

## МОДЕРНИЗАЦИЯ АВИАЦИОННОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ БАЗЫ

Модернизация структуры авиатранспортного предприятия является одним из эффективных способов решения задачи повышения эффективности его работы. Причинами либо предпосылками к модернизации могут послужить увеличение объёма перевозок, повышенные требования к экономичности, изменение государственной нормативной базы и внедрение более современной техники.

В настоящее время наблюдаются предпосылки к модернизации системы технического обслуживания воздушных судов: на российском рынке воздушных перевозок наблюдается устойчивый рост пассажиропотока после очевидного спада в девяностых годах прошлого века. С появлением иностранных компаний на российском рынке и разделением Аэрофлота на множество менее объёмных по составу парка воздушных судов (ВС) авиакомпаний и аэропортов была создана конкуренция, и экономичность перевозок стала одной из приоритетных задач авиапредприятий. Поиск путей снижения затрат на эксплуатацию стал причиной того, что авиатранспортные компании пришли к необходимости выбора авиационной техники с низким потреблением топлива, и сегодня основная масса воздушных судов в парках авиакомпаний – это иностранные ВС. Таким образом, можно сказать, что произошло массовое переоснащение авиационного парка России. С вводом в эксплуатацию иностранной авиационной техники (АТ) с регистрацией в иностранном регистре появилась потребность в изменении нормативной базы.

В качестве примера рассмотрим модернизацию структуры авиационной технической базы (АТБ) авиакомпании (АК) «Уральские Авиалинии».

На начальном этапе в АТБ, занятой на техническом обслуживании и ремонте (ТОиР) ВС, состоящем в регистре РФ и сертифицированной по требованиям ФАП-145, были выделены номинальные руководители из числа руководителей среднего звена. Они были ответственны за организацию процедур взаимодействия с контрактными организациями, осуществлявшими функции по поддержанию лётной годности и техническому обслуживанию арендованных ВС, контроля выполняемых ими функций, а также за создание структур, ответственных за ПЛГ и техническое обслуживание, которые удовлетворяли бы требованиям авиационной администрации страны регистрации ВС внутри существующей АТБ. Они должны были подобрать и подготовить персонал для

наполнения структур, создать систему взаимодействия внутри структур и с внешними поставщиками услуг, с производителями АТ и авиационными администрациями.

Для получения сертификата EASA и начала самостоятельного обслуживания ВС иностранного производства были постепенно реорганизованы все подразделения АТБ АК «Уральские Авиалинии».

Для полноценного управления поддержанием лётной годности были дополнительно созданы подразделения планирования ТО (адаптации программы ТО к парку авиакомпании) и инжиниринга, что было новшеством в постсоветском инженерном авиационном обеспечении авиакомпании.

К концу установленного срока в 2008 году (менее чем за полтора года) структура технической эксплуатации ВС иностранного производства по численности достигла своего оптимального значения и получила сертификат EASA на право проведения оперативного и периодического ТО. В 2009 году после получения сертификата BDCA (Бермудской авиационной администрации) на осуществление деятельности по поддержанию лётной годности АТБ приобрела статус авиационного технического центра (АТЦ).

Результатом глубокой модернизации структуры авиационной технической базы явилось фактически её полное метриально-техническое переоснащение (восстановление использовавшегося оборудования и списание того, что пришло в негодность; закупка современного оборудования, инструмента и современной измерительной и диагностической аппаратуры; перестройка части производственных зданий); перестройка организационной структуры; создание новых процедур взаимодействия, обслуживания АТ, обеспечения качества в более глубоком понимании, чем это было предусмотрено в старой структуре АТБ, применение современной нормативной базы.

Функционирование модернизированной структуры АТЦ позволило значительно сократить расходы на ТОиР и поддержание лётной годности авиакомпании «Уральские Авиалинии». В близкой перспективе выход на рынок услуг по техническому обслуживанию даст возможность получать прибыль в условиях конкуренции с аналогичными заграничными техническими центрами.