

Производственная необходимость

2013-й и начало 2014 года порадовали множеством новинок и первых полетов многообещающих моделей бизнес-джетов, турбовинтовых самолетов и вертолетов. На фоне не лучших времен для производителей и продавцов авиатехники эти новости показались напоминанием о безоблачных 2006-08 годах, когда, казалось, новые проекты анонсируют каждый день. Сразу отметим, что большинство моделей вы, естественно, найдете в разделе «Каталог».



Bombardier Aerospace

Bombardier запустил Challenger 350, который, по всей видимости, полностью заменит собой Challenger 300. О нем подробнее рассказано в разделе «Тенденции», так что мы не будем на нем останавливаться здесь. Начались первые поставки легких Learjet 70/75, которые пришли на смену моделям 40XR/45XR. По сути, это те же джеты, только с новым оборудованием кокпита на базе комплекса авионики Garmin G5000 (с сенсорными экранами управления настройками), обновленными салонами и немного улучшенными характеристиками, в том числе по дальности полета. «Глобалы» обновлялись не так давно, чтобы потребовать

этого вновь, а вот за новостями о Challenger 605 мы рекомендуем следить: это единственный оставшийся в линейке Bombardier джет без фирменного кокпита Vision, который в прошлом году также остался без обновлений двигателей и систем салона. Как вариант-минимум, ждите в 2014-м небольшой апгрейд по указанным направлениям. Как максимум — анонса принципиально новой модели. Впрочем, это сомнительно с учетом работы над Global 7000/8000 и Learjet 85. Кстати, последний на момент выхода каталога уже должен совершить свой первый полет. Об этом цельнокомпозитном джете мы также подробнее расскажем в разделе «Тенденции».

Cessna Aircraft

Канзасские скакуны Citation приятно удивляют новшествами как в пассажирской кабине, так и в кокпите, а многообещающие проекты Latitude/Longitude, которые, наконец, вывели компанию в сегмент «салонов в полный рост» набирают обороты. Не стоит на месте и подразделение турбовинтовых самолетов, которое продолжает поставлять по всему миру обновленный однодвигательный Grand Caravan EX, — в том числе и в Россию, где эта модель стремительно стала самым популярным турбопропом. Однако здесь главная новость другая: в конце прошлого года материнская компания Textron, владеющая помимо Cessna Aircraft

еще и Bell Helicopter, подтвердила, что приобретает не так давно реорганизованную после процедуры банкротства Beechcraft Corporation. А значит, главный конкурент модели Grand Caravan, мировой бестселлер King Air — линейка двухдвигательных турбопропов, — отныне будет дополнять предложение Cessna, а не вставлять ему палки в винты.

Что же касается новинок, бизнес-джеты Citation словно вошли в фазу перезагрузки: начались поставки легкого M2, который пришел на смену CJ1+. Усовершенствованный Sovereign+ с обновленным салоном и кокпитом, а также улучшенными летно-техническими характеристиками, с новыми силами включился в бой за клиентов в среднем классе. Именно этот самолет в марте 2014 года пролетел с туром по России, получив положительные оценки существующих и потенциальных клиентов Cessna, многие из которых были приятно удивлены системой управления функциями салона, новыми эргономичными креслами и в целом достойным XXI века обликом бизнес-джета. Текущий флагман и по совместительству самый быстрый в мире гражданский самолет X+ (он вновь отвоевал это звание у G650) получил похожий апгрейд и с середины текущего года будет поступать заказчикам.

Модели, с которыми Cessna связывает особые надежды — Latitude и Longitude, — продолжают планомерное движение от

чертежной доски к серийному производству. Так, Latitude 18 февраля этого года успешно совершил первый полет. Напомним, что это первые самолеты Cessna, в которых можно будет стоять в полный рост, а Longitude к тому же станет первым джетом с дальностью свыше 7000 км. Все эти модели, а также Mustang, CJ2+, CJ3, CJ4 и XLS+, которые в последнее время не удостоивались внимания новостных репортеров, вы найдете в «Каталоге».

Dassault Aviation

Главными ньюсмейкерами стали французы из Dassault, которые, наконец-то, торжественно обнародовали свой долгожданный Falcon 5X (ранее известный как SMS, на фото) на выставке бизнес-авиации в США. Производитель держал интригу до конца, поддерживая легенду, будто самолет готовится на замену модели 50EX верхнего среднего класса (отсюда и SMS — super-midsize). И тут оказалось, что новинка гораздо больше в сечении фюзеляжа, чем даже нынешний флагман компании 7X. Более того, на нее поставят два двигателя, хотя раньше Dassault на большие джеты (900-й серии и 7X) ставили три. Подробности вы узнаете на посвященных 5X страницах каталога, однако важно отметить, что по своим характеристикам она должна догнать и опередить популярный Bombardier Global 5000, а по высоте салона оставит позади даже Gulfstream

Главными ньюсмейкерами стали французы из Dassault, которые наконец-то представили Falcon 5X