

Внесение иностранного воздушного судна в Сертификат эксплуатанта

Работа над ошибками

Задача освоения авиационной техники иностранного производства является достаточно сложным и трудоёмким процессом.

Большинство авиакомпаний совершают серьёзные ошибки и просчёты на этом пути, что приводит к срывам намеченных планов.

Наша компания осуществляет своевременное и высокопрофессиональное консультирование в данной области.

КТО ПРЕДУПРЕЖДЁН - ТОТ ВООРУЖЁН!

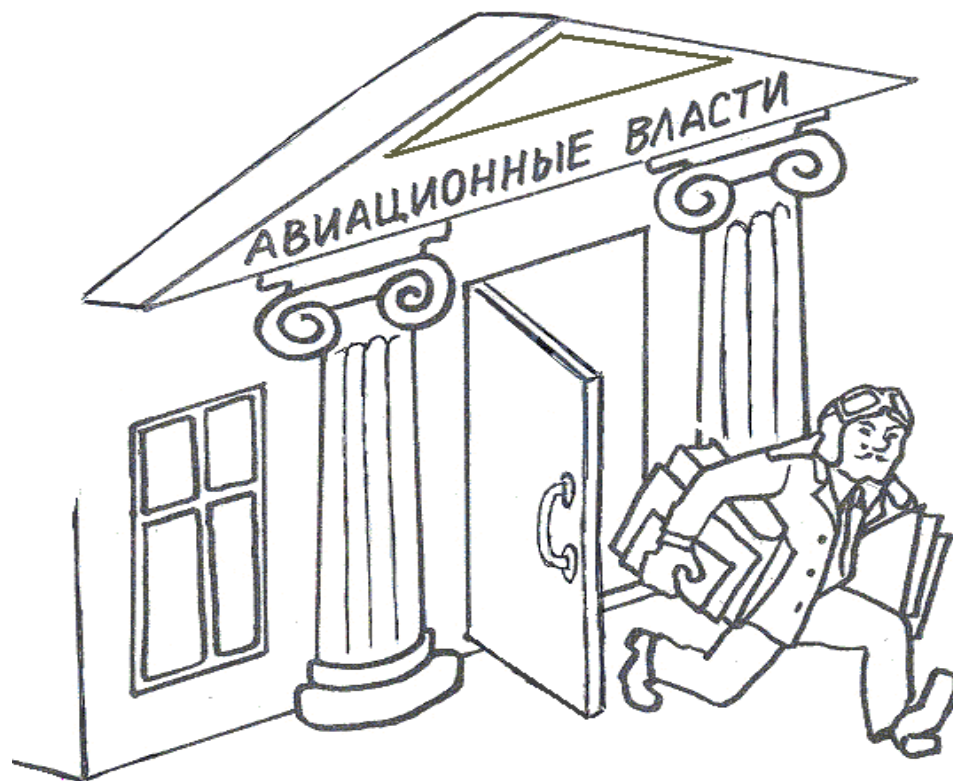
Типичная ситуация, возникающая при внесении ВС иностранного производства в Сертификат эксплуатанта



12 марта 2006 года

Торжественная встреча самолёта Boeing-737 авиакомпании «XXX Airlines». Поданы документы для внесения ВС в Сертификат эксплуатанта.

Первый самолёт новой амбициозной региональной авиакомпании «XXX Airlines» прибывает в базовый аэропорт перевозчика. Приёмка самолёта прошла в полном соответствии с принятой процедурой, отмеченные недостатки подлежат устранению в плановом порядке и обеспокоенности не вызвали. Воздушное судно заявлено в регулярное расписание.



14 марта 2006 года

**Первые проблемы
с документацией.
Ведутся работы над
устранением
замечаний.**

Авиационными властями были высказаны первые замечания к комплекту представленных документов. Замечания касаются как соответствия технического облика самолёта требованиям страны-оператора, так и требованиям страны регистрации ВС. Требуется уточнить многие моменты, связанные с организацией эксплуатации самолёта с учётом требований авиационных властей обеих стран. Специалисты авиакомпании вылетают на Бермуды.



