



КОСЯКИН А.А./УШКО

ВЕРТОЛЕТНЫМ ОПЕРАТОРАМ ПРИХОДИТСЯ ИМЕТЬ ДЕЛО С САМЫМИ РАЗНЫМИ КЛИМАТИЧЕСКИМИ И ГЕОГРАФИЧЕСКИМИ УСЛОВИЯМИ

НЕФТЕГАЗ Именно в этой отрасли работает самое большое количество вертолетов страны. Протяженность нефтегазовых трубопроводов в России составляет почти полмиллиона километров.

Основные добывающие регионы отличаются тяжелым климатом: летом температура поднимается выше 30 градусов, а зимой опускается много ниже 40 градусов. Между городами безмолвные леса и снежные пустыни. Только вертолет может работать в таких условиях, сохраняя в рабочем состоянии оборудование и трубопроводы.

Важное направление, в котором на помощь отечественной технике приходит более экономичная и легкая западная, — мониторинг трубопроводов. Robinson R44, Eurocopter AS350, EC135 используют для этих целей такие компании, как «ЮТэйр» и «Газпромavia». Вполне возможно, что непосредственно для патрулирования вскоре начнут массово применяться и беспилотники, в том числе вертикального взлета. Первые шаги в этом направлении уже делает, например, ТНК-ВР.

Есть и оффшорные работы, и со временем они будут только набирать вес в отрасли, ведь буровые платформы постепенно отдаляются от берегов в более труднодоступные места. Так, авиакомпания ПАНХ по контракту с итальянской фирмой Sairem недавно начала оказывать вертолетную поддержку работе судна-трубоукладчика Castoro-12 в Каспийском море (проект «Голубой поток»). Для этих целей используется Eurocopter EC135, находящийся в постоянной готовности на случай, если понадобится медицинская эвакуация персонала.

«Газпромavia» также поддерживает работы материнской компании на шельфе. Основу парка, как и у других отечественных операторов, составляют Ми-8 в разных модификациях, которые доставляют на буровые платформы вахты и оборудование, а также при необходимости участвуют в спасательных и медицинских операциях и ведут наблюдение.

Главный тренд — экономия. Даже для таких гигантов, которые, по общему мнению, денег не считают. Оказывается, очень даже считают. «Газпромavia» эксплуатирует парк из восьми машин EC135 T2+, каждая из которых проводит в воздухе примерно 600–800 часов в год (гораздо больше среднего показателя для вертолетов). Они занимаются облетом трубопроводов и в случае необходимости доставляют легкие грузы, оборудование и технический персонал на места утечек.

МЕДИЦИНА И СПАСЕНИЕ Медицинская (или, если использовать официальный термин, санитарная) авиация родилась в СССР в 1925 году, а после ВОВ появилась уже и вертолетная служба спасения. К концу 1990 года служба санитарной авиации РСФСР располагала 189 воздушными судами, включая 95 самолетов и 94 вертолета, с помощью которых медицинская помощь оказывалась более чем 200 тыс. больных ежегодно. Сегодня, 23 года спустя, мы далеки от тех показателей, но есть надежда на скорое улучшение ситуации.

По данным организаторов конференции «Санитарная авиация России и медицинская эвакуация», которая пройдет во время выставки HeliRussia-2013, в Москве на постоянной основе действуют шесть вертолетов санитарной авиации (по отдельным разрешениям — не более десяти) и десять взлетно-посадочных площадок (включая аэродромы, вертодромы и вертолетные площадки). В то же время в Париже постоянно летают 150 вертолетов и действуют 104 площадки. В Нью-Йорке эти показатели составляют 350 и 137 соответственно.

По заявлениям МЧС, которое управляет флотом из 6 Ми-26, 40 Ми-8, 6 Ка-32 и 4 Eurocopter, этот сегмент авиационных услуг еще находится в зачаточном состоянии и его ожидает большой рост в ближайшие годы. По оценкам министерства, по меньшей мере 150 вертолетов понадобятся для патрулирования основных автомагистралей, а еще 200 нужно будет расположить в крупных городах.

Опыт медицинской эвакуации в городах нагляднее всего виден на примере Московского авиационного центра (МАЦ), единственного эксплуатанта, которому разрешено летать над городом. Его летный парк состоит из восьми вертолетов моделей EC145, Ка-32, Ми-26 и Bell 429. Глава МАЦа Кирилл Святенко рассказывает: «Над Москвой летать запрещено всем, кроме пожарных и спасательных служб. Нас выбрали после длительных проверок и выдали специальную лицензию, которая позволяет нам летать над городом. Распоряжение с этой лицензией обновляется каждый год. У нас свои вертолетные площадки, диспетчеры, врачи и пилоты. Что касается летного состава, все они бывшие военные летчики, которые прошли необходимую переподготовку. Все врачи имеют квалификацию спасателей, что позволяет им работать в зоне чрезвычайной ситуации, в отличие от обычных медицинских работников.

В основном летаем на Eurocopter. У нас три EC145, которые летом, в горячий сезон, совершают до четырех вы-

летов в день. В основном забираем жертв ДТП, многие из них — мотоциклисты. И, несмотря на тяжелое состояние всех пациентов (что неудивительно, иначе вертолет бы не потребовался), мы пока ни одного не потеряли. Для нас это особый повод для гордости».

Опыт МАЦа — единственный в своем роде. Пока это лишь единичный случай успешного решения всей совокупности вопросов, которые встанут перед санитарной авиацией. Организаторы конференции, которая пройдет 16–17 мая в рамках HeliRussia, формулируют их так: «Во что обойдется один летный час и кто его будет оплачивать? Требуется ли обязательное лицензирование? Будут ли доступны вертолеты иностранного производства?»

