

ShowObserver

10–11 марта 2020 г.

Обзор выставки **MRO Russia & CIS 2020**

MIAT Technics
provides first
service to UIA
page 2



C-check для
«Победы» стал
ежегодным
стр. 2



S7 Technics
развивает новые
продукты и
направления
стр. 6



Smartavia to
rejuvenate its
Arhangelsk
airport MRO
facility
page 8



ОАК придаст
ППО самолетов
новый уровень
стр. 11



Кадровый вопрос требует кардинальных мер

Российские провайдеры услуг по ТО ВС отмечают рост дефицита инженерно-технического персонала в ГА РФ в условиях растущих объемов работ. К негативным факторам относятся: отсутствие должного взаимодействия между образовательными учреждениями и бизнесом, несоответствие системы обуче-

ния реалиям рынка и мировой практики, недостаточное внимание государства к данной проблеме.

Редакция Show Observer обратилась в ведущий российский вуз, занимающийся подготовкой инженерно-технических кадров для ТО ВС — МГТУ ГА, где сложившуюся в отрасли ситуацию прокомментировал

профессор кафедры технической эксплуатации летательных аппаратов и авиационных двигателей Юрий Чинючин.

Согласно статистическому анализу, проведенному в МГТУ ГА, в последние годы в России отмечается положительная динамика по приему и выпуску специалистов в сфере технической

эксплуатации ВС. Показатель трудоустройства молодых специалистов (характеризуется количеством выпускников, трудоустроенных в течение календарного года после выпуска, в общей численности выпускников) по профессии достиг 85% в 2018 г. (см. рисунок на с. 4).

Окончание на с. 4

Ural Airlines to build a maintenance hangar at Zhukovsky, near Moscow



Ural Airlines, which operates a fleet of 48 Airbus A320 family aircraft, is planning to build a heavy maintenance hangar at Zhukovsky Airport (IATA:ZIA) near Moscow and is currently negotiating with the airport as it creates a design project for a hangar

IGOR PODDUBNY, HEAD OF URAL AIRLINES TECHNICS, BELIEVES THERE IS AN INCREASING SHORTAGE OF MRO FACILITIES FOR WESTERN-BUILT AIRCRAFT IN RUSSIA

with space for two narrow-body aircraft, the airline has revealed to Show Observer.

The decision to acquire land at Zhukovsky for the future maintenance facility was made in 2019. Last year Ural was accountable for nearly 60 per cent of ZIA's entire traffic.

Ural Airlines Technics, the airline's own aircraft maintenance division, currently operates a sizable hangar complex

for four aircraft at its Yekaterinburg Koltsovo airport base as well as line stations at Domodedovo (Moscow) Balandino (Chelyabinsk) and Kurumoch (Samara) airports. Plans for adding another hangar at Koltsovo are also underway, and the airline is in the process of working on various design options for the project.

Continue on page 4

C-check для «Победы» стал ежегодным



Самолеты авиакомпании «Победа» начали ежегодно проходить тяжелую форму ТО C-check, следует из закупочной документации лоукостера.

Согласно тендерам, провайдер «Восток Техникал Сервис» в январе–апреле должен выполнить ТО 14 Boeing 737-800 «Победы» по форме C-check. Из них шесть ВС проходили C-check в начале 2019 г. в S7 Technics, а четыре самолета лоукостер получил в январе–марте прошлого года.

Для Boeing 737NG форма C-check в общем случае проводится через 4 тыс. летных часов. Практика показывает, что при характерной для этих машин интенсивности эксплуатации срок очередной формы C-check

наступает примерно через 15–18 месяцев.

Однако благодаря сокращению разворотного времени ВС лоукостера и молодому возрасту машин «Победе» удалось добиться высокой интенсивности эксплуатации В-737 и менее чем за 12 месяцев достигать 4 тыс. летных часов в расчете на один борт.

В 2017 г. корпорация Boeing подтвердила лидерство российского лоукостера по показателю среднего налета на В-737NG. Суточный налет одного ВС «Победы» может превышать 15–16 ч. Причем график полетов учитывает до восьми рейсов в сутки на одну машину и выстроен так, чтобы оптимально сочетать длинные и короткие рейсы. ■

Mongolian maintenance specialist provides first service to UIA

MIAT Technics, the maintenance division of Mongolia's national carrier MIAT Mongolian Airlines has, for the first time, completed a C-check on an aircraft operated by Ukraine International Airlines (UIA). In doing so, the maintenance specialist based at Ulan-Bator's Chinggis Khaan airport (IATA: ULN), is continuing to add more customers from the former Soviet Union to its growing portfolio.

