

КРЕМЛЕВСКИЙ AIRBUS

В МАЕ ПАРК СПЕЦИАЛЬНОГО ЛЕТНОГО ОТРЯДА «РОССИЯ» УПРАВЛЕНИЯ ДЕЛАМИ ПРЕЗИДЕНТА РФ ПОПОЛНИЛСЯ НОВЫМ САМОЛЕТОМ AIRBUS ACJ319, А К КОНЦУ ГОДА К НЕМУ ДОЛЖЕН ПРИСОЕДИНИТЬСЯ ЕЩЕ ОДИН САМОЛЕТ ЭТОГО ТИПА. «ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ» ИНТЕРЕС К КРЫЛАТЫМ ИНОМАРКАМ УСИЛИВАЕТСЯ, А САМИ МАШИНЫ СТАНОВЯТСЯ ВСЕ СОЛИДНЕЕ И БОЛЬШЕ.

АЛЕКСАНДР ШВЫДКИН, ШЕФ-РЕДАКТОР ТЕЛЕПРОЕКТА «ПИЛОТ ТВ»



Правительственный авиаотряд расширяет практику эксплуатации авиатехники зарубежного производства. В прошлом году специальный летный отряд «Россия» получил два служебных самолета высшего класса Falcon 7X от французского концерна Dassault. Судя по всему, обнова пришло ко двору, потому что в самое ближайшее время парк президентского отряда пополнят два самолета Airbus A319 и два вертолета AgustaWestland AW139. Представители Airbus от подробных комментариев по поводу сделки отказываются, что можно понять. Управление делами президента РФ тоже весьма скупко комментирует покупку самолетов, поскольку Закон об охране первых лиц не позволяет свободно рассуждать о комплектации самолетов и характере их использования. Известно, впрочем, что самолеты будут поставлены в VIP-комплектации с салонами повышенной комфортности. В модельной линейке европейского концерна такой самолет есть, это ACJ319 (Airbus A319 Corporate Jetliner). Поскольку заказанные самолеты, скорее всего, являются дополнительно укомплектованными ACJ, есть смысл познакомиться с этим VIP-лайнерам поближе.

ИНДУСТРИАЛЬНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ История переоборудования серийных пассажирских самолетов в особо комфортабельные спецварианты для перевозки первых лиц государства насчитывает столько же лет, сколько и сама пассажирская авиация. Можно даже утверждать, что первые пассажирские самолеты и были VIP-транспортом для избранных, лишь позже «салоны» выделились в отдельный класс.

Переоборудование магистральных авиалайнеров под специфические запросы королей, шейхов, президентов и генеральных секретарей носило избирательный характер. Именно к категории штучного товара относились все отечественные самолеты правительственного авиаотряда вплоть до самых современных Ил-96 и Ту-204. Служебных самолетов, специально спроектированных в этом качестве, отечественная авиапромышленность не выпускала и не выпускает. В США и Европе выпуск таких самолетов освоили, но для перевозки первых лиц ведущих мировых держав они не годились — не тот формат комфорта. Именно по этой причине в многообразном мире служебных и персональных реактивных самолетов долгое время существовала пустая ниша — качественный и ценовой разрыв между самыми большими и «дальнобойными» серийными бизнес-джетами и штучными суперлайнерами мировой элиты, стоимость которых мог-

ла доходить до \$100 млн и даже превышать эту заоблачную планку. Все изменилось в середине девяностых.

Когда экономический эффект мировой глобализации повысил финансовые позиции крупных корпораций, возник растущий платежеспособный спрос на самолеты высшей комфортности — те же салонные версии магистральных пассажирских лайнеров, но более доступные в ценовом плане. Перед ведущими мировыми производителями замаячила перспектива поставить производство «летающих пентхаусов» на поток. Взяв это явление на заметку, Boeing и Airbus стали следить за развитием ситуации. Число потенциальных заказчиков росло, перспектива возврата инвестиций проявлялась, как фотоснимок. Но, видимо, у соперников были разные критерии риска. Поэтому, когда зажегся зеленый свет, Boeing стартовал первым, и в 1996 году представил публике лайнер Boeing Business Jet (BBJ). Его прямой конкурент ACJ отпраздновал премьеру в июне 1997-го на авиасалоне в Ле-Бурже. С тех пор американский и европейский самолеты обросли модификациями, но в общих чертах их техническая суть и идея остались неизменными: эти лайнеры воплощают высший уровень роскоши и комфорта, возможный в условиях серийного производства.

БЕЗ ЕДИНОГО ГВОЗДЯ В публикациях, посвященных пополнению в президентском авиаотряде «Россия», новый ACJ319 по инерции называют ближнемагистральным. Это не совсем так. Созданный на основе ближнемагистрального пассажирского A319, ACJ319 имеет дальность полета 12 038 км — из Москвы в Нью-Йорк или Токио без посадки. Такая впечатляющая дальность достигнута установкой дополнительных топливных баков в подпольных отсеках, которые на пассажирском A319 заняты под багаж. При этом вопрос наличия таких баков на ACJ319 решен весьма остроумно: в то время как Boeing BBJ оборудован стационарными баками, топливные емкости ACJ319 выполнены съемными и по форме точно соответствуют геометрии стандартных багажных контейнеров. При необходимости баки можно снять, чтобы не возить пустую тару, или заменить контейнерами иного назначения.

Именно большая дальность полета предопределяет тот уровень комфорта, который отличает «летающий пентхаус» от обычного служебного самолета. Ибо в многочасовом дальнем перелете обычная кровать куда удобнее самого роскошного кресла.

Мы не знаем, как выглядят салоны президентских ACJ319. Но если допустить, что при оформлении заказа в конструкцию и элементы интерьера не были внесены ра-

дикальные изменения (да и зачем?), то салоны представляют собой один из многих серийных вариантов, предлагаемых заказчику на его усмотрение. Отличие серийных самолетов от штучных в том и состоит, что фантазия заказчика ограничена набором готовых модульных элементов, из которых, словно из деталей конструктора Lego, строятся салоны машин семейства ACJ.

Самолет ACJ319 сертифицирован для перевозки от 8 до 48 пассажиров. Крупные корпорации чаще всего заказывают корпоративные варианты: один-два салона повышенной комфортности плюс обычный салон экономкласса для сопровождающих. Первые лица государств более требовательны к комфорту: в их самолетах обязательным считается наличие апартаментов главного пассажира с двухспальной кроватью, рабочим кабинетом и туалетной комнатой с душевой кабиной. Остальную часть салона занимают две-три зоны отдыха с диванами и поворотными креслами, конференц-зона с круглым столом и небольшой салон для сопровождающих. Возможность оборудования отдельных апартаментов существует только на магистральных пассажирских самолетах: большая ширина фюзеляжа дает возможность сместить обычный для самолетов центральный проход к борту. Подобный салон вмещает порядка 10–15 пассажиров при максимально комфортном размещении.

У нас нет оснований предполагать, что в интерьерах салонов ACJ, закупленных для президентского авиаотряда, могут присутствовать какие-либо эксклюзивные художества. Самолеты подобного рода, используемые для рабочих визитов, не несут дополнительной функции демонстрации флага со всеми сопутствующими декоративными особенностями. К тому же именно отсутствие всякого рода национальных и державных мотивов в оформлении интерьеров стало с некоторых пор правилом хорошего тона в дизайне персональных самолетов, и, скорее всего, ACJ спецотряда «Россия» это веяние не миновало.

СКОЛЬКО ВЕСИТ ФЛАГ Посчитать, сколько денег заплатило управление делами президента за два ACJ319, достаточно сложно. При каталожной цене необорудованного салона самолета («зеленого хвоста») на уровне \$40 млн итоговая цена его может доходить и до \$100 млн, все зависит от комплектации. Причем в данном случае речь идет не только о салонах, но и о разного рода специальном оборудовании, без которого невозможно представить себе президентский самолет. Это и засекречивающая аппаратура связи, и оборудование для постановки помех системам наведения ракет, и средства управления

ядерным потенциалом страны — много чего еще. Такая у этих самолетов профессия. Но и без секретных аппаратов ACJ вполне может считаться техническим шедевром.

Начать можно с того, что благодаря происхождению от лайнеров семейства A320 наш герой стал первым в мире персональным служебным самолетом с электродистанционной системой управления (ЭДСУ), как на истребителе. ЭДСУ — это электронный посредник между летчиком и самолетом. Отклоняя органы управления в кабине, пилот лишь задает траекторию и параметры полета, а ЭДСУ сама решает, как их реализовать. Среди прочих достоинств ЭДСУ есть одно немаловажное: система не умеет неправильно пилотировать самолет и просто не позволит летчику выполнить маневр, выходящий за пределы установленных ограничений.

Еще несколько подробностей. ACJ сертифицирован для выполнения полетов над протяженными водными пространствами по требованиям ETOPS, позволяет выдерживать уменьшенные границы вертикального эшелонирования, а также сертифицирован для выполнения автоматической посадки по категории 3В, то есть практически при нулевой видимости. Самолет оснащен централизованной системой технического обслуживания, поэтому наземный персонал может постоянно поддерживать «боевую готовность» самолета, затрачивая на это не более двух часов в сутки. И еще одна приятная мелочь: ACJ оборудован встроенными трапами.

Самолет ACJ относится к 320-му семейству лайнеров Airbus, одному из самых известных и популярных в современной магистральной авиации. Очевидно, что это один из ключевых критериев выбора между отечественной и иностранной техникой. Состоящие в авиаотряде «Россия» самолеты отечественного производства хотя и считаются серийными, но на деле имеют все минусы штучного товара: в большинстве даже российских аэропортов техническое обслуживание отечественного Ил-96 или Ту-204 вызывает больше вопросов, чем наземная эксплуатация гораздо лучше освоенных Boeing и Airbus. Именно встроенность последних в современную систему эксплуатации гражданских самолетов делает их использование гораздо более практичным и надежным. Не говоря уже о том, насколько легче подобрать опытный экипаж на иномарку, чем на экзотический Ил-96 или Ан-148.

Приобретение вертолетов AW139 продиктовано соображениями комфорта, а также перспективами производственного альянса «Вертолетов России» и AgustaWestland, тогда как отечественные вертолеты с эксплуатационной точки зрения пока держат конкуренцию. С самолетами же дело обстоит куда сложнее: только необходимость продемонстрировать флаг еще удерживает отечественные лайнеры в составе специального летного отряда «Россия». Уже появление в парке президентского авиаотряда французских Falcon 7X развеяло иллюзии: первые лица России делают выбор в пользу иномарок, руководствуясь соображениями их более надежной и безопасной эксплуатации. Демонстрировать флаг отечественного авиапрома становится с каждым годом все тяжелее, и есть основания полагать, что двумя ACJ дело не ограничится. ■

НАДЕЖНОСТЬ И БЕЗОПАСНОСТЬ ИНОМАРОК ЗАЧАСТУЮ ПРЕДПОРЕДЕЛЯЕТ ВЫБОР В ИХ ПОЛЬЗУ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТОПЛИВНЫЕ БАКИ ПОЗВОЛЯЮТ ACJ319 ПРЕОДОЛЕВАТЬ РАССТОЯНИЯ ОТ МОСКВЫ ДО НЬЮ-ЙОРКА ИЛИ ТОКИО

