

деловая авиация

Первые среди равных

— спецобслуживание —

Сейчас это уже не секрет. Иосиф Виссарионович добрался на правительственном поезде до Баку, а оттуда был доставлен в столицу Ирана самолетом. Благо расстояние не так уж и велико — менее 600 км. Для американского C-47, которым воспользовался вождь, это примерно три часа лета. Сначала для этого полета готовили три советских Ли-2, оборудовав для высших лиц государства комфортабельный салон. Однако в конечном итоге организаторы визита остановились на американских аналогах — C-47, это одна из модификаций транспортного Douglas DC-3. Ли-2 был его копией, но у советской машины были менее мощные двигатели (1000 л. с. вместо 1200 л. с.), и поэтому скорость его была ниже, чем у «Дакоты» (такое прозвище получил C-47). К тому же полученные по ленд-лизу самолеты имели более современное радиооборудование. Так Сталин, любивший Packard, и при выборе воздушного транспорта предпочел самую передовую на тот момент технику — американскую.

Однако и Ли-2 успел поработать в качестве административного самолета. Более уместным словом было бы «штабного»: он был создан на основе модели PC-84ВП, военной версии пассажирского лайнера PC-84 (так называлась в СССР первая гражданская версия Ли-2), для перевозки старшего командного состава. Интерьер был отделан в духе времени: бархат и лакированное дерево. А еще в хвостовой части была оборудована спальня с диваном и шкафом. При скорости около 300 км/ч дальность полета до 2,5 тыс. км означала, что самолет может находиться в воздухе более восьми часов. Не зря DC-3 начинал карьеру под маркой DST — Douglas Sleeping Transport, в котором кресла превращались в полноценные кровати, как в популярных в Америке пульмановских вагонов.

Двойное назначение

Самым впечатляющим из советских VIP-самолетов был флагман советской гражданской авиации знаменитый Ту-114. Самолет, имевший собственное имя — «Россия», был создан именно с расчетом на использования для правительственных делегаций. Леонид Кербер, автор книги «Туполев-

ская шарага», много лет проработавший заместителем главного конструктора КБ, писал, что это была идея самого Андрея Николаевича Туполева. Главный конструктор исходил из экономической целесообразности, чтобы не приходилось переоборудовать серийный самолет или создавать специальную версию, на что ушло бы до полутора лет с учетом испытаний. Поэтому интерьер будущего флагмана «Аэрофлота» был обустроен не совсем обычно. Носовой и хвостовой салоны были оборудованы обычными креслами, расположенными по шесть в ряд, и предназначались для сопровождающих лиц. Учитывая продолжительность полета, в них были предусмотрены возможность откидывания спинки и индивидуальное освещение. Но вот между ними были расположены отсутствовавшие в серийных вариантах помещения. Сразу за первым салоном располагался еще один, где между установленными лицом к лицу креслами стояли столы. На

правительственных рейсах этот салон использовался как ресторан. Блюда сюда доставлялись лифтом из расположенной на нижней палубе кухни. Далее находились буфет, вестибюль с лестницей на нижнюю палубу, а за ним — четыре купе. Каждое рассчитано на три спальных места с двумя нижними полками поперек фюзеляжа, как в поезде, и еще одной сверху, продольно: из-за округлой формы фюзеляжа верхняя часть купе была намного уже нижней.

Самолет впервые поднялся в воздух в 1957 году, а первый его рейс состоялся в сентябре 1959 года: он использовался во время визита Никиты Сергеевича в США. В отличие от Ту-104, тут Хрущев все-таки получил желаемое: он воспользовался самолетом задолго до того, как эта машина вышла на регулярные линии.

Так что Андрей Туполев не ошибся, когда выбрал для магистрального лайнера «правительственную» компоновку. Ведь на регулярных рейсах

Ту-114 стали использовать только через полтора года после исторического визита — в апреле 1961-го. Любопытно, что на внутренних линиях билеты продавали по одинаковой цене, хотя по уровню комфорта места различались: в купе рассаживали по шесть человек, и ни о какой возможности для сна речи не было. Да и места в «ресторане» были менее комфортабельными, чем обычные, поскольку спинки кресел не откидывались, места для ног у сидящих лицом к лицу было меньше, чем при обычной компоновке. К тому же ресторан находился в зоне винтов — а их было восемь, по два на каждом из двигателей мощностью 12 тыс. л. с., и они шумели. Правда, места во втором салоне полагалось продавать в самую последнюю очередь.

