM146 получает материальное воплощение

По словам технического директора и генерального конструктора НПО «Сатурн» Михаила Кузменко, в настоящее время уже сформирован технический облик двигателя SaM146, готов полный комплект конструкторской документации и заканчивается изготовление установок для отработки отдельных узлов двигателя.

Как сообщил корреспонденту «Обзорения МАКС-2005» первый заместитель гендиректора НПО «Сатурн», директор программы SaM146 Игорь Юдин, по состоянию на начало августа завершались

поставки в Рыбинск материальной части на первый опытный образец двигателя, шло пробное изготовление литья турбинных лопаток, закупались заготовки, была подготовлена вся необходимая оснастка.

Кроме того, заканчивается строительство открытого испытательного стенда для SaM146 и модернизируются испытательные боксы. Инвестиции «Сатурна» в сооружение стендов и установок для испытания узлов, по словам Михаила Кузменко, составят более 30 млн долл.

Артем Фетисов



Russian Government Approves New 10-year Space Program

Russia's space program is on a relatively stable flight path for the future following the Russian government's July 15 approval of the full national space plan drafted by the Federal Space Agency (Roscosmos) for 2006–2015. The two previously implemented space plans had been approved for 5-year periods each, so the authorization of a new 10-year program is considered a positive sign of moves to more long-term planning.

Roscosmos head Anatoly Perminov said the federal funding in the 10-year plan totals about \$10.5 billion, with funding earmarked for 2006 set at approximately \$790 million.

The total amount of the extrabudgetary funds is planned at the \$4.5 billion level, including \$2.2 billion for space hardware acquisition, \$640 million for the ground infrastructure, and \$700 million as capital investment.

German Gref, the Minister of Economic Development, said the new 10-year plan does not define the ambitious tasks that would further Russia's competitive position in the world marketplace, and he described the funding levels as a minimum of what should be implemented in the space field. Also, the requested funding amount is said to be at levels that could not be decreased any more without

damaging Russia's space plans. The government has recommended to find space projects that could be implemented using public-private partnership schemes, as well as to pay the special attention to the efforts that offer strong penetration in international markets.

The 10-year plan calls for construction of three new modules for the Russian segment of the International Space Station (ISS). The first one, the FGB-2-based Multi-Purpose Laboratory Module (MLM), will be built by the Khrunichev Center for launch in 2007. To provide the continuous communication link with the Russian segment of the space station, it is planned to launch new geostationary relay satellites. In addition, full-scale development of the Clipper manned cargo spacecraft is planned as the key element of the transportation system for the ISS and future manned space platforms.

To continue the Earth observations from space, new versions of the Resurs and Arkon spacecraft are planned, as well as new Vulkan satellites. New derivatives of Meteor and Elektro spacecraft will be used for the meteorology observations. Special attention is also given deployment of the regional space information processing and usage centers.

The major space science project of the new 10-year program is Phobos-Grunt, which calls for a spacecraft launch in 2009 to return soil samples from the Martian moon Phobos. Also, preparations will be initiated for a long-term Venus research spacecraft launch in 2016. It is also planned to introduce new space platforms for space technology and materials science research, as well as the Sterkh small satellite for the Russian segment of the international COSPAS-SARSAT space search and rescue system.

Dmitry Pieson



От первого лица

«Boeing считает Россию важным и долгосрочным партнером»

Сергей КРАВЧЕНКО

Президент компании Boeing в России/СНГ

Американская компания Boeing привезла на московский авиасалон впечатляющую экспозицию. Часть ее посвящена сотрудничеству Boeing с российской авиационной и космической промышленностью, которое длится уже более 10 лет. Президент компании Boeing в России/СНГ Сергей Кравченко, который дал интервью «Обзорению МАКС-2005», отвечает за все программы, реализуемые компанией Boeing в России и СНГ.



— Сергей Владимирович, с каким настроением Boeing участвует в МАКСе? Есть ли что-то новое в программах сотрудничества с российской авиакосмической промышленностью?

— У нас хорошее настроение, тем более что каждое участие компании Boeing в МАКСе укрепляет в нас уверенность, что мы на правильном пути. Судите сами: сейчас можно твердо сказать, что Россия стала полноправным участником создания самолета XXI века Boeing 787, — на прошлой неделе в ЦАГИ была торжественно открыта установка, на которой начаты испытания элементов его фюзеляжа. С другой стороны, все большее число российских инженеров участвует в проектировании этой перспективной машины и работает над конструкцией грузового самолета Boeing 747-LCF, который будет доставлять части фюзеляжа «Лайнера мечты» к месту его окончательной сборки.

— Среди перечня программ сотрудничества Boeing в России — участие в проекте «Российский региональный самолет» (RRJ) в качестве консультанта. Почему Boeing занимается этим?

— Во-первых, RRJ не является прямым конкурентом какого-либо самолета, выпускаемого компанией Boeing. Во-вторых, очевидно, что «Сухой» сегодня — одна из самых сильных авиастроительных компаний в России. У них агрессивный и современный менеджмент, стремящийся освоить эту сложную нишу рынка, которая всегда была интересна нашей компании, но в которой Boeing

никогда не работал. Между нами нет никакого конфликта интересов. Boeing считает Россию важным и долгосрочным партнером. Поэтому, когда «Сухой» предложил нам стать консультантом данного проекта, мы с удовольствием приняли его предложение. Наша совместная работа может привести к сотрудничеству в новых областях. Я хочу обратить особое внимание на то, что RRJ — российский самолет. Идея его создания возникла в России, он проектируется и будет производиться тоже в России. Мы надеемся, что этот проект будет успешным.

— Сейчас в России и СНГ эксплуатируется более ста пассажирских и грузовых самолетов производства компании Boeing. Но могло бы быть гораздо больше. Что мешает более активным продажам самолетов на российском рынке?

— Если рассмотреть темпы роста авиаперевозок в России за последние несколько лет и оценить состояние самолетного парка авиакомпаний, совершенно очевидным становится увеличивающийся разрыв между ростом рынка воздушных перевозок и нехваткой ВС для удовлетворения его потребностей. Вот почему малые, средние и крупные перевозчики хотят приобретать западную технику. Плюс фактор, который не обойти ни одной авиакомпании, — постоянный рост цен на авиатопливо.

Какова ситуация сейчас? Авиакомпания «Пулково» и «Калининградвиа» в этом году начали эксплуатировать Boeing 737, «Трансаэро» пополнила свой парк самолетами Boeing 747 и стала первым в

России оператором самого большого в мире пассажирского самолета. Положительную динамику роста показывает компания «Волга-Днепр», чье международное подразделение эксплуатирует грузовые самолеты Boeing 747, а авиакомпания «ВИМ-авиа» за год из аутсайдеров рынка «долетела» до первой десятки игроков, эксплуатируя Boeing 757.

Однако не все российские авиакомпании могут сегодня финансировать покупку новых самолетов, их потребности часто обеспечиваются самолетами с вторичного рынка. С другой стороны, на пути нормальной работы авиакомпаний стоят невероятно большие таможенные пошлины на импорт самолетов, действующие в России. Они разрушают экономику авиаперевозчиков и вместе с тем никак не влияют на возрождение российской авиационной промышленности. Сложившаяся ситуация выгодна лишь конкурентам российских авиакомпаний, включая перевозчиков из государств СНГ, где таких пошлин нет. Boeing и российский авиационный сектор могли бы сотрудничать более тесно, если бы это была дорога с двусторонним движением.

— А как обстоят дела в области космоса и телекоммуникаций? В прессе можно встретить скептические оценки проекта «Морской старт».

— Я с этим не согласен. На наш взгляд, проект «Морской старт» трудный, но перспективный. Его участники — РКК «Энергия», украинские компании «Южное» и «Южмаш», норвежская компания Kvaerner и Boeing — делают все возможное, чтобы он был экономически прибыльным. Хорошей новостью здесь стало объявление о продолжении проекта в рамках программы «Наземный старт». Во второй половине 2007 года с космодрома Байконур планируется первый запуск ракеты «Зенит» с коммерческим спутником на борту. Это лишний раз подтверждает, что интерес к подобным запускам есть и у программы хорошее будущее.

Хочу сказать также несколько слов о деятельности компании Connexion by Boeing. Это подразделение Boeing предоставляет услуги по скоростному доступу в Интернет для пассажиров на дальних рейсах. Компания использует российский спутник, имеет наземную станцию в Москве и наращивает свою деятельность в России, что также свидетельствует об огромном потенциале сотрудничества между Boeing и Россией.

Интервью взял Василий Мельников

Selex Sistemi обсуждает передачу технологий

В ходе МАКС-2005 подразделение итальянской группы Finmeccanica — компания Selex Sistemi Integrati демонстрирует ряд своих новейших систем и технологий и ведет переговоры с российскими компаниями о поиске новых областей для сотрудничества. Тем самым открываются новые возможности для обсуждения вопросов передачи технологий даже для военных систем, включая радары воздушной обороны и морские военные комплексы.

Selex Sistemi Integrati является новым брендом широко известной компании Alenia Marconi Systems. Помимо традиционной деятельности по разработке и производству военных и коммерческих радиолокационных станций, Selex Sistemi Integrati намерена стать основным системным интегратором в рамках Finmeccanica.

ХГАПП отмечает рост заказов

В этом году Харьковское государственное авиационное производственное предприятие (ХГАПП) готовит к поставке заказчиком девять самолетов: два Ан-74ТК-200С (санитарный вариант) — в Ливию, три Ан-74Т-200А (модификация с цифровой системой самолетовождения) — в Египет, один Ан-74ТК-300VIP — украинской компании «Укртанслизинг», еще два Ан-140 — государственному азербайджанскому перевозчику AZAL (один самолет AZAL в этом году уже получил) и один Ан-140 — в Таджикистан. Общий объем заказов оценивается примерно в 250 млн долл.

Все машины находятся в финальной стадии сборки. Кроме того, в производственном заделе предприятия есть еще 33 самолета, рассказал «Обозрению МАКС-2005» директор департамента ХГАПП по связям с общественностью Сергей Арасланов. Между тем сроки поставок Ан-74Т-200А могут несколько сместиться, что связано с возможной задержкой в сертификационных испытаниях, которые в настоящее время проходит эта модификация самолета на мощностях КБ им. Антонова.

Артем Фетисов



Основу портфеля заказов ХГАПП составляют контракты на поставку различных модификаций Ан-74ТК-200



Selex недавно выиграла тендер в Польше на разработку и развертывание автоматической радиолокационной системы наблюдения за прибрежной зоной, включая поставку радаров наблюдения VTMS (Vessel Traffic Management Systems), командных и контрольных центров, а также интеграцию существующих сенсоров и оборудования. В этом проекте Selex выступает в роли основного подрядчика, координируя деятельность ряда местных компаний.

На российском рынке Selex Sistemi предлагает не только гражданские системы управления воздушным движением (на снимке), но и ряд военных технологий

В то же время Selex Sistemi Integrati намерена оставаться одним из мировых лидеров в производстве систем контроля и управления воздушным движением. Позиции компании в этой сфере подтвердились выигранным тендером на Кипре на поставку комплексов наблюдения за воздушным движением с основным и вторичным радаром.

В области наземных радиолокационных систем воздушной обороны компания добилась ведущих позиций на рынке с помощью семейства RAT31, дополняемых сложными командными и контрольными комплексами — основными компонентами любой интегрированной сети воздушной обороны.

На морском рынке Selex Sistemi Integrati является основным поставщиком как сенсоров, так и передовых систем управления боем и в настоящий момент разрабатывает ряд глобальных программ для ВМС Италии и некоторых других стран.

Андреа Нативи

«Быково» зовет деловую авиацию

Похоже, руководство аэропорта «Быково» нашло перспективную рыночную нишу, успешное освоение которой может возродить один из старейших аэропортов московского авиационного узла. «Мы работаем над привлечением операторов деловой авиации и региональных авиакомпаний», — рассказал «Обозрению МАКС-2005» Андрей Рыбин, председатель совета директоров аэропорта.

