

В одиночку на край земли



Дозаправка на берегу Лены



Сергей Ананов. Где-то на северо-западе Якутии

рекордный перелет на Robinson R22

Новый национальный рекорд зафиксирован Федерацией авиационного спорта России (ФАСР) 4 августа 2008 года, сообщили в пресс-службе ФАСР. Одиночный перелет по маршруту Москва – Якутск, выполненный пилотом-любителем Сергеем Анановым на легком двухместном вертолете Robinson R22 (максимальный взлетный вес 622 кг), успешно завершился в аэропорту поселка Маган, Республика Саха (Якутия). Общая протяженность маршрута составила 7100 км. Перелет

продолжался 6 дней (с 29 июля по 4 августа), или 158 часов, в том числе 39 – летных. Перелет Сергея Ананова стал рекордным для данного типа вертолетов. По словам Сергея Ананова, «основная цель перелета – доказать, что даже на таком легком вертолете можно преодолевать протяженную российскую территорию». Сергей Ананов подчеркнул: «Хочется доказать всему миру, что нашими летчиками по-прежнему можно гордиться». Из сообщения АРМС-ТАСС

О том, как готовился рекордный перелет, как он проходил и чем закончился, читайте в эксклюзивном материале журнала «Вертолетная индустрия». Рассказывает Сергей Ананов.

Все началось лет семь назад. Желание и возможность подняться над житейской суетой превратили меня в страстного путешественника. Стал ездить в экспедиции, в основном на внедорожнике, и всегда с какой-то поисковой целью. Так интересней. Правда, для меня главным оставался сам процесс преодоления пространства.

Пришло время, и стало ясно, что решение многих экспедиционных задач – легкий вертолет. Выбор пал на Robinson R22. Сначала я собирался таскать его с собой в прицепном фургоне, даже частично разбирать – отсоединять хвостовую балку, лопасти. Сейчас самому смешно! Короче, в конце обучения понял, что буду летать в круизном режиме. А что?! Понятно, R22 – это не R44, много с собой не возьмешь, но при известных эксплуатационных ограничениях вполне серьезный аппарат для дальних перелетов.

При этом маневренный, почти не возмущающий пространство вокруг себя, а главное – экономичный R22 садится на пятточок с ноготок. Скорость вполне «взрослая»: крейсерская приборная – 165 км/ч. Надежность и летные данные как у «старшего брата». Второй пилот не нужен. А раз так, то обрекаешь себя на временное одиночество в кабине (хотя диспетчеры не дадут скучать), берешь запас топлива, рюкзак – и ты готов лететь на 900 км до заправки в любом направлении... Поправка: конечно, в строгом соответствии с заявкой!

Так я рассуждал, когда с друзьями уже строил планы нашей новой экспедиции. Олгуйдах! Где-то на северо-западе Якутии, в районе верхнего Вилюя, труднопроходимая местность со следами грандиозных катаклизмов: вывалы деревьев, непонятные металлические объекты, по форме напоминающие перевернутые медные котлы, аномальные световые эффекты над тайгой. Все перечисленное – по свидетельствам очевидцев.

Итак, место выбрано. Работа как раз для вертолета. А что если пролететь от Москвы до Якутска? Каких-то 7000 км. Ну, устанешь немного. Но ведь можно отдохнуть денек в Якутске, а потом приступить к поискам.

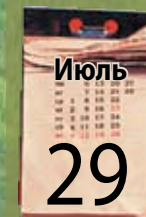
Чтобы ясно понять, на что я замахнулся, обратился к истории дальних перелетов на R22. Не густо. Американцы летали с западного на восточное побережье, австралиец – из Перта в Мельбурн... Ну и все. Получается, мой перелет на рекордный тянет.

Подал заявку в Международную федерацию авиации (FAI) на рекорд скорости по выбранному маршруту. Нашел поддержку в наших федерациях – вертолетного и авиационного спорта. Дальше решил действовать «сверху» – направил официальную заявку на весь перелет в Росавиацию. К удивлению, там затею поддержали, оперативно и по-деловому закрыли все формальности. Отдельное спасибо А.В. Нерадько.

И вот уже в Госкорпорации по организации воздушного движения прорабатываю до мелочей свой будущий маршрут. Старт из Москвы 29 июля 2008 года.

Пора подтвердить то, во что многие знакомые не верят до сих пор. Я впервые сел в пилотское кресло вертолета год назад. Прошел обучение, как полагается, по полной программе. Через полгода получил пилотское удостоверение. Стал налетывать опыт, придумывал сам себе маршруты через разные зоны ответственности, через аэродромы разной принадлежности. За свои пилотажные и навигационные навыки был спокоен. Учили в «Авиамаркете» на совесть. Смушало только одно: смогу ли без потери темпа утрясти по ходу перелета все оргвопросы с разрешающими службами? Ведь понятно, что за пределами московской зоны маленький частный вертолет – диковинка для любых подразделений гражданской авиации и диспетчерских служб. Как отнесутся ко мне?

Без помощи опытного диспетчера, который все шесть дней перелета следил из Москвы за моими перемещениями, я бы не смог. Это точно. Эльдар, спасибо тебе!