На международных рейсах места в двух купе из четырех продавались по тарифам первого класса, примерно на 50–60% дороже туристического класса (экономкласса тогда у «Аэ-

рофлота» не было). Полагалось размещать по три человека в каждом купе, так что каждый, способный отдать 787 рублей 50 копеек за билет Москва—Токио или 525 рублей 60 копеек на направлении Москва—Нью-Йорк, мог почувствовать себя на месте Хрущева.

Однако уже к 1970-м годам 28 из 31 построенного Ту-114 были переделаны в обычные, без всяких купе. Это позволило увеличить вместимость со 170 до 200 мест, что отвечало росту спроса на авиаперевозки. А главное, высокопоставленные руководители уже не нуждались в машине «двойного назначения». У «Аэрофлота» появился новый флагман — Ил-62. Наступила эра реактивной авиации, и даже самый быстрый турбовинтовой суперлайнер (по крейсерской скорости, 750 км/ч, Ту-114 ненамного отставал от Ту-104 с его 800 км/ч) смотрелся уже недостаточно представительно.

Средний класс

Золотой серединой стал Ту-134. Достаточно большой для того, чтобы создать комфортабельную обстановку для пассажиров, и достаточно компактный, чтобы обеспечить приемлемую экономичность, он может служить типичным примером среднего бизнес-джета. Хотя из западных аналогов ближе всех к нему по размерам салона самые роскошные из них — Gulfstream или Challenger Global Jet. Но в СССР эта машина была довольно популярной. Поэтому после вывода этих самолетов из эксплуатации по основному назначению и передачи в авиакомпании их там оказалось довольно много. Внешне бывший самолет-салон можно отличить от серийной версии по наличию дополнительной двери перед двигателем по левому борту. Она предназначалась для использования со встроенным трапом, который в сложенном виде стоял рядом с ней, а при необходимости раскладывался с помощью электропривода.

Компоновка салона Ту-134, предназначенного для VIP, вполне типична для самолетов подобного назначения. В передней части — помещение для главного пассажира с диваном по правому борту. По левому — два поворачивающихся кресла и стол между ними. Далее отделение для гостей или самых важных сопровождающих лиц. Тут возможны разные варианты — несколько рядов кресел или

двойные блоки кресел, расставленные попарно лицом к лицу. Третий салон предназначен для обычных пассажиров: обслуживающего персонала, журналистов или других гостей, ниже рангом, чем те, что занимают первые два. Еще одна особенность «салона» Ту-134 — наличие туалета в передней части. В связи с этим один из задних туалетов могли убрать — там размещалась дополнительная кухня. Одной из задач такой планировки была возможность полностью изолировать главного пассажира при необходимости.

В постсоветский период Ту-134 не утратил популярности: его очень часто использовали как базовый разные компании, которые перестраивали интерьер по современным стандартам. Это касалось как оборудования, так и компоновки. Изначально был предусмотрен не такой уж широкий выбор вариантов. К тому же роскошь в представлении дизайнеров 1960-х годов выражалась скорее в простоте линий и легкости конструкции, а самыми передовыми материалами были пластик, алюминий и синтетические ткани.