Ukraine's flag carrier ferried its 1991-produced Boeing 767-300ER wide-body for base maintenance

from Kyiv to Ulan-Bator, a 5,300 km flight. The aircraft, with registration number UR-GEA, underwent maintenance procedures at MIAT Technics' facility in the period from January 23 to February 4, 2020, the company's technical director Ayush Tuvd has revealed to *Show Observer*. The ban imposed on Ukrainian aircraft overflying Russian airspace did not bring substantial additional costs to the airline, he reports. All works were completed in time under MIAT Technics' own EASA Part 145 approval. ■



Производитель SSJ 100 обслужил больше самолетов



ВОАК завершаются мероприятия по созданию дивизиона гражданской авиации. АО «ГСС» потеряло статус отдельного юрлица и стало компанией «Региональные самолеты» — филиалом корпорации «Иркут», главного предприятия дивизио-

на. Как сообщили Show Observer в пресс-службе «Региональных самолетов», все компетенции в области ППО, имевшиеся у производителя Superjet 100 (SSJ 100) при реорганизации будут сохранены и получат дальнейшее развитие в «Иркуте». В 2019 г. силами авиа-

ционно-технического комплекса «Региональных самолетов» в Жуковском было выполнено 26 форм ТО, аналогичных по трудоемкости D-check, что в два раза больше, чем в 2018 г. (11 форм). Также компания открыла и сертифицировала новые виды деятельности, позволяющие ремонтировать элементы композитных конструкций, рулей высоты, дверей, люков и т. д. Перечень обслуживаемых компонентов был увеличен на 81 партийный номер.

По сравнению с 2018 г. также возросло количество переданных комплектов для внедрения сервисных бюллетеней в эксплуатационные организации. Продол-

жена работа по наполнению пула запасных частей. В рамках реализации Постановления российского правительства № 301, по данным производителя, обеспечено в полном объеме формирование «домашних аптек» у эксплуатантов. Были расширены складские мощности за счет открытия нового склада в районе аэропорта Шереметьево общей площадью хранения более 1400 м². При участии производителя SSJ 100 был сформирован пул подменных двигателей для российских региональных авиакомпаний. ■

Полная версия статьи опубликована на сайте АТО.ru

Издатель: А.Б.Е. Медиа
Генеральный директор
Евгений Семенов
Управляющий директор
Максим Пядушкин
Главный редактор
Артём Коренько
Выпускающий редактор
Валентина Герасимова

Авторы
Виктория Жаданова,
Евгения Коляда,
Максим Талавринов
Старший менеджер по маркетингу и рекламе
Анна Тихонова
Верстка и дизайн
Андрей Хорьков

Координаторы интернет-сайта
Алексей Сапожников,
Юлия Кабардина
Редакция:
Тел.: (495) 626-5356
E-mail: news.ato.ru@gmail.com
advert@ato.ru

Для писем:
Россия, 119048, г. Москва,
а/я 127
Contact us at: A.B.E. Media
Tel.: +7-495-933-0297
E-mail: advert@ato.ru
Correspondence: P.O.Box 127,
Moscow, 119048, Russia

Тираж: 3000 экз.
Распространяется бесплатно.
Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных объявлениях.

Материалы на таком фоне публикуются на коммерческих условиях. Ответственность за их содержание несет рекламодатель.

AAR

соединяет
весь мир!

Как ведущий международный поставщик оборудования и услуг для гражданской авиации, оборонной отрасли и государственных структур, AAR является экспертом в области авиации, который поддерживает высокий уровень безопасности, качества и эффективности.

Мы всегда поступаем правильно-
даже когда никто не смотрит!



+1.630.227.2000 | aarcorp.com

AOG 24/7 worldwide: +1 630.227.2470 | AOG@aarcorp.com

Кадровый вопрос требует кардинальных мер

Окончание. Начало на с. 1

Однако из-за постоянно растущего спроса на услуги по ТО ВС образуется разрыв между числом выпускников и реальной потребностью рынка. Например, в 2018 г. для 255 авиапредприятий ГА РФ прогноз требуемого числа технических специалистов составлял 2120 чел. С учетом численности выпускников в 2018 г. (порядка 2000 чел.) и числа тех, кто из них был трудоустроен по профессии, дефицит кадров составил около 420 чел.

По словам Юрия Чинючина, историю кадровой политики в части ГА можно разделить на два периода: до 1991 г. и после. В советское время кадровая политика была подчинена монополизированной централизованной системе государственного регулирования и управле-

ния. Планы набора во все образовательные учреждения велись на конкурсной основе, при этом действовали гибкая система стипендиального обеспечения, жесткое плановое распределение выпускников, проводилась регулярная оценка фактического состояния кадрового обеспечения по всем направлениям деятельности на авиапредприятиях и в отрасли в целом.

