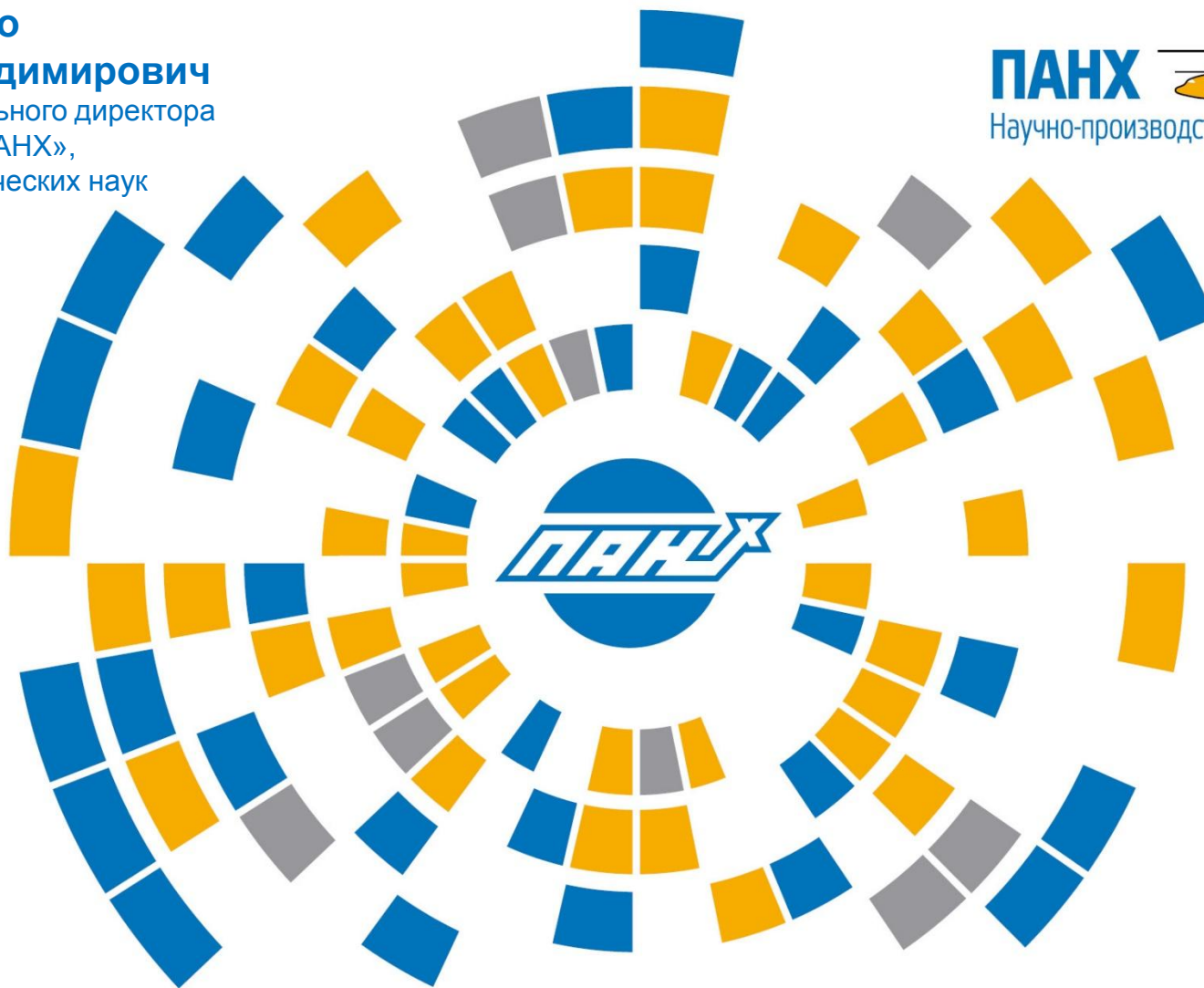


Худоленко

Олег Владимирович

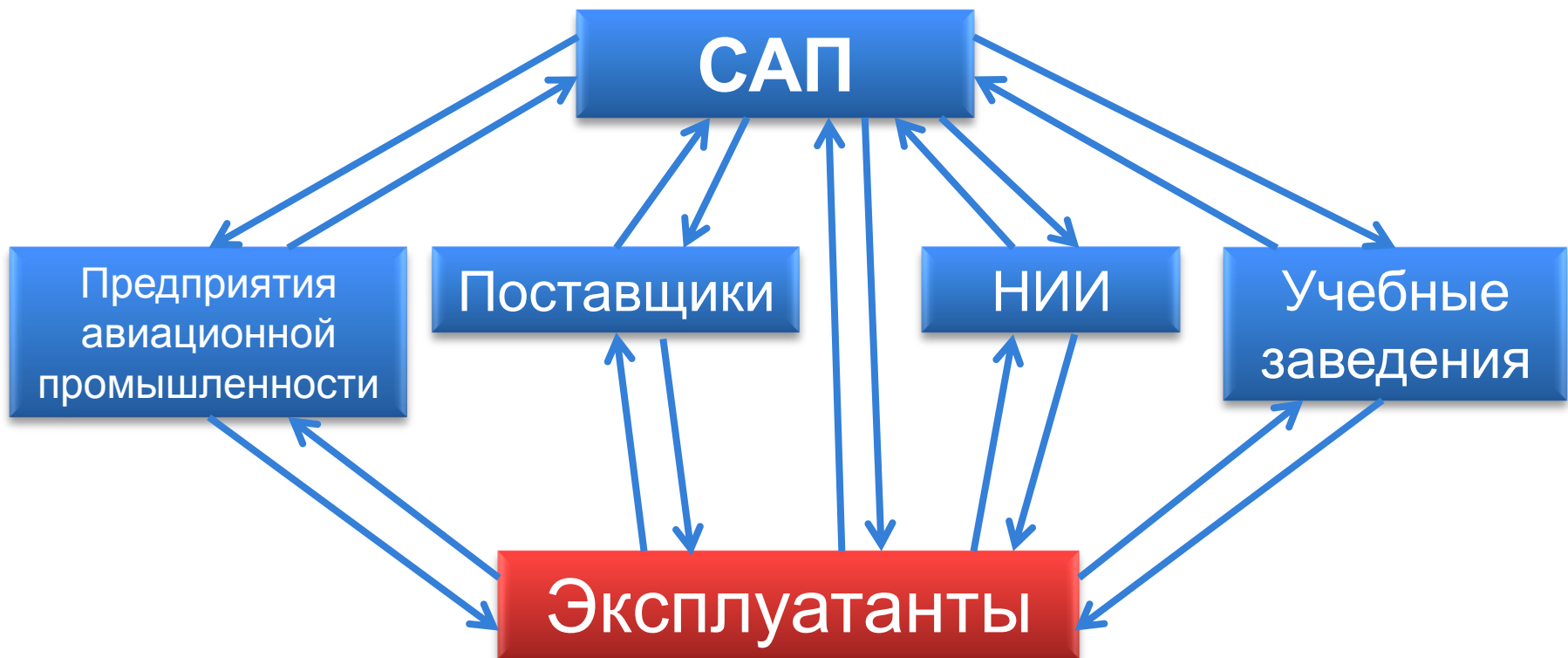
Зам. генерального директора
ОАО НПК «ПАНХ»,
доктор технических наук



Основные проблемы эксплуатации парка российских вертолетов

Союз авиапроизводителей и эксплуатанты

Стратегическая цель: Создание высококонкурентной авиационной промышленности для создания и производства высококонкурентной авиационной техники

