



Формула ОДИН

Challenger 300: Вена–Москва

ТЕКСТ > Александр ФЕДОРОВ
ФОТО > Дмитрий БАРИНОВ

В МИРЕ автомобильных моторов бал правит «Формула». Именно здесь на скоростных и мощных болидах конструкторы и инженеры отработывают новейшие технические решения, а пилотов F1 в мире даже меньше, чем людей, летавших в космос.

В мире бизнес-джетов суперсреднего класса Challenger 300 однозначно входит в тройку лидеров, это своего рода «Формула-1» деловой авиации. Новинка концерна Bombardier (по авиационным понятиям модель 2004 года считается «младенцем») стала популярной сразу после своего рождения. Желающие купить этот самолет должны ждать в очереди длиной минимум в четыре года и заплатить от \$24 млн. Несмотря на это, к 31 июля 2007 года было продано 107 «трехсотых». Один из них, с серийным номером «4», принадлежит австрийскому оператору Amiga Air. Оценить достоинства и недостатки бизнес-джета можно только в полете. Такая возможность представилась корреспондентам *Jet* на пути из Вены в Москву.

Кофе по-венски

К полету на самолете авиакомпании low-cost до Вены мы отнеслись как к вынужденной необходимости. Дело в том, что решение отправиться в Австрию было принято буквально за пару часов. Утром нам сообщили, что Challenger готовится к завтрашнему полету в Россию, и для нас зарезервированы места, а после обеда мы уже «ловили» подходящий рейс в «Домодедово». Единственным приемлемым вариантом оказалась австрийская Fly Niki с подозрительно дешевыми — менее 160 евро за место — билетами. Скептицизм по поводу соотношения «цена-качество» растаял уже на входе в самолет: новенький, с иголочки Airbus 320, проворные и услужливые стюардессы. Три часа полета в удобных, пахнущих свежей кожей креслах пролетели незаметно, и вечером вместе с Лаурой Варгха — директором по продажам Amiga Air — мы уже решали, в каком из венских кафе стоит заказать ужин. Как выяснилось, наш полет на Fly Niki вовсе не был случайным, и вот почему.

Летающий Ники

На самом деле у австрийского оператора Amiga Air в парке целых два Challenger 300. Один — свой, на котором мы полетим в Москву, а второй — клиентский, под управлением. Вообще-то в мире бизнес-авиации не принято распространяться, кто владелец того или иного «борта», но в случае с Challenger 300 серо-золотистого цвета

это делать бесполезно. И самолет, и его хозяина знает вся Австрия. Это легендарный Ники Лауда — экс-пилот «Формулы-1», успешный бизнесмен, владелец той самой авиакомпании Fly Niki.

Как птица Феникс, Ники Лауда возродился из пепла в буквальном и переносном смысле несколько раз в своей жизни. Уже чемпион мира в гонках «Формулы-1», на взлете своей спортив-

ной карьеры он попал в страшную аварию. На огромной скорости его Ferrari 312/T2 столкнулся с другой машиной, от удара начался пожар. Каким-то чудом Лауда выжил, но серия сложных пластических операций не спасла его от практически полной потери ушей, волос, бровей и ресниц. Спустя шесть недель Лауда вернулся в кабину болида, и снова — чемпион мира. Оставив





большой спорт, в 1979 году он организовал авиакомпанию своего имени — Lauda Air. Его предприятие стало единственным конкурентом национальной Austrian Airlines. В разгар экономической блокады Кубы, когда только такие непатриоты, как Джек Николсон, продолжали курить Cohiba, Ники Лауда организовал сигарный тур до Гаваны — в самолете сидели в основном его друзья. А в 1980 году на своем Fokker 27 он привез в Москву австрийскую лошадь и ее наездницу, которая, несмотря на бойкот, решила принять участие в Олимпиаде.

26 мая 1991 года лайнер авиакомпании Lauda Air потерпел катастрофу в небе над Таиландом. Погибли все 223 человека, находившиеся на борту. Лауда страшно переживал — и из-за жертв, и по поводу репутации собственного бизнеса. И если с первым, увы, ничего поделать было невозможно, то честь Lauda Air ее владелец отстоял. Причиной трагедии стали конструктивные недостатки самолета, и энергичный австриец су-

мел это доказать и общественности, и заокеанскому авиагиганту.