«Мы и раньше принимали самолеты деловой авиации, но происходило это нерегулярно. Сегодня количество таких обращений значительно возросло, — объяснил он. — Более того, «Быково» располагает вместительным ангарным комплексом, где даже сейчас без труда можно одновременно разместить десять бизнес-джетов. В настоящее время мы изучаем возможность использования дополнительного ангарного комплекса. Помимо этого аэропорт располагает оборудованными стоянками для 75 самолетов любого класса».

Уже сегодня ангарный комплекс наполовину заполнен, еще несколько соглашений будет подписано до октября.

Андрей Рыбин рассчитывает, что к зиме количество заказов значительно возрастет — в российских климатических условиях деловые самолеты ангарного хранения нельзя оставлять на улице. Если все пойдет в соответствии с планами администрации аэропорта, в следующем году начнется строительство нового ангара.

Другое перспективное для «Быково» направление бизнеса, занявшись которым аэропорт избегает прямой конкуренции с остальными воздушными гаванями Москвы, — обслуживание местных воздушных линий и чартерных перевозок.

Один из объективных плюсов аэропорта, привлекательный как для небольших пассажирских авиакомпаний, так и для операторов деловой авиации, это непосредственная близость «Быково» к столице. «В сторону «Быково» из Москвы ведут сразу три шоссе, а железнодорожная станция находится в ста метрах от аэропорта, — говорит г-н Рыбин. — К услугам деловых пассажиров мы можем предоставить VIP-зал с пропускной способностью 50 чел. в час».

Артем Фетисов

От первого лица

«Россия — одна из двух мировых держав, способных решать в космосе все сегодняшние и мыслимые на ближайшую перспективу задачи»

Анатолий ПЕРМИНОВ

Руководитель
Федерального
космического
агентства

Международный авиационно-космический салон МАКС стал местом смотра не только авиационной, но и ракетно-космической техники. О сегодняшних возможностях отечественной космической отрасли «Обзорению МАКС-2005» рассказал руководитель Федерального космического агентства Анатолий Перминов.



— Анатолий Николаевич, расскажите, пожалуйста, о современном состоянии и ближайших перспективах российской космонавтики.

— Основной показатель выполнения поставленных задач — это состояние нашей орбитальной группировки. К середине 2005 года она насчитывала 98 космических аппаратов, из них по целевому назначению используется 85. По сравнению с предыдущим годом группировка увеличилась, и мы уверены, что эта тенденция сохранится. Существенно увеличилось и количество аппаратов, работающих в пределах гарантийного срока эксплуатации.

Наши планы на будущее определяются Федеральной космической программой на 2006–2015 годы, которая в целом одобрена правительством. Предусматривается дальнейшее развитие отечественной связной группировки, средств дистанционного зондирования Земли, наращивание российского сегмента Международной космической станции и развертывание полномасштабных работ по новому кораблю «Клипер», плановое развитие наших средств выведения. Однако наряду с развитием традиционных направлений космических разработок программой предусматривается и реализация ряда новых проектов, например создание специализированной системы космической связи для решения задач телемедицины.

— Можете ли Вы назвать наиболее успешно развивающееся на сегодня направле-

ние отечественной космической программы и наиболее «проблемное» направление?

— Наиболее успешно, пожалуй, в настоящее время ведется работа в области космической связи. Мы восполняем отечественную связную группировку, выполняя тем самым соответствующее решение правительства. Российские предприятия — НПО прикладной механики имени Решетнева, РКК «Энергия» — работают над проектами современных космических аппаратов связи. Активно развивается также отечественная система средств выведения. Существенно сложнее обстоят дела с космическими аппаратами дистанционного зондирования Земли. Однако мы надеемся, что с запуском в этом году «Монитора-Э», а впоследствии — и долгожданного «Ресурса-ДК» ситуация несколько разрядится и наконец появится возможность предложить на внутреннем и внешнем рынках продукцию дистанционного зондирования высокого разрешения.

— Что, по Вашему мнению, отечественная космическая промышленность может предложить на мировом рынке космических товаров и услуг?

— Россия — одна из двух мировых держав, способных решать в космосе вообще все сегодняшние и мыслимые на ближайшую перспективу задачи. Говоря о международном разделении труда, я бы выделил наши наработки, связанные с обеспечением доступа в космос, — это и ракеты-носители, и мощные двигатели.

Здесь мы, безусловно, впереди: носитель «Протон» — один из лидеров мирового рынка запусков, РД-180, созданные НПО «Энергомаш» еще на базе разработок «бурановского» периода, в настоящее время закуплены и используются американцами на их новейшем «Атласе». Менее заметны, но не менее важны наши наработки в области космического двигателестроения — электроракетных двигателей, например. Ну и, конечно, все, связанное с пилотируемой космонавтикой, включая и орбитальные станции, и транспортные средства для доставки экипажей и грузов. Причем здесь российские предприятия стараются выходить на рынки нетрадиционные, часто самостоятельно создавая их с нуля, — посмотрите хотя бы на развитие космического туризма!

— Как Вы думаете, должна ли в перспективе сохраняться реальная конкуренция между российскими космическими фирмами?

— Наша промышленность, как Вам известно, реорганизуется в соответствии с правительственными решениями по реформе ОПК. Ее основой должны стать крупные интегрированные научно-производственные структуры, ориентированные на производство финальной продукции военного и гражданского назначения. Кроме того, будет несколько государственных предприятий, осуществляющих эксплуатацию и обслуживание космической техники, в частности, на космодромах. Будем сохранять структуру производственных мощностей, необходимых для создания ракетно-космической техники, остальное — либо загружать другой конкурентоспособной продукцией, либо выводить, продавать, сдавать в аренду.

И конечно, следует помнить о том, что какой-то «супермонополизм» — тоже плохо. Если у государственных заказчиков не будет выбора, это может привести к застою в отрасли, к отмиранию целых проектных школ. Поэтому будем развивать конкурсные схемы размещения заказов, поддерживать новые, инновационные предприятия, активно сотрудничать с внебюджетным сектором экономики. Еще одно многообещающее направление — дальнейшая проектная интеграция с мировой, в особенности европейской, ракетно-космической промышленностью для решения задач международного и глобального уровня.

Интервью взял Дмитрий Пайсон

Ан-148 собирает заказы

Нынешний МАКС стал дебютом участия в международных выставках самой новой разработки украинского авиапрома — регионального пассажирского самолета Ан-148. Ожидается, что в ходе авиасалона будет подписан ряд контрактов — или хотя бы протоколов о намерениях — на поставку этих самолетов.

Незадолго до открытия авиасалона Александр Рубцов, генеральный директор лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» (ИФК), которая занимается продвижением самолета Ан-148 на рынке, сказал: «Мне бы не хотелось предвосхищать события, но я рассчитываю, что скоро мы объявим о ряде крупных сделок».

К началу выставки у «Ильюшин Финанс Ко.» был только один официальный заказчик на Ан-148 — авиакомпания «КрасЭйр», подписавшая в апреле контракт на поставку десяти машин в 2006–2007 гг. и опцион на возможный заказ пяти машин в 2008 г. По словам Александра Рубцова, до конца года в компа-

нии намерены довести портфель заказов на Ан-148 до 60 единиц.

В частности, планируется подписать соглашения на поставку восемнадцати машин «Пулковским авиалиниям», двадцати — украинской «АэроСвит» и двух — казахстанской «Беркут».

Кроме того, недавно о намерении приобрести в лизинг пятнадцать самолетов сообщила воронежская авиакомпания «Полет» (основной профиль ее деятельности — перевозки крупногабаритных грузов на само-

летах Ан-124, но она также развивает региональные пассажирские перевозки). Ожидается, что протокол о намерениях будет подписан на авиасалоне, а твердый контракт — до конца года.

Интерес к грузовой версии самолета проявляет группа компаний «Волга-Днепр» — правда, ни конкретные объемы, ни сроки поставок пока не разглашаются. Как считает президент «Волга-Днепр» Алексей Исайкин, компании может понадобиться порядка 30 самолетов такого класса, а гру-

зовой Ан-148 — это перспективный самолет.

Что касается участия Ан-148 в тендере «Аэрофлота» на покупку 50 региональных лайнеров, то, по мнению Александра Рубцова, при той цене, на которой сейчас настаивает авиакомпания (около 16 млн долл.), ИФК готова вообще отказаться от участия в проекте, поскольку минимальная коммерчески выгодная цена самолета — порядка 20 млн долл.

Пока неизвестно, как будет распределено производство заказываемых самолетов между двумя площадками: воронежским авиазаводом ВАСО и киевским «Авиантом». Скорее всего заказы «Аэросвита» и «Беркута» достанутся Киеву. Как сообщил корреспонденту «Обзорения МАКС-2005» источник в ИФК, все свои заказы компания намерена размещать на ВАСО, производственные мощности которого будут постепенно нарастать. Первые поставки самолета заказчикам планируется начать во II квартале 2006 г.

Наталья Бендина



Полученные заказы стимулируют развертывание серийного производства Ан-148

Euromil Keeps Up its Hopes

France's Eurocopter withdrawal from the program of Mi-38 helicopter development demonstrated once again that environment for joint projects in Russia are still far from ideal. It also put the Mi-38 designers in a difficult situation — two years before certification testing, they are forced to look for a new avionics supplier that is willing to join the program as a risk-sharing partner.

In 1994 the Mil Moscow Helicopter Plant, the Kazan Helicopters Plant (KVZ) and Eurocopter established a joint company called Euromil for developing a new helicopter (in the medium-weight category by Russian standards, or heavy-weight by Western classifications) that was designed to replace the Mi-8 transport rotorcraft.

Eurocopter (which today is a subsidiary of Europe's EADS) proposed equipping the helicopter with imported flight control sys-

tems and navigation equipment in order to increase its export potential. The Mi-38 was supposed to be designed and built in a way to facilitate certification to Western standards.

Four years later, in 1998 in Russia a law that limited foreign companies' ownership in aerospace companies to a maximum of 25% of shares was passed, so Eurocopter faced a serious problem with its 33% stake. Until 2003, the partners sought in vain for a solution and lobbied for a change of the law. In the end, however, Eurocopter decided to sell all of its shares in Euromil in 2003 and later, in January 2005, submitted a notification of its total withdrawal from the Euromil project.

The prototype of Mi-38 now is undergoing first flight tests to be completed by the end of 2005. Two more prototypes manufacturing already launched. One of the helicopters is due to be assembled in

early 2007 and the other will roll off the assembly line later the same year. Certification testing is supposed to begin in 2007 as well, while series production should start in 2009.

However, Eurocopter's withdrawal from the program could throw off this schedule. The second and third helicopters were supposed to be outfitted with the same avionics that would be used on the series production aircraft. This means that Euromil will have to find a new avionics supplier by 2007. This supplier would have to finance the development of the avionics systems on a risk-sharing basis. The avionics would have to match the standards of foreign operators, as Euromil does not plan on making a separate version of the helicopter for export, so the same Mi-38 will have to be sold both in Russia and abroad.

Artem Fetisov

Авиатакси для Москвы

Похоже, планы правительства Москвы по созданию в столице воздушного авиатакси, долгое время вызывавшие разве что скептическую улыбку участников отрасли, наконец-то начинают реализовываться. Однако чиновникам и авиакомпаниям «Атлант-Союз», основным акционером которой является правительство Москвы, еще предстоит найти ответ на два непростых вопроса: как «открыть» небо над Москвой для коммерческих полетов и где взять средства на приобретение авиатехники.

Этим летом столичные власти и авиакомпания «Атлант-Союз» объявили о начале практической реализации проекта, для чего будет закуплена подержанная авиатехника западного производства: турбовинтовые самолеты Embraer 120 (максимальная вместимость 30 чел., но это — в экономкомпоновке со скромным шагом кресел) и Cessna Caravan 208 (вмещает до 14 чел.), а также вертолеты W-3A Sokol (берет на борт до 12 пасс.), SW-4 (до 4 чел.) и Eurocopter AS-355 (до 6 чел.).