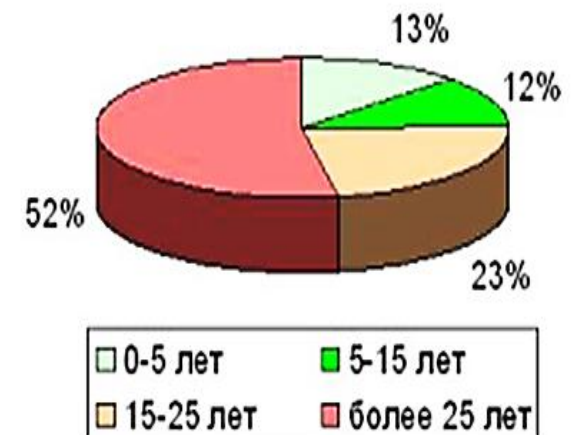


Характеристика парка коммерческой гражданской авиации РФ

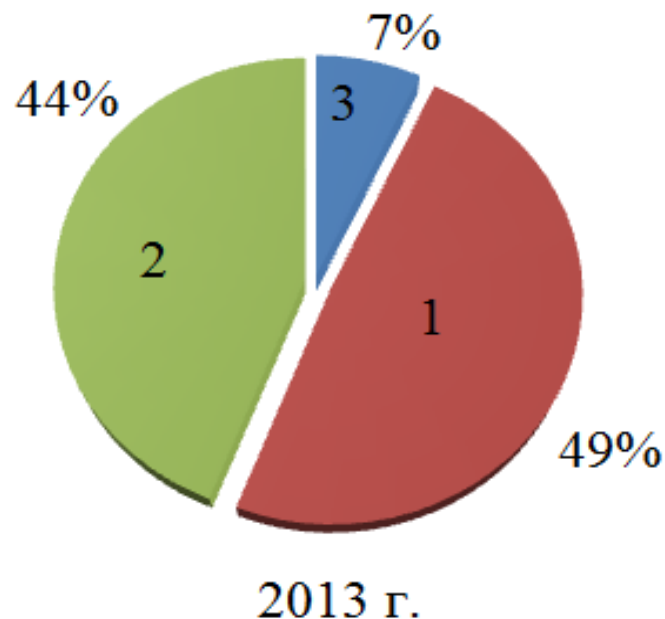
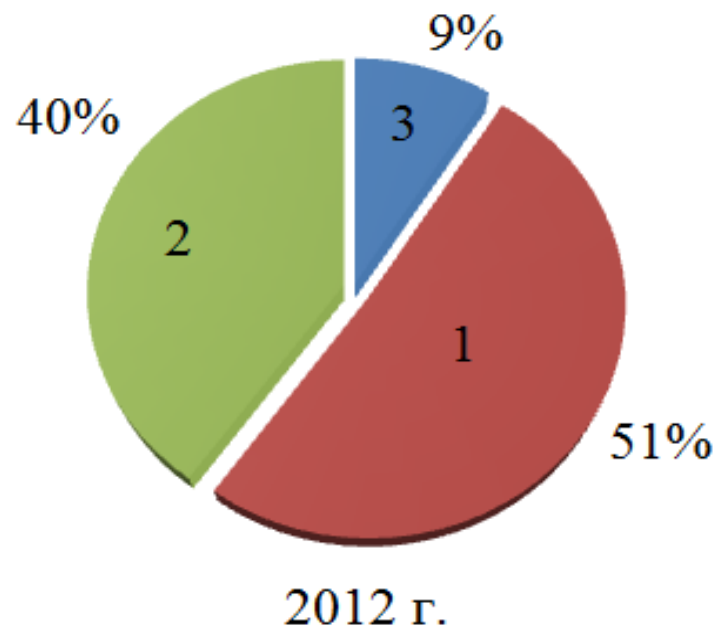
Вертолеты - 1124 ед.	
Отечественного производства	
Ми-26Т	28
Ми-8МТ	214
Ми-8	594
Ка-32	28
Ми-2	79
Ка-26	15
Ка-226	2
Итого	960
Западного производства	
AW-139	7
W-3	1
EC-155	2
Bk-117	5
Bell-429	1
AW-119	2
A-109	6
EC-135	11
EC-130	5
Bell-407	4
AS-355	10
AS-350	23
R-66	1
R-44	74
EC-120	3
Bo-105	5
Bell-206B	4
Итого	164



