

ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПОДГОТОВКА КЛИЕНТА

НЕСМОТРЯ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ СПАД, ПРОИЗВОДИТЕЛИ БИЗНЕС-ДЖЕТОВ ВЫВОДЯТ НА РЫНОК НОВЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЕТОВ. КОРРЕСПОНДЕНТ ВГ ДМИТРИЙ БАРИНОВ ОТОБРАЛ САМЫЕ ЗАМЕТНЫЕ НОВИНКИ, КОТОРЫЕ В ЭТОМ ГОДУ БУДУТ ПРЕДСТАВЛЕНЫ ПОТЕНЦИАЛЬНЫМ ПОКУПАТЕЛЯМ. БОЛЬШУЮ ЧАСТЬ НОВИНОК ПРЕДСТАВИЛИ АМЕРИКАНСКИЕ КОМПАНИИ, НО СВОЮ ДОЛЮ РЫНКА У НИХ ПЫТАЮТСЯ ОТВОЕВАТЬ БРАЗИЛЬСКИЕ КОНКУРЕНТЫ.

ФРАНЦУЗСКАЯ КУХНЯ Начались поставки клиентам Falcon 2000LX, ставшего очередным витком эволюции 2000-го семейства лайнеров марки Falcon. Их выпускает французская компания Dassault Aviation — единственный в Европе производитель классических бизнес-джетов. От своего предшественника (Falcon 2000EX) новая модель отличается особой конструкцией крыла, позволившей значительно сократить расход топлива и увеличить дальность полета — она теперь достигает 7,4 тыс. км (то есть появилась возможность совершать беспосадочные перелеты из Москвы в Нью-Йорк). Кстати, по топливной экономичности Falcon 2000LX является лучшим в классе тяжелых джетов. А это значит, что при интенсивной эксплуатации самолета общие затраты на его содержание будут существенно ниже, чем на содержание его конкурентов-одноклассников.

Еще один важный для потенциального покупателя нюанс: бизнес-джеты марки Falcon стоят примерно на 10–15% дороже одноклассников. За что приходится переплачивать? Во-первых, и военные самолеты, и джеты компании Dassault разрабатываются с использованием одних и тех же — самых современных — технологий. Поэтому запас прочности у «Фальконов» выше, чем у большинства самолетов деловой авиации; на вторичном рынке джеты Falcon также ценятся дороже одноклассников других марок. И спрос на них всегда стабильный. Во-вторых, салоны французских самолетов оформлены очень гармонично. Как только поднимаешься на борт, обращаешь внимание не только на высочайшее качество отделочных материалов, но и на идеальную подгонку деталей друг к другу. Другие производители обычно закрывают края панелей из дерева кожаными вставками, и только французы соединяют деревянные панели друг с другом — в Dassault детали подгоняют вручную.

Наконец, французы не доверяют оформление салонов своих джетов посторонним техцентрам (такая практика стала нормой для многих производителей самолетов). Все работы проводятся в фирменном центре. В Dassault считают, что иначе высочайший уровень качества поддерживать не удастся.

Стандартный салон Falcon 2000LX рассчитан на восемь пассажиров (хотя возможен вариант с 13 креслами). Обычно это два двухместных «клуба» впереди, и четырехместный — в задней части салона. При желании кресла можно разложить, трансформировав их в спальные места, получаются две односпальные кровати и одна — king size. Особое внимание обращаю на высоту салона — 1 м 88 см — даже очень высокий человек сможет передвигаться по самолету в полный рост, что очень важно при многочасовых перелетах.

ФЕНОМЕН ИЗ НОВОГО СВЕТА Первые заказчики начинают получать и бразильские легкие джеты Phenom 300. Немного истории. Бразильцев, которые неожиданно для всех ворвались на рынок бизнес-авиации

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ У «ФАЛЬКОНОВ» ВЫШЕ, ЧЕМ У БОЛЬШИНСТВА САМОЛЕТОВ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ; НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ ДЖЕТЫ FALCON ТАКЖЕ ЦЕНЯТСЯ ДОРОЖЕ ОДНОКЛАССНИКОВ ДРУГИХ МАРОК



PIPERJET — ЕДИНСТВЕННЫЙ ГРАЖДАНСКИЙ ОДНОМОТОРНЫЙ РЕАКТИВНЫЙ САМОЛЕТ

ции восемь лет назад с первым своим тяжелым джетом Legasy, короли отрасли из США не воспринимали серьезно. Над ними откровенно смеялись. Оказалось, зря. Компания Embraer очень быстро захватила свою долю рынка. Прежде всего за счет ценовой политики. А с прошлого года Embraer выпускает уже особо легкий джет Phenom 100. И вот теперь очередь дошла до легкого Phenom 300.

Этот джет, рассчитанный на шесть-семь пассажиров, способен без дозаправки преодолеть 3,3 тыс. км. Например, долететь от Москвы до Ташкента. Разумеется, обстановка в салоне спартанская, хотя выглядит стильно и современно. Разумеется, это заслуга не только бразильцев — они подключили к работе дизайнеров из студии автомобильного концерна BMW. Конечно, качество отделки интерьера ниже, чем у японцев и американцев, но покупателей это не смущает — очередь на джеты семейства Phenom растянулась на несколько лет.

Инженеры Embraer уверяют, что, рассчитывая на использование самолетов Phenom в качестве воздушного такси (а это означает беспосадочную эксплуатацию), заложили в конструкцию двойной запас прочности. Кроме

того, владельцам Phenom 300 представители Embraer гарантируют низкие эксплуатационные расходы.

ПРОСТОТА ПО-АМЕРИКАНСКИ В 2010-м ожидаются поставки заказчикам еще одного нового легкого бизнес-джета — Hawker 450XP (производитель — американская HawkerBeechcraft Corporation). Модель является новой модификацией популярного в США самолета Hawker 400XP. Новинка на 10% экономичнее предшественника. Кроме того, Hawker 450XP будет оснащаться новейшим комплексом авионики Rockwell Collins Pro Line 21, который не только облегчит управление самолетом, но и повысит уровень его безопасности. Среди других достоинств — увеличенная до 3 тыс. км дальность полета.

В салоне бизнес-джета смогут разместиться семь-восемь пассажиров. Не рассчитывайте на особый комфорт: такие самолеты покупают не любители роскошных путешествий, а бизнесмены, привыкшие считать каждый цент. Они не обращают особого внимания на невысокое качество отделки, низкий потолок и другие мелочи, считая, что можно обойтись без особого комфорта, если летаешь на средние расстояния. А именно для таких перелетов и проектировался Hawker 450XP.

На российском рынке марка Hawker продвигается не так агрессивно, как большинство ее конкурентов. Этим, видимо, и объясняется небольшой объем продаж.



УБЕДИТЕЛЬНАЯ СКОРОСТЬ Американская корпорация Gulfstream Aerospace занимает особое положение в бизнес-авиации. Ее считают одним из первопроходцев, реализующих самые передовые технологические решения. Владеть бизнес-джетом этой марки значит быть одним из представителей мировой бизнес-элиты. Хотя Gulfstream полюбили не только они, но и главы государств, и самые успешные короли шоу-бизнеса. Все поклонники этой марки наверняка с интересом ждут намеченного на эту осень первого полета G650 — будущей топ-модели Gulfstream. А через два года «шестьсот пятидесятый» заменит легендарный G550.

Перед инженерами корпорации стояла цель создать самый совершенный джет-дальнобойщик. И судя по заявленным техническим характеристикам, со своей задачей они справились. G650 станет самым быстрым джетом. Максимальная скорость самолета составит 0,925 М (скорость джетов часто меряют в Мах; у поверхности земли 1 Мах равен скорости звука, но на разных высотах скорость звука меняется). Но это не единственный рекорд. Gulfstream G650 также претендует на роль самого «дальнобойного» бизнес-джета. Максимальная дальность полета достигнет 12 964 км! А это значит, что из Москвы без посадки можно будет долететь практически до любой точки мира (за исключением ряда районов Южной Америки и Австралии).

Немного просторнее (по сравнению с G550) станет и салон — он рассчитан на 14–18 пассажиров. Можно не сомневаться в том, что по уровню комфорта и технической начинки он превзойдет большинство современных бизнес-джетов. Не забывайте также про традиционную для дальнемагистральных Gulfstream фишку — огромные иллюминаторы овальной формы. Когда я летал на G550, мне показалось, что они пропускают света чуть не вдвое больше, чем обычные. Поэтому и салон выглядит просторнее. В таком самолете и дышится легче, и настроение лучше.

Стоит отметить и суперсовременное оснащение пилотской кабины комплексом авионики PlaneView II. Здесь есть также инфракрасная камера, позволяющая пилотам различать ориентиры посадочной полосы в условиях плохой видимости. Кроме того, лучше контролировать джет в сложных условиях экипажу помогут системы улучшенного обзора Gulfstream Enhanced Vision System (EVS II), синтетического обзора Synthetic Vision-Primary Flight Display (SV-PFD) и отображения полетных параметров на лобовом стекле HUD II.

На эту осень намечен первый полет еще одной новой модели Gulfstream — G250 (она заменит в модельной линейке компании G200). Бизнес-джет суперсреднего класса также должен стать рекордсменом в своем сегменте. Во-первых, он будет самым быстрым (максимальная скорость — 0,85 М). Во-вторых, сможет похвастаться самым просторным салоном. Если вы проводите в воздухе десятки часов в месяц, наверняка оцените это. Стандартные компоновки салона рассчитаны на 8 или 11 пассажиров. ➔

БРАЗИЛЬСКИЙ ФЕНОМ — ПРОЧНЫЙ И ДЕШЕВЫЙ

