

Evolution: между бизнесом и хобби

ЛЕГКИЙ ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ ПРОМЕЖУТОЧНОГО КЛАССА

Алексей СИНИЦКИЙ

Одной из премьер авиасалона МАКС-2011 стал четырехместный турбовинтовой самолет Evolution, разработанный и выпускаемый американской компанией Lancair. Этот самолет позиционируется в узкой нише между частной и деловой авиацией, возможно и его применение для патрульно-наблюдательных работ. В настоящее время в мире летает 28 таких самолетов; до конца 2011 г. будет выпущен первый Evolution российской сборки. Об этом сообщили сотрудники компании Cetus Aero, которая является эксклюзивным представителем Lancair в России и занимается изготовлением на собственных производственных мощностях легких самолетов для авиации общего назначения (АОН) из американских комплектующих.

Перелет из Редмонда (шт. Орегон) в Жуковский на расстояние около 8 тыс. км был выполнен с шестью промежуточными посадками в США, Канаде, Гренландии, Исландии и Финляндии. Как рассказал АТО капитан Питер Закканыно, управлявший самолетом, это был его 360-й перелет через Атлантику на разных типах ВС и машина вела себя в полете очень хорошо. По его словам, Evolution отличается простотой в управлении и очень «дружелюбен» к пилоту.

Evolution — новейшая разработка Lancair — сделан из композиционных материалов, оснащен турбовинтовым двигателем Pratt & Whitney PT6A, имеет герметичную кабину (при полете на высоте 8500 м давление в кабине соответствует высоте около 2100 м) и комплекс авионики Garmin 1000. Благодаря бортовому оборудованию, Evolution способен летать в сложных метеоусловиях подобно любым другим турбовинтовым или реактивным самолетам гражданской авиации. Максимальная скорость составляет 600 км/ч, дальность полета — до 3000 км. В целом, летные характеристики Evolution сопоставимы с характеристиками реактивных самолетов административного класса, тогда как прямые эксплуатационные расходы у Evolution существенно меньше: как сообщил АТО директор по международным продажам Lancair Майкл Гилпин, они составляют всего около 250 долл./ч.

«Чтобы преимущества реактивного самолета проявились в полной мере, он должен выполнять крейсерский полет на большой высоте достаточно долгое время. Вот почему на коротких дистанциях турбопроп всегда побеждает, — говорит Майкл Гилпин. — В этом одна из причин, почему особо легкие реактивные самолеты (VLJ), мода на которые появилась в последние



годы, так до сих пор не получили широкого распространения».

Evolution обладает и высокой ценовой эффективностью по сравнению с реактивными самолетами и двухмоторными турбопропами. В России, по информации Cetus Aero, самолет будет стоить в базовой комплектации всего около 950 тыс. долл., тогда как цена других одномоторных деловых самолетов делового класса составляет несколько миллионов долларов.

По словам Гилпина, с самого начала разработки самолет был ориентирован на очень узкий нишевой рынок, благодаря чему у него фактически не оказалось прямых конкурентов — других четырехместных одномоторных турбопропов с герметичной кабиной просто нет. Вместимость всех конкурентов в сравнимом классе — одномоторных турбовинтовых самолетов Socata TBM850, Pilatus PC-12 и даже M101 «Гжель» — 6–8 чел., хотя статистика показывает, что обычно средняя загрузка делового самолета легкого класса составляет 2–3 чел. «Именно поэтому мы сосредоточились на четырехместном самолете, — говорит Майкл Гилпин. — Экономические характеристики его получились гораздо лучше, а сокращение вместимости позволило повысить уровень использования самолета — так сказать, показатель коммерческой загрузки». Впрочем, надо отметить, что и Evolution далеко не всегда может составить конкуренцию перечисленным типам самолетов. Принципиальная причина — в особенностях его сертификации.

Надо отметить, что Evolution стал первым самолетом категории Experimental (российский аналог единичного экземпляра воздушного судна), совершившим перелет из США в Россию. До сих пор самолеты этой ка-