Бразильский самолет Embraer 120 и польский вертолет SW-4 пока не имеют российского сертификата типа, однако по состоянию на август 2005 г. осталь-

ные объявленные ВС — советско-польский W-3A, европейский AS-355 и американский Cessna 208 — уже обладали сертификатами типа Межгосударственного авиационного комитета.

Предполагается, что на первой стадии проекта будут приобретены 10 вертолетов, которые планируется использовать для авиаперевозок внутри Москвы. Шесть самолетов Embraer 120 и 25 Cessna 208 будут осуществлять полеты между Москвой и другими регионами Центрального федерального округа. Перевозки планируется начать в I полугодии 2006 г.

Вложения инвесторов на первом этапе представители авиакомпании «Атлант-Союз» и правительства Москвы оценивали примерно в 400–500 млн евро. Эти средства пойдут на закупку авиатехники. Доля правительства Москвы составит порядка 25–30%, остальные деньги предложено внести частным инвесторам, имена которых пока не называются. На сегодня еще неясно, включены ли в эту сумму таможенные пошлины, — в разговорах с журналистами организаторы проекта заявляли, что надеются ввезти технику с освобождением от



Скоро москвичи смогут воспользоваться самолетами-такси Cessna Caravan (на снимке слева)

Левид. ФОТОБЕРГ/СкуМедиа

уплаты пошлин, но не объяснили, как они рассчитывают добиться этого.

Помимо денежного вопроса организаторам авиатакси предстоит серьезная работа по либерализации правил полетов над Москвой, поскольку сегодня любые полеты над столицей запрещены. Над городом в исключительных случаях могут появляться только вертолеты специальных и спасательных служб — МЧС, МВД, ФСБ, но никак не коммерческих авиакомпаний. В «Атлант-Союзе» утверждают, что уже разработаны инструкции для полетов в воздушной зоне Москвы; они согласовываются с Минобороны, ФСБ и другими силовыми структурами. Предполагается, что маршруты полетов будут проложены по руслам рек, над автотрассами и промышленными зонами.

Артем Фетисов

JOIN INDUSTRY LEADERS AT THE 3rd ANNUAL AIR TRANSPORT TRADE CONFERENCE

October 11-12, 2005
Renaissance Hotel, Moscow

WINGS of RUSSIA AVIATION FORUM

KEY ISSUES:

- Russian air transport competitiveness: Equal among equals?
- Quasi-monopolies and airline cost hikes: On the verge of a system crisis?
- Government and air transport business: Cooperation tangles?
- Russian airline fleet modernization: Who will lead the pack, and what will be their priorities?
- Route network development and hubs: Possessed by myths?
- Financial and investment backing of the air transport activity: Reform at what cost?

Key speakers and delegates at the Wings of Russia Forum will include:

- CEOs of Russian/CIS and international airlines;
- government officials;
- aircraft and equipment manufacturers;
- key representatives of financial, investment circles, insurance and leasing companies;
- reporters from the Russian and international media.

Presentations and speeches will be made in English and Russian, with simultaneous translation provided.



PRESENTED BY:

AIR TRANSPORT OBSERVER
АВИАТРАНСПОРТНОЕ
ОБОЗРЕНИЕ

IN COOPERATION WITH:

The Russian Air Transport
Association



OFFICIAL PARTNER:

DOMODEDOVO
INTERNATIONAL AIRPORT

SPONSORED BY:

SITA

RECEPTION SPONSORED BY:

АВИКОС
СТРАХОВОЕ ОБЩЕСТВО
ФЕДЕРАЛЬНОГО АВИАЦИОННОГО КОМИТЕТА

For more details please contact:
tel.: +7-095-926-5329,
fax: +7-095-245-4946,
e-mail: events@ato.ru, www.ato.ru/forum

В Перми испытывают первый ПС-90А2

На авиасалоне МАКС-2005 российская компания «Авиадвигатель» и американская Pratt & Whitney рассказали о статусе программы ПС-90А2, представляющего собой новую модификацию серийно выпускаемого ПС-90А. Как стало известно «Обзору МАКС-2005», в Перми уже изготовлен первый полно-размерный двигатель и полным ходом идет производство деталей для сборки последующих опытных ПС-90А2. Завершение сертификации и начало серийного производства этой модификации запланировано на 2006 г.

Александр Семенов, главный конструктор ОАО «Авиадвигатель», рассказал «Обзору МАКС-2005», что ПС-90А2 отличается от базового большей надежностью и улучшенными технико-экономическими параметрами. По расчетам разработчиков, стоимость его жизненного цикла будет на 37% меньше, чем у серийно выпускаемого ПС-90А, а сам двигатель будет отвечать требованиям перспективных норм по эмиссии загрязняющих веществ и шуму.

В настоящее время программа находится на стадии опытного производства и сертификационных испытаний. По



Авиадвигатель

состоянию на начало августа закончены расчетные и проектные работы, завершен выпуск рабочей документации. Одновременно с этим ведутся работы на стендах поузловой доводки по определению характеристик компрессора высокого давления, оптимизации конструкции и доводке камеры сгорания, по подтверждению ресурса основных деталей; проводятся испытания газогенератора по замеру характеристик компрессора, камеры сгорания и турбины. На базовом ПС-90А проводятся испытания модернизированной системы зву-

копоглощающих конструкций второго поколения, которые будут установлены на новом ПС-90А2. Завершаются проектные работы по системе автоматизированного управления и контроля, подготовлены и согласованы габаритные чертежи агрегатов и датчиков систем, разработаны и оформлены технические задания на все вновь создаваемые узлы. На предприятиях-смежниках началось изготовление опытных образцов комплектующих.

Программа сертификационных испытаний ПС-90А2 предполагает выпуск пяти двигателей. Как сообщили «Обзору МАКС-2005» в «Авиадвигателе», сегодня второй двигатель находится на стадии сборки и идет изготовление деталей для третьего. Предполагается, что четвертый и пятый ПС-90А2 будут изготовлены уже на мощностях Пермского моторного завода, где и планируется развернуть серийное производство этих двигателей. В качестве летающей лаборатории для испытаний намечается использовать самолет Ил-96 Воронежского акционерного самолетостроительного общества.

Артем Фетисов

Посетите наш стенд №21 в павильоне №9



ВАШ ПАРТНЕР ПО АВИАЦИОННОМУ ТОПЛИВУ



AEROFUELS INTERNATIONAL
125167, Москва, Ленинградский проспект, 37
Тел.: (095) 155-6474, факс: (095) 155-6605
СИТА: MOWFFXH, e-mail: int@aerofuels.ru www.aerofuels.ru

ТЗК АЭРОФЬЮЭЛЗ
125167, Москва, Ленинградский проспект, 37
Тел.: (095) 155-6723, факс: (095) 155-6724
СИТА: MOWFFXH, АФТН: УУУУ03bb, e-mail: tzk@aerofuels.ru

Восточный рывок Центра Хруничева

Государственный космический научно-производственный центр им. М. В. Хруничева занимает одно из ведущих мест среди предприятий российской ракетно-космической промышленности по размаху международной деятельности. Продолжая предоставлять ракеты-носители для коммерческих пусков совместным предприятиям ILS и Eurocot, Центр Хруничева в последние годы достиг значительных успехов в поставках ракетно-космических систем «под ключ». Первые контракты были заключены со странами Азиатского региона.

В конце 2005 г. на геостационарную орбиту в одну из временно предоставленных российских точек стояния будет запущен KazSat — спутник связи малого класса, создаваемой Центром по заказу Казахстана. В рамках этого проекта Центр Хруничева не только поставит спутник и осуществляет его выведение,

но и строит для Казахстана наземный комплекс управления и систему мониторинга связи, а также реализует обширную программу обучения казахских специалистов. Космический и наземный сегменты системы KazSat строятся на базе собственных наработок Центра по системе космической связи «Диалог».

Помимо KazSat Центр реализует на своих площадках на Байконуре куда более амбициозный российско-казахстанский проект «Байтерек», предусматривающий развертывание стартового комплекса тяжелой ракеты-носителя «Ангара» для совместного коммерческого использования. Базовым космодромом «Ангара» во всех ее тяжелых и легких модификациях является российский Плесецк; при этом основные работы и первые пуски новой ракеты оплачиваются за счет бюджета Ми-



Различные модификации РН «Ангара» задействованы в международных проектах Центра Хруничева в Казахстане и Южной Корее

нобороны РФ. На Байконуре финансирование будет предоставлено казахской стороной; первый пуск с Байконура ожидается в 2008 г. На проходившей в июле в Москве пресс-конференции гендиректор СП «Байтерек» Талгат Мусабиев отметил, что при создании наземной инфраструктуры на Байконуре будет, помимо прочего, учтен и опыт «долгостроя» в Плесецке.

Еще один стартовый комплекс для ракеты на базе «Ангара» будет построен в достаточно неожиданном месте — в Южной Корее. В октябре 2004 г. был подписан контракт на создание для этой страны космического ракетного комплекса с РН легкого класса KLSV-1 (Korean Space Launch Vehicle). В качестве первой ступени новой ракеты, способной вывести на вытянутую околоземную орбиту около 100 кг полезного груза, будет примениться ракетный блок на базе универсального ракетного модуля «Ангара», а твердотопливную ступень корейцы построят самостоятельно. Совместный проект предусматривает не просто поставку одного или нескольких летательных аппаратов, а проведение российскими компаниями под руководством Центра Хруничева комплексных работ, включая создание всей наземной инфраструктуры на корейском полигоне (о. Оэнаро) и центра управления полетами. Следует отметить, что, по словам представителя Центра, подписание контракта и начало работ стало возможным только после присоединения Южной Кореи к международному соглашению о нераспространении ракетных технологий. Первый пуск научного спутника с помощью новой ракеты намечен на октябрь 2007 г.

Дмитрий Пайсон

Беспилотный трансформер

Корпорация «Иркут» впервые публично демонстрирует на авиасалоне необычный по конструкции и функциям летательный аппарат «Иркут-850». Он создан на базе моторного планера S10VT немецкой фирмы Stemme, однако в отличие от прототипа может совершать полеты в беспилотном режиме. Разработчики назвали такой класс аппаратов «опционально пилотируемыми».

Комплекс приборов, трансформирующих мотопланер в БПЛА, установлен в кабине на месте правого пилота. В контейнерах под крылом «Иркут-850» может нести несколько типов оперативно заменяемой полезной нагрузки, в том числе телевизионную и тепловизионную оптико-электронные системы на гиростабилизированной платформе, автоматическую цифровую

фотокамеру высокого разрешения и систему трехмерного лазерного картографирования (LIDAR).

Масса аппарата составляет 860 кг, полезной нагрузки — 200 кг. Максимальная продолжительность полета в беспилотном режиме не превышает 12 ч. Радиус действия в составе комплекса дистанционного зондирования земли ограничен возможностями радиоканала и составляет 200 км. По замыслу разработчиков, в пилотируемом режиме аппарат может использоваться в тех случаях, когда использование БПЛА ограничено действующим законодательством.

«Иркут-850» интегрирован в единый ряд беспилотных комплексов, представленный на МАКС-2005 корпорацией «Иркут».

Сергей Сокут



От первого лица

«Россия по потребностям обновления парка стоит в ряду самых перспективных регионов мира»

Сергей ЕРМОЛАЕВ

Глава российского представительства Airbus

Одним из основных зарубежных партнеров российской авиационной промышленности является европейская компания Airbus. Сергей Ермолаев, глава российского представительства Airbus, рассказал корреспонденту «Обзорения МАКС-2005» о нынешнем состоянии реализации программы кооперации.

— Сергей Валерьевич, расскажите, пожалуйста, об основных программах сотрудничества Airbus с российскими предприятиями.

— Основополагающим документом по нашему взаимодействию с российской авиационной промышленностью является соглашение, подписанное в 2001 году между EADS, главным акционером Airbus, и «Росавиакосмосом». В соответствии с этим соглашением Airbus развивает сотрудничество по четырем основным направлениям. Первое из них — совместные научно-исследовательские работы. У нас постоянно осуществляется около 30 проектов, в которые вовлечены ведущие российские НИИ.