Собственно, там же ответят на эти вопросы ведущие участники рынка. Александр Евдокимов, представитель Bell, уже дал свой комментарий: «Наша власть только сейчас взялась за развитие этого направления. А так как медицина развивается под эгидой государства, никто не может просто так прийти и сказать: „Я сделаю флот из зарубежных машин и начну спасать людей“. Нужно два-три года, чтобы появился бюджет, сформировалась нормативная база, стало понятно, на каких основаниях можно заниматься этой деятельностью. И тогда наполнение рынка медицинскими бортами будет очень серьезным, причем половина парка, если не весь, будет западным. Пока отечественная техника очень дорогая по производству и эксплуатации. Ка-226, „Ансат“ — хорошие машины, но пока они не будут адаптированы под медицину и не станут максимально экономически эффективными, операторы продолжат закупать иностранные вертолеты».

Как видим, совершенно ясно одно: у медицинских и спасательных вертолетов в России огромное будущее. Спрос сильно превышает предложение. А вот какими именно они будут, зависит и от производителей, и от операторов, и от государства.

ПОЖАРНЫЕ РАБОТЫ Москвичи надолго запомнят лето 2010 года, запах гари и гнетущую, кающую бесконечной темноту, которая нависла над городом и впоследствии дошла даже до Санкт-Петербурга, где многие решили искать убежища. В некоторых других областях страны ситуация была еще более тяжелой: горели леса и деревни, люди лишились крова и сбережений. В то время вертолеты одного только Московского авиационного центра налетали 370 часов на тушение пожаров. Однако для вызова вертолета не требуется катастрофа глобального масштаба. Например, когда 2 апреля 2012

года на крыше одного из небоскребов московского «Сити» вдруг вспыхнул огонь, вертолеты МАЦа вылетели без промедления.

Михаил Щежин, заместитель директора МАЦа и КВС Ми-26, так рассказал об этом телевидению: «Нам впервые пришлось тушить именно небоскреб, хотя мы ночью уже работали на такой высоте. Плюс ко всему там было три крана, которые не освещались. Их высота достигала 30–50 метров. То есть сам заход был достаточно сложный. Ветер был очень сильный, порывистый. И, конечно, требовалась филигранная техника пилотирования, чтобы точно слить 15 тонн воды, которые способен нести вертолет».

Гигант Ми-26 в принципе хорош в качестве тяжеловеса, а другая отечественная модель, Ка-32, стала очень успешной во всем мире именно в качестве противопожарного вертолета. Соосная схема этой машины позволяет маневрировать даже в условиях сильной турбулентности, а сравнительно небольшой диаметр несущих винтов хорошо подходит для работы в условиях городской застройки. Полезная нагрузка машины составляет 5 тонн и позволяет оборудовать ее водосливным устройством ВСУ-5 или установить систему горизонтального пожаротушения. Поэтому Ка-32 без труда находит для себя новые рынки. Модификация Ка-32А11ВС получила сертификаты летной годности в странах Америки, Азии и Европы и сегодня успешно эксплуатируется в Испании, Португалии, Швейцарии, Канаде, Южной Корее, на Тайване, в Японии, Китае и в других странах. Только в Южной Корее парк Ка-32 превышает 60 единиц, их успешно применяют в лесной авиации для тушения пожаров, а также в авиации ВМС.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ Вертолетные компании из России имеют одно очень важное преимущество перед «иностранцами»: максимально диверсифицированный флот. Тут есть и громадные Ми-26 с взлетным весом 56 тонн, и Ка-32, которые не знают себе равных в пожаротушении, и западная техника, в том числе передовые и дорогие вертолеты вроде AW139 и (в ближайшем будущем) EC175. Однако использованием западной техники привлечь клиентов довольно сложно: в мире эксплуатантов немало, и очень хороших, а вот уникальные качества советско-российских машин привлекают зарубежные контракты, особенно со стороны ООН.

Богатый опыт у «ЮТэйр», который предоставляет Ми-8 и Ми-26 для выполнения гуманитарных миссий в Африке и на Ближнем Востоке, в том числе в зонах конфликтов. Например, 26 ноября 2009 года экипаж вертолета Ми-8 МТВ выполнял полет в Конго. Он сел в городе Донго и оказался в гуще боевых действий. Рискуя собственной жизнью, члены экипажа командир Сергей Игнатов, второй пилот Юрий Чигаев, бортмеханик Вячеслав Альберти, бортператор Дмитрий Шмидт обеспечили эвакуацию 23 миротворцев, в том числе тяжелораненых. Пилоты смогли вывести вертолет из-под огня и, несмотря на повреждения, совершили перелет и благополучную посадку на безопасной территории. Экипаж получил награду «Слава совершенству» в номинации «Премия имени Игоря Сикорского за гуманитарные услуги» под эгидой Международной вертолетной ассоциации в 2012 году.

Еще один необычный эпизод из работы отечественных операторов за границей — эвакуация подбитого американского вертолета Chinook на внешней подвеске грузового Ми-26 компании «Вертикаль-Т». За успешно проведенную в октябре 2009 года операцию вертолетчики удостоились даже личной благодарности президента США Барака Обамы. Однако непосредственный участник этой истории пилот-инструктор компании «Вертикаль-Т» Валерий Лихачев, судя по комментариям в прессе, не считает ее чем-то выдающимся. Обычная работа. ■

ВЕРТОЛЕТНЫЕ КОМПАНИИ ИЗ РОССИИ ИМЕЮТ ОДНО ОЧЕНЬ ВАЖНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО ПЕРЕД «ИНОСТРАНЦАМИ»: МАКСИМАЛЬНО ДИВЕРСИФИЦИРОВАННЫЙ ФЛОТ