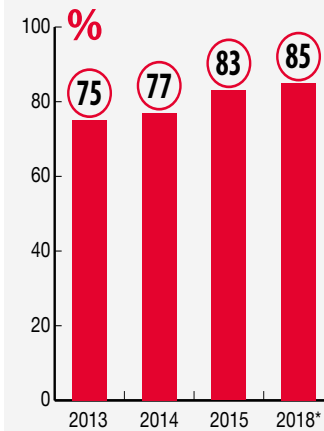
Сегодня же кадровая политика в ГА носит бессистемный характер. По сути, отраслевые образовательные учреждения не знают, кому, сколько, когда и кого готовить. Отсутствует система обратной связи работодателей с образовательными учреждениями, поскольку выпускники осуществляют поиск работы в отрасли самостоятельно.

Кроме того, уже трудоустроенный молодой специалист за-

частую надолго на авиапредприятии не задерживается, выбирая для себя другой карьерный путь. Причин малой привлекательности профессии для молодежи, по мнению Юрия Чинючина, немало. Это и недостаточный уровень заработной платы технических специалистов, и высокая персональная ответственность, повышенные требования к качеству, полноте и своевременности выполнения производственных заданий, слабые перспективы карьерного роста, удаленность авиапредприятий, сложные климатические условия работы (на открытом воздухе), сменность работы и т. п.

По мнению Юрия Чинючина, несмотря на рост в ближайшие годы количества выпускников отраслевых образовательных учреждений это не сможет повлиять на сокращение дефицита кадров без принятия кардинальных мер. В условиях неизбежного развития ГА необходимо создание сбалансированной

Динамика трудоустройства выпускников, подготовленных по направлению 25.00.00 «Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники»; среднее профессиональное и высшее образование



* Экспертная оценка Ю. М. Чинючина

и устойчивой системы кадрового обеспечения — на современной научной основе, с учетом опережающего фактора развития отрасли. ■

Ural Airlines to build a maintenance hangar at Zhukovsky, near Moscow

Continued from page 1

As of today, Ural Airlines Technics covers 80 per cent of its parent airline's aircraft maintenance needs. In 2019 the production output increased by

23.8 per cent compared to 2018, against a targeted 15 per cent growth to 410,000 man-hours. The improvement was spurred by the introduction last year of AMOS MRO Edition software and by the launch of a new in-

house wheel and braking system repair facility, as well as a dedicated unit for composite repairs and for cabin interior equipment maintenance.

In 2019 Ural Airlines commenced operations of a new air-

craft type, the LEAP-1A-powered Airbus A320neo. Ural Airlines Technics has been approved for all types of line and base maintenance of the neo family and is in the process of securing approvals for its own centre for the training of maintenance personnel. The annual savings from maintaining the parent airline's fleet in-house is estimated at US\$2million. ■

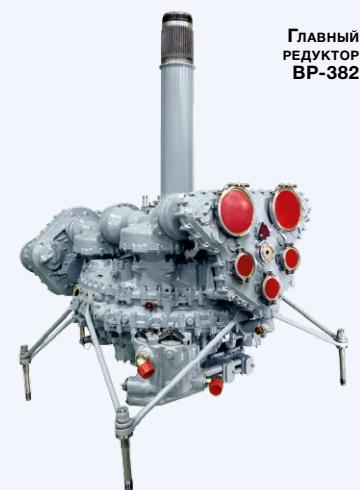
Комплекс опытных работ «Красного Октября» позволит увеличить ресурс главного редуктора Ми-38

Петербургское предприятие «Красный Октябрь» осенью 2019 г. завершило длительные ресурсные испытания главного редуктора ВР-382, который устанавливается на многоцелевой вертолет среднего класса Ми-38. Результаты этих испытаний будут использованы при увеличении ресурса редукторов в рамках эксплуатации пассажирской версии вертолета.

В настоящее время конструкторы и производственники «Красного Октября» планомерно приступили к подготовке комплекса опытных работ по поверхностно-пластическому упрочнению шестерен ВР-382 для дальнейшего улучшения показателей надежности. Данная методика уже была отработана и эффективно применяется на «Красном Октябре» в серийном изготовлении деталей

автоматов перекачки для вертолетов семейства Ми-8/17.

Напомним, что транспортная версия вертолета Ми-38, который занимает нишу между средним Ми-8 и тяжелым Ми-26, получила сертификат в 2015 г. В августе 2019 г. в сертификат типа ВС были внесены два одобрения главного изменения — на салон повышенной комфортности и систему кондиционирования воз-



Главный редуктор ВР-382

духа. Таким образом, Ми-38 теперь может эксплуатироваться коммерческими компаниями.