12 апреля 2006 года

**ВС не внесено в
Сертификат
эксплуатанта. Вылет
по расписанию
перенесён на
неопределённый
срок.**

Все вопросы со страной регистрации решить удалось, но доработка самолёта под требуемый авиационными властями технический облик и решение вопросов по организации эксплуатации ВС занимает ещё неопределенное время. Уже подошло время, заявленное для выполнения первого рейса.

12 мая 2006 года



**Самолёт
по-прежнему не
внесён в Сертификат
эксплуатанта.
Начались лизинговые
платежи. Уволен
руководитель группы,
возглавлявший проект
по освоению ВС.**

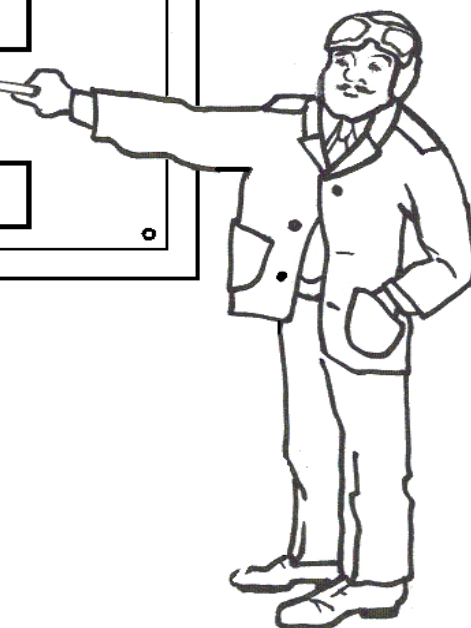
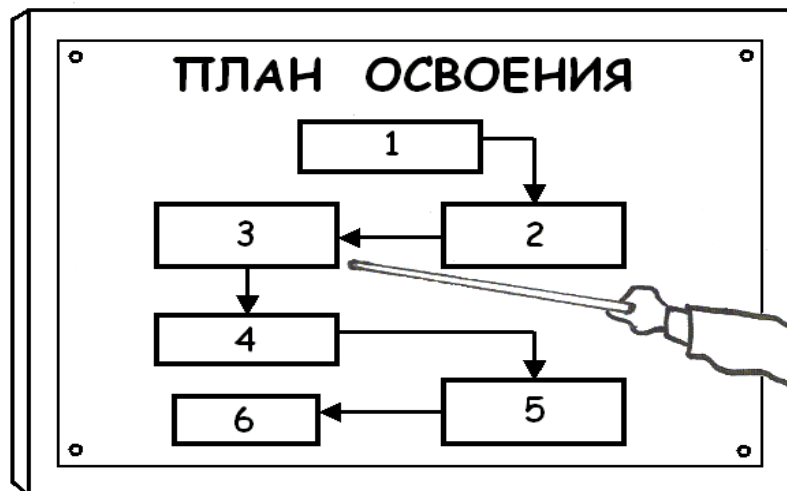
Из перечня замечаний всё ещё не удалось устранить замечания, связанные с требованиями страны регистрации к аварийно-спасательной маркировке ВС и наличию метрического высотомера. Не прошли тренировку бортпроводники по причине позднего бронирования слотов на обучение в крайне загруженном учебном центре, не решён вопрос с прохождением курсов повышения квалификации для лётного состава по причине отсутствия программ повышения квалификации в иностранных центрах ...



Рассказанная история –
вымышлена, но просчёты,
допущенные при планировании
освоения ВС иностранного
производства – реальны и ...
ВСЕГДА СТОЯТ БОЛЬШИХ ДЕНЕГ!

Рассмотрим особенности и
наиболее характерные
просчёты при освоении
авиационной техники
импортного производства.

Срывы объявленных рейсов приводят к финансовым потерям, необходимости выплаты компенсаций по судебным искам пассажиров, негативно сказываются на репутации компании, а также подрывают доверие авиационных властей и квалифицированного персонала самой компании.