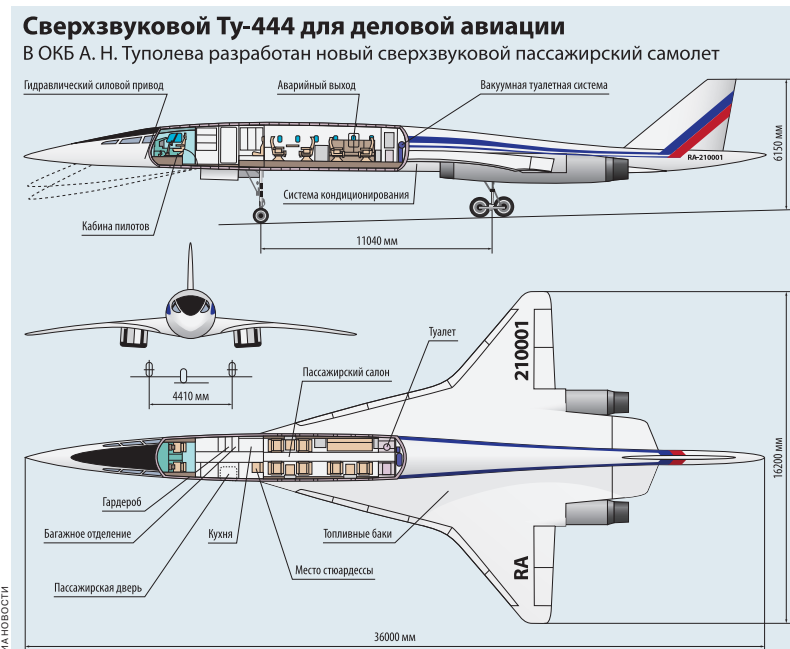
Немало послужил в качестве VIP-транспорта и самый популярный реактивный лайнер СССР Ту-154. Из более чем 1 тыс. изготовленных «больших Тушек» около 50 — «салоны», часть из которых поставлялась на экспорт. Один из них разбился под Смоленском с высшими чиновниками Польши на борту. Такие Ту-154 использовались также в ЧССР, а затем в Чехии и Словакии, несмотря на наличие в правительственном авиаотряде Ил-62. Большой внутренний объем Ту-154, почти такой же, как и Ил-62, позволял делать разнообразнейшие варианты компоновки салона: помещения для главного пассажира могли располагаться как в передней части, так и в средней, спальных купе могло быть несколько.

Конечно, максимальную свободу планировки дают просторные палубы широкофюзеляжных самолетов. Первый президент РФ Борис Ельцин решил дополнить состав правительственного авиапарка самым дальнемагистральным самолетом, созданным в СССР, — Ил-96-300. Примерно в это же время президент США наконец-то собрался заменить свой Boeing 707 на широкофюзеляжный 747.

