

Полет в бразильском стиле



Бразилия у наших авиапассажиров теперь ассоциируется не только с кофе, футболом и карнавалом, но и с местом, где делают качественные самолеты. Новенький — со ступеней завода — «Эмбраер-175» Национальной авиакомпании «Белавиа» только-только начал бороздить просторы европейского неба. Подводить экономические итоги еще рановато, а вот послушать, каким выглядит новый лайнер в глазах пилотов, бортпроводников, пассажиров, — самое время. Для этого корреспонденты «СБ» вылетели в Киев.

Салон красоты

Впрочем, киевский «Борисполь» — это не единственный аэропорт, где нынче приземляется новое детище авиакомпании. Хельсинки, Стокгольм и Рига, Амстердам, Лондон и Прага. А в перспективе — после получения всех необходимых разрешений — Москва, Париж, Рим, Санкт-Петербург, Баку...



Вместе с нами в Украину летят еще 66 пассажиров, два белорусских пилота, бразильский инструктор и три бортпроводника. Пожалуй, для такого пассажиропотока 76-местный «Эмбраер» — самолет идеальный. Канадский CRJ готов принять на борт лишь полсотни человек. «Боинг-737-500», вмещающий от 104 до 131 пассажира, наоборот, улетел бы полупустым... Накладно и неэффективно. Попутчики — преимущественно офисные клерки и бизнесмены в строгих пиджаках и с дипломатами в руках, а также арабы, спешащие в «Борисполь» на стыковку, — удобно устраиваются в своих серых кожаных креслах. Кстати, определение «удобно» здесь употреблено не для красного словца. Сравниваю с перелетом на «Боинге» и нахожу самый существенный для себя фактор: на этих сиденьях можно развалиться и даже немного вытянуть ноги. Расстояние между креслами наконец-то комфортно для высоких пассажиров. И это в «экономе»! Что уж говорить о выделенном бизнес-классе на 12 персон.



— Уверены, выбранные нами компоновка и оформление салона смотрится стильно и по-деловому. Нам прислали несколько вариантов интерьера, и мы искали наиболее подходящий. Мы видели и неудачные примеры. Скажем, у одного из солидных европейских перевозчиков интерьер выполнен в синем цвете, кресла — матерчатые. Лично на нас произвело удручающее впечатление, — говорят в «Белавиа».

Под шепот двигателя

...В полете, как водится, каждый занят своим делом. Кто-то спит, кто-то слушает музыку,

кто-то листает журнал. А менеджер Александр обсуждает со своим соседом «обновочку» «Белавиа». Присоединяемся к разговору.

— Я в Киеве бываю достаточно часто. На старых «Яках» еще летал. Вот это для меня была рулетка. Сядет или нет. Здесь же отличия налицо. Видно, что самолет новый. Высоту набрали быстро. Двигатель — тихий, «шелестит». На «Боингах» же — рычит. Вот бы и по пути домой на него попасть.

Очевидно, для авиаперевозчика покупка первого самолета непосредственно с завода-изготовителя — это серьезный имиджевый шаг. Что уж говорить, если даже в комментариях к новостям на популярных интернет-порталах вместо привычной агрессии все больше слышались миролюбивые реплики. «Авиапарк — это профиль, лицо компании. Можно сколько угодно говорить о ценах, сервисе, удобстве стыковок. Но поверьте: уверенность в безопасности для многих превыше всего. Я знаю что говорю. Каждый месяц совершаю по 15 — 20 перелетов самыми разными перевозчиками, в том числе и лидерами авиабизнеса», — объяснял мне уже на обратной дороге русский финн Михаил Кулик, региональный директор по продажам и маркетингу зерноуборочных комбайнов.

Работа на высоте

Бортпроводники тем временем везут по салону тележку с напитками. Обслужить пассажиров нужно как можно быстрее. На рейсе в Киев между взлетом и началом снижения проходит всего-то минут сорок. Пока инструктор Наталья Нестеренко наливает мне кофе, интересуюсь, насколько удобно работать на новой технике.

— Салон меньше, чем у «Боинга», а значит, работа пойдет быстрее. Хотя немного медленнее, чем в CRJ. Сама атмосфера, понятное дело, приятнее. Да и пассажиры постоянно поздравляют с «обновкой». Летать же сейчас приходится чаще. Чтобы натаскивать молодежь. Пока на «Эмбраере» обучено лишь около 20 бортпроводников.

— Но неужели есть какое-то отличие от работы на «Боинге» или CRJ? — удивлен я.

— Конечно, отличаются аварийно-спасательное оборудование и компоновка самолета. Как открываются двери. Как закрываются.

Им сверху видно все

В то время как пассажиры наслаждаются облаками за окном и попивают себе чай-кофе, в кабине, куда посторонним доступ строго-настрого воспрещен, идет напряженная работа. Рейсы «Белавиа» на новом «Эмбраере» пока обслуживает интернациональный экипаж. Попеременно то место командира Валерия Николаева, то кресло второго пилота Дмитрия Горбатых занимает бразилец Ян Соуза де Амбрео. Для белорусских коллег он нынче инструктор, вместе с которым новичкам нужно выполнить определенное число полетов. Его приглашение необходимо, чтобы лучше освоить самолет и повысить безопасность. Это — условие контракта. Ведь за спиной без малого 80 пассажиров.

Впрочем, если для господина де Амбрео работа на «Эмбраере» уже привычна, то для

белорусов — приятное событие. «А правда, что пилоты сравнивают новый самолет с новой машиной?» — интересуюсь во время стоянки в Киеве у Валерия Николаева. Кстати, именно он перегонял борт № 340 из Бразилии в Минск.

— За штурвалом я уже 25 лет. И ощущаю, что этот самолет действительно лучшее, что было в моей карьере. Новый шаг, новая ступень в развитии авиации. Это касается и авионики — оборудования самолета, и экономических показателей, и комфорта для пассажиров. Кроме того, подмечено, что в новеньком салоне пассажирам меньше хочется безобразничать: бросать бумажки, царапать обшивку... Трудно ли было переучиваться? Нет. Сложным является переход с советской техники на западную. А уже работая на каком-то из западных типов, ты ощущаешь единство философии создания самолетов.

...До конца октября взлетно-посадочной полосы Национального аэропорта «Минск» должен коснуться еще один 175-й «Эмбраер». А в будущем, по словам генерального директора «Белавиа» Анатолия Гусарова, авиакомпания может рассчитывать на 5 — 6 подобных лайнеров.

Прямая речь

Анатолий Гусаров, генеральный директор Национальной авиакомпании «Белавиа»:

— Выбор самолетов «Эмбраер-175» основан не только на экономических факторах, но и на долгосрочной стратегии компании, которая предусматривает увеличение частоты полетов и открытие новых рейсов по европейским направлениям, укрепление позиций по уже имеющимся маршрутам.

Минск — Киев — Минск.

Автор публикации: **Дмитрий УМПИРОВИЧ**

Дата публикации: 06.10.2012

Читать статью полностью на портале «СБ»: <http://www.sb.by/post/137497/>