

НАШИ ЛЮДИ НА ТАКСИ В БУЛОЧНУЮ... НЕ ЛЕТАЮТ.

ПОКА НЕ ЛЕТАЮТ...



Четверг, традиционно, не самый удачный день для того, чтобы передвигаться по Москве на автомобиле. Часа два с половиной добирался я с юга столицы до «КрокусЭкспо» на выставку «HELIRUSSIA 2015». А когда очутился в зале экспозиции, и увидел множество разнообразных «винтовых аппаратов», подумал: «Вот что нужно москвичам! Прекрасный способ сэкономить время, нервы и сохранить утренний рабочий настрой – вертолет». Но, обо всем по порядку.

Огромный интерес к выставке «HELIRUSSIA», которая проводилась с 21 по 23 мая, я ощутил еще при входе. В очереди к стойке регистрации пришлось провести больше часа. Однако, как выяснилось впоследствии, оно того стоило.

У турникетов выставочного зала расположился стенд компании «Русские вертолетные системы». Именно здесь мне и открыли глаза на «вертолетное будущее». Подумать только, ведь за каких-нибудь неполных 30 тыс. рублей, я мог не проклинать весь белый свет, стоя в «пробках», а преспокойно долететь до выставки на вертолетном такси – час такого удовольствия на маленьком, трехместном Robinsone стоит 33 тысячи отечественных денежных единиц. Долетишь до места быстрее, чем за час, – заплатишь меньше. А если надо, то вертолет можно заказать и побольше. Это, конечно, повлияет на цену. Есть, правда, один нюанс – ни в моем родном Бутово, ни в Красногорске пока нет вертолетных площадок. Их, вообще, в Москве пока две – на юго-западных набережных Москва-реки и у здания «Москва Сити». Но, забегая вперед, могу сказать, что днем позже, я посетил Круглый стол «Вертолетные площадки Мо-

сквы и порядок их использования». И оказалось, что уже через 2-3 года, в разных районах столицы появится более ста взлетно-посадочных мест. Соглашение об этом уже достигнуто между Правительством Москвы и «Ассоциацией Вертолетной Индустрии». Есть к этому проекту претензии у военных, но они в меньшинстве. Скоро полетаем, господа.

А на чем, собственно говоря, летают сегодня в России? Интересно было посмотреть на вертолеты у павильонов «AirbusHelicopters». Много было американских Robinson-ов. «BellHelicopterTextron» презентовал вертолет Bell505. Из отечественных на выставке был представлен один МИ-2, который затерялся в конце второго зала. Это не значит, что Россия сегодня проигрывает конкуренцию. Холдинг «Вертолеты России», в состав которого входят крупнейшие конструкторские бюро, вертолетные и авиаремонтные заводы, сервисные компании, – один из мировых лидеров вертолетостроительной отрасли. Просто, так уж повелось, что производству маленьких легких вертолетов, у нас предпочитают суда более серьезные, которые не просто было бы разместить в зале экспозиции.

О серьезности и габаритах нашей техники я размышлял, глядя на вспомогательную машину «Урал» и стоящий рядом МИ-2. Помню, когда служил в армии, мне пришлось летать на таком вертолете. И до сих пор остались впечатления от жуткого гула, чувства страха от стремительного взлета, восторга и ощущения вибрирующей мощи.

На выставке были представлены автожиры – этикие открытые люльки с винтом наверху. Занимая из-за размаха крыльев весьма значительное место, красовался перед посетителями планер. Свою продукцию рекламировали производители запасных частей к вертолетам. Каждый посетитель мог почувствовать себя диспетчером в настоящем мобильном центре полетов или ознакомиться с приборами в кресле метеоролога. Большой павильон принадлежал компании «ЮТэйр Инжиниринг» – предприятию, занимающемуся техническим обслуживанием вертолетов МИ-26, КА-32, МИ-8, МИ-171. Помимо обслуживания и капитального ремонта отечественных вертолетов, «ЮТэйр Инжиниринг» сертифицирован на выполнение технического обслуживания вертолетов производства компании «Eurocopter», «AgustaWestland» и «Robinson».

В рамках выставки состоялись интересные семинары и конференции. Темы обсуждались самые разнообразные – от «Модернизации летательных аппаратов» до «Современных технологий авиамедицинской эвакуации».

На «HELIRUSSIA 2015» было подписано несколько серьезных соглашений и контрактов. Так, например, «AirbusHelicopters» подписали соглашение о создании сервисного и дилерского центров на базе компании «HeliportIstra». А «BellHelicopterTextron» и ОАО «УЗГА» заключили договор об исключительной лицензии на финальную сборку вертолетов Bell 407GX в России.

Свои презентации вниманию посетителей представили «DARTAerospaceLtd», «ADACHEMSAcademyGmbH», «GENESYSAerosystems», «HeliswissIbericaS.A.» и другие компании. В общем, деловая часть выставочной

программы была насыщена и плодотворна. Но, так как на «HELIRUSSIA» я попал первый раз, не успел завести пока серьезных знакомств, да и с вертолетами имел дело только однажды, меня больше привлекали сами эти интересные летательные аппараты. А на второй день выставки представился случай познакомиться с вертолетами еще ближе.

