

ДА

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Деловая авиация

Четверг 12 сентября 2013 №165 (5196) kommersant.ru



14 «Попытка покинуть автобус, воздух и время в котором снова замерли, натолкнулась на сопротивление водителя: „Не положено”. А мы-то все еще жили в мире, где нам на фарфоровые тарелки было положено очень многое»

В сентябре на Международном авиакосмическом салоне (МАКС-2013) в Жуковском был представлен макет салона новой версии SSJ100-95 VIP. Первый такой борт будет перевозить сотрудников «Рособоронэкспорта», а всего планируется выпустить до 80 таких самолетов.

Салонный экземпляр

— ТЮНИНГ —

Первый рособоронный

Первый SSJ с VIP-салонам получит авиакомпания «Русджет», которая будет эксплуатировать этот самолет в интересах «Рособоронэкспорта». Планируется, что в 2014 году разным заказчиком будет поставлено еще три таких самолета, а в 2015-м — четыре. Это достаточно большие объемы производства для самолетов этого класса. Скажем, компания Airbus, много лет осваивающая рынок деловой авиации, за все время работы продала чуть более сотни корпоративных и VIP-версий узкофюзеляжных самолетов.

Представители «Гражданских самолетов Сухого» подчеркивают, что речь идет не о создании Sukhoi Business Jet, а о модификации уже поставляемого различным авиакомпаниям SSJ100-95, который отличается от серийного только мебелью салона и его мультимедийным оборудованием.

Версия с VIP-интерьером выглядит логичным дополнением семейства региональных лайнеров: по размерам и другим параметрам они близки к бизнес-джетам. Неслучайно ведущие производители региональных самолетов — бразильский Embraer и канадская Bombardier также являются крупными игроками на рынке административных самолетов. Один из основных конкурентов SSJ100 на рынке регионалов, Embraer 190, стал основой для бизнес-джета Embraer Lineage 1000. Впрочем, их выпуск не превышает десяти в год.

VIP-версия SSJ100 рассчитана на перевозку 19 человек. В передней части салона расположена сервисная зона, где предусмотрены два места для бортпроводников, буфетно-кухонный модуль, шкаф и туалет.

В центральной зоне находится помещение универсального назначения: здесь размещаются сопровождающие лица, расположение мебели позволяет организовать совещания



Первый «суперджет» в комплектации самолета деловой авиации будет обслуживать сотрудников «Рособоронэкспорта»

или просто совместное пребывание пассажиров. Салон оборудован поворотными креслами и мультимедийной системой.

В хвостовой части расположена каюта главного пассажира, которая совмещает функции рабочего кабинета и спальни. Полноценное рабочее место дополнено раскладывающимся диваном, гардеробом и отдельным туалетом. Цветовая гамма салона основана на контрасте теплых тонов — темно-шоколадного и светло-бежевого.

Российские партнеры

Салон самолета изготовила российская компания «Аэро Стайл», член Ассоциации компаний авиационных интерьеров (АКАИ). Она разработала и изготовила все элементы

интерьера на своей производственной базе. Оборудование салона устанавливается на предприятии ГСС в подмосковном Жуковском. АКАИ объединяет несколько российских компаний, занимающихся оборудованием самолетов, как VIP-версий, так и магистральных лайнеров. Так, на МАКС-2013 был представлен VIP-салон Ан-148-100, мебель для которого изготовлена членами АКАИ.

«Отечественные производители способны разработать и изготовить салоны самолетов, не уступающие по технологиям и качеству мировым образцам, что, несомненно, является гордостью нашей страны и при этом результатом труда конкретного предприятия», — заявил «Ъ» глава АКАИ Виталий Романюк.

Впрочем, эта способность вызывает сомнения у иностранных конкурентов: американская компания Aero Management сейчас отстаивает в суде права на дизайн представленного салона самолета. В ГСС не отрицают, что за-

казывали компании из США оборудование салона, но уверяют, что подрядчик сорвал сроки работ. Подробнее об этом споре можно прочесть в «Ъ» от 21 августа. Как и у других самолетов этого типа, оборудование салона может кастомизироваться под заказчика. В «Гражданских самолетах Сухого» предполагают создание трех основных версий компоновки: VIP, Corporate и Government — для правительственных чиновников.

