

А.В. Климчук, президент, компания «Аэросоюз»

# РОССИЯ СОЗДАНА ДЛЯ ВЕРТОЛЕТОВ

*Как сказал великий русский авиаконструктор М. Миль, «Россия создана для вертолетов!».*

*Огромные просторы с их бездорожьем делают вертолет зачастую единственно возможным средством передвижения.*

Предприятия нефтегазовой отрасли – сложнейшие комплексы, постоянно нуждающиеся в пассажирско-грузовом, аварийно-спасательном и медицинском обеспечении.

Вполне очевидно, что единственным на сегодня мобильным транспортным средством, способным производить посадку на площадку ограниченных размеров и таким образом решать жизненно важные для нефтяников проблемы, остается вертолет. Однако требования к нему постоянно повышаются. Например, для выполнения сегодняшних корпоративных и VIP-перевозок потребовался совершенно новый уровень интеграции, надежности, безопасности и комфортабельности.

У вертолетных операторов, обслуживающих нефтегазодобычу, сформиро-

вался устойчивый спрос на широкий и в то же время специфический спектр выполняемых задач, включающий: регулярные транспортные перевозки (смена вахт); специальные грузовые перевозки (доставка оборудования); корпоративные и VIP-перевозки (политическое руководство и менеджмент компаний); монтажно-строительные; поисково-спасательные; аварийные, противопожарные (ремонт, борьба с огнем); санитарно-эвакуационные (скорая медицинская помощь); контроль и охрана трубопроводов; геологоразведочные работы; мониторинг, разведка погоды, управление, связь и др.

Сегодня ведущие вертолетостроители мира предлагают нефтяникам и газовикам целый ряд моделей. Здесь необходимо уточнить, что, выбирая вертолет,

вы выбираете с ним целый комплекс: систему летной и технической эксплуатации, обучения, подготовки и организации выполнения полетов, сокращения расходов на страхование и т.п.

Сегодня практически единственным российским серийным вертолетом для пассажирских и грузовых перевозок является тридцатиместный Ми-8. Легкий Ми-2 давно снят с производства, и единицы долетывают свои последние часы. А что делать, если надо перевести всего несколько пассажиров или, например, проводить мониторинг трубопровода? Выбор небольшой: либо использовать прожорливый Ми-8, переплачивая в несколько раз; либо использовать легкий вертолет иностранного производства, как это начали делать самые продвинутые компании в России.



Фото 1. Без вертолетов нефтегазовой отрасли не обойтись



Фото 2. Иномарки прижились в России



**Фото 3. «Аэросоюз» предлагает индивидуальные вертолетные решения для вашего бизнеса**

«Так они же дорогие, эти иномарки! Непонятно как обслуживать, да и приживутся ли в нашем климате?» – восклицают многие руководители предприятий, незнакомых с зарубежным и российским опытом эксплуатации иномарок.

На самом деле это не так. Ситуация на вертолетном рынке схожа с автомобильным: иномарки немного дороже, но гораздо качественнее, надежнее и, как следствие, в коммерческой эксплуатации часто гораздо эффективнее.

По опыту, уже несколько сот иномарок летают от Хабаровска до Мурманска. Вертолеты великолепно прижились и летают при температурах от –40 до +40 \*С, перевозя пассажиров и выполняя авиационные работы.

Для мониторинга нефтегазопроводов, ЛЭП, лесоохраны и перевозки трех пассажиров многие компании используют недорогой 4-местный американский вертолет Robinson R44. Это самый безопасный и популярный вертолет в мире. Стоит он 600–750 тыс. долл., имеет самую развитую сервисную сеть в России и мире, летает на авиационном бензине 100LL, как и наши Ан-2.

Если требуется перевозить до пяти пассажиров или грузы на внешней подвеске до 1,4 т, используют однодвигательные газотурбинные вертолеты

Eurocopter AS350, иногда Bell 407 или Agusta 119. Газотурбинные вертолеты летают на керосине, который есть в каждом аэропорту, стоят 2,50–3,5 млн евро в России.

Для большей надежности, например для полетов над городом или морем, часто используют двухмоторные вертолеты типа Eurocopter EC 135, 145 или Агуста 109, 139. При отказе одного из двигателей такие вертолеты продолжают полет на втором двигателе (хотя, по статистике, в России еще ни разу не отказал двигатель даже у более дешевых иномарок!). Кроме того, эти вертолеты способны летать по приборам. Такие вертолеты дороже в покупке и эксплуатации и стоят от 7 до 14 млн евро.

Обслуживать вертолеты могут только сертифицированные организации. Для обслуживания каждого типа вертолетов приходится обучить минимум 6 инженеров за рубежом, купить необходимое диагностическое оборудование и инструменты. Все это достаточно дорого, поэтому в России пока немного сервисных центров.

В России с десяток компаний, которые продают эти вертолеты; еще меньше компаний, способных их обслуживать; всего три компании, обучающие спе-

циалистов для иномарок. И только одна структура на российском рынке, которая делает все в комплексе, – это вертолетная компания «Аэросоюз». Обычно заказчик заинтересован не столько купить вертолет, сколько решить собственную проблему с помощью вертолетов. Поэтому «Аэросоюз» помогает не только выбрать подходящий под задачи клиента вертолет, но и организовать его дальнейшую эксплуатацию: техобслуживание, обучение пилотов и инженеров, регистрацию, организацию вертодрома или вертолетной площадки и т.д.

«Аэросоюз» – пока единственная вертолетная компания, которая организует вертолетные центры в различных городах России таких как Москва, Санкт-Петербург, Воронеж, Краснодар, Ростов, Новосибирск, Абакан и др. Мы гордимся тем, что четверть иномарок в России поставлена «Аэросоюзом».

Если вам требуется готовое вертолетное решение для бизнеса или себя лично – обращайтесь: будем рады помочь!

**КОМПАНИЯ «АЭРОСОЮЗ»**  
**Тел.: +7 (495) 788-81-80**  
**Моб.: +7 (495) 974-04-44**  
**www.aerosouz.ru**