Средний возраст – 22 года



Структура поставок вертолетов отечественного производства



1. Государственный заказ России
2. Иностранцы заказчики (по линии ВТС)
3. Коммерческие заказчики гражданских вертолетов

Факторы, сдерживающие процесс обновления парка вертолетов российского производства эксплуатантами РФ

- ❑ высокие цены на новые российские вертолеты;
- ❑ высокая совокупная стоимость владения в сравнении с зарубежными аналогами (сумма прямых и косвенных затрат, которые несут эксплуатанты за весь жизненный цикл вертолета):
- ❑ отсутствие развитых современных рыночных механизмов обновления парка ВС;
- ❑ избыточный парк вертолетов, имеющийся у российских эксплуатантов:
- ❑ отсутствие современной системы послепродажного обслуживания;
- ❑ недостаток финансовых средств у эксплуатантов из-за низкой рентабельности их бизнеса:
- ❑ отсутствие реальных механизмов модернизации вертолетов;
- ❑ низкий уровень ресурсов вертолетов и их агрегатов

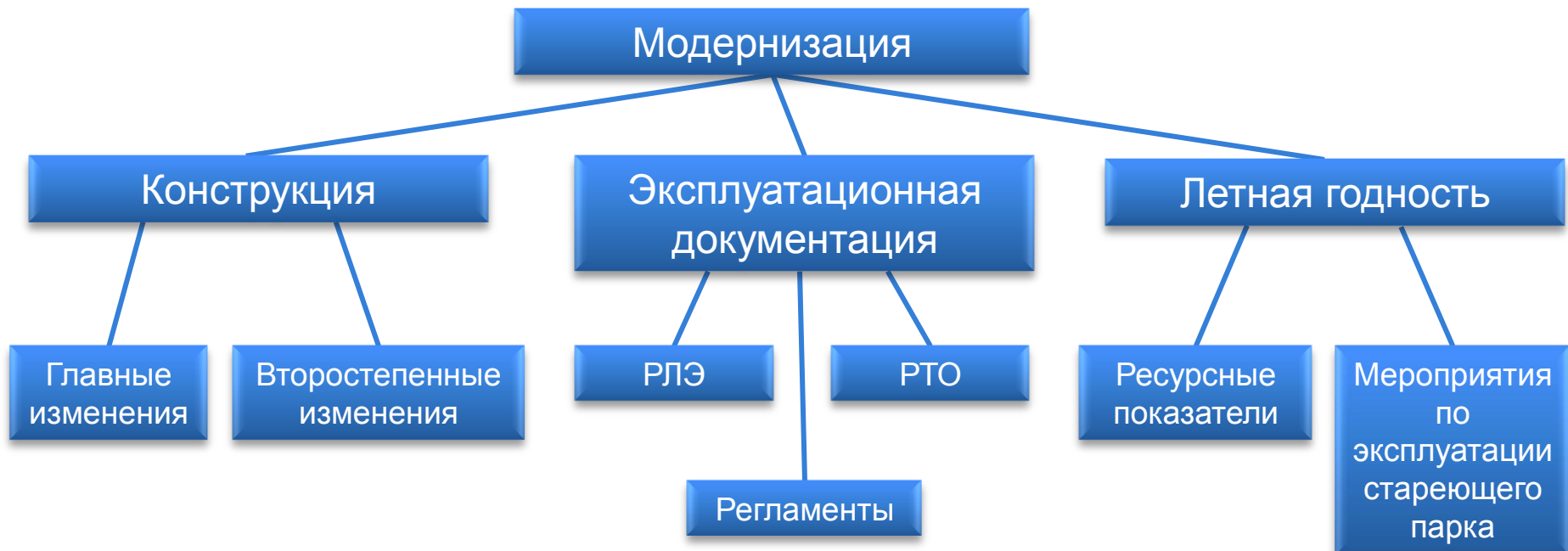
Основные элементы программы повышения эффективности эксплуатации отечественных вертолетов

1. Модернизация парка находящихся на эксплуатации вертолетов
2. Обеспечение ресурсами вертолетов, их агрегатов и комплектующих, сопоставимыми с зарубежными аналогами
3. Построение системы послепродажного обслуживания по международным стандартам
4. Создание «Центра компетенции по эксплуатации и применению вертолетов» на базе одного из эксплуатантов
5. Эксплуатационные испытания новой и модернизируемой вертолетной техники
6. Нормативное обеспечение применения гражданских вертолетов

Модернизация парка отечественных вертолетов

Модернизация – усовершенствование, улучшение, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества.