Сейчас специальный летный отряд «Россия», обслуживающий госчиновников, эксплуатирует A319 ACJ и Falcon 7X. По размерам салона и другим параметрам SSJ100-95 оказывается примерно посередине между этими моделями. Потенциальным конкурентом SSJ в этом сегменте может быть и Ан-148-100, который выпускается в Воронеже и имеет близкие размеры пассажирской кабины. Однако в ГСС предпочитают сравнивать свою машину с зарубежными моделями, и в первую очередь с Embraer Lineage 1000. Очевидно, потому, что по главному показателю комфорта, простору, SSJ однозначно его обходит. Ширина салона «Сухого» — 3,24 м, что на 57 см больше, чем у «бразильца», высота 2,13 м — на 13 см выше. SSJ100 также превосходит по высоте и ширине и Ан-148, хотя здесь разница уже не так значительна.

Глобальный игрок

В соперничестве с украинско-российским «Аном» может помочь как раз ориентация SSJ на зарубежные рынки: «Принятая в программе SSJ система качества комплектующих и процедура разрешения применения на самолетах изделий иностранного производства обеспечивают в том числе возможность сертификации воздушных судов по стандартам EASA, что, безусловно, значительное преимущество», — говорит Марина Моторная, руководитель пресс-службы «Гражданских самолетов Сухого». c14

Первые среди равных

— спецобслуживание —

В Советском Союзе не было бизнесменов, которые заказывали бы бизнес-джеты. Но самолеты такого типа были. Они представляли собой модификации серийных пассажирских самолетов, поскольку создавать отдельную модель для небольшой номенклатурной прослойки считалось нерациональным. С другой стороны, несмотря на показное внимание к развитию авиапрома, высшие руководители СССР долгое время предпочитали наземный транспорт воздушному.

Под угрозой исключения из партии

Поощряя развитие новых отраслей, особенно таких перспективных с точки зрения повышения обороноспособности, как авиация, руководство партии и страны не очень поощряло их использование на высшем уровне. После нескольких авиакатастроф постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) его членам было запрещено использовать самолеты. Нарушившему этот запрет Анастасу Микояну (не зря его брат был авиаконструктором) в июне 1933 года был объявлен выговор. В том же году после катастрофы опытного Ант-7, в которой погибли несколько руководителей отрасли, Иосиф Сталин потребовал запрета на полеты всем высокопоставленным лицам. Членам ЦК партии и другим руководителям на каждый перелет требовалось разрешение ЦК. Лишь в годы войны запреты ослабли. Сам Сталин избегал полетов, хотя известен случай, когда он довольно настойчиво выразил намерение принять участие в полете на опытной машине. Помощникам и представителям авиапрома пришлось приложить некоторые усилия, чтобы удержать вождя от рискованной эскапеды. Председатель Совета народных комиссаров и нарком обороны все-таки совершил, как минимум, один перелет: на конференцию в Тегеране он прибыл самолетом. В фильме «Тегеран-43» звучит фраза: «Как оказался в своей резиденции Сталин, не было известно в Тегеране никому». c15

Bell & Ross
TIME INSTRUMENTS

ЧАСЫ BR 03 ИЗ НОВОЙ КОЛЛЕКЦИИ GOLDEN HERITAGE Ø 42 MM

ЭКСКЛЮЗИВНО В **Mercury**

ул. Петровка, 2 ЦУМ Москва, тел. 8 800 500 8000
Кутузовский пр-т, 31 магазин Mercury Москва, тел. 495 933 3031
Третьяковский пр., 7 магазин Mercury Москва, тел. 495 933 3393
Барвиха Luxury Village ул. Б. Конюшенная, 21-23а ДЛТ С.-Петербург, тел. 812 648 0850

www.bellross.com «ЗОЛОТОЕ НАСЛЕДИЕ» реклама