Без автогонок Лауда вытерпел всего пять лет. И сел за руль McLaren, победив всех уже в третий раз. Злые языки говорят, что Лауде просто-напросто понадобились деньги, но потом его услугами уже как консультанта охотно пользовались и Ferrari, и McLaren, и Jaguar. Заработанных денег хватило на то, чтобы основать вторую авиакомпанию — Fly Niki.

«Сегодня утром у меня в машине загорелся желтенький значок с изображением масленки, — с женской непосредственностью рассказывает нам Лаура Варгха. — Я позвонила нашему клиенту господину Лауде, и он сказал, что ничего страшного: просто надо побыстрее залить в мотор литр масла. И посоветовал марку...»

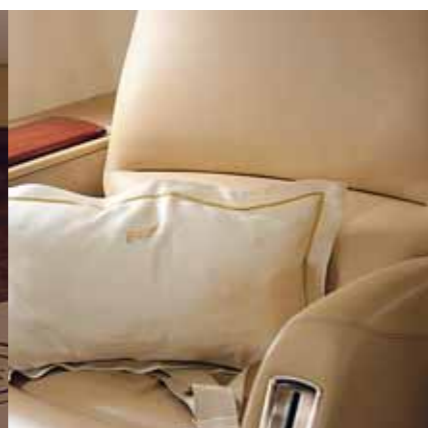
Увы, пообщаться с Ники Лауда нам не удалось. Дружба дружбой, но за интервью прессе, тем более иностранной, чемпион мира просит денег. Практически по расценкам «Формулы-1». Даже неизменная красная бейсболка, кото-

рую несколько лет подряд носит Лауда, обходится рекламодателям в сумму с шестью нулями. Говорят, за зеленую кепку конкуренты «красных» уже готовы заплатить больше. Воистину, этот человек умеет делать деньги из воздуха.

Здесь был Путин

General Aviation Terminal, где находится офис Amira Air, больше всего напомнил мне... детский сад. Почти игрушечная стоянка, маленькое уютное кафе-ресторан на первом этаже, офисные помещения с умиротворяющими видами на зеленеющие австрийские поля... Просто в Европе не принято выставлять что-то напоказ, и только при более внимательном рассмотрении замечаешь, что окна, выходящие на летное поле, снабжены пуленепробиваемыми стеклами, повсюду развешаны камеры, периметр охраняется хитроумной сигнализацией, а недалеко от центральных ворот ненавязчиво прогуливается вооруженный автоматом полицейский. За неделю до нашего приезда в этом здании и на этом поле побывал со своей свитой Владимир Путин, а главный порт австрийской бизнес-авиации служит одновременно и обеспечению государственных визитов высших зарубежных лиц в республику.

Предполетный досмотр и оформление документов заняли ровно 15 секунд. Именно столько времени потребовалось улыбчивому полицейскому на то, чтобы, перебросившись с нами парой приветливых фраз, поставить штампы в наши паспорта. Словно выросший из модели масштаба 1:43 уютный Volkswagen Multivan привез нас к трапу самолета.





Hotel Papa Kilo

Регистрационный номер нашего самолета — OE-NPK. На авиационном арготе его для понятности именуют hotel papa kilo. В салоне Challenger 300 и вправду что-то есть от гостиничного номера. Во-первых, высота: почти 1,85 м, без всяких «траншей» в полу и центральных «проходов» в потолке, что для джета данного класса — отличный показатель. Во-вторых, компоновка салона: два «клуба» из четырех кресел каждый с элегантными матерчатými жалюзи на больших окнах. Ощущение уюта возникает и при тактильном контакте: «теплое» дерево подлокотников, мягкая кожа кресел, ворсистый ковер и приятные на ощупь стальные панели.

На борту стюардесса Джоанна сразу предлагает нам напитки. Для алкоголя 7 часов утра — не самое подходящее время, поэтому мы заказываем кофе. Он оказывается на удивление крепким и ароматным — спасибо Saeco и австрийской «прописке» самолета. Видимо, отменный вкус кофе — часть корпоративной политики Amira Air.