Основные направления модернизации



Центр компетенции по эксплуатации и применению вертолетов (ЦК ЭПВ)

Цель – предоставлять участникам рынка вертолетных услуг полный и качественный набор сложных комплексных решений в области эксплуатации и применения вертолетной техники за счет объединения усилий разработчиков, производителей и эксплуатантов вертолетов с высокой отраслевой компетенцией партнеров.

Основные направления деятельности:

- систематизация опыта, проблем и достижений в области эксплуатации вертолетов и их применения эксплуатантами отечественной вертолетной техники с разработкой и практической апробацией предложений по ее совершенствованию;
- выполнение аналитических и иных работ по совершенствованию процедур ПЛГ и подтверждения ресурсов (сроков службы) отечественных вертолетов, включая агрегаты и комплектующие, во взаимодействии с их разработчиками и производителями;
- проведение на базе ЦК ЭПВ опытной, лидерной и подконтрольной эксплуатации и специальных испытаний новых и модернизированных типов отечественных вертолетов, в т.ч. для разных видов применения (авиационных работ).

Построение системы послепродажного обслуживания (ППО)

Основные проблемы послепродажного обслуживания :

- отсутствие системного подхода к организации и управлению ППО;
- недостаточный уровень работ по совершенствованию программ ТОиР;
- сворачивание работ по повышению надежности вертолетов и их компонентов;
- низкое качество эксплуатационной документации;
- отсутствие единого «банка информации» по модернизации (доработкам) эксплуатируемых вертолетов и выпущенных бюллетенях;
- различие подходов разработчиков вертолетов к разработке и выпуску эксплуатационной документации;
- отсутствие информационного обмена между разработчиками, производителями и эксплуатантами по вопросам надежности и эксплуатации вертолетной техники;
- отсутствие механизмов мониторинга технического состояния эксплуатируемого парка вертолетов;
- отсутствие современных форм технической поддержки эксплуатантов (web-порталы, call-центры, инжиниринг);
- бессистемность актуализации эксплуатационной документации, нет современных информационных решений (web-порталы, рассылка и т.д.);
- отсутствие контроля за рынком поставок запасных частей.

Предложения Технического комитета Ассоциации вертолетной индустрии в резолюцию съезда

1. В целях создания условий для повышения конкурентоспособности выпускаемых и эксплуатируемых вертолетов отечественного производства ОАО «Вертолеты России» совместно с ключевыми эксплуатантами разработать «Программу повышения эффективности эксплуатации парка российских вертолетов». Предусмотреть в указанной Программе следующие основные разделы:

- модернизация эксплуатируемых и выпускаемых вертолетов;
- реформирование системы технического обслуживания и поддержания летной годности, включая создание Центра компетенции по эксплуатации и применению вертолетов;
- концепцию создания системы послепродажного обслуживания отечественных вертолетов на территории РФ.
 1. Провести апробацию предусмотренных Программой предложений на базе одного или нескольких крупных российских эксплуатантов.
 2. Программу и конкретные шаги по ее реализации рассмотреть на заседании Коллегии или Научно-технического совета ОАО «Вертолеты России».



**СПАСИБО ЗА
ВНИМАНИЕ!**

ОАО НПК «ПАНХ»

350000, г. Краснодар, ул. Кирова, 138

Тел. (861) 255-69-75

Факс: (861) 255-36-48

E-mail: panh@panh.ru

www.panh.ru



PANH Helicopters

