САЛОН КРАСОТЫ

ПЕРЕОБОРУДОВАНИЕ СЕРИЙНЫХ САМОЛЕТОВ В САЛОННЫЕ ВЕРСИИ КАК БИЗНЕС УХОДИТ В ПРОШЛОЕ. ЧАСТНЫЙ БИЗНЕС ПРЕДПОЧИТАЕТ СПЕЦИАЛЬНО СКОНСТРУИРОВАННЫЕ МАЛОМЕСТНЫЕ ДЖЕТЫ. ЕДИНСТВЕННЫЙ РЫНОК, НА КОТОРОМ ВОСТРЕБОВАНЫ «САЛОНЫ»,— ЭТО ПОСТАВКИ БОРТОВ ДЛЯ ВЫСШИХ ЧИНОВНИКОВ СТРАНЫ.

АЛЕКСАНДР ШВЫДКИН, РЕДАКТОР ЖУРНАЛА JET

КРЕМЛЕВСКАЯ ДИВИЗИЯ «...Внутри Ту-154 совсем не походил на рейсовый. В первый и последний раз, попав на лайнер советского правительственного уровня, мы с удивлением увидели внутри не салон самолета, а скорее железнодорожный вагон-люкс. По левому борту шел длинный коридор с иллюминаторами в хвост лайнера, где располагалось штук тридцать обычных самолетных кресел для пассажиров. Все остальное пространство занимал обширный салон, отделенный от нас полированной деревянной стеной. Двери салона с богатыми золотыми ручками были постоянно закрыты, и мне лишь краем глаза удалось увидеть кожаные диваны и стол внутри, когда туда заходил генерал».

Эмоции героя книги «Гражданин своего времени», полетевшего к месту службы на главкомовском салонном «Ту», понять можно: гражданские самолеты «Аэрофлота» были куда аскетичнее. Ныне же массовое появление в российском небе роскошных служебных самолетов иностранного производства перевело все подробности небесной жизни «салонов» из раздела легенд в хронику обычного бизнеса, который переживает не лучшие времена.

Идея переоборудовать обычный пассажирский самолет в спецвариант с салоном особой комфортности родилась в гражданской авиации не сразу. Пассажирами первых советских авиалиний 1920-х было почти исключительно руководящее звено предприятий, от быстрого перемещения которых по стране зависел успех индустриализации. В этих условиях создавать какие-либо спецварианты самолетов для особо привилегированных пассажиров не было необходимости: сама возможность летать на самолете уже была привилегией.

Руководство СССР в те годы не особенно стремилось пользоваться воздушным транспортом, необходимость много летать по-настоящему проявила себя только с началом войны. Уже 23 июня 1941 года на аэродроме возле подмосковного поселка Внуково была сформирована Московская авиагруппа особого назначения (МАГОН).

МАГОН занималась перевозками политического и военного руководства СССР на транспортных самолетах Ли-2 (лицензионная копия американского Douglas DC-3) и туполевских ПС-9. Позже в парк авиагруппы, переформированной в 10-ю авиатранспортную дивизию ГВФ, включили американские С-47 — те же DC-3, но с более мощными моторами.

Технически это были обычные транспортно-десантные и пассажирские самолеты без специальных новшеств в оснащении салонов. И. В. Сталин воспользовался услугами «кремлевской» авиадивизии лишь один раз: в 1943 году он слетал на С-47 на Тегеранскую конференцию.

Борттехник, летавший тем рейсом, впоследствии вспоминал, как неловко чувствовали себя наши летчики, когда на аэродроме Тегерана американцы показали им самолет Рузвельта Douglas C-54 Skymaster — четырехмоторный красавец-лайнер с роскошным салоном, спальней, конференц-залом и специальным подъемником для инвалидного кресла президента.

Общедоступной гражданская авиация СССР стала во второй половине 1940-х, когда развернулось производство винтомоторных Ил-12 и Ил-14. Тогда же началось и «классовое расслоение»: если есть самолеты для обычных пассажиров, то нужны и для необычных. Первые салонные модификации Ил-12 и Ил-14 мало чем отличались от серийных, разве что столики и диваны в салоне, более качественная отделка, расширенное меню бортового питания. Одним из первых обладателей такой «персоналки» стал маршал С. М. Буденный — его Ил-14 впоследствии долго ржавел в Тушино.