План освоения новой техники – основа успешного начала эксплуатации ВС.

Но в процессе подготовки плана часто закрываются потенциальные просчёты.

Создание продуманного плана мероприятий, учитывающего подготовку всех подразделений авиакомпании к эксплуатации иностранного ВС, точное понимание процедур регистрации ВС в реестрах иностранных государств и исполнительская дисциплина - являются существенными факторами для достижения компанией успеха.



Просчёт 1

Не учтены
особенности
процедур
регистрации
воздушного судна и
требований к ВС
авиационных властей
страны регистрации.

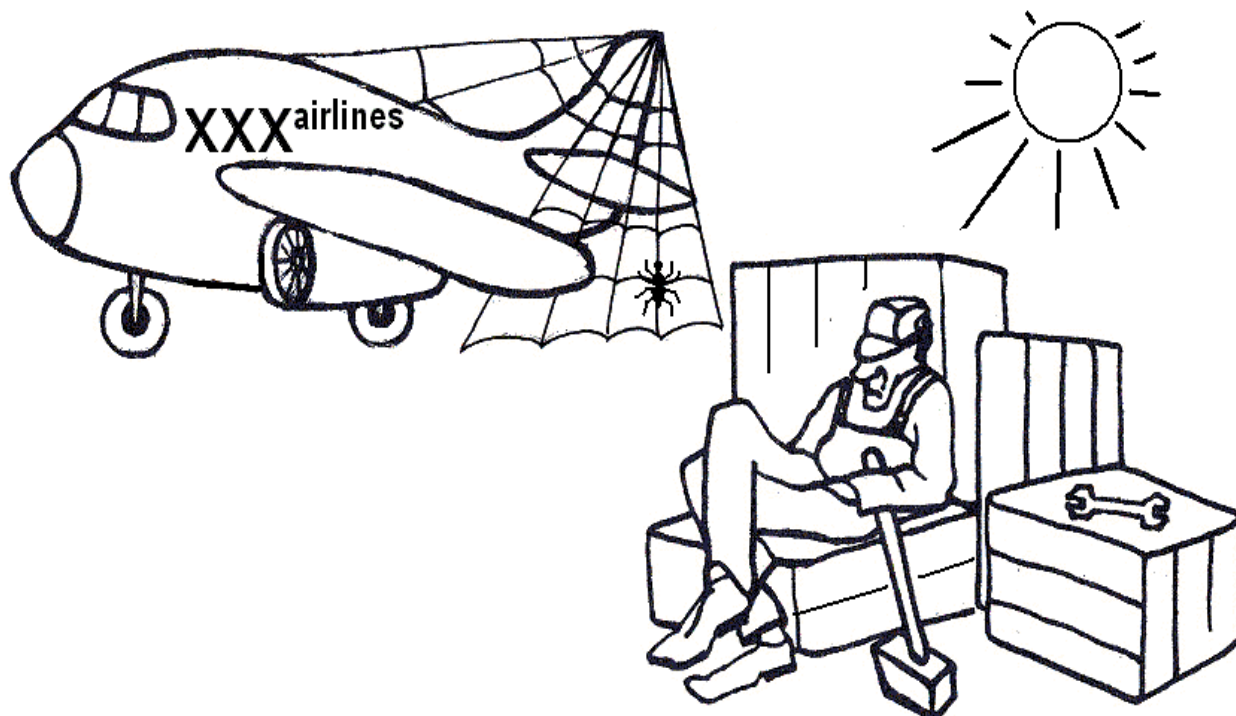
Просчётами являются недостаточное знание процедур и требований авиационных властей различных стран, предъявляемых к воздушному судну при его регистрации, отсутствие опыта и знания особенностей взаимодействия с местными авиационными властями, а так же специфических требований некоторых стран по отношению к авиакомпаниям, обусловленных недоверием авиационных властей к новым для них эксплуатантам.



Просчёт 2

Несоответствие
воздушного
судна
сертификату
типа.