В день старта на площадке в Буньково быстро расписываю вещи по привычным местам на борту. Тут кричат, что могу не торопиться: введен запретный режим на 2 часа.

Ничего не поделаешь. Еще раз все проверяю. Палатка, спальник, спутниковая связь, сухпай, вода, моторное масло, октан-корректор, воронка, фильтр, свечи зажигания, инструмент, октанометр, полетные карты, два GPS-плоттера, контрольный GPS-логгер, видеокамера. Каждая вещь не случайная, а специально подобранная.

Наконец в 13:30 дают старт. Обнуляю логгер и компьютер. Взлет. Время пошло. Привычный маршрут до МКА-Да, через Челобитьево в зону Чкаловского. Тут первое волнение, но все штатно: «Мостик» пропустил через Ногинск, Ларионово, на БАРОК. Через три часа посадка с малым остатком на дозаправку в Подновье (Нижний Новгород). Еле нашел площадку на берегу Волги. Она в зоне прибрежной портовой застройки. С первого раза можно и не найти. Дождь торопит заправиться быстрее. Еще и время поджигает: до захода солнца 3,5 часа. В Казань успеваю, но на пределе. Сказалась двухчасовая задержка вылета с утра.

Волга позади. Огибаю Чебоксары с юга. Такой же петлей извивается на карте железная дорога, а местная воздушная линия (МВЛ) поворачивает под нелогичным углом. Диспетчер, строгий такой, требует доложить пересечение железной дороги на подходе. Думает, я захочу срезать. Докладываю. Все честно. Теперь хочет, чтобы доложил пересечение на уходе. Исполняю.

В Татарии очень красивые разливы рек. Причудливой формы поймы и водохранилища. На закате подхожу к Казани. До аэродрома «Куркачи» приходится делать неудобный крюк вокруг города с юга. Рассчитал точку в 20:32. До конца летного дня (20:45) успеваю. Подлетаю – нет аэродрома!

Оказалось, неверные координаты на карте. Запрашиваю пеленг по радио с «Вышки». Все рядом, но в



Через 5 минут после посадки в Киренске

Солнечное затмение. Высота 300 истинная.



На стоянке «Кузнецово»
(Красноярск)

стороне. Посадка в 20:43! На компьютере: пройден 941 км. И сразу встреча с местным персоналом.

Признаюсь, эти встречи, происходившие по-разному на каждом аэродроме, – самые приятные для меня моменты перелета. Почти всегда это взаимная, подчас скрытая, замешанная на любопытстве радость прилетевшего и встречающего.

Цель второго дня – перелетев через Урал, добраться до Екатеринбурга. Это еще плюс 740 км. Было бы логичнее лететь через Челябинск. Так ко-

роче, но тут и горы выше. Разница в среднем метров 500. Могут не пропустить по метеусловиям, поэтому беру севернее, через Нефтекамск. На окраине Первоуральска, в 30 км западнее Екатеринбурга, нахожу площадку «Аэросити». Снова радушный прием. Провожают в город на ночлег в гостинице. Твердые три звезды по европейским меркам. Отлично.

На третий день должен быть в Омске. Ухожу на юг через курганскую зону. Дозаправка на геоточке у озера. Вообще на всем пути до Омска вни-

зу одни озера, круглые и, вероятно, мелкие. Просто кратеры, заполненные водой. Лесов почти нет.

Бортовая УКВ-станция ловит на 100 км, даже если забираться на эшелон. На границах зон ответственности местных диспетчерских пунктов (МДП) связи нет. Всегда выручают «верхние» борты. Самолетам на эшелоне 10 000 м слышно всех. Ни разу не вышел из зоны, не поставив в известность МДП, но с мощностью их радиостанций надо что-то делать. Может, больше ретрансляторов ставить?

У Называевска МВЛ проходит в 50 км от границы с Казахстаном. На прямой – аэродром «Марьяновка». Грунтовая полоса и

несколько Ан-2. Возле них люди – ухаживают за старой техникой. В этот день «привез» еще 903 км.

В «Марьяновке» авиационного бензина уже нет. Впервые за перелет вместо 100LL придется залить то, что достану на обычной АЗС на дороге. К счастью, выясняется, что совсем рядом открылась новая заправка с «девяносто восьмым». Беру машину и под вечер заправляюсь канистрами. Спать прямо на аэродроме. В Москве конец рабочего дня. Стали называть журналисты. Информация о перелете просочилась в прессу. Под лай сторожевых псов в ночи даю несколько интервью по телефону.



Утром, как обычно, печати в документах, запросы, условия – и вот уже Lycoming пробует на вкус омский бензин.

Готовясь к перелету, я, конечно, предвидел заправки нештатным

топливом. По моему заказу было разработано и изготовлено устройство контроля детонации в двигателе. Два месяца НИОКР и месяц испытаний, после чего устройство приобрело вполне законченный вид: датчики на двигателе, электронная плата в кабине, сигнальная лампочка на приборной

панели, звуковая сигнализация в наушниках. При первых признаках детонации лