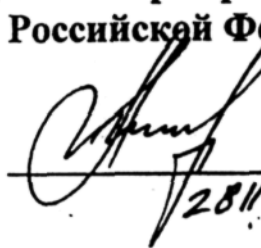
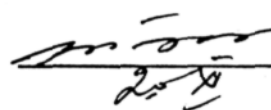


**Первый заместитель
Министра транспорта
Российской Федерации**


А.В. Нерадько
28/10/00

**Первый заместитель
Генерального директора
Российского авиационно-
космического агентства**


Ю.А. Бардин
28/10/00

РЕШЕНИЕ

**секции №3А НТС Росавиакосмоса
«Самолеты и вертолеты военной и гражданской авиации»**

31 октября 2000 г.

Вопросы поставки и послепродажного обеспечения эксплуатации гражданской авиационной техники

Заслушав и обсудив доклады начальника отделения ЛИИ Петрова А.Н. и заместителя начальника ГосНИИ ГА Громова М.С., секция НТС отмечает, что:

1. Система послепродажного обеспечения (ППО) авиационной техники является важной составляющей конкурентоспособности воздушных судов (ВС). Эффективная организация ППО и широкий спектр услуг сервисного обслуживания часто являются решающими при выборе заказчиком воздушного судна. Это связано с тем, что современная система ППО должна обеспечивать эксплуатанту быстрое достижение и поддержание заявленного уровня эксплуатационно-технических характеристик ВС и его эффективную эксплуатацию с высокими годовыми налетами.

Проектом федеральной целевой Программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2001-2015 годы» предусматривается проведение работ по совершенствованию эксплуатационно-технических характеристик отечественных воздушных судов, включая развитие системы ППО.

Основными направлениями ППО являются: гарантийное и послегарантийное обеспечение эксплуатации, обучение летных и наземных экипажей, своевременное обеспечение заказчика эксплуатационной и ремонтной документацией, включая, в частности, предоставление эффективного Минимального перечня оборудования (ММEL) запасными частями, выполнение доработок и проведение анализа опыта эксплуатации, включая оценки уровня надежности, стоимости технического обслуживания и ремонта, а также обеспечение выработки и продления, при необходимости, ресурсов и сроков службы авиатехники.

2. Эксплуатационные характеристики нового поколения отечественных магистральных самолетов Ил-96-300 и Ту-204 находятся на уровне, сопоставимом с зарубежными аналогами. Самолет Ил-96-300 в ОАО

"Аэрофлот" на зарубежных авиалиниях с интенсивной загрузкой обеспечивает годовой налет более 4000 ч.

Уровень надежности Ил-96-300 сопоставим с уровнем надежности В-767-300ER. Среднее количество отказов, приходящееся на 1000 ч налета, определенное по первичной документации (бортжурналам) составляет для Ил-96-300 - 270, а для В-767-300ER - 293.

Себестоимость одного летного часа по данным ОАО "Аэрофлот" за 1998 г. составила для Ил-96-300 6200 долл/ч налета, а для В-767-300ER - 7200 долл/ч. В ОАО "Домодедовские авиалинии" в 2000 г. значение этого показателя для Ил-96-300 составило 3800 долл./ч налета.

Годовой налет Ту-204 в АК «КавМинВодыавиа» составляет 2500 ч., что соответствует среднему значению для мирового парка самолетов такого класса.

Достигнутый уровень надежности самолета Ту-204 также находится на достаточно высоком уровне. Среднее количество отказов, приходящееся на 1000 ч налета, составляет 240.

3. Основные трудности в организации послепродажного обеспечения эксплуатируемой авиационной техники обусловлены тем, что старый парк воздушных судов (Ту-154, Ту-134, Ил-62 и др.) был получен вновь образованными авиакомпаниями в ходе реформ и приватизации, когда не были отрегулированы юридические и организационные взаимоотношения эксплуатантов, изготовителей и разработчиков ВС по поддержке их эксплуатации в новых экономических условиях.

Для этих самолетов отсутствует юридическая основа взаимоотношений между Эксплуатантом и Поставщиком по совершенствованию конструкции и обслуживания на этапах эксплуатации ВС. Это обстоятельство не позволяет авиакомпаниям предъявлять юридически обоснованные претензии к поставщикам В С, комплектующих изделий и системе ППО. Создавшаяся ситуация усугубляется тем, что еще не завершен процесс интеграции ОКБ-разработчиков ВС и серийных заводов, не урегулированы вопросы распределения их ответственности и обязательств по НПО поставляемых ВС. В целом это приводит к тому, что послепродажное обеспечение эксплуатации отечественной авиационной техники уступает по условиям и объему предоставляемых услуг типовым схемам ППО зарубежных самолетов и вертолетов.

Нарушена межведомственная система доведения до разработчика информации по отказам авиационной техники в процессе эксплуатации.

4. Для самолетов нового поколения организация ППО может базироваться на договорах между поставщиками и эксплуатантами ВС, заключаемых на основе действующего межведомственного документа "Типовой договор на поставку гражданского воздушного судна и взаимные обязательства Поставщика и Эксплуатанта на весь период эксплуатации по поддержанию летной годности".

5. В числе мероприятий по совершенствованию ППО отечественных ВС

можно назвать:

- создание современной правовой, нормативной и методической базы для поставки авиатехники, эксплуатационной и ремонтной документации на нее;
- совершенствование системы разработки, сертификации и сопровождения эксплуатационной и ремонтной документации, включая систему внесения и распространения изменений к ней (существующие документы, например, ГОСТ 18675-79 и др. не отвечают современным требованиям);
- разработка современных требований и согласованной методики для формирования и сертификации Минимальных перечней оборудования, что позволит существенно повысить эффективность эксплуатации ВС при использовании возможностей полетов с допустимыми отказами;
- организация производства и поставок запасных частей с учетом международной практики, включая формирование минимально необходимого исходного комплекта запчастей для поставляемых ВС, а также создание и регулирование рынка запчастей для ВС всех типов;
- организация в современных условиях эффективного авторского надзора за ВС в эксплуатации и выполнения доработок по бюллетеням;
- обеспечение и продление ресурса эксплуатируемых ВС старых типов на основе развития средств и методов индивидуального контроля выработки ресурса;
- организация анализа и обобщения эксплуатационно-технических характеристик ВС, реализуемых в эксплуатации.

6. Существенной проблемой поставок новых ВС и организации их ППО является отсутствие эффективного финансового механизма передачи ВС от поставщика (изготовителя) к эксплуатанту. В настоящее время авиакомпании не располагают достаточными средствами для закупки новых ВС за полную стоимость, а эффективная система лизинга отечественных ВС не организована, ввиду отсутствия стартового капитала и высоких кредитных ставок российских банков.

Положительным результатом последнего времени является подписание соглашений лизинговой компании "Ильюшин-Финанс" с ОАО "Аэрофлот" на поставку 7 самолетов Ил-96-300 и с авиакомпанией "Трансаэро" - на поставку 10 самолетов Ту-204. Однако пока не закончена работа по подписанию распоряжения Правительства РФ о предоставлении государственных гарантий под эти соглашения.

Более эффективное решение вопросов производства и поставки новых ВС возможно путем предоставления государством льготного долгосрочного кредита в течение 5-7 лет в объеме до 6-10 млрд.руб. ежегодно.

Секция №3А НТС Росавиакосмоса РЕШИЛА:

1. ЛИИ и ГосНИИ ГА разработать предложения в части законодательного определения принципов и механизмов регулирования развития системы

послепродажного обеспечения эксплуатации отечественной авиатехники.

Отв.: Бакаев В.М., Горячев В.А.

Срок: декабрь 2000 г.

2. ЛИИ и ГосНИИ ГА совместно с ЦАГИ, НИИ СУ, ОКБ, серийными и авиаремонтными заводами и другими заинтересованными организациями разработать предложения по созданию и совершенствованию нормативной базы послепродажного обеспечения эксплуатации отечественных ВС, эффективной организации авторского надзора и работ по поддержанию летной годности эксплуатируемого парка ВС в современных условиях.

