

ЧТОБЫ В ПОЛЕТЕ ЖИЛ САМОЛЕТ

ВЗЯТЬ НОВЫЙ КУРС

— Мы посетили более 30 стран, побывали на 48 заводах, объездили все аналогичные объекты в Евросоюзе, а также в Норвегии, Финляндии и Швеции. Были в Китае, изучали их опыт, ездили и на заводы по производству авиационной техники Embraer в Харбине и Airbus в Тяньцзине, — перечисляет генеральный директор. — Также посетили одно из производств Embraer в Бразилии, Boeing — в США. Естественно, были и у ближайших соседей — в России и Прибалтике. Так мы сформировали перечень тех современных технологий, которые хотели видеть на своем предприятии.

Ориентир был взят на западную технику. Базовым самолетом стал «Боинг-737» с расчетом в будущем принимать и широкофюзеляжные самолеты.

— Рассматривалось несколько вариантов будущего завода. Мы пришли к пониманию, что предприятие следует строить

неральный директор. — Среди наших требований была энергоэффективность, а также универсальность — чтобы вначале мы могли обслуживать советскую технику, а через два года перейти на западную. Это очень важно, учитывая, что это две разные философии. В конце нашей совместной работы представители немецкой компании заключили, что у нас будет один из лучших заводов в Европе по технологиям и оборудованию.

Новый завод был построен в рекордно короткие сроки — за 1,5 года. Причем на предприятии считают символическим, что его 65-й день рождения совпал с датой ввода нового ангара. Пока его площадь составляет 18 тысяч м². Для сравнения: старое предприятие состояло из 103 зданий и сооружений, которые хаотично размещались на 38 гектарах. Новый ангар может вместить одновременно шесть самолетов Boeing-737, или два широкофюзеляжных Boeing-767, или



Переход к ремонту воздушных судов, которые выпускаются в Европе и Америке, займет как минимум два года.

— К примеру, одно из требований разработчиков Boeing — не переводить на другие языки техническую документацию, ведь это может привести к фатальным ошибкам. Основная проблема для наших специалистов — английский язык. Они должны его знать в совершенстве: читать техническую документацию и чертежи, знать разговорный технический язык, чтобы поддерживать коммуникации с разработчиками, — уточняет руководитель предприятия. — Академия авиации сейчас набирает слушателей и студентов, которые будут готовы работать с западной техникой.

На переподготовку своих специалистов уходит в среднем полтора-два года — английский язык, теоретическая составляющая, стажировка за границей. И стоит такое обучение одного специалиста от 15 до 20 тысяч долларов. На некоторые позиции сотрудников находят и вовсе за границей.

Результатом обучения станет сертификация — вначале национальная, а затем западная.

— В конце этого года — начале следующего планируем пройти национальную сертификацию по обслуживанию «Боингов», и к концу 2020-го рассчитываем получить первые западные сертификаты, — делится генеральный директор. — Процесс довольно сложный. Должна быть создана целая структура, соответствующая международным стандартам EASA. Это снабжение, логистика, организация производства и многое другое. Стандартам должно соответствовать буквально все — микроклимат в помещениях, освещение, антибликовость пола, раз-

метка. Только после соблюдения всех требований возможно собеседование с работниками.

Еще одна задача, стоящая перед руководством предприятия, — строительство высокотехнологичного покрасочного цеха, где будут осуществляться удаление старого лакокрасочного покрытия и последующая покраска. С выбором проекта вновь помогли немецкие коллеги. Технологии будут голландскими, оборудование — немецким и американским. Именно по такой схеме работают на покрасочном конвейере на производстве Airbus и Boeing.

— Как правило, в стоимости покраски 50–60 % — затраты на отопление. Поэтому множество таких производств размещаются в южных регионах. Мы же постарались спроектировать свое производство таким образом, чтобы оно могло конкурировать по энергозатратам с покрасочными цехами в Турции и Голландии. И у нас это получилось. Цена покраски Boeing-737, которую предлагают эти компании, — 60–70 тысяч долларов. С учетом наших затрат на электроэнергию и газ мы планируем предложить такую же цену, — подчеркивает Евгений Вайцехович.

Сейчас завершается государственная экспертиза проекта, и в ближайшее время начнется строительство. В год покрасочный цех сможет обслуживать до полусотни самолетов. Потенциальных заказчиков планируют привлечь на российский рынок. Свои услуги будут предлагать и национальному авиаперевозчику.