БОРТ №1, 2, 3... Точкой отсчета новой эпохи, частью которой стали «салоны» советской элиты, можно считать хрущевскую оттепель — время развития массовой гражданской авиации в СССР. Началось переоснащение авиапредприятий на турбовинтовые и реактивные самолеты, новая техника потащила за собой всю наземную инфраструктуру. Все это создало условия для надежной перевозки по воздуху первых лиц государства.

Никита Хрущев много летал на самолетах, и его примеру следовал весь высший эшелон власти. В 1956 году в составе Московского управления транспортной авиации ГВФ в аэропорту Внуково был создан Авиаотряд особого назначения (АОН), с 1959 года — Авиаотряд №235, с 1993 года — ГТК «Россия».

Первыми «салонами» отряда стали реактивные Ту-104 и турбовинтовые Ил-18. Именно Ил-18 с его четырьмя двигателями стал любимым самолетом Хрущева, потому что двухмоторным машинам он не доверял.

Парк 235-го отряда быстро расширялся. К «дальнобойщикам» Ту-104 и Ил-18 добавились ближнемагистральные Ту-124 и Ту-134, легкие Як-40. На смену поршневым Ил-14 пришли турбовинтовые Ан-24. А в качестве флагманских самолетов для особо дальних полетов некоторое время использовали два Ту-116 — стратегические бомбардировщики Ту-95, переоборудованные в «салоны».

Впрочем, Ту-116 использовали очень недолго: он оказался громоздким и капризным в обслуживании. Только в 1969 году Леонид Брежнев пересел с Ил-18 на реактивный Ил-62, который стал главным салонным самолетом СССР вплоть до 1995 года.

В 1959 году во время визита в США генсек Хрущев загорелся идеей обзавестись персональными вертолетами и летать на них в Кремль, так же, как президент Эйзенхауэр летал на лужайку у Белого дома. С полетами в Кремль не сложилось: сложная архитектура центра города делала посадку опасной, но с тех пор салонные вертолеты стали активно использовать для полетов в соседние области — сперва поршневые Ми-4, а с 1970-х и по сей день более мощные газотурбинные Ми-8.

Самолеты летали в 235-м отряде не более двух-трех лет, после чего их переоборудовали в магистральные или передавали «по наследству» в другие ведомства, тоже нуждавшиеся в элитном воздушном транспорте. Собственными авиаотрядами с салонными самолетами быстро обзавелись основные министерства, крупные главки, главкоматы родов войск, командования военных округов и флотов. Последняя радикальная перемена в правительственном авиаотряде произошла в 1995 году: борт №1 Ил-62, доставшийся Борису Ельцину по наследству от товарища Горбачева, заменили новейшим Ил-96–300ПУ (ПУ — пункт управления). С приходом в Кремль Владимира Путина в отряде появился второй такой самолет.

БЕЗ ИЗЛИШЕСТВ Первые же появившиеся в спецотряде Ту-104 и Ил-18 были оснащены салонами наивысшей для того времени комфортности: личные апартаменты со спальней и рабочим кабинетом, небольшой конференц-зал и помещение для сопровождающих лиц.

Самолеты и все их комплектующие системы и агрегаты собирали на заводах вне основных цехов, на участках спецсборки под самым строгим контролем. Специалисты 9-го управления КГБ СССР устанавливали на самолет аппаратуру — с развитием средств связи самолет первого лица государства все больше превращался из летающей резиденции в мобильный командный пункт, позволяющий управлять войсками вплоть до применения ядерного оружия. По этой причине на роль борта №1 выбирали тяжелые и мощные самолеты: масса аналоговой аппаратуры связи и управления измерялась тоннами.

Дизайн и конструкцию салонов разрабатывали в головных КБ под надзором генерального конструктора и представителя заказчика, работы также выполняла «спецбригада». В отделке использовали натуральную кожу и индивидуально подобранные ткани, древесину ценных пород. При оборудовании «салона» требовалось помимо чисто эстетических предпочтений учитывать много специальных нюансов: требования по электронной защите средств связи, требования по живучести и надежности, пожаробезопасности, ударной прочности, ремонтопригодности, технологичности и так далее.