Отв.: Бакаев В.М., Горячев В.А.

Срок: март 2001 г.

3. НИИСУ и ЛИИ совместно с ЦАГИ, ЛИИ, ГосНИИ ГА, ГС ГА Минтранса России и другими заинтересованными организациями ускорить пересмотр нормативной документации, регламентирующей разработку, издание, введение в действие эксплуатационной и ремонтной документации и ее корректировку в процессе эксплуатации, в том числе:

- пересмотреть нормативные документы, регламентирующие номенклатуру и содержание эксплуатационной и ремонтной документации;
- провести работу по созданию единой нормативно-методической базы формирования Минимальных перечней оборудования ВС.

Указанные работы должны обеспечивать максимальную гармонизацию отечественных нормативно-технических документов с действующими международными стандартами и практикой в этой области.

Отв.: Митин А.В., Бакаев В.М.

Срок: 2000 - 2003 гг.

4. ЦАГИ и ГосНИИ ГА совместно с ЛИИ, ЦИАМ и ОКБ разработать предложения по установлению и продлению ресурсов и сроков службы сертифицированных ВС, двигателей и комплектующих изделий с учетом сложившихся экономических условий.

Отв.: Стучалкин Ю.А., Громов М.С.

Срок: декабрь 2000 г.

5. ЛИИ, НИИ СУ и ГосНИИ ГА совместно с АК им. С.В. Ильюшина, ОАО «Туполев», ОАО «Камов» и другими заинтересованными предприятиями и эксплуатантами подготовить предложения по приоритетным задачам и направлениям внедрения CALS-технологий применительно к системе ППО авиатехники.

Отв.: Бакаев В.М., Митин А.В., Громов М.С.

Срок: сентябрь 2001 г.

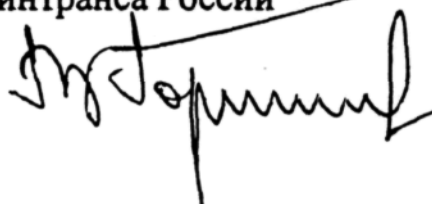
6. Рекомендовать Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта, Ассоциации авиаремонтных заводов ГА, АО «Авиапром» и Ассоциации авиадвигателестроения уделять повышенное внимание объединению усилий эксплуатантов, разработчиков и поставщиков авиатехники по совершенствованию системы послепродажного обеспечения ВС и кооперированию их долевого участия во внебюджетном финансировании необходимых работ.

Отв.: Чибирев Е.Е., Морозов М.Ю., Иванов В.Т., Чуйко В.М.

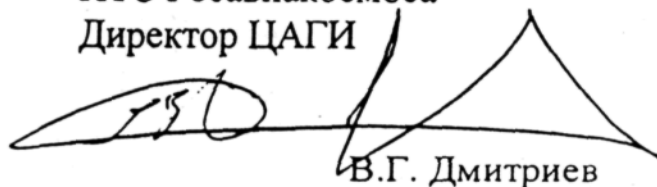
Срок: постоянно

7. Учитывая, что послепродажное обеспечение является важнейшим фактором обеспечения безопасности полетов, просить ГС ГА Минтранса России предусмотреть в проекте федеральной целевой Программы «Развитие гражданской авиации Российской Федерации до 2010 года» бюджетное финансирование мероприятий по совершенствованию ППО, направленных на поддержание на требуемом уровне безопасности полетов в процессе эксплуатации ВС.

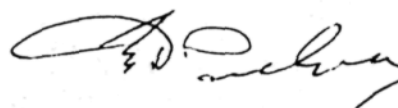
Руководитель Департамента поддержания
летней годности и технического развития
гражданской авиации ГС ГА
Минтранса России

 В.В. Горлов

Председатель секции №3А
НТС Росавиакосмоса
Директор ЦАГИ

 В.Г. Дмитриев

 16.12.2009

 12.12.