Второе направление — развитие инженерного центра ECAR, созданного в 2003 году в форме совместного предприятия с группой компаний «Каскол», — с тех пор его потенциал постоянно нарастает. Увеличивается число проектов, над которыми он работает, растет штат сотрудников. Сейчас в центре 120 инженеров, и есть вполне реальные планы довести в 2006 году их количество до 200 человек. ECAR работает по стандартам Airbus, он оборудован так же, как и другие инженерные центры Airbus в Европе. Работа центра сегодня сконцентрирована на проектировании ряда крупных отсеков фюзеляжа грузового A380. Также выполняются оперативные задания по пассажирскому варианту A380, возникающие по мере прохождения его испытаний.

— Извините, что перебиваю, но каким Вы видите будущее ECAR?

— Мы отводим ECAR ключевую роль в осуществлении всех проектных работ,



в которых примут участие российские КБ в рамках осуществления новых производственных программ Airbus с российской промышленностью.

— Вернемся к другим направлениям сотрудничества...

— Третьей сферой сотрудничества является закупка материалов. Объем закупок растет год от года. Уже несколько лет ВСМПО покрывает свыше 55% всех нужд компании Airbus в титане. Мы также планируем закупать алюминиевые сплавы, и в 2004 году подписали меморандум с компанией «СУАЛ». После его реализации суммарный ежегодный объем закупок в 2007 году составит 60 млн долл.

Четвертый элемент нашего сотрудничества — на наш взгляд, очень важный и перспективный — это производство узлов и компонентов самолетов Airbus на российских предприятиях. Был проведен тендер на производство частей самолетов семейства A320, в котором победила корпорация «Иркут». Она получила заказы суммарным объемом 200 млн долл., поставки начнутся в 2006 году. Чтобы обеспечить своевременные и качественные поставки, Airbus разместил команду специалистов в Москве и непосредственно на производственных площадках Иркутска. Сейчас мы проводим еще один тендер и планируем подписать в этом году производственные контракты на сумму 18 млн долл. в год.

— Каков же суммарный оборот Airbus в России? Достиг ли он ранее намеченной величины?

— К концу 2004 года мы вышли на запланированный уровень, предоставив российским компаниям контракты по всем перечисленным направлениям на

сумму 80 млн долл. в год, и таким образом выполнили свои обязательства по соглашению EADS — «Росавиакосмос». К 2007 году мы полагаем выйти на уровень 110 млн долл. в год.

— В начале года сообщалось, что Airbus предложил российской промышленности принять участие в создании самолета A350 в качестве одного из партнеров проекта. Каков ответ на это предложение?

— К настоящему моменту сформирована рабочая группа из представителей российских КБ, серийных заводов, а также компании Airbus. Группа определяет пакеты работ, которые российская сторона могла бы взять на себя по программе A350. Мы ожидаем, что до конца года размер участия российской промышленности будет определен.

— Какова ситуация с продажами самолетов Airbus в России и как Вы оцениваете перспективы российского рынка?

Сейчас две крупнейшие российские авиакомпания — «Аэрофлот» и «Сибирь» — успешно эксплуатируют самолеты Airbus. У «Аэрофлота» 18 машин семейства A320. Среднемесячный налет каждого из них составляет 350 ч примерно в 120 циклах, что соответствует лучшим мировым показателям. Мы сотрудничаем в подготовке персонала, способствуя самодостаточности перевозчика в этой области. Центр подготовки авиационного персонала «Аэрофлота» укомплектован единственным на территории СНГ полнопilotажным тренажером A320. Он также оснащен компьютерными системами, позволяющими готовить летно-технический персонал по мировым стандартам. В сфере ТО «Аэрофлот» освоил уже не только линейное обслуживание, но и C-check.

«Сибирь» эксплуатирует пять A310, самостоятельно выполняя линейное обслуживание и форму A-check. Многие специалисты авиакомпании прошли подготовку в центрах обучения Airbus. Оба перевозчика планируют и дальше пополнять свои парки самолетами Airbus. Ряд других российских компаний также проявляет большой интерес к нашей продукции.

В 2005 году мы сделали прогноз российского рынка. Россия по потребностям обновления парка стоит в ряду самых перспективных регионов мира. И мы надеемся поставить российским авиакомпаниям никак не меньше половины западных самолетов в ближайшие годы.

Интервью взял Алексей Комаров

Российские ВВС готовятся к модернизации истребителя МиГ-29



В ожидании заказа от ВВС России МиГ-29СМТ активно продается за рубежом

Марина ПЫСЦЕВА

Корпорация «МиГ» сертифицирует многофункциональную модификацию истребителя МиГ-29СМТ в российских Военно-воздушных силах. Как рассказал «Обзору МАКС-2005» заместитель генерального директора — генерального конструктора РСК «МиГ» Владимир Барковский, сейчас рассматривается несколько вариантов военного бюджета, но во всех вариантах прописана модернизация парка истребителей МиГ-29 ВВС. Окончательное число подлежащих модернизации самолетов и объемы финансирования зависят от того, какой вариант государственной программы вооружений будет утвержден в конечном итоге. Однако, по словам г-на Барковского, в любом случае речь идет не о показа-

тельной группировке из нескольких самолетов, а о плановой модернизации ощутимого количества, что позволит ВВС значительно нарастить свой боевой потенциал. Ожидается, что первый заказ от ВВС на модернизацию строевых самолетов МиГ-29 в версию СМТ поступит в 2006 г.

Программа совершенствования МиГ-29, инициированная в конце 90-х гг., привела к созданию модификации СМТ, отличающейся от базовой версии прежде всего многофункциональностью. По боевому потенциалу он превосходит базовый МиГ-29 в два с половиной раза, особенно при работе по наземным целям. Это обеспечивается установкой на истребитель нового комплекса управления вооружением, который основывает-

ся на многофункциональной бортовой радиолокационной станции «Жук-МЭ», разработанной фирмой «Фазотрон — НИИР». К началу авиасалона МАКС-2005 корпорация завершила отработку на МиГ-29СМТ боевого применения высокоточного оружия класса «воздух-поверхность»: противокорабельной ракеты Х-31 с активной головкой самонаведения, ракеты для уничтожения радиолокационных станций Х-31П, ракеты с телевизионным наведением Х-29П и корректируемых бомб К-500КР. По словам Владимира Барковского, испытания показали также, что новый навигационный комплекс самолета, разработанный Раменским ПКБ, значительно улучшил точность применения всего спектра стандартного неуправляемого оружия.

В отличие от отечественных ВВС иностранные клиенты проявляют больший интерес к МиГ-29СМТ. Первым зарубежным заказчиком этой версии стал Йемен. В нынешнем году РСК «МиГ» завершит модернизацию йеменских МиГов в версию СМТ по контракту 2003 г. Одновременно корпорация продолжает продвижение самолета и на другие рынки. До конца года, как говорит г-н Барковский, будет подписан по меньшей мере один новый экспортный контракт на МиГ-29СМТ, а в 2006 г. эксплуатантами этой модификации могут стать еще две страны.

Максим Пядушкин

НК-93 готовится к первому полету

По словам представителей Самарского научно-технического комплекса (СНТК) им. Кузнецова, выставленный на авиасалоне двигатель НК-93 по окончании выставки останется в Жуковском для проведения летных испытаний на самолете Ил-76.

Этот двигатель сверхвысокой степени двухконтурности с тягой 18 т, предназначенный для установки на самолеты семейства Ил-96 и Ту-204, на протяжении последних нескольких авиасалонов всегда привлекает внимание посетителей своим огромным двухступенчатым винтовентилятором с поворотными лопастями в кольцевом канале. Однако работы над двигателем из-за недостаточного финансирования продвигаются крайне медленно.

На базе газогенератора от НК-93 самарские двигателисты предлагают также проект двигателя НК-112 с тягой 8,5 т для семейства региональных самолетов RRJ. Кроме того, на салоне выставлен макет двигателя НК-321 с тягой 25 т для сверхзвукового бомбардировщика Ту-160.

Алексей Синицкий

Харьковский авиазавод рассчитывает на российский рынок

На авиасалон ХГАПП привез самолет Ан-140-100 (UR-14006). Этот самолет эксплуатирует авиакомпания «Аэромост-Харьков» в интересах владельца — лизинговой компании «Укртранслизинг», и именно его харьковчане обычно выставляют на крупнейших авиасалонах мира.

Свой региональный самолет украинцы демонстрируют в Жуковском не впервые — с самого начала серийного производства Ан-140 харьковский завод пытается найти заказчиков среди российских авиакомпаний. Но пока этот 52-местный региональный самолет эксплуатируют только на Украине, в Азербайджане и Иране. По состоянию на август 2005 г. было выпущено и передано заказчикам 11 Ан-140. Семь из них принадлежат украинским перевозчикам, два — азербайджанскому государственному перевозчику AZAL и еще два — иранской авиакомпании Safiran. Как сообщили «Обзору МАКС-2005» представители ХГАПП, в последних числах июля Ан-140 перевез 200-тысячного пассажира.

Артем Фетисов

Ми-8 продолжает совершенствоваться



Петр БУТОВСКИ

В Китае модернизированные Ми-8МТВ-5 с новыми двигателями ВК-2500 известны как Ми-17-В6

Опыт недавних вооруженных конфликтов в Чечне, Афганистане и Ираке подтвердил, что Ми-8 (он же Ми-17 в экспортном исполнении) является солидно спроектированным и построенным, производительным и недорогим средним транспортным вертолетом. Для гражданских эксплуатантов в данном весовом диапазоне также нет лучшего выбора.

Вертолет Ми-8МТВ-5 (в экспортном варианте — Ми-17-В5) производится с 2000 г. От предыдущей модификации, Ми-8МТВ (Ми-17-1В), он отличается расширенной на 1250 мм левой сдвижной дверью, дополнительной правой дверью шириной 830 мм, а также задней грузовой рампой с гидравлическим приводом. Косметическая операция носа, который получил дельфинообразную форму, омолодила внешний вид верто-

лета. К другим изменениям на Ми-8МТВ-5 относятся новая электрическая система на базе бесщеточных генераторов ГТ40П48, а также возможность установки широкого диапазона дополнительного оборудования.

С 2003 г. Казанский вертолетный завод (КВЗ) начал производство версии «Ми-8МТВ-5 модернизированный». Правда, первый заказчик этой модификации — Китай — применяет для нее обозначение Ми-17-В6. От Ми-8МТВ-5 первых серий эта машина отличается установкой новых двигателей ВК-2500 и вспомогательной силовой установки Safir 5K/G.

Дальнейшее развитие Ми-8 связано с применением новых композитных лопастей несущего винта, а также Х-образного хвостового винта. Первый комплект лопастей был установлен в

2001 г. на летающей лаборатории. На сегодня московским МВЗ им. Миля проведено 70% испытаний, которые подтвердили высокие аэродинамические характеристики машины, — хотя остаются проблемы с получением необходимого ресурса. Новые лопасти позволят увеличить грузоподъемность вертолета на 1000 кг, повысить его потолок и скорость.

Последним этапом намеченной модернизации Ми-8 станет замена главного редуктора ВР-14 на новый ВР-141 и хвостовой трансмиссии 8А на модернизированную 8М. Редукторы, которым более 30 лет, вынуждают ограничивать стартовую мощность двигателей ВК-2500 до 2050 л. с. вместо возможных 2400 и являются сегодня главным препятствием на пути повышения характеристик вертолета. После установки главного редуктора ВР-141 двигателя ВК-2500 можно будет использовать на полную мощность, благодаря чему возможности Ми-8 выйдут на новый уровень. Грузоподъемность достигнет 6000 кг, скорость — 255 км/ч, статический потолок — 5000 м, дальность полета — 900 км.

В отношении хвостовой трансмиссии пермский завод «Редуктор-ПМ» сообщает, что в производство уже запущено 20 первых модернизированных трансмиссий 8М. Однако главный редуктор ВР-141 придется еще подождать. Новая модификация вертолета получит обозначение Ми-8МТВ-7, или Ми-17-В7.