Вопреки слухам, золотых украшений, хрустальных люстр и картин голландских мастеров в салонных самолетах не было, но качество интерьеров было очень высоким. Посудой из царских сервизов высшие лица СССР также не пользовались и вообще проявляли скромность в быту. Так сложилось, что в правительственных самолетах больше работали, чем развлекались, а при разработке дизайна главное внимание уделяли эргономике: в «салонном» самолете должно быть удобно работать.

Единого центра по оснащению спецсамолетов в СССР не было, каждое КБ проводило работы силами своих серийных заводов. Разумеется, между коллективами КБ иногда возникала определенная конкуренция, но выражалась она больше в мелочах: дизайнеры ОКБ Туполева тяготели к монументальности, а, например, у яковлевцев салоны получались более изящными.

КОНЕЦ ИГРЫ В 1990-х годах переоборудованием гражданских самолетов в салонные варианты стали заниматься частные фирмы, отпочковавшиеся от авиационных заводов и КБ. Связано это было с общим кризисом авиастроения и возникшим спросом на «салоны» у частных лиц. Отечественные компании переоборудовали только отечественные самолеты, причем занимались исключительно салонами: спецсборка самолета от заводского стапеля была им недоступна.

Российские мастера салонных дел по возможности перенимали зарубежные технологии и постепенно добились на своем поприще заметных успехов в части качества работ и уровня дизайна. Тем не менее до планки американских и европейских коллег российские компании не дотягивают — как по масштабу своей деятельности, так и по технологиям. Крупные западные компании, имеющие дело с сотнями частных, корпоративных и государственных самолетов, находятся на острие процесса и потому более гибки.

Во многом именно по этой причине даже управление делами президента РФ впервые в отечественной практике обратилось к их услугам: первый Ил-96 Бориса Ельцина оборудовала швейцарская компания Jet Aviation, и, по отзывам представителей президентской администрации, работу свою выполнила блестяще. Сложность заказа усугублялась необходимостью установки медицинского оборудования для «кремлевского сердечника». Ил-96 Владимира Путина оснащали в России, но под надзором и по технологиям британской компании Dimonite Aircraft Furnishings.

Правительственный авиаотряд ГТК «Россия» планирует и дальше пополнять парк новыми самолетами российского производства: на очереди Ту-214 и Ан-148, есть планы относительно Ту-334. Наличие в России современных технологий оборудования салонов и налаженные связи с зарубежными компаниями позволяют не сомневаться в том, что без современных бортов руководство страны не останется.

Тем не менее для большинства российских компаний в данном секторе наступают тяжелые времена. Отечественные самолеты, приобретенные частными лицами, уже сейчас заметно проигрывают по экономичности иномаркам, и частные лица перестали покупать их у авиакомпаний даже по бросовой остаточной стоимости. Получается, что заказов от частных лиц уже почти нет, а заниматься ремонтом и переоборудованием частных иномарок — несбыточная мечта. Европа не допустит российские компании на свой рынок, и для этого у нее есть все возможности.

Остается лишь узкий сектор госзаказа, но и он, видимо, будет сокращаться. Вот уже и в парке ГТК «Россия» появились два французских Falcon 7X — замечательные машины, идеально подходящие для своих задач, а руководство ведущих российских корпораций давно пересело с Ту-154 и Ил-62 на Boeing, Airbus, Gulfstream и Challenger. Если российское авиастроение не выйдет на уровень массового производства современных самолетов, достойных по своим характеристикам возить первых лиц страны, то в обозримом будущем переход ведомственной и правительственной спецавиации на иномарки неизбежен. В этой ситуации проблемы у отечественных производителей будут даже с госзаказом. Большинству компаний, занимающихся переоборудованием гражданских самолетов в частные «салоны» высшего уровня, скоро придется заняться офисной мебелью. ■

ЕСЛИ РОССИЙСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ НЕ ВЫЙДЕТ НА УРОВЕНЬ МАССОВОГО ПРОИЗВОДСТВА СОВРЕМЕННЫХ САМОЛЕТОВ, ТО В ОБОЗРИМОМ БУДУЩЕМ ПЕРЕХОД ВЕДОМСТВЕННОЙ И ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ АВИАЦИИ НА ИНОМАРКИ НЕИЗБЕЖЕН

РИА НОВОСТИ/STF

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЕ ЛАЙНЕРЫ В СОВЕТСКОЕ ВРЕМЯ НЕ ОТЛИЧАЛИСЬ ОСОБОЙ РОСКОШЬЮ