

РОССИЙСКОЕ ОКРАСОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПОКА НЕ ДАЕТ НЕОБХОДИМОГО КАЧЕСТВА



Ульяновское предприятие «Спектр-Авиа» является крупнейшим в России, занимающимся окраской самолетов. Предлагаем вашему вниманию интервью с Юрием Александровичем Еремеевым, заместителем директора по производству АО «Спектр-Авиа». С ним мы беседуем об истории завода, окраске самолетов, трудностях импортозамещения.

– Юрий Александрович, фактически история АО «Спектр-Авиа» началась еще в 1999 г., когда компания принадлежала международному аэропорту «Ульяновск-Восточный» и за год обслуживала только 2–3 машины. Как в настоящее время развивается деятельность предприятия? Есть ли у вас конкуренты?

– На самом деле история «Спектр-Авиа» началась гораздо раньше. В 1976 г. в Ульяновске был построен большой завод – Ульяновский авиационный промышленный комплекс. В частности, планировалось, что на территории этого предприятия будут заниматься также и окрашиванием самолетов. Причем основное внимание предполагалось уделять не малой авиации, а таким огромным машинам, как Ан-124 «Руслан» и «Мрия», именно поэтому размеры нашего производственного помещения довольно внушительны: длина и ширина – 100, а высота – 34 м. В 1984 г. строительство окрасочного корпуса было временно приостановлено в связи с экономической ситуацией в стране, и только в 1994 г. новый цех был введен в эксплуатацию. В 1999 г., как вы верно отметили, корпус передали в эксплуатацию международному аэропорту Ульяновск-Восточный. Это был самый тяжелый период для нашего предприятия, и действительно удавалось обслуживать очень небольшое количество самолетов. В 2001 г. «Спектр-Авиа» выделили как отдельное юридическое лицо. Сейчас уже нет таких проблем, как в 1999 г., мы набрали опыт, за год наша компания окрашивает до 80 самолетов. Мы собираемся расширить производство и усовершенствовать технологический процесс. Вероятно, стоит отметить, что на сегодняшний день «Спектр-Авиа» – единственное в России сер-

тифицированное предприятие, способное выполнять окраску самолетов всех типов и размеров, поэтому как таковых серьезных конкурентов среди отечественных компаний у нас нет.

– Какие ключевые преимущества компании «Спектр-Авиа» вы могли бы выделить?

– У наших специалистов высокая квалификация, они способны выдержать ритм и напряженность многоэтапной работы. Также мы работаем со всеми современными материалами, как импортными, так и отечественными. Кроме того, предприятие оснащено самым современным оборудованием, позволяющим окрашивать самолеты, в том числе и в электростатическом поле, что, в свою очередь, дает предприятию возможность выполнять окрасочные работы любой сложности. У нас крупнейший в России окрасочный ангар: в нем одновременно можно наносить покрытие на несколько воздушных судов. Чтобы соответствовать международным стандартам, АО «Спектр-Авиа» приобрело специальные весы АС–30–60 с соответствующими программами взвешивания и расчета центровок самолетов, а также провело обучение персонала по их использованию. Сегодня мы можем провести фактическое взвешивание практически любых машин с последующим определением центра масс.

– Как вы отметили ранее, «Спектр-Авиа» занимается окраской всех типов самолетов. На ваш взгляд, какие модели сложнее всего окрашивать?

– Непросто дело обстоит с большими машинами типа Ан-124–100 «Руслан», но здесь все трудности связаны в первую очередь

с объемом работы. Наиболее же сложным направлением в нашей отрасли считается бизнес-авиация из-за высоких требований к материалам и технологии окраски.

– Как происходит окрашивание самолета? Есть ли специальные автоматы, которые покрывают большие поверхности?

– Краска на все самолеты наносится вручную с помощью специальных окрасочных установок, которые распыляют ЛКМ по корпусу воздушного судна. В этой работе все по большей части зависит от профессионализма маляра.

– Какими материалами производится окраска сегодня – зарубежными или отечественными? Как повлияли санкции на выбор ЛКМ для окраски воздушных судов?

– До 2022 г. использовались в основном иностранные эмали и грунтовки, потому что они превосходили по ряду свойств российские аналоги. Сейчас основной вопрос в том, как будут вести себя ЛКМ отечественных производителей в процессе эксплуатации. На данный момент понятно, что время сушки на порядок проигрывает: если иностранные грунт и эмаль можно было нанести за 1 день, то аналоги российского производства – за 2 дня. Это сказывается и на процессе ремонтных работ: когда самолет вынужденно простаивает 2 дня, если требуется что-то подкрасить. В процессе эксплуатации пока до конца не понятно, как будет себя вести покрытие, ведь декларируемый срок эксплуатации 5–6 лет (как и у иностранных аналогов). При окраске используем краски таких производителей, как ЯРЛИ, «Русские краски», «Авиом». Расход краски сопоставим с иностранными аналогами, цветопередача идентична, сроки поставок выдерживают хорошо, цена ниже.

– Какое количество лакокрасочных материалов в среднем уходит на создание покрытия одного самолета?

– По нашим подсчетам, на окраску одного воздушного судна уходит около от 200–до 2000 л различных лакокрасочных материалов. После нанесения всех необходимых слоев покрытия обычно проводится взвешивание самолета и, как правило, он становится в среднем тяжелее на 50 кг.



ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ, АО «СПЕКТР-АВИА» ПРИОБРЕЛО СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВЕСЫ АС–30–60 С СООТВЕТСТВУЮЩИМИ ПРОГРАММАМИ ВЗВЕШИВАНИЯ И РАСЧЕТА ЦЕНТРОВОК САМОЛЕТОВ, А ТАКЖЕ ПРОВЕЛО ОБУЧЕНИЕ ПЕРСОНАЛА ПО ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ.



Источник изображения: jannoon028, Freepik

– **Какие технологии окраски авиационных судов используются в России сегодня?**

– Как правило, новая авиатехника поступает к нам прямо с завода и имеет характерный зеленый цвет (грунт горячей сушки). Сначала самолет моют и производят все необходимые для подготовки поверхности к окрашиванию процедуры, например изоляцию мест, не подлежащих окраске, матирование и обезжиривание. Далее наносят слои грунта и эмалей. При этом толщина покрытия не должна превышать 150 микрон. Если рисунок ливреи особенно сложный, может потребоваться несколько этапов, на каждом из которых наносят свой цвет. Непосредственно сам процесс нанесения ЛКМ занимает несколько часов, гораздо больше времени требуется на тщательную подготовку и сушку каждого слоя. Например, на окраску самолета модели Superjet-100 требуется примерно одна неделя. Окрашивание производят строго по конструкторской документации разработчика ВС. Как и чем красить решает КБ авиапроизводителя.



СЕЙЧАС ОСНОВНОЙ ВОПРОС В ТОМ, КАК БУДУТ ВЕСТИ СЕБЯ ЛКМ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ.

Через АО «Спектр-Авиа» проходит до 80% окрашиваемых авиационных судов. В 2022 г. было снижение объема на 30–40%, в 2023 г. мы вернулись на уровень 2021-го. В 2024 г. ожидается прирост не менее 20%.

– **Существует ли на предприятии входной контроль для ЛКМ?**

– Перед окраской мы обязательно проверяем ЛКМ на все необходимые параметры. Красим в соответствии со строгим соблюдением технологических параметров конструкторской документации, которую готовят КБ производителей.

– **Как думаете, когда появятся новые подходы в окраске самолетов?**

– Новые подходы будут использовать, если появятся новые материалы и оборудование. На сегодняшний момент окраска производится на западном оборудовании, и срок его эксплуатации еще не исчерпан. С запчастями на западное оборудование тоже нет больших проблем, но увеличились время доставки и цена. Российское окрасочное оборудование пока не дает необходимого нам качества. Надеемся, что в дальнейшем эта проблема будет устранена.

– **Спасибо за интересную беседу!**