Петр Бутовски

Новая концепция VIP-салона

Компания Kvand, специализирующаяся на переоборудовании интерьеров самолетов Ту-134, Як-40 и Як-42 в салоны бизнес-класса, представила на МАКС-2005 новую концепцию салона, основанную на применении сверхъярких светодиодов. По словам представителя Kvand, разработанные компанией светильники соответствуют всем авиационным требованиям, их использование позволяет не только добиться новых эффектов в оформлении салона, но и существенно снизить энергопотребление системы освещения. Кроме того, светодиоды по сравнению с лампами накаливания обладают заметно более высокой экс-

плуатационной надежностью — их срок службы составляет до 70 тыс. ч.

Для управления оборудованием салона используется интегрированная программируемая система, которая, наряду с регулированием интенсивности освещения и изменением его цвета, позволяет управлять аппаратурой развлечений и изменять регулировки кресел и стола со встроенными электроприводами. Контроль над системой осуществляется с помощью индивидуального блока с сенсорным жидкокристаллическим экраном, установленным прямо в подлокотнике пассажирского кресла.

Алексей Сеницкий



Kvand

Благодаря новым технологиям свет становится элементом оформления салона

От первого лица

«...поддержка со стороны правительств необходима для преобразования обсуждаемых проектов сотрудничества в реальные промышленные программы»

Джорджио ЗАППА

Исполнительный директор Finmeccanica

Исполнительный директор итальянского концерна Finmeccanica приехал на авиасалон, чтобы провести встречи с руководителями ряда российских авиационно-космических и оборонных компаний. В беседе с корреспондентом «Обзорения МАКС-2005» он поделился своим оптимизмом по поводу перспектив развития сотрудничества в военной и гражданской тематике между Finmeccanica и российскими компаниями.

— Господин Заппа, почему Finmeccanica так широко представлена на авиасалоне МАКС-2005?

— Я считаю, что Россия предлагает хорошие возможности для совместной работы в авиационно-космической и оборонной отраслях. Мы имеем долгую историю позитивного сотрудничества в нескольких ключевых областях и хотим развивать его. Проводимая реструктуризация российской авиационно-космической, электронной и оборонной промышленности, вероятно, будет продолжаться, и для такой компании, как Finmeccanica, усиливающей свое международное присутствие, было бы глупо не воспользоваться предоставляемыми возможностями.

Мы, конечно, не одиноки в этом — все крупные мировые авиакосмические фирмы уже представлены в России. В ближайшее время мы собираемся предпринять некоторые важные шаги. Здесь, на МАКС-2005, будут сделаны некоторые важные заявления касательно разных программ и платформ. Я предвижу определенные деловые возможности для Finmeccanica и российских компаний, вовлеченных в эти проекты.

— В прошлом AerMacchi и ОКБ им. А. С. Яковлева совместно разрабатывали прототип перспективного учебно-тренировочного самолета, но затем пошли разными путями. Есть ли возможность возобновления их сотрудничества?

— В самом деле эти компании продолжали общение даже после того, как нача-



ли развитие разных проектов, и они очень близки к заключению маркетингового и коммерческого соглашения в отношении нескольких потенциальных рынков.

Более того, сейчас они обсуждают возможности сотрудничества по еще одному проекту, основываясь на предыдущем опыте и соответствующих технологиях.

— Существует ли возможность сотрудничества в области вертолетостроения?

— Подразделение Finmeccanica AugustaWestland сейчас является признанным мировым лидером в области вертолетостроения, но Россия обладает долгой историей разработки, производства и маркетинга вертолетов. В любом случае сотрудничество в будущем вероятно — по крайней мере в отдельных областях.

— Каковы шансы сотрудничества в области гражданского авиастроения? Уже сейчас компания Avio, 30% которой принадлежит Finmeccanica, вовлечена в разработку нового двигателя SaM146 для проекта RRJ компании «Сухой», но возможно ли участие Finmeccanica в этой программе?

— Я могу подтвердить, что мы обсуждаем с компанией «Сухой» возможность участия в проекте RRJ компании Alenia Aeronautica. Мы чувствуем растущий интерес к региональным самолетам и уже занимаем сильные позиции на рынке турбовинтовых региональных машин благодаря семейству ATR.

На наш взгляд, инициатива компании «Сухой» по созданию нового семейства

региональных самолетов многообещающа, но, скорее всего, роль Finmeccanica будет заключаться в сертификации RRJ для западного рынка, технической и логистической поддержке и маркетинге, нежели в непосредственном производстве самолета.

— Итальянский департамент гражданской безопасности второй год подряд проводит испытания противопожарного самолета-амфибии Бе-200. Заинтересованы ли Вы в этом самолете?

— Этот самолет, обладающий заметными показателями и характеристиками, ориентирован на особый сегмент рынка, хотя он мог бы иметь более широкое применение. Я считаю, что его возможности нужно развивать и адаптировать под западные стандарты, чтобы обеспечить более широкие рыночные возможности.

— Насколько важны отношения между правительствами Италии и России для поддержки и развития существующих связей между авиационно-космическими отраслями двух стран?

— Это очень важно, как и то, что хорошие отношения существуют вплоть до самого верха — президента Владимира Путина и премьер-министра Сильвио Берлускони. Существенная политическая и финансовая поддержка со стороны правительств необходима для преобразования обсуждаемых проектов сотрудничества в реальные промышленные программы.

— Можете ли Вы упомянуть некоторые другие области усиления сотрудничества между Finmeccanica и российскими компаниями?

— Конечно. Например, в области телекоммуникаций Selex Communications активно изучает потенциал создания совместных предприятий с российскими компаниями, и не только в области применения технологии Tetra. У Selex Sistemi Integrati уже есть хорошие результаты продвижения в России систем контроля и управления воздушным движением. У нас есть программы сотрудничества в космической области, которое может расширяться благодаря ряду проектов новых спутников. С нашей стороны участие в этом могут принять Alenia Alcatel Space и Telespazio. У Finmeccanica есть и неавиационное подразделение, и я предвижу значительный рынок модернизации российских железных дорог для наших транспортных компаний Ansaldo.

Интервью взял Андреа Нативи

«Клипер» в ожидании международной поддержки

Центральным элементом экспозиции Федерального космического агентства на МАКС-2005 стал впервые демонстрируемый на авиасалоне полноразмерный макет нового космического корабля «Клипер».

Официальную историю «Клипер» ведет с начала 2004 г., когда тогдашний руководитель «Росавиакосмоса» Юрий Коптев объявил о планах по созданию пилотируемого космического корабля нового поколения. «Клипер» представляет собой компромисс между полностью многоразовыми мини-шаттлами и более традиционными одноразовыми космическими аппаратами (КА) типа «Союз». Новый тринадцатитонный корабль включает многоразовый спускаемый аппарат, который может оснащаться крыльями или использовать аэродинамическую компоновку «несущий корпус», и одноразовый орбитальный модуль. Анонсированная версия «Клипера» способна доставить на орбиту и вернуть на Землю 6 космонавтов или 500–700 кг груза. Совместимость с системой сближения и стыковки МКС обеспечивается за счет применения

орбитального модуля, практически повторяющего конструкцию «союзовского». Для выведения «Клипера» предполагается использовать ракету-носитель «Онега» («Союз-3») — глубоко модифицированный вариант «Союза», оснащенный водородной верхней ступенью, который предлагается РКК «Энергия» для пусков с Плесецка.

Проект «Клипер», вероятно, представляет собой оптимальный вариант пилотируемого космического аппарата ближайшего будущего с точки зрения ракетно-космической промышленности — прежде всего потому, что в нем сбалансированы хорошо отработанные решения и технические новации. С одной стороны, объем новых решений достаточен для обеспечения загрузки головного КБ и всей «пилотируемой» кооперации, а также выхода отечест-

венной пилотируемой космонавтики на новый уровень, с другой же — высокий уровень преемственности позволяет надеяться на реализацию проекта в приемлемые сроки при посильном бюджете.

Во многом судьбу «Клипера» определит международное сотрудничество России с Европой, поскольку США (другой потенциальный партнер России) заняты в настоящее время собственным проектом КА нового поколения CEV. Совет министров Европейского космического агентства (ЕКА) должен обсудить перспективы сотрудничества по программе «Клипер» в конце 2005 г. Директор программы пилотируемых полетов ЕКА Дэниел Саккот охарактеризовал проект «Клипер» как «очень интересный», однако подчеркнул, что все решения будут приняты Советом министров. Сходной позиции придерживается и европейский промышленный концерн EADS, который, вероятно, выступит технологическим партнером «Энергии» в случае принятия ЕКА положительного решения по проекту.

Дмитрий Пайсон



The full-scale mockup of the new Clipper spacecraft developed by RSC Energia has become the central element of Russia's Federal Space Agency stand at MAKS-2005 air show.

The official history of Clipper traces its origins to early 2004, when former Russian Space Agency head Yuri Koptev announced plans for the creation of a new-generation manned transportation vehicle.

Clipper is a compromise design between completely reusable «mini-shuttles» and more traditional expendable transportation spacecraft like Soyuz. This new 13-ton spacecraft includes a lifting body reusable descent module and an expendable orbital module. The current version of the spacecraft is capable of delivering and returning a 6-person crew for operations to Earth-orbiting space stations, or handling 500-700 kg. of cargo to/from these orbital facilities. To pro-

Clipper Awaits International Support

vide the compatibility with the docking and rendezvous system of the International Space Station, the Clipper design incorporates the expendable Soyuz-type orbital compartment in the aft part of the spacecraft. The proposed launch vehicle for Clipper is Onega, a highly modified version of the venerable Soyuz vehicle that would be equipped with a hydrogen-fueled upper stage. Onega is also being proposed by RSC Energia for launch operations from the Plesetsk spaceport.

Clipper is possibly an optimal version of the near-future manned spacecraft from the point of view of the space industry, primarily because it balances well proven technical solutions with the novations. On the one hand, the amount of the new solutions seems sufficient to provide the workload for the design bureau and all manned program subcontractors and to lead the country's manned space program to the new level. On the other hand, the large amount of inherited elements

allows hoping for the project implementation in the acceptable timeframe with the reasonable budget.

Taking into account today's situation with the Russia's manned space programs, to a considerable degree the Clipper future depends on Russia-Europe cooperation, because the United States, another potential partner, is now occupied with its own CEV project. The ESA's Council of the Ministers is to discuss possible Clipper-related cooperation in late 2005. ESA's human spaceflight director Daniel Sacotte categorized the project as «very interesting,» but deferred any action to the Council of Ministers. EADS consortium that would possibly become Energia's technological partner for the project, is also looking for the ESA decision on this matter.

Dmitry Pison

Первый «Бурлак» проходит испытания

В настоящее время проходит стендовые испытания первый модернизированный двигатель Д-30КП-3 «Бурлак» разработки НПО «Сатурн». После их завершения ему предстоят летные испытания — во второй половине 2005 г. один мотор установят на летающую лабораторию на базе самолета Ил-76, принадлежащую ЛИИ им. Громова.

Идея модернизации двигателей Д-30КП, установленных на транспортных самолетах Ил-76, появилась еще на рубеже 90-х гг., однако тогда эксплуатанты не нашли в ней экономического смысла. Ситуация стала изменяться по мере введения в мире ограничений по шумам самолетов и роста стоимости топлива. В середине 2003 г. НПО «Сатурн» вернулся к этому проекту, предлагая авиакомпаниям программу ремоторизации самолетов Ил-76 с установкой на них двигателей Д-30КП-3 «Бурлак» — глубоко модернизированного варианта серийно выпускаемого на предприятии двигателя Д-30КП 2-й серии. По замыслу НПО «Сатурн», разработчика «Бурлака», этот экономичный и доступный по

цене двигатель даст огромному парку Ил-76 шанс вернуться на рынок.