— Через четыре года наше предприятие отметит свое семидесятилетие. К этому времени мы будем обслуживать и ремонтировать «Боинги», а также запустим покрасочное производство, — убежден генеральный директор.

Елена КРАВЕЦ.

Фото Алексея СМОЛЬСКОГО.



под все типы самолетов. Если бы старый завод, который просуществовал 65 лет, не имел ограничений по длине взлетно-посадочной полосы и высоте ангара, то он давно бы расширил количество обслуживаемых типов самолетов. Еще 20 лет назад мы могли бы ремонтировать и Ил-76, и Ту-154, освоили бы еще ряд моделей. Но ограничения не позволяли перепрофилироваться, — рассказывает собеседник.

Консультантом при окончательном выборе концепции проекта выступала компания Lufthansa Consulting — дочернее предприятие крупнейшего авиаконцерна Европы.

— Немецкие специалисты немного подкорректировали наш проект. Мы планировали делать длинный ангар, где самолеты стоят в ряд. Они же предложили вариант глубокого квадратного ангара, это самая передовая сейчас идея. Цеха по нашему плану располагались позади ангара, они же предложили разместить инфраструктуру по кругу. При выборе ворот остановились на подъемных. А они, между прочим, весят около 50 тонн! Это также пока самая передовая в мире технология, — отмечает ге-

два Airbus A330. Boeing-747, более известный как «Джамбо Джет», поместится всего один. А вот Ту-134, которые здесь ремонтируют сегодня, встанет целых восемь.

ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ

Пока основные заказчики предприятия — те, кто эксплуатирует советскую технику. В основном это структуры госавиации из России, а также других стран. К примеру, в Беларуси ремонтируют Ту-134, на которых обучают курсантов в российских военных училищах, а также сверхзвуковые бомбардировщики-ракетоносцы Ту-22М и Ту-160. Минский авиаремонтный завод — единственный на постсоветском пространстве, ремонтирующий Ту-134 и Як-42. В ближайшие три года потребность в ремонте такой техники сохранится.



(Окончание.

Начало на 1-й стр. «СЕ».)

НОВОСТИ СОЮЗА

Выход на единые регламенты

Техническое регулирование и таможенные пошлины — инструмент торговых войн и создания барьеров. С таким тезисом во время международной конференции по развитию бизнеса с применением инструментов технического регулирования, которая проходила в Минске, выступил министр по техническому регулированию Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) Виктор НАЗАРЕНКО.

«Эта тема серьезно обсуждается во всем мире, в том числе на площадке ЕЭК. Пока предпринимаются меры по наведению порядка в сфере безопасности, следующий этап — повышение качества и конкурентоспособности продукции. Важно, чтобы вопросы обсуждались совместно с представителями сферы технического регулирования и бизнеса», — обратил внимание Виктор Назаренко. Всего в ЕАЭС принято

47 единых технических регламентов, 41 из них вступил в силу. Они регулируют 85 % всей обрабатываемой продукции. В разработке находятся еще 13 новых документов и 30 изменений в действующие технические регламенты. Под существующие регламенты применяется около 12 тысяч документов, которые содержат требования к безопасности и качеству продукции, а также устанавливают методы ее испытаний. Вместе с тем большинство из них не в полной мере реализует обязательные требования из-за отсутствия межгосударственных стандартов, содержащих правила и методы исследований и измерений. Для решения проблемы недостающих стандартов ЕЭК утвердила 39 программ, которые предусматривают разработку почти 2 тысяч ГОСТов, гармонизированных с международными требованиями.

А вот **первый заместитель председателя Государственного комитета по стандартизации Республики Беларусь Ирина ОСМОЛА** заявила, что в нашей стране 70–80 % госстандартов гармонизированы с международными требованиями. По данным Ирины Осмолы, в январе — мае текущего года в Беларуси принято 500 государственных стандартов (СТБ) и ГОСТов. Новые разработки касаются различных сфер и направлены на обеспечение безопасности, поддержку инноваций, защиту окружающей среды, соблюдение технических регламентов ЕАЭС.

Таким образом, создаются условия для выпуска продукции, конкурентоспособной не только на внутреннем рынке, но и за его пределами.

Сергей КУРКАЧ.