

Специалистами авиапредприятия «Uzbekistan Airways Technics» (АП «UAT») АО «Узбекистон хаво йуллари» впервые выполнен сложный ремонт на авиалайнере Boeing 757-200 авиакомпании «SCAT» (Казахстан) - многолетнего и надежного партнера ташкентского ремонтного предприятия.

С начала текущего года на АП «UAT» прошли очередное техническое обслуживание и ремонт два самолета казахстанского авиаперевозчика. На одном из самолетов, наряду с тяжелой формой обслуживания - C-chek, впервые совместно со специалистами корпорации «Boeing» был осуществлен проект по устранению повреждения хвостовой части фюзеляжа. Данный вид ремонта считается сложной операцией, так как некачественное восстановление поврежденного корпуса может вызвать более позднее структурное разрушение самолета в ходе повторных циклов перепада давления.

Поскольку этот вид работ ранее не производился специалистами АП «UAT», реализация проекта была разделена на два этапа. На первом этапе, который подразумевал тщательную подготовку, были изучены и разработаны необходимые документации и технологии, изготовлены чертежи, специальное оборудование и детали, осуществлена их подгонка. В свою очередь каждый этап предварительных работ направлялся на рассмотрение и согласовывался со специалистами «Boeing». Во время второго этапа в ангаре ремонтного предприятия было налажено круглосуточное производство по устранению повреждения совместно с прибывшими в Ташкент представителями «Boeing».

Учитывая сложность ремонта, специалисты «UAT» и «Boeing» единодушны в том, что тщательная предварительная подготовка и согласованность действий, независимо от объемов работ, явились положительными факторами, способствовавшими выполнению работ в кратчайшие сроки и на должном уровне.

В процессе первоочередной дефектации второго самолета Boeing 757-200 авиакомпании «SCAT» были обнаружены многочисленные коррозийные повреждения подпольной части фюзеляжа заднего багажного отделения. Вследствие чего было принято решение о массовом снятии нижней части шпангоутов с использованием специально изготовленного оборудования для устранения повреждения хвостовой части фюзеляжа воздушного судна. Так как регламент предусматривает поочередное снятие каждой единицы шпангоута только после окончания полного цикла ремонта ранее снятой профилированной детали и ее установки или замены, данные работы являются затяжными и трудоемкими. С целью регулирования и проверки результатов в течение всего срока работ проводилась подробная оценка надежности неразрушающими методами контроля.

Огромная заинтересованность специалистов АП «UAT», вызванная освоением нового вида ремонта и большого объёма работ по удалению продуктов коррозии, а также возможностью продолжения сотрудничества с долгосрочным и надежным партнером, послужили стимулом и катализатором в выполнении работ на высоком уровне, в очередной раз подтверждая не только возможности производственных мощностей авиапредприятия, но и квалифицированную подготовку инженерно-технического состава.

Download PDF