Очередной просчёт авиакомпаний состоит в недооценке сложности приведения конкретного самолёта к требованиям карт данных сертификата типа ВС, например, по составу элементов бортового, навигационного, аварийно-спасательного оборудования или средств объективного контроля.

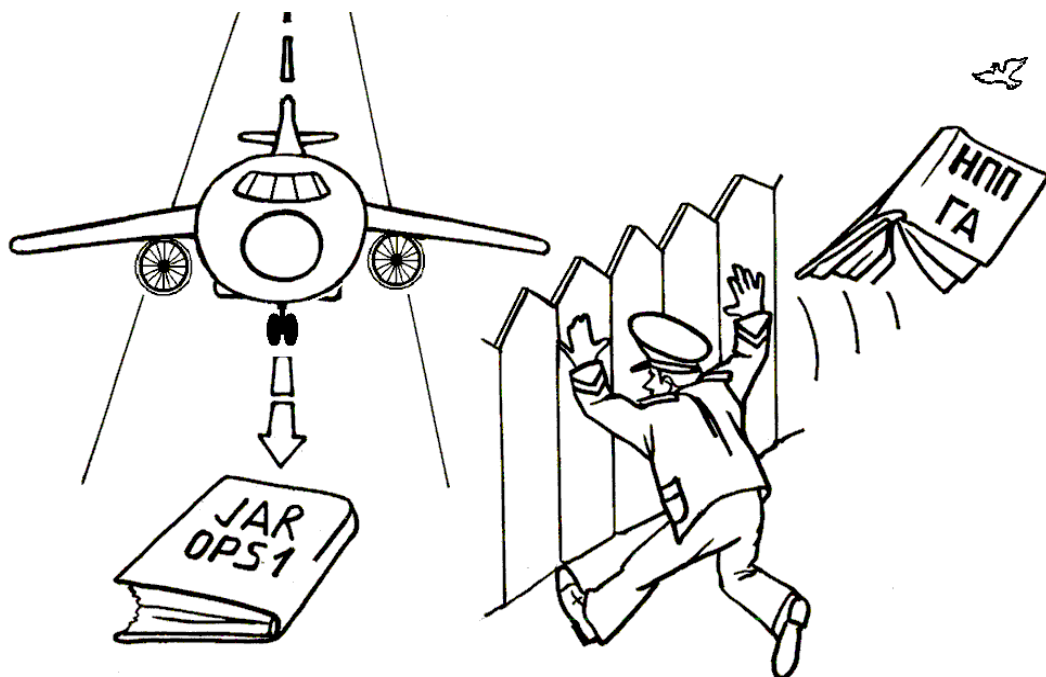


Просчёт 3

**Неверно выбранная
концепция
проведения
технического
обслуживания.**

Безусловно, огромное значение имеет выбор провайдера по ТО, обучение инженерно-технического персонала, а также организация системы поставок запасных частей и их таможенная очистка.

Неверно выбранная концепция проведения технического обслуживания приводит к задержкам в получении сертификата эксплуатанта по причине не соответствия требованиям, предъявляемым страной регистрации воздушного судна к техническому обслуживанию.



Просчёт 4

Неправильная
организация лётной
работы.

Типичными трудностями, с которыми сталкиваются эксплуатанты при планировании и организации лётной работы внутри авиакомпании, являются:

- недостаточная подготовка лётного состава для работы с концептуально иной для них документацией;
- недостаточный уровень языковой подготовки;
- неправильная организация диспетчерского обслуживания полётов со стороны авиакомпании в силу того, что экипаж, состоящий из двух членов, не в состоянии выполнять свойственные им функции;
- неправильная разработка процедур предварительной подготовки к полёту и лётной эксплуатации воздушного судна. Например, расчёты использования «take off performance».