По словам технического директора и генерального конструктора НПО «Сатурн» Михаила Кузменко, модернизация заключается в замене 3-ступенчатого компрессора низкого давления на вентилятор с одной опорной ступенью и увеличении степени двухконтурности с 2,2 в базовом двигателе до 3,65 в Д-30КП-3. Кроме того, на «Бурлаке» установлена новая малоэмиссионная камера сгорания, в 2003 г. сертифицированная в составе модернизированного Д-30КУ-154. Применение высокоэффективного малошумного вентилятора в сочетании с увеличением степени двухконтурности позволяет снизить удельный расход топлива в двигателе примерно на 10%, увеличить ресурс и обеспечить его соответствие нормам Главы 4 ИКАО по шуму и эмиссии. Кроме того, за счет увеличения диаметра вентилятора рабочие условия для газогенератора стали менее напряженными, что позволило увеличить ресурс.

Сертификация Д-30КП-3 намечена на 2007 г. В ходе стендовых испытаний уже подтвердились основные характеристики «Бурлака», причем тяга двигателя оказалась на тонну выше расчетных 13 т.

По словам Михаила Кузменко, новый «Бурлак» будет стоить 1,2 млн долл., модернизация старого Д-30КП-2 до варианта «Бурлак» — 700 тыс. долл. До сих пор «Сатурн» не получил твердых заказов на «Бурлак», пока есть только предварительные договоренности с рядом перевозчиков.

Артем Фетисов



Теплообменник для гиганта Airbus

Ключевым элементом экспозиции на стенде корпорации United Technologies можно назвать самый большой в мире теплообменник для самого большого в мире пассажирского самолета А380. Выпускает его только «Хамилтон Стандарт-Наука» (HSN) — совместное предприятие российского НПО «Наука» и американской Hamilton Sundstrand, входящей в корпорацию United Technologies. Деятельность СП — один из немногих пока примеров реальной интеграции российской авиационной промышленности в мировую отрасль, поскольку HSN серийно выпускает теплообменники систем кондиционирования для самолетов Boeing, Airbus и Embraer.

Как сообщил корреспонденту «Обзора МАКС-2005» гендиректор HSN Леонид Мазин, в этом году предприятие выпустит 15 самолето-комплектов для А380. В комплект входят две системы кондиционирования, каждая из которых включает два двойных теплообменника, подобных представленному на стенде, и один конденсор, размеры которого еще больше, чем у теплообменника.

Алексей Синицкий

Индонезия вновь хочет закупать истребители «Сухого»

Индонезия подтвердила факт возобновления плана модернизации своего парка военных самолетов и объявила о приобретении дополнительной партии из 12 истребителей «Су». Эта программа была временно заморожена после вызванного цунами бедствия в декабре 2004 г., но теперь, как ожидается, поставки будут начаты еще до конца года. Главком ВВС Индонезии маршал авиации Джоко Суянто заявил в июне, что приобретение новых самолетов «Су» является приоритетной задачей и стоимость партии из 12 истребителей составит 366 млн долл.

На вооружении Индонезии уже состоит четыре самолета производства «Сухого» — два одноместных Су-27СК и два двухместных Су-30МК. Эти истребители были поставлены в 2003 г. и являются наиболее современными машинами в Военно-воздушных силах стра-

ны. Пока неясно, какие модели будут поставлены Индонезии, но по всей вероятности, это будут двухместные Су-30 в варианте ударного истребителя. В своем выборе Индонезия, очевидно, будет руководствоваться примером соседней Малайзии, также приобретающей 18 самолетов Су-30МКМ.

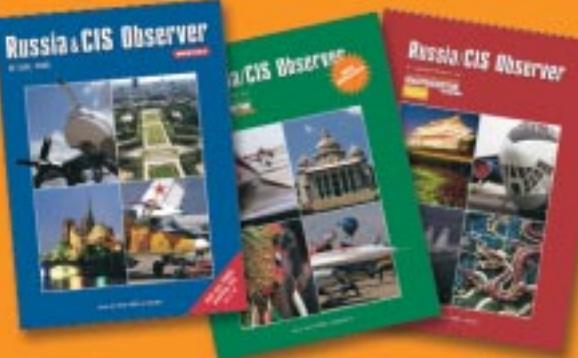
По словам Джоко Суянто, за поставками 2005 г. последует вторая партия из шести самолетов в начале 2006 г. Российские истребители составят часть более широкой программы модернизации, которая включает в себя новую сеть радаров ПВО. Маршал авиации также дал понять, что поставки современных видов вооружения станут важной частью сделки по приобретению новых самолетов, отметив пока недостаточный потенциал ВВС Индонезии в этой области.

Роберт Хьюсон

АНАЛИЗ



НОВОСТИ



СОБЫТИЯ



ДИСКУССИИ



Информация для профессионалов

А.Б.Е.

Медиа

АЛ-55 послужит основой семейства новых двигателей

Одной из важнейших программ НПО «Сатурн» является создание турбореактивных двигателей семейства АЛ-55 для учебно-тренировочных и учебно-боевых самолетов нового поколения. Об особенностях данного проекта и его рыночных перспективах «Обозрению МАКС-2005» рассказал Александр Саркисов, заместитель генерального директора — генеральный конструктор, курирующий программу АЛ-55 на НПО «Сатурн».

Двигатель АЛ-55 появляется на свет весьма своевременно: сегодня в мире, в том числе и в России, практически нет современных учебно-тренировочных самолетов (УТС). Отечественные ВВС используют устаревшие чешские УТС L-39 и L-29, на которых установлены украинские двигатели. За рубежом одним из самых массовых подобных самолетов является франко-германский Alpha Jet разработки 70-х гг. (с французскими двигателями). Это означает, что потребность в самолетах такого класса — и соответственно в двигателях к ним — очень большая.

Благодаря своим техническим характеристикам двигатель «Сатурна» АЛ-55И в 2004 г. выиграл тендер, объявленный индийскими ВВС, на оснащение новых учебно-тренировочных самолетов НТ-36. (Это однодвигательный самолет, что, по словам г-на Саркисова, ставит разработчика силовой установки в особо жесткие условия и накладывает на него огромную ответственность.) В тендере АЛ-55И обошел французский Larzac фирмы Snecma. «Сатурну» отведено два года на то, чтобы поднять двигатель в воздух и доказать его преимущества по сравнению с зарубежными аналогами.

Для решения этой стратегически важной задачи в течение последних нескольких лет на «Сатурне» велась напряженная работа. В результате сегодня в конструкторском плане двигатель уже состоялся. На АЛ-55 получены положительные заключения специализированных военных и гражданских институтов, а в июне этого года полноразмерный экспериментальный образец его модификации АЛ-55И был представлен индийской делегации. Тогда же был подписан контракт, вступивший в силу 1 августа 2005 г., на создание двигателей АЛ-55И.

В ближайшее время будет подписан второй контракт на лицензионное производство этих двигателей в Индии. Работу

по программе АЛ-55И НПО «Сатурн» ведет в тесной кооперации и на паритетной основе с Уфимским моторостроительным производственным объединением.

«Программа обладает большим экспортным потенциалом, — говорит Александр Саркисов, — впервые авиадвигатель создается по заказу Индии (фирма HAL). Потребность индийских ВВС в самолете НТ-36 превышает 200 единиц. Сейчас рассматривается вопрос об установке АЛ-55 на НТ-39 — новый двухдвигательный самолет индийских ВВС.



НПО «Сатурн»

Мы надеемся, что двигателем заинтересуются и другие заказчики».

Создавая новый двигатель, НПО «Сатурн» предусматривало возможность применения его модификаций и для целого семейства российских самолетов.

«Новый двигатель «Сатурна» — очень продуманная перспективная машина, его конструкция отражает современные тенденции в авиамоторостроении», — поясняет г-н Саркисов. Конструктивное модульное решение АЛ-55 позволяет при небольших изменениях создавать целый спектр модификаций двигателей. При 95%-ной унификации, что очень выгодно для производства и эксплуатации, на базе созданной основы можно получить модельный ряд различных двигателей для УТС, беспилотных летательных аппаратов, сверхлегких сверхзвуковых истребителей, самолетов-штурмовиков.

АЛ-55И станет первым современным отечественным двигателем этой размерности. Вложенные в его разработку усилия и затраты, по мнению генерального конструктора «Сатурна», будут полностью оправданы, поскольку у России появится новый продукт, востребованный рынком на долгие годы, а объем его производства с учетом модификаций может достичь нескольких тысяч.

Максим Пядушкин

Самолетом-амфибией Бе-103 интересуются за рубежом

Компания «Сухой» ведет переговоры более чем с 20 странами о начале поставок легкого многоцелевого самолета-амфибии Бе-103. Как рассказал «Обозрению МАКС-2005» Игорь Черников, директор программ гражданской авиационной техники компании «Сухой», практически все страны Латинской Америки, Юго-Восточной Азии и такие африканские государства, как Нигерия, ЮАР, Кения и Танзания, проявляют интерес к машине. «Сейчас мы ищем в каждой из этих стран надежные компании, хорошо известные в бизнес-кругах, которые затем смогут представлять наши интересы в своей стране, — сказал он. — Мы не заинтересованы в том, чтобы продавать самолеты поштучно, — получается слишком дорого; мы ориентируемся в основном на крупных заказчиков».

Напомним, что самолет-амфибия Бе-103 предназначен для использования в регионах с большим количеством рек, озер и водоемов, то есть для работы в труднодоступных местах, часто в экстремальных условиях. Он оснащен двумя американскими поршневыми двигателями Teledyne Continental и может перевозить 4–5 пасс. или грузы массой до 400 кг на расстояние до 1100 км. По словам Александра Бабкова, заместителя главного конструктора по теме Бе-103 ОАО «ТАНТК



«Сухой» стремится продавать Бе-103 большими партиями

2003 г. три Бе-103 были поставлены в США по заказу владельца небольшого частного аэропорта.

В прошлом году «Сухой» подписал еще один контракт — на поставку в Китай 20 Бе-103 — и сейчас идет процесс сертификации амфибий в соответствии с требованиями китайского Министерства транспорта. Ожидается, что Бе-103 получит китайский сертификат типа уже в конце этого года, после чего сразу начнутся поставки — на КНААПО в разной стадии готовности сегодня находится около 30 самолетов.

Кроме того, в сентябре амфибия должна получить сертификат типа в Бразилии, планирующей заказать несколько десятков «бешек». По словам Игоря Черникова, «Сухой» уже направил бразильской стороне проект контракта на поставку первой партии. Сертификация Бе-103 готова начать и Канада. Однако по канадским правилам начать процесс сертификации можно лишь по заявке покупателя. «В ближайшее время мы собираемся готовить проекты контрактов нашим партнерам в этой стране», — говорит г-н Черников.

Еще около 18 Бе-103 собирается закупить Малайзия для своих МВД, Береговой охраны и Таможенной службы, которые намерены использовать самолет для борьбы с контрабандой.

Наталья Бендина

им. Г. М. Бериева», после незначительной модификации самолет можно переоборудовать в патрульный, санитарный, пожарный и другие варианты. Стоимость Бе-103 в базовой комплектации составляет порядка 1,4 млн долл.

На данный момент амфибия уже сертифицирована по российским нормам АП-23 и американским FAR-23. Ее первым покупателем стали американцы — в



МАКС 2005
стенд **И-7**

Сертификат МАК АТИ 01203 от 19.08.03

МНОГОПРОФИЛЬНАЯ ФОРМИРУЮЩАЯ АВИАГРУППА

ПОСТАВКА КОМПЛЕКТУЮЩИХ ИЗДЕЛИЙ И ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К АВИАТЕХНИКЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТА САМОЛЕТОВ И ВЕРТОЛЕТОВ, ИХ УЗЛОВ, АГРЕГАТОВ И ОБОРУДОВАНИЯ

ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

Ми-8/17,-26, Ка-32, Ил-76,-86,-96, Ан-12,-24,-26, Ан-26Б,-32,-74,-124, Як-40,-42, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214

- Оперативные поставки продукции со складов
- Организация проведения ремонта авиатехники
- Поставки оборудования авиаремонтным заводам
- Гибкий подход к ценообразованию и условиям платежа
- Таможенное оформление грузов при поставках на экспорт
- Маркетинговое, техническое и информационное сопровождение контрактов
- Инвестиции в производственные программы изготовителей авиационных комплектующих

Поставка запасных частей:
125167, Россия, г. Москва, Ленинградский проспект, 37, Корп.3, офисы 1014, 1015, 1016
Тел.: +7 (095) 155-58-75, 155-64-61 Факс: +7 (095) 155-68-55
e-mail: mfg@civilavia.ru

Организация ремонта:
121359, Россия, г. Москва, ул. Маршала Тимошенко, 19
Тел: +7(095) 140-77-16, 149-24-84
факс: +7(095) 415-05-54
<http://www.mfg-avia.ru>, e-mail: mfg@mfg-avia.ru

От первого лица

«...трудности для ведения бизнеса в России еще остаются, но работать становится легче»

Ричард БРОДИ

Президент
United Technologies
International
Operations Russia

В стратегии развития российского авиапрома все большее понимание находит необходимость глобального сотрудничества с иностранными производителями, работа над совместными проектами, привлечение иностранных инвесторов. Свое мнение по этому вопросу «Обзорению МАКС-2005» высказал президент российского представительства американской корпорации United Technologies Ричард Броди.

— Господин Броди, как развивается Ваше сотрудничество с российскими предприятиями авиакосмического сектора?

— Один из ключевых экспонатов нашей экспозиции на салоне — теплообменник системы кондиционирования воздуха для новейшего сверхбольшого самолета Airbus A380, разработанный с участием российских специалистов и выпускаемый на совместном предприятии «Хамильтон Стандарт-Наука» (ХСН), созданном входящей в нашу корпорацию фирмой Hamilton Sundstrand и российским НПО «Наука».

Насколько мне известно, ХСН — это единственный пример, когда российское предприятие серийно поставляет высокотехнологичные комплектующие для западных воздушных судов. Здесь освоено производство теплообменников для Boeing 747 и 777, а также для самолетов Bombardier и Embraer. Более того, для A380 ХСН будет эксклюзивным поставщиком. Та же самая ситуация с теплообменником для перспективного Boeing 787. Сейчас полным ходом идет его разработка, производство начнется в следующем году.

Сегодня мы ведем с НПО «Наука» переговоры о расширении сотрудничества. Прежде всего речь идет об увеличении объемов производства и рабочих площадей на ХСН, а также обсуждается возможность совместных работ по другим темам.



— В России считается, что поставка комплектующих — не особо престижное занятие по сравнению с производством самолетов.

— Такая точка зрения уходит в прошлое. Современные самолеты производят «всем миром». И стать поставщиком комплектующих чрезвычайно трудно, надо победить в жестком конкурсе. А попасть в существующие программы вообще практически невозможно, поскольку у всех уже заключены долгосрочные контракты. На Boeing 787 практически все поставщики определены; российским предприятиям надо искать место в более далеких проектах. Компании ХСН удалось прорваться на этот рынок именно благодаря тому, что она является дочерним предприятием и субподрядчиком Hamilton Sundstrand.

Другой важный пример сотрудничества — производство ракетных двигателей РД-180 для ракет Atlas, организованное НПО «Энергомаш» и нашей компанией Pratt & Whitney. На сегодняшний день произведено свыше 10 успешных стартов. По моему мнению, из всех деловых проектов между Россией и США, реализованных после окончания холодной войны, этот проект самый выдающийся по тем сложностям — техническим, юридическим и политическим, — которые удалось преодолеть в ходе его реализации. Лично я им очень горжусь, и он доказывает, что в России можно делать очень сложные проекты.

— Вы уже много лет работаете в России. По Вашему опыту — становится легче или труднее?

— За последние годы в России произошло много реформ, они продолжают и сейчас. Трудности для бизнеса остаются, но становится легче. Среди представителей власти и руководителей предприятий ширится понимание того, насколько важна для достижения успеха интеграция в глобальный рынок. Поэтому и сотрудничество развивается активнее. Мы приветствуем создание вертолетного холдинга «Оборонпром»; входящая в нашу корпорацию компания Sikorsky в настоящее время обсуждает с ним возможные совместные проекты. Думаю, что Объединенная авиастроительная корпорация тоже будет сформирована, и это пойдет на пользу. Причем, на мой взгляд, процесс должен идти быстро, его нельзя затягивать.

— Власти понимают необходимость масштабного привлечения иностранных инвестиций, но в то же время стремятся сохранить стратегический контроль над собственностью в авиапроме. Можно ли разрешить это противоречие?

— Мы работаем по тем законам, которые есть. Хотя, конечно, принятый в 1998 г. закон, ограничивающий долю иностранного участия в авиапроме 25 процентами, очень сильно сократил приток иностранных инвестиций в отрасль. При таком законодательстве иностранный инвестор не может построить «в чистом поле» завод, чтобы выпускать любую продукцию для пассажирских самолетов. Ему может принадлежать не более 25% акций этого завода. А кто заплатит за остальные 75%?

Насколько мне известно, сейчас идет работа над законом о стратегических предприятиях, и я рискну высказать свое мнение. По-моему, не надо придумывать, разрешить ли иностранцам 25% или 49%, — успеха не будет.

Прежде всего властям следует определиться с ключевыми предприятиями, куда иностранцев допускать нельзя. Государство не хочет, чтобы иностранцы получили контроль над оборонными предприятиями, — но ведь и мы не хотим вкладывать деньги в военное производство! Тут у нас с российским правительством полное взаимопонимание и совпадение интересов.

А по остальным предприятиям авиапрома — в принципе, они все двойного назначения — нужно рассматривать каждую сделку в отдельности. В любом конкретном случае можно найти решение. Пусть оно не будет универсальным, но зато дело будет развиваться.

Интервью взял Алексей Синицкий

Беспилотник, который видел Путин

Малогобаритный беспилотный летательный аппарат Т25 — одна из любопытных новинок Международного авиационно-космического салона МАКС-2005. Этот аппарат разработан казанским конструкторским бюро «ЭНИКС», известным своими воздушными мишенями. Являясь гражданской версией беспилотника «Элерон», Т25 отличается от своего прототипа составом оборудования.

Сам «Элерон» в настоящее время проходит испытания в условиях реальной эксплуатации. По информации «Обзора МАКС-2005», именно этот аппарат был продемонстрирован президенту России Владимиру Путину в ходе его поездки в один из погранотрядов Дагестана.

Выполненный по схеме «летающее крыло» Т25 имеет складную конструкцию и оснащен электрическим двигателем. Взлетная масса аппарата составляет 3,2 кг, продолжительность полета не превышает 60 мин. Скорость полета —



от 60 до 105 км/ч, потолок — 3000 м. Взлет выполняется с помощью пускового устройства, посадка — парашютная.

В качестве полезной нагрузки на варианте Т25Д используется стабилизированная ТВ-камера

В разработке находится модификация Т25Н, оснащенная инфракрасной камерой. Радиус действия комплекса определяется возможностями системы передачи информации и составляет 10 км.

Беспилотный аппарат создан в инициативном порядке, возможность его закупки обсуждается с разными заказчиками. Как заявил корреспонденту «Обзора МАКС-2005» главный конструктор КБ «ЭНИКС» по данному направлению Ильдар Якупов, конструкторское бюро намерено продолжить работы над легкими БПЛА, а также над беспилотными системами с массой 50–70 кг.

Сергей Сокут

Экспорт боевой авиатехники снижается

В 2004 г. авиационная промышленность России (в широком понимании термина, т. е. включая прибористов, двигателей, вертолетостроителей и производителей средств поражения), возможно, в последний раз обеспечила основной объем производства оборонного комплекса страны.

Лидерами отрасли, как и в предыдущие годы, стали компании, производящие на экспорт истребители семейства Су-27/30. АХК «Сухой» с 2001 г. прочно удерживает первое место по объему продаж (от 1 до 1,5 млрд долл.). В прошлом году компания благодаря поставкам 24 истребителей Су-30МК2 в Китай и четырех Су-30МК2В во Вьетнам сохранила уровень выручки в размере

1,5 млрд долл. Корпорация «Иркут» вышла на рекордный показатель продаж в 644 млн долл за счет передачи в Индию 10 истребителей Су-30МКИ и начала поставок в эту страну комплектов для сборки самолетов в рамках лицензионного контракта.

Экспорт большого количества самолетов марки «Су» обеспечил высокие продажи производителей агрегатов и комплектующих для этих истребителей. Но надо заметить, что объемы выручки «Салюта» и УМПО снизились по сравнению с 2003 г. Видимо, двигатели к поставленным в течение 2004 г. истребителям были отчасти переданы на сборочные заводы ранее, а отгрузка прошлого года снизилась.

Неплохие показатели были достигнуты РСК «МиГ», которая завершила поставки МиГ-29 в Судан. Эта страна получила 9 истребителей в дополнение к 3 ранее поставленным. Основным для компании остается йеменский контракт, предусматривающий передачу 6 МиГ-29СМТ в дополнение к ранее поставленным 14 МиГ-29СЭ/УБ. В прошлом году в Йемен были переданы первые самолеты в стандарте СМТ. Кроме того, показатели 2004 г. отразили авансовые поступления по контракту стоимостью 732 млн долл. на поставку в Индию 16 палубных истребителей МиГ-29К/КУБ.

После пяти лет стабильного роста несколько снизились показатели Казанского и Улан-Удэнского вертолетных заводов. Это связано с завершением работ по крупнейшим постсоветским контрактам на поставку транспортных Ми-17 в Индию и Алжир.

Можно ожидать, что наметившаяся тенденция снижения продаж сохранится и в 2005 г. Крупные поставочные контракты с Китаем и Индией завершены, и основной объем выручки в текущем году будет генерироваться индийским лицензионным контрактом и поставками двигателей АЛ-31ФН и РД-93 для китайских проектов легких истребителей собственной разработки.

Константин Макиенко

10 крупнейших компаний авиастроительной отрасли России

Компания	Объем продаж (выручка от реализации), млн долл.	Доля экспорта, 2004 г., %	Доля гражданской продукции, 2004 г., %	Численность персонала, 2004 г., чел.
ОАО АХК «Сухой»	1499,1	92,0	2,0	31 356
ОАО НПК «Иркут»	643,8	92,27	3,0	11 265
ОАО «Корпорация «Аэрокосмическое оборудование»»	583,0	75,0	23,8	42 400
РСК «МиГ»	427,4	89,0	5,7	>12 000
ФГУП МПП «Салют»	388,9	70,0	20,0	>13 000
ОАО «Уфимское МПО»	363,9	92,7	—	18 884
ОАО «Корпорация «Тактическое ракетное вооружение»»	234,7	73,0	7,7	8597
ОАО НПО «Сатурн»	234,0	23,8	87,4	18 311
ОАО «Казанский вертолетный завод»	192,7	82,5	—	7351
ОАО «Улан-Удэнский авиационный завод»	155,9	92,0	—	6000

Источник: Центр анализа стратегий и технологий.

«Евромилль» ищет замену французам

На нынешнем авиасалоне МАКС-2005 можно увидеть первый летный образец среднего (а по западной классификации — тяжелого) вертолета Ми-38, над созданием которого уже больше 10 лет работают Московский вертолетный завод им. М. Л. Миля и Казанский вертолетный завод, объединившие свои усилия в ЗАО «Евромилль».

Первоначально Ми-38 задумывался как международный проект: канадская фирма Pratt & Whitney Canada предоставила двигатели PW-127T/S, а европейская Eurocopter входила в «Евромилль» как партнер с разделением рисков, разрабатывая для Ми-38 пилотажно-навигационное оборудование, а также обещая помочь с сертификацией машины по западным нормам и продвижением Ми-38 на международном рынке.

Однако в начале этого года компания Eurocopter объявила о полном выходе из программы. Свое решение руководство компании объясняет несовершенством российского законодательства, которое ограничивает долю иностранных участников в 25%, что

не дает контроля над ходом реализации совместного проекта.