Не успел я об этом подумать, как самолет начал вырывать на предварительный старт. Джоанна незаметно исчезла. «Куда она могла подеваться, не в туалет же пошла?» Оказалось, именно в туалет. Дело в том, что в кабине Challenger 300 не предусмотрено места для бортпроводника, а посему во время взлета и посадки стюардесса сидит на

оборудованной привязными ремнями мягкой крышке унитаза. В фирменных проспектах это деликатно именуется «дополнительным местом». Мы такой сегрегации допустить не могли и пригласили Джоанну на свободное место в салоне.

Общительная и симпатичная девушка рассказала, что еще два года назад она работала в службе размещения VIP-клиентов одного из престижных немецких отелей, а потом ей предложили освоить профессию бортпроводника бизнес-авиации.

«Мы учились в школе стюардесс, и с первых дней работа показалась мне очень увлекательной. В 25 лет хочется посмотреть мир, познакомиться с новыми странами, — говорит Джоанна. — Общение с людьми доставляет мне удовольствие, поэтому я очень люблю работу в Amira Air».

Стремительный взлет ненадолго прерывает наш разговор. В салоне становится чуть более шумно, и с беседы вполголоса приходится перейти на «повышенные тона». Говорят, в индивидуальном исполнении Challenger 300 допускает и разговоры почти что шепотом, но мы летим без системы шумоподавления.

Заняв эшелон, самолет перешел в крейсерский полет. Прошу у Джоанны разрешения пройти в пилотскую кабину. «Без проблем», — с неизменной





улыбкой отвечает она, и, миновав небольшой кухонный отсек, я иду в гости к пилотам.

Наш капитан Клеменс Ротман служил в уже несуществующей ныне компании Swissair, пилотировал первые A319, а потом и Hawker. Автопилот включен, за приборами следит второй пилот, а командир рассказывает мне свою историю. О работе на регулярных линиях он вспоминает без особого восторга: «Это почти как водить трамвай — дело нужное для пассажиров, но уже через пару лет скучное для водителя: сколько можно по одним и тем же рельсам ездить?» Его глаза загораются, когда речь заходит о бизнес-авиации и особенно — о Challenger 300: «Понимаю, что из уст капитана самолета это звучит не очень убедительно, но это великолепная машина. Она создана для пилота, дружелюбна по отношению к экипажу, надежна и неприхотлива. Поверьте, мне есть с чем сравнить».

От берега до берега

Challenger 300 еще называют самолетом «от берега до берега». Это означает, что, стартовав, например, из Нью-Йорка, джет с легкостью «добивает» до Лос-Анджелеса. В переводе на европейскую шкалу расстояний: можно позавтракать в Париже, отобедать в Дубае, а утренний кофе по-венски вечером можно вспомнить, сидя в одном из ресторанов Дели. «Трехсотый» способен пролететь 5741 км с максимальной скоростью 850 км/ч.

В конце салона есть просторный багажный отсек, ну, а туалет здесь — скорее, то, что американцы называют *restroom* — «комната отдыха»: стильный умывальный столик с зеркалом и раковиной, полный «джентльменский» набор бритв, щеток, расчесок, шампуней, кремов, лосьонов, одеколонов и прочей парфюмерии, а также сам унитаз, искусно декорированный под дополнительное место. От остального салона туалет изолирован деревянной перегородкой с запирающейся дверью.

Изучение того, как работает бортовой спутниковый телефон, видеосистема и CD-плеер, прервал завтрак. Омлет, горячие булочки, сыры и колбасы — что еще надо утром путешественникам?

Традиционного сна на этот раз не было: мы просто испробовали, как превращаются кресла в спальные места. Констатируем: хорошо превращаются. Конечно, это не кровать king-size, но вполне себе полноценное односпальное место. Без особого шика, но выспаться можно, да и спина не заболит.

...Московское небо встретило нас на подлете низкой облачностью, сильным боковым ветром и болтанкой. Не без труда экипаж выровнял легкий джет при посадке. Мы коснулись «внуковского» бетона и покатались к терминалу. Первыми нас встречали «братья»: два точно таких же Challenger 300. Мы прилетели по московской моде. **7**

Самолет представлен компанией Amira Air