У самого входа на выставку в небольшой ангар, похожий на детский аттракцион, постоянно собиралась очередь. Конечно, любопытство толкнуло туда и меня. Оказалось, что здесь можно совершенно безвозмездно почувствовать себя пилотом в кресле настоящего тренажера. Каждый, кто сел в кресло тренажера, хотел полетать подольше и приземлялся с видимой неохотой. Зато, пока я за спиной очередного виртуального пилота наблюдал за огромным монитором, имитирующим ветровое стекло, следил за работой рычага и педалей и слушал указания инструктора, приобрел некоторую теоретическую базу. Чувствительный рычаг, который не фиксируется в определенном положении, а имеет свободный ход во все стороны и две сообщающиеся педали, отвечающие за управление хвостовой частью вертолета, и предотвращающие разворот вокруг своей оси из-за работающего в направлении часовой стрелки винта – вот и все приборы управления. Правда, необходимо еще бдительно следить за показаниями контрольных приборов. Оказалось, что управлять вертолетом – дело нелегкое. Я с большим трудом приземлился, вытер пот со лба и почувствовал облегчение.

Выходя из ангара на ватных ногах, как после многокилометровой лыжной пробежки, или как после настоящего полета, я заметил улыбку стоящего на пути человека. Оказалось, что он – хозяин этого «аттракциона». Мы разговорились. История тренажера и самого Сергея Никулина оказалась интересной и заслуживающей внимания:

– Мой приятель, человек легко увлекающийся, поступил в вертолетную школу. Учитывая наш климат – частые дожди, туманы, продолжительные зимы, нас стало интересовать со временем, как можно со-



вершенствовать свои навыки, не летая. Тем более что обучение на настоящем вертолете стоит порядочных денег. Мы съездили на несколько выставок в Соединенные Штаты, и заказали софт «Explain 10», который обошелся в 50 тысяч долларов.

– **Как долго окупался тренажер, – наивно спросил я, – сколько стоит час обучения на нем?**

– Тренажер простоял два года в Большом Грызлово. Как-то времени не было заниматься коммерцией. Мы летали на нем с друзьями. Но сейчас нам поступило предложение от компании «Русские вертолетные системы», поставить тренажер на их базе. Обучаться люди будут за деньги. И спрос на тренажер есть. Гораздо легче стартовать, пройдя обучение сначала на тренажере. Чтобы в полете не объяснять человеку, какой прибор, для чего предназначен. Опять же, повторюсь, что час обучения в реальном полете стоит порядка 50 тыс. рублей. А, например, для разрешения на «EuroCopter» необходимо налетать 10 часов.

– **А чем Вы занимались в прошлом?**

– Я не был связан с авиацией. Был профессиональным парашютистом. Позже увлекся вертолетами.

Правильно говорят, что мальчишки не взрослеют, а меняется только цена их игрушек. Вот так, детское, казалось бы, увлечение Сергея Никулина и его друзей начнет в ближайшем будущем приносить пользу начинающим пилотам.

Кстати, о детях... Их было на выставке много. И насмотревшись на вертолеты, они, в большинстве своем, с удовольствием проводили время в уголке, отведенном детскому клубу «Авиатор». Здесь можно было запускать пенопластовые самолеты, рисовать, очутиться за штурвалом в кабине самолета. Клуб базируется в Медведково, и в мирное время организует досуг детей. Здесь читают лекции об авиации, проводят детские праздники и дни рождения, учатся держать в руках штурвал. Руководит «Авиа-



тором» бывший летчик – Евгений Мартынюк. А помогает ему в работе с детьми, делает летающие самолеты и проводит всевозможные конкурсы – Юрий Рождествин. Он, как раз, и рассказал мне все эти подробности. А еще поведал о том, что клуб часто приглашают участвовать во всевозможных выставках. В августе «Авиатор» собирается на выставку в Жуковском.

На «HELIRUSSIA» присутствовали дети из двух детских домов, над которыми шефствует компания «Вертолеты России». Надо было видеть восторженные глаза мальчишек и девчонок, насмотревшихся, наигравшихся, да еще и получивших призы за участие в конкурсе детского рисунка или в соревнованиях на запущенный дальше всех самолет.

Прощаясь с выставкой «HELIRUSSIA 2015», хочу отметить возросший интерес наших соотечественников к частной авиации. Прислушиваясь к разговорам окружающих, я с удивлением узнавал, что несколько молодых парней сами собрали дельталет, два товарища пенсионного возраста пошли учиться в вертолетную школу. Исходя из увиденного и услышанного, пришел к выводу, что частная авиация в России, развивается. Пусть не высокими темпами, но движение вперед есть. Есть и большой интерес к ней. Так что, буду с нетерпением ждать следующей выставки.