Просчёт 5

**Недостаточно
подготовлена
доказательная
документация.**

Одна из основных трудностей, с которыми сталкиваются операторы, заключается в недостаточно подготовленной доказательной документации:

- недооценка требований межправительственных соглашений о разграничении ответственности по надзору за эксплуатацией;
- изначальное отсутствие в РПП, РОТО и прочих документах авиакомпания прописанных процедур, предусмотренных упомянутым соглашением;
- предоставление не полной или не точной документации, подтверждающей соответствие экземпляра воздушного судна сертификату типа;
- не правильная адаптация документации, предоставляемой производителем ВС и т.п.



Просчётов можно избежать, доверив подготовку и реализацию плана профессионалам, имеющим необходимый опыт.

Существуют два пути избежать просчетов:

Первый - обратиться к помощи различных экспертов для решения вопросов по каждому пункту плана или каждой задачи в отдельности, например, по разработке РПП, РОТО, МОЕ или по приёмке самолёта.

Второй – наиболее эффективный способ - поручить весь комплекс работ по освоению иностранных ВС консалтинговой компании, имеющей опыт решения подобных задач и зарекомендовавшей себя должным образом.

И здесь возникает закономерный вопрос ...

Почему столь важную задачу
можно передать
КОНСАЛТИНГОВОЙ
КОМПАНИИ ?

Да, мы так
меньше
рискуем!



**Консалтинг
- наиболее
эффективный путь!**

Привлечение консалтинговой компании гарантирует получение сертификатов и начало эксплуатации Вашего воздушного судна в запланированные сроки.

Наша консалтинговая компания несёт ответственность за качественное и своевременное выполнение работ в соответствии с заключённым договором.

Дополнительно, сотрудники Вашей компании могут повысить свою квалификацию, постоянно общаясь с экспертами нашей консалтинговой компании.



КТО МЫ?

Сообщество экспертов-
профессионалов по
комплексу вопросов,
связанных с освоением
иностраных воздушных
судов.

Мы предлагаем
Вам свои услуги.

Большинство наших экспертов являются действующими сотрудниками компаний, что позволяет им быть в курсе событий, происходящих в отрасли. Наши эксперты – квалифицированные специалисты, имеющие практический опыт по освоению иностранных ВС в таких компаниях как ОАО «ТРАНСАЭРО», ОАО «Аэрофлот-российские авиалинии», «East Line Technique», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ЗАО «Авиакомпания Волга-Днепр», Jet-2000 ...

Объединяясь для решения возникающих проблем, мы предлагаем Вам комплекс услуг.

Включение нового типа ВС иностранного производства в Сертификат эксплуатанта

- ➔ Разработка и реализация плана освоения нового типа
- ➔ Подготовка доказательной документации
- ➔ Консультации по взаимодействию с авиационными властями, включая регистрацию ВС
- ➔ Подготовка и обучение персонала авиакомпаний

Организация технического обслуживания ВС

- Организация получения сертификата на техническое обслуживание (PART-145, ФАП-145)
- Консультации по выбору провайдера по ТО
- Подготовка доказательной документации и взаимодействие с авиационными властями
- Подготовка руководителей и персонала компании к прохождению сертификации
- Проведение независимых аудитов организаций ТОиР и поставщиков АТИ

Комплексные программы

- ➔ Консультации по созданию новой авиакомпании
- ➔ Организация и сопровождение лизинга ВС
- ➔ Приемка и оценка ВС
- ➔ Организация обеспечения ВС запасными частями
- ➔ Подбор авиационного персонала

Как мы работаем с клиентами ?

- Мы готовы работать на базе клиента
- Мы выделяем не менее 2-х экспертов для реализации каждого проекта
- Мы консультируем 24 часа в сутки любым удобным клиенту способом
- Мы говорим с клиентом по-русски

Наши клиенты

- ООО «Авиакомпания «Волга-Авиаэкспресс»
- ОАО «Владивосток Авиа»
- ЗАО «Авиа Менеджмент Групп»
- ФГУП «Оренбургские авиалинии»
- ФГУАП «Пулково»
- ЗАО «Авиапредприятие «ТЕСИС»
- ЗАО «КАПО-ТУПОЛЕВ»
- ОАО «Авиакомпания «Якутия»



СЧАСТЛИВОГО ПОЛЕТА !