Валерий Чусов

СВЕРХЗВУК ОСТАЛСЯ В ТИШИНЕ

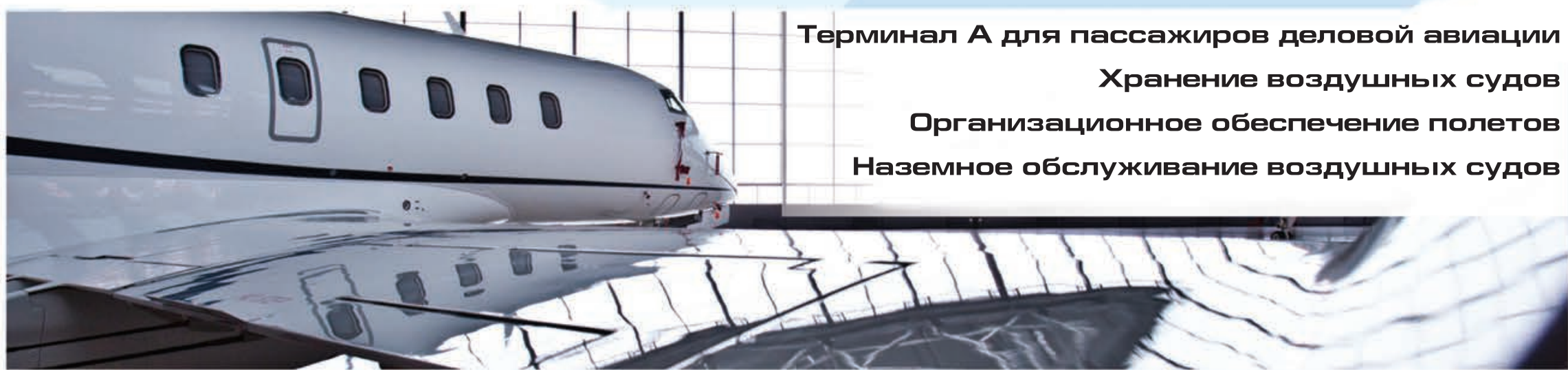
Сверхзвуковые пассажирские самолеты первого поколения Ту-144 и Concorde были предназначены для магистральных авиалиний и рассчитаны на перевозку 100–120 пассажиров. Стоимость этих прорывных проектов была настолько велика, что вопрос их окупаемости можно рассматривать только теоретически. Однако накопленный опыт пригодился в других разработках. В том числе в проекте административного сверхзвукового самолета Ту-444. Началом проекта Ту-444 было исследование потенциального рынка, которое позволило определить основные параметры самолета. Вместимость была ограничена десятью пассажирами в VIP-версии, хотя, по данным статистики, среднее число пассажиров бизнес-джетов колеблется от трех до шести. Максимальная дальность полета — 7,5 тыс. км, как показал анализ полетов по трассам между 75 крупнейшими городами мира, большинство из них укладывается в эту величину. Увеличение дальности до 10 тыс. км и более существенно повышает в цене сам самолет и увеличивает эксплуатационные расходы. Скорость разумно ограничить двойной скоростью звука, которая обеспечивает заметную экономию времени, но при этом не создает чрезмерных нагрузок, что продлевает ресурс конструкции. Для обеспечения возможности приема самолета на большинстве аэродромов потребная длина взлетно-посадочной должна быть не более 1800 м. Заметим, что к сходным параметрам пришли также авторы проектов сверхзвукового бизнес-джета



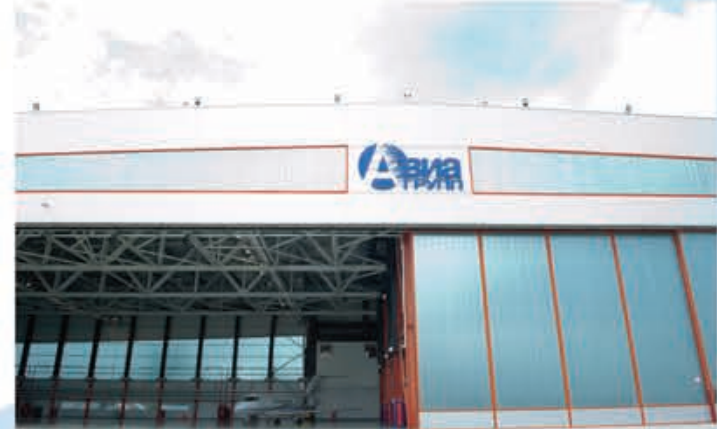
«Сухого» С-21 и американского Aegion. Однако расчеты показали, что при проектировании Ту-444 придется решить целый ряд технических проблем, начиная с поиска новых материалов. Повышение надежности большинства систем для снижения массы, разработка систем шумоподавления, сложная механизация крыла для укорачивания разбега и пробега. Для Ту-444 предполагалось использовать два двигателя

АЛ-31М, созданных на основе двигателей выпускаемых для Су-27. Проект не продвинулся дальше начальной стадии. Создание моделей и самолета-демонстратора требуют существенных инвестиций, которые ОАО «Туполев» привлечь не смогло. Уже в 2005 году перспективы этого проекта считались неясными. А в настоящее время информация о Ту-444 удалена с официального сайта.

КРЫЛЬЯ ВАШЕГО БИЗНЕСА



Терминал А для пассажиров деловой авиации
Хранение воздушных судов
Организационное обеспечение полетов
Наземное обслуживание воздушных судов



АВИА ГРУПП Центр Деловой Авиации в международном аэропорту Шереметьево

АЭРОПОРТ ШЕРЕМЕТЬЕВО / ТЕРМИНАЛ «А»
ТЕЛЕФОНЫ: +7 (495) 578-50-00 / +7 (495) 926-71-17
WWW.AVIA-GROUP.RU