TPAerospace

MARCHING FOR BETTER WHEELS

TPAEROSPACE.COM

Российская индустрия ТОиР ощущает на себе ряд проблем. Для решения одних необходим системный подход, для других — переориентация и поиск собственной ниши работ по ТО, которые позволили бы не только стабильно привлекать клиентов, но и оставаться в зоне прибыльности. О перспективах российского сектора ТОиР и пути, который для себя выбрала S7 Technics, в интервью Show Observer рассказал генеральный директор S7 Technics Владимир Перекрестов.



S7 Technics

— Владимир Васильевич, какие возможности для развития вы видите в целом по рынку в российской сфере ТОиР?

— Безусловно, ниша ТО планера (Airframe maintenance) подошла к фазе насыщения, и здесь не стоит ожидать прорывного роста. Органический будет продолжен, но уже в гораздо меньших объемах, и мы это понимаем. Области базового и линейного ТО также имеют на сегодняшний день либо нулевую рентабельность, либо отрицательную. Конечно, на рынке ТОиР есть куда расти, но речь идет скорее об узких нишах с достаточно высоким порогом входа, требующих взвешенного подхода и десятков миллионов инвестиций.

— Какие направления вы как компания S7 Technics планируете развивать и за счет чего добиваться резкого увеличения операционных показателей?

— Сейчас работаем над увеличением мощности компании в ТО ВС в ближайшие пару лет, а также над развитием новых продуктов и направлений. Главное из них — капитальный ремонт двигателей CFM56, капитальный ремонт ВСУ. Год на-

Владимир Перекрестов генеральный директор S7 Technics

ка завершается этап проектирования. Мы планируем и делаем заказы на приобретение оборудования, а также готовим и обучаем сотрудников для работы в данном направлении.

— Осваивать дорогие узкопрофильные ниши вы, как я понимаю, на данный момент не планируете?

— Нет, почему же? Такие планы у нас есть: хотим делать это в кооперации с российскими и зарубежными партнерами. Новые ниши для ТОиР и производства компания всегда продолжает искать. Например, по части производства — до конца года S7 Technics намеревается открыть цех по выпуску мягкостей пассажирских кресел в Ми-

названием «Региональные самолеты» (ранее — ГСС) и другими отраслевыми партнерами подготовили в прошлом году несколько глав CRM руководства по структурным ремонтам. На данный момент мы с ГСС находимся на стадии подписания еще одного договора на выполнение второго этапа работ по CRM. Что касается самого интереса к работе с российскими самолетами, то нам и MC-21 в перспективе интересен. Мы как частная компания заинтересованы в тех проектах, которые принесут прибыль, и это не вопрос приоритетов работать исключительно с ВС, которые эксплуатирует S7 Airlines. Более того, мы нацелены увеличивать долю обслуживания сторонних компаний — в этом году хотелось бы достичь 50% в сравнении с 43% в прошлом году.

— В чем вы видите основную проблему развития сферы ТОиР в России?

— Главная проблема, как бы банально это ни звучало, — люди. В России и не только ощущается колоссальная нехватка рабочих кадров и сертифицированных техников; это приводит к усилению конкуренции за сотрудников среди ТОиР-организаций. Россия перестала быть страной с дешевой стоимостью нормо-часа. Мы становимся все менее и менее конкурентоспособными по цене в сравнении с восточноевропейскими, турецкими, а может, например, и с монгольскими компаниями. Это все приводит к увеличению заработных плат. Если не решить проблему с эффективностью труда (что мы для своей компании выбрали как главный фокус развития), то я не вижу причин, по которым российским перевозчикам будет интересно обслуживать свои ВС на родине, а не у зарубежных компаний. Кроме того, многие авиакомпании создают ТОиР-подразделения, которые выполняют базовое и линейное ТО. В условиях нехватки персонала это толкает себестоимость работ вверх, а в результате проигрывают все.

— Сказывается ли нехватка рабочих кадров и конкуренция за техников как-то на марже компании или пока этот вопрос носит скорее теоретический характер и не тормозит развитие?

— Безусловно, конкурировать становится сложнее и маржа снижается. Конкуренция переместилась в область качества продукта и наличия у организации дополнительных компетенций.

— Что же, на ваш взгляд, заставляет компании продолжать работать только в одном профиле — например, по Part 145?

— Потому что в России не принято считать. Эти расходы учитываются в общих расходах авиакомпании. Наши выводы — и не только в авиации — зачастую базируются на основе оценочных суждений, отсюда и проистекает подобная недалекость. ■

Полная версия интервью опубликована на сайте АТО.ru

«Россия перестала быть страной с дешевой стоимостью нормо-часа. Мы становимся все менее и менее конкурентоспособными по цене».

зад мы подписали соглашение о создании первой в России и СНГ производственной площадки для ремонта ВСУ производства Honeywell. В России этим еще никто не занимался, но нам представляется, что время уже пришло.

— На какой стадии находится проектирование площадки и в какие сроки она заработает?

— Мы рассчитываем, что площадка заработает в Шереметьево уже через год; по-

неральных Водах. Также есть планы по расширению номенклатуры изделий для пассажирской кабины.

— Владимир Васильевич, а какое участие S7 Technics принимает в российском авиационном строительстве? Насколько это для вас интересно, учитывая, что у авиакомпании S7 Airlines в авиапарке таких самолетов нет?

— Инженеры S7 Technics совместно с коллегами из филиала корпорации «Иркут» под

Wizz Air подключилась к Aviator для планирования линейного ТО



Венгерский лоукостер Wizz Air решил автоматизировать планирование линейного ТО с помощью новой опции IT-платформы Aviator, разработанной германским провайдером Lufthansa Technik. Один из ведущих европейских перевозчиков будет использовать недавно созданный инструмент для повышения производительности, максимизации доступности самолетов и минимизации ручного планирования оперативного ТО. «Планирование мероприятий по ТО — очень сложная задача. Ее мгновенная адаптация к ежедневным операциям — бо-

лее сложная история. Тем более когда происходят краткосрочные изменения в полетных операциях», — прокомментировала представитель Lufthansa Technik Валери Германн.

В работе Aviator используются алгоритмы, учитывающие планы для каждого места ТО и для каждого ВС в парке. Эти данные совмещаются и предоставляются оператору мгновенно. Любое изменение в расписании или в требованиях к линейному ТО вносится в постоянно обновляемый план. Он может быть передан в информационную систему и получен персоналом, ответствен-

ным за проведение ТО, одним щелчком мыши.

Новая опция поддерживает процессы принятия решений, делая конфликты планирования видимыми. Это позволяет ответственным за планирование вручную вмешиваться и устанавливать приоритеты выполнения работ. Отмечается, что использование данного решения, совместимого со всеми популярными

системами планирования полетов, не требует от операторов ВС получения дополнительного разрешения регулирующих органов.

По мнению Wizz Air, работа с IT-платформой Aviator в тестовом режиме продемонстрировала эффективность в вопросах планирования, позволила снять с персонала дополнительную нагрузку и перенаправить силы техперсонала на выполнение других работ. **■**

NordStar отреставрирует интерьеры

С 1 марта все самолеты авиакомпании NordStar начнут проходить процедуру восстановления интерьеров, состояние которых будет поддерживаться в течение следующих трех лет. Сегодня в парке эксплуатируется девять Boeing 737-800, пять турбовинтовых ATR 42-500 и один B-737-300. Согласно тендерной документации перевозчика, флот NordStar может пополниться тремя Boeing 737-800.

Реставрация коснется всех окрашенных поверхностей внутри самолетов, неструктурных частей пассажирских кресел, поврежденных боковых панелей и ламината, оконных штор, багажных полок, чехлов для кресел; в самолетах будут заменены ковры, внутренние плакарды и пр. Стоимость услуг по восстановлению и поддержанию состояния интерьеров во всех самолетах NordStar оценивается в 5 млн руб. в год. **■**

WILLIS LEASE – ВАША НАДЕЖНАЯ ПОДДЕРЖКА!

Вы всегда можете рассчитывать на инновационные и гибкие решения Willis Lease

Engine Leasing

Engines available now for short- or long-term lease:

- LEAP-1A* • CF34-10E
- LEAP-1B* • PW100 Family
- GE90-115 • V2500-A5
- GE90-115 • APU GTC331-500
- CFM56-7B • APU GTC131-9A
- CFM56-5B • APU GTC131-9B

* Available for "pooling-like" preferred access.

ConstantThrust™

Avoid engine heavy maintenance costs when Willis Lease replaces your removed engine with a serviceable engine from our nearly \$2 billion portfolio of assets.

- **REDUCE** engine change costs by 50%
- **ELIMINATE** expensive engine shop visits
- **MINIMIZE** end-of-lease aircraft lease return costs

ConstantAccess™

Preferred access, on demand, to our worldwide portfolio of engines can save you up to \$6M per engine.

Availability guaranteed.

For LEAP-1A/B engines.



Willis Lease Finance Corporation
Power to Spare – Worldwide®

dvoskresensky@willislease.com

+79052226881

www.willislease.com



Уральцы запланировали ангар в Жуковском

бе перевозчика рассказали Show Observer, что сейчас ведутся переговоры с аэропортом, готовится эскизный проект ангара под два узкофюзеляжных самолета.

Решение о покупке земли для постройки ангара руководство авиакомпании приняло в 2019 г. На долю «Уральских авиалиний» приходится около 60% пассажиропотока аэропорта.

У авиационно-технического центра (АТЦ) «Уральских авиалиний» — Ural Airlines Technics уже есть ангарный комплекс (на четыре самолето-места) в екатеринбургском аэропорту Кольцово. ТО специалисты АТЦ также выполняют в аэропортах Домодедово (Москва), Бalandино (Челябинск) и Курумоч (Са-

мара). Кроме того, ранее авиакомпания обсуждала планы по строительству еще одного ангара в Кольцово. В пресс-службе оператора отметили, что эти планы остались в силе и сейчас прорабатываются варианты проекта.

На текущий момент АТЦ покрывает потребности «Уральских авиалиний» по ТО ВС на 80% (ПТО — на 100%). По итогам 2019 г. специалисты центра планировали увеличить выработку почти на 15%, до 410 тыс. нормо-часов, однако прирост составил 23,8% (в сравнении с 2018 г.) Увеличению показателей способствовало внедрение в прошлом году информационной системы

для ТОиР AMOS, а также открытие собственного цеха по ремонту колес и тормозных систем, композитных запчастей, кресельного и интерьерного оборудования.

В 2019 г. «Уральские авиалинии» начали эксплуатацию нового для себя типа ВС — Airbus A320neo с двигателями LEAP-1A. АТЦ авиакомпании имеет одобрение по всем видам оперативного и периодического ТО семейства neo. В процессе сертификации находится собственный учебный центр оператора для подготовки персонала. Ежегодная экономия от обслуживания только собственного парка оценивается перевозчиком в 2 млн долл. ■

Авиакомпания «Уральские авиалинии» (в парке 48 самолетов семейства A320) планирует построить ангар для ТО ВС в подмосковном аэропорту Жуковский. В пресс-служ-

Smartavia to rejuvenate its Arkhangelsk airport MRO facility

Russian airline Smartavia, which is the brand name of Nordavia Airlines, is to rejuvenate the defunct maintenance facility at its Arkhangelsk Talagi airport (IATA: ARH) base. The existing maintenance hangar has been abandoned since its previous own-

er Nord-Technic went out of business in the autumn of 2018, having started out as Nordavia's own maintenance division before it separated and became independent in the spring of 2017.

Smartavia's general director Sergey Savostin has revealed to

Show Observer that the airline is awaiting the court's decision to regain control of the hangar, which is expected to be ruled on in the summer of this year. The airline is also searching for a maintenance services provider to jointly re-launch MRO opera-

tions at Talagi airport. A shortage of maintenance slots elsewhere is impeding Smartavia's fleet expansion plans, Savostin explained.

"Often, slot restrictions do not fit in with our aircraft delivery schedules. We were counting on adding aircraft in April and May, but because there are no maintenance slots available globally, the process may be delayed by four to six weeks," he says.

According to Savostin, Smartavia is in the process of evaluating several candidates as maintenance partners, including companies from Sweden and Lithuania. ■



Евгений Дубовицкий / Evgeny Dubovitskiy / ATO.ru

Smartavia перезапустит архангельские мощности

Российская авиакомпания Smartavia («Нордавиа») планирует вернуть контроль над ангаром в архангельском аэропорту Талаги (код IATA: ARH) и вместе с квалифицированным техническим партнером заняться ТО ВС. По данным на нача-

ло февраля, ангар находился в собственности обанкротившегося осенью 2018 г. провайдера «Норд-Техник», который до весны 2017 г. принадлежал «Нордавиа».

Как рассказал Show Observer гендиректор Smartavia Сергей

Савостин, авиакомпания ждет решения суда по вопросу возврата ангара — ожидается, что оно будет принято этим летом. Топ-менеджер отметил, что спрос на услуги ТО ВС сегодня очень высок, из-за чего на рынке существует дефицит слотов, ко-

торый не позволяет перевозчику своевременно пополнять флот.

«Очень часто дефицит слотов не позволяет нам своевременно принимать самолеты. Мы хотели получить ВС в апреле-мае, а из-за дефицита слотов по всему миру у нас этот процесс может задержаться на месяц-полтора», — сказал Савостин.

По словам гендиректора Smartavia, из кандидатов в профильные партнеры авиакомпании по проекту ТО ВС рассматривается несколько провайдеров, в том числе из Швеции и Литвы. ■

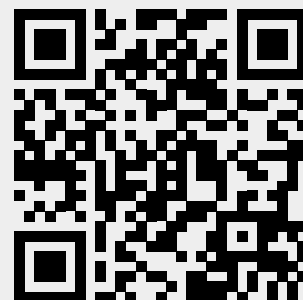
ЭЛЕКТРОННЫЕ ТЕМАТИЧЕСКИЕ БЮЛЛЕТЕНИ

ATO.RU

НИЧЕГО ЛИШНЕГО — ТОЛЬКО ТЕ НОВОСТИ, КОТОРЫЕ ИНТЕРЕСНЫ ВАМ

«Обозрение ТОиР» —

это подборка самых важных и интересных новостей делового портала ATO.ru о техобслуживании авиационной техники.



Подпишитесь сейчас на
WWW.ATO.RU



Доставляется
на Ваш электронный
почтовый ящик
раз в две недели



Нина Падалько

БОЛЕЕ ЧЕМ НА ЧЕТВЕРТЬ
ВЫРОСЛИ ОБЪЕМЫ РАБОТ
SW TECHNICS В 2019 ГОДУ

Silk Way Technics прирос типами

Азербайджанский провайдер Silk Way Technics (входит в частный холдинг Silk Way) получил в 2019 г. одобрение местных авиавластей и EASA на выполнение ТО самолетов Boeing

737NG и 737MAX. Инженерно-технический персонал компании успешно прошел обучение для обслуживания данных типов ВС, была оснащена материально-техническая база.

Также было получено одобрение от авиавластей Азербайджана на ТО самолетов типа Airbus A320neo. Стоит отметить, что азербайджанские перевозчики пока ни один из этих типов ВС не эксплуатируют.

В 2019 г. SW Technics отработал 263 тыс. нормо-часов, что на 27% больше, чем в 2018 г. (207 тыс.). Провайдер закрывает 100% потребностей национального перевозчика AZAL и его низкотарифного подразделения Bata Airways. Также в прошлом году компания заключила соглашения с авиакомпаниями Pegasus, Kuwait Airways, «ЮТэйр» и «Белавиа» на выполнение линейного ТО в аэропорту Баку.

Представитель предприятия сообщил Show Observer, что сейчас ведутся работы по модернизации доковой системы (Universal Tail Dock), установленной в ангаре SW Technics. В июле новая система будет введена в эксплуатацию и позволит выполнять дополнительный объем работ на ВС типа B-747-400/8, B-787-8/9 и A340-200/300.

Также инженерно-технический персонал компании прошел обучение на ТО ВС Boeing 777 (с двигателями GE90; одно ВС в VIP-версии уже есть в парке

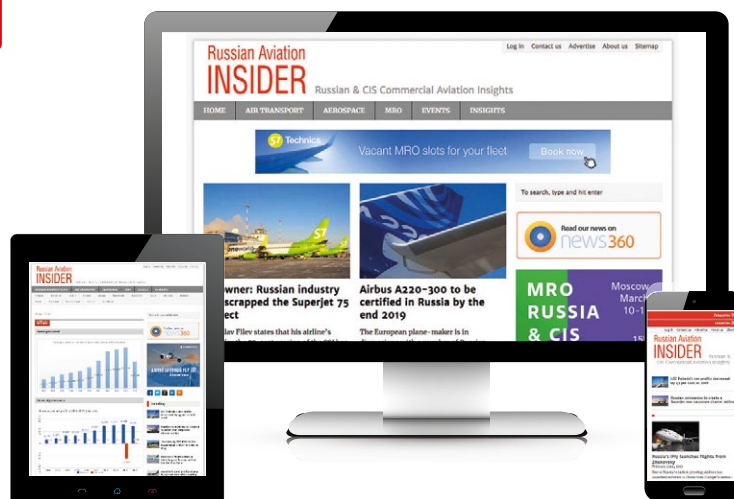
В 2021 году SW Technics отметит собственное 15-летие. Но до сих пор азербайджанский провайдер проводит скромную маркетинговую политику.

AZAL), и ожидается, что в течение ближайших двух месяцев будет получено одобрение от местных авиавластей.

В планах провайдера на 2020 г. выполнение нескольких C-check на B-747-400/8, а также открытие цехов по ремонту и обслуживанию тормозов и систем погрузки грузов (Cargo Loading System) для ВС этих типов. ■

Russian Aviation
INSIDER

DIRECT ACCESS TO RUSSIAN & CIS CIVIL AVIATION INSIGHTS
IN A LANGUAGE YOU UNDERSTAND



Bookmark it now

RusAvialInsider.com

Russian Aviation Insider provides the global aerospace community with timely and reliable business news, insights and analysis on commercial aviation in Russia and the other post-Soviet states.

Powered by Air Transport Observer (ATO.ru), Russia & CIS' premier information provider on commercial aviation with a 23-year legacy, Russian Aviation Insider is an invaluable tool both for businesses already present in the CIS and those looking to enter the region's air transport market.

[@RusAvialInsider](https://twitter.com/RusAvialInsider) www.facebook.com/rusaviainsider www.linkedin.com/company/rusaviainsider

В ОАК выведут ППО самолетов на новый уровень

Улучшение сервисного обслуживания — приоритет, о котором неоднократно заявляли в Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК). Современное и качественное ППО гражданских самолетов — одна из ключевых задач, поставленных перед образованным в конце февраля дивизионом гражданской авиации (ДГА) ОАК. Дивизион строится на базе корпорации «Иркут», к которой в качестве филиалов присоединены «Гражданские самолеты Сухого» и «ОАК — Центр комплексирования».

Дорожная карта развития системы ППО в ДГА предусматривает, в частности, строительство или реконструкцию ангарных мощностей в Москве, Жуковском, Луховицах, Санкт-Петербурге, Красноярске и Ростове. Вводимые в эксплуатацию при поддержке Минпромторга, они могут использоваться как структурами ОАК, так и иными отраслевыми игроками для выполнения работ по ТОиР российских самолетов. «Ввод в строй этих мощностей будет востребован уже в ближайшие три года, они нужны для обслуживания и ремонта парка Superjet 100 и MC-21», — прокомментировали корреспонденту Show Observer в корпорации.

В рамках развития системы ППО ОАК также планирует обеспечить наличие достаточного количества средств обучения (в первую очередь полнотелажных и процедурных трена-



Поставки MC-21 заказчикам должны начинаться уже в следующем году

экипажей, инженерно-технического персонала.

Осенью 2019 г. о планах по созданию отдельной структуры по сервисному обслуживанию авиатехники в рамках ОАК рассказывал индустриальный директор авиационного кластера госкорпорации «Ростех» Анатолий Сердюков. Он отметил, что мировой тренд последних лет — когда производитель самолета сам берет на себя комплексное ППО своей продукции, предоставляя авиакомпаниям полностью готовый к вылету самолет в нужном месте и в нужное время.

Эта модель подразумевает, что ответственность за обеспечение авиакомпании исправными самолетами под расписание переходит к производителю. При этом авиакомпания платит не за актив — самолет, а за результат его использования (в предельном случае — летные часы). В любом случае применение этой модели в россий-



Конкретные сроки реализации проекта повышения эффективности системы ППО не раскрываются

Егор Шихов

Пресс-служба ОАК

Дорожная карта развития системы ППО в ДГА предусматривает, в частности, строительство или реконструкцию ангарных мощностей в Москве, Жуковском, Луховицах, Санкт-Петербурге, Красноярске и Ростове.

жеров) для заказчиков. Обсуждается создание летно-методического учебного центра, на базе которого будет организована работа по разработке и совершенствованию типовых программ подготовки и переучивания членов летного и кабинного

ских реалиях вряд ли возможно ранее, чем в строй будет введена хотя бы первая очередь инфраструктурных объектов, о которых упоминалось выше. ■

Полная версия статьи опубликована на сайте ATO.ru

ОДК повысит качество сервисных услуг

В Объединенной двигателестроительной корпорации (ОДК) с 2020 г. стартовал долгосрочный проект повышения эффективности системы послепродажного обслуживания (ППО). Ожидается, что его реализация позволит ОДК предоставлять заказчикам комплексную сервисную услугу по управлению парком авиадвигателей (в том числе иностранного производства) и в будущем перейти от традиционных продаж готовой продукции и услуг ППО к продажам реальной ценности для заказчика — летного часа.

В рамках проекта перед ОДК стоит ряд серьезных задач: сформировать единый центр компетенций по ППО, внедрить информационную систему интегрированной логистической поддержки эксплуатации 24/7/365 и перейти на модель поддержки заказчиков на основе долгосрочных контрак-

тов продажи жизненного цикла авиадвигателей.

Кроме того, должны быть созданы универсальные центры ремонтных компетенций на базе предприятий корпорации с последующим развитием компетенций по ремонту двигателей иностранного производства. Также должны быть сформированы универсальные сервисные бригады и сервисные центры, в т. ч. за рубежом, для обеспечения исправности парка авиадвигателей заказчиков на целевом уровне и минимизации ситуаций АОГ; сформированы логистические центры и пул подменных двигателей и агрегатов. Планируется создание партнерских сервисных программ с ведущими производителями и разработчиками авиатехники российского и зарубежного производства. ■

Полная версия статьи опубликована на сайте ATO.ru



Lufthansa Technik
25 years of excellence

25 

FLYING INTO TOMORROW

As we complete yet another milestone in our journey, we take a moment to thank all our customers, partners, and employees who supported us in becoming what we are today: the world's most acknowledged MRO provider.



Lufthansa Technik