С уходом европейцев у разработчиков Ми-38 появились новые заботы. Во-первых, им нужно как можно скорее найти нового поставщика пилотажно-навигационного оборудования, а во-вторых, понять, как продвигать вертолет на международном рынке без помощи западных партнеров.

Выход Eurocopter может привести к задержке появления Ми-38 на рынке. Первый вертолет поднялся в воздух в конце 2003 г. и сейчас проходит летные

испытания, которые будут продолжаться до конца 2005 г. Производство еще двух вертолетов началось на КВЗ в марте 2005 г. По графику одна машина должна быть собрана в начале 2007 г., а в конце 2007 г. из цеха должен выйти третий по счету борт. Сертификационные испытания планировалось начать в 2007 г., серийное производство — в 2009 г.

Однако и второй и третий вертолеты уже должны быть оборудованы той авионикой, которая будет устанавливаться на серийных машинах, а значит еще до 2007 г. «Евромиллю» необходимо найти нового поставщика бортового оборудования. Как стало известно «Обозрению МАКС-2005», «Евромилль» активно работает с российскими фирмами, но выдвигает перед ними ряд жестких требований: во-первых, комплекс необходимо создать на собственные средства (то есть на условиях разделения рисков) в течение двух лет, а во-вторых, авионика должна устраивать как российских операторов — в России и за рубежом будет продаваться один и тот же Ми-38.

Артем Фетисов



Сергей БЕГЛЕВ

Thrust-Vectoring MiG-29OVT Makes its Flight Debut at MAKS-2005

Attendees at the MAKS-2005 air show can witness the first public flight demonstrations of the MiG-29OVT thrust vectoring aircraft. This aircraft was first shown on static display during the MAKS-2003, and intensive work during the next two years has allowed MiG Corp. to show the MiG-29 derivative in flight, demonstrating its unprecedented maneuvering capability.

Vladimir Barkovsky, MiG Corp.'s Deputy General Director and General Designer, told the Show Observer that the MiG-29OVT program is a technology demonstrator designed for the development of thrust vectoring that considerably enhances aircraft maneuverability. An active flight test program has been performed in 2005, and the MiG-29OVT already has accumulated tens of flight hours.

According to Barkovsky, the MiG-29OVT is the first twin-engine aircraft with all-dimensional vectoring nozzles that can move in all axes. The only restrictions are imposed by the element of the airframe design. Other existing thrust vectoring aircraft — Russia's Su-30MKI and the American F-22 — feature two-dimensional vectoring nozzles.

Technical solutions tested on MiG-29OVT may be used in other products of the company. Primary requirement for the installation of all-dimensional vectoring nozzles is the presence of a fly-by-wire control system. Because of this, thrust vectoring will be offered as an option to customers of the latest MiG-29 versions — the MiG-29M/M2 — that are already equipped with fly-by-wire controls.

Maxim Pyadushkin

Клапаны для A380

Не особо приметный экспонат в экспозиции нижегородского ОАО «Гидромаш» — титановые блоки клапанов для гидросистемы управления самолета A380. Это первый случай, когда российское предприятие, не имеющее зарубежных партнеров, выпускает серийную продукцию для компании Airbus. Гидравлика сверхбольшого двухпалубного пассажирского лайнера имеет два принципиальных отличия: вместо общепринятого тройного дублирования для экономии веса предусмотрено только двойное, а рабочее давление в системе составляет 350 кг/см² вместо обычного для гражданских самолетов 210 кг/см² (до A380 гидросистемы с таким высоким давлением применялись только в военной авиации). Все эти особенности налагают особые требования на качество изготовления элементов гидросистемы, и продукция «Гидромаша» им соответствует.

Алексей Синицкий

EADS поможет Бе-200

Вчера член правления EADS — руководитель подразделения «Оборона и системы безопасности» Стефан Цоллер и президент корпорации «Иркут» Олег Демченко подписали документы о регистрации совместного предприятия EADS IRKUT Seaplane SAS, которое будет координировать сертификацию самолета-амфибии Бе-200 в соответствии с западными стандартами и заниматься продвижением и поддержкой в эксплуатации этой машины на международном рынке.

70% акций СП будет принадлежать НПК «Иркут», остальные 30% — EADS. «Предложение потенциальному покупателю услуг глобальной сервисной сети EADS существенно увеличит рыночный потенциал этого самолета», — заявил г-н Цоллер. Принципиальная договоренность о создании СП была достигнута еще год назад на авиасалоне в Фарнборо. Компанию возглавит Йоханнес Фальке, у которого уже есть опыт работы с российским авиапромом. В свое время он был директором MAPS — совместного предприятия EADS, РСК «МиГ» и «Рособоронэкспорта», которое до 2004 г. занималось модернизацией и адаптацией под стандарты НАТО самолетов МиГ-29 немецких ВВС.

Артем Фетисов

Омичи сделают спутник для Америки

На МАКС-2005 представители совместного предприятия COSMOS Space Systems AG вчера сообщили о заключении первого контракта на поставку российской платформы для создания спутника системы Orbcomm. Постройкой платформы будет заниматься российский участник СП — омское ПО «Полет».

Основная специализация омского предприятия — ракеты-носители легкого класса «Космос-3М» и космические аппараты для систем навигации, поиска и спасения. С начала 90-х гг. фирма активно сотрудничает с немецкой OHV System, предоставляя услуги по запуску малых спутников ракетами-носителями «Космос». Для проведения совместных работ по созданию и запуску космических аппаратов ПО «Полет» фирма OHV Systems и итальянское предприятие Carlo Gavazzi Space создали COSMOS Space Systems AG.

Система Orbcomm основана на низкоорбитальных малых спутниках, позволяющих передавать информационные сообщения в режиме «электронной почты», а также предоставлять услуги определения местоположения. Спутник, производство которого началось в Ом-

ске, будет также нести полезную нагрузку Береговой охраны США, предназначенную для идентификации судов. После изготовления спутниковой платформы фирма Orbital Space Corporation (США) дооснастит ее полезной нагрузкой. Запуск нового спутника системы Orbcomm ракетой «Космос-3М» запланирован на начало 2006 г.

Дмитрий Пайсон



Спутники системы Orbcomm будет базироваться на российских платформах

Радар для пятого поколения

В последние год-полтора наблюдается значительный прогресс в создании активных фазированных антенных решеток (АФАР), которые станут основой радиолокационного комплекса перспективных самолетов. Об этом «Обозрению МАКС-2005» заявил Анатолий Синани — заместитель гендиректора по научной

работе, главный конструктор НИИ приборостроения им. Тихомирова (НИИП).

Г-н Синани не употребляет термин «истребитель пятого поколения», однако говорит о программе, которую с 2003 г. ведет ряд ведущих предприятий российской промышленности под эгидой Минобороны РФ и Федерального агентства по промышленности. Известно, что два года назад НИИП был назван головным разработчиком РЛС для перспективного авиакомплекса фронтовой авиации.

Результаты работы приборостроителей воплотились в действующем образце АФАР «Эполет-А», который впервые демонстрируется на авиасалоне МАКС-2005. По словам разработчиков, излучаемая мощность этой АФАР в каждом канале достигает 10 Вт против 5–8 Вт у зарубежных

образцов. Ключевые компоненты антенны выполнены на отечественной элементной базе. Небольшой размер «Эполета-А» позволяет размещать АФАР в разных местах носителя для формирования широкого ракурса обзора радиолокационного комплекса.

Представленный образец на время авиасалона снят с лабораторных испытаний. В конце 2006 — начале 2007 г., как и предусмотрено государственной программой, на базе освоенных технологий будет создан радиолокационный комплекс, предназначенный для испытаний на борту самолета.

Комментируя проблему стоимости АФАР, которую многие эксперты считают чрезмерно высокой, Анатолий Синани говорит, что она зависит от серийности. Если удастся обеспечить загрузку предприятий технологической цепочки в 70% и выше, цена АФАР будет приемлемой. В связи с этим в рамках программы особый упор делается на внедрение новых технологий в различные военные и гражданские системы.

Сергей Сокут



Левел ПО ВЯКОВ

«Полет» развивает региональные перевозки...



«Полет» добавит к своим Ан-124 пассажирские и грузовые Ан-148

Дмитрий ПЕТРОВИЧ/С&Медиа

Вчера воронежская авиакомпания «Полет» внесла весомый вклад в портфель заказов лизинговой компании «Ильюшин Финанс Ко.» (см. стр. 16). Руководители «Полета», ИФК и Воронежского акционерного самолетостроительного общества (ВАСО) подписали соглашение о намерениях, предусматривающее поставку 15 региональных самолетов Ан-148-100В (вместимость до 80 чел., дальность 3600 км). Судя по всему, эта модификация пока будет крупнейшей в линейке семейст-

ва Ан-148. Как сообщил корреспонденту «Обзорника МАКС-2005» руководитель проекта компании ИФК Александр Сас, в классе 100-местных самолетов уже имеются два конкурентных проекта — RRJ и Ту-334, поэтому продвижение в этом сегменте модификации Ан-148-200 остается под большим вопросом.

Наряду с пассажирскими машинами «Полет» заказывает и 5 рамповых транспортных самолетов Ан-148Т грузоподъемностью до 15 т.

Срок финансового лизинга составит 15 лет. Стоимость контракта будет определена после согласования дополнительных технических требований к машинам и спецификации бортового оборудования. График поставок предусматривает передачу двух пассажирских самолетов в 2007 г., по пять в 2008–2009 гг. и три в 2010 г. По две грузовых машины будет поставлено в 2008–2009 гг. и одна в 2010 г. Стороны договорились подписать твердый контракт на эти самолеты не позднее 31 декабря 2005 г.

Алексей Синецкий

...а «Волга-Днепр» – грузовые

Интерес к самолету Ан-148 в его грузовой модификации проявила и авиакомпания «Волга-Днепр». В первый день проведения авиасалона она подтвердила свои намерения о приобретении 10 Ан-148, причем пять из них в грузовом варианте с рампой (Ан-148Т) и три — с боковым люком для перевозки генерального груза (Ан-148С). Это первый заказ на самолеты Ан-148С.

По словам представителя ИФК, осуществляющей продвижение на рынок и лизинг Ан-148, документация для изготовления транспортных версий самолета будет готова в середине 2007 г., поэтому поставки его на рынок начнутся не ранее 2008 г. Технические проблем с транспортником нет — антоновцы имеют большой опыт переоборудования как транспортных машин в пассажирские (например, Ан-74 в Ан-74ТК-300), так и наоборот (Ан-10 и Ан-12). Однако для проведения такой работы необходимо набрать достаточное количество заказов. Поэтому важно, как будут развиваться переговоры с военными заказчиками — Ан-148Т мог бы занять нишу самолетов Ан-72 и Ан-74.

Алексей Синецкий

3-я ЕЖЕГОДНАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ТРАНСПОРТУ

11–12 октября 2005 года
г. Москва
гостиница «Ренессанс-Москва»

КРЫЛЬЯ РОССИИ

АВИАЦИОННЫЙ ФОРУМ

В ПРОГРАММЕ ФОРУМА:

- Конкурентоспособность российского воздушного транспорта и конкурентная среда в нем. Равные среди равных?
- Квазимонополии и рост затрат авиакомпаний. На пороге системного кризиса?
- Государство и бизнес авиаперевозок. Взаимодействие усложняется?
- Модернизация парка российских авиакомпаний. Кто и как определяет приоритеты?
- Развитие маршрутных сетей и хабов. Во власти мифов?
- Финансовое и инвестиционное обеспечение деятельности воздушного транспорта. Реформа стоит денег?

В работе форума примут участие руководители ведущих российских и зарубежных авиакомпаний, представители властей различных уровней, руководители и специалисты предприятий авиационной промышленности, ключевые представители финансовых, инвестиционных кругов, страховых и лизинговых компаний.

Доклады на русском и английском языке с синхронным переводом.



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР
СПОНСОР
СПОНСОР ФУРШЕТА



За дополнительной информацией обращайтесь в оргкомитет форума:
тел.: +7 (095) 926-5329
факс.: +7 (095) 245-4946
e-mail: events@ato.ru
gordenko.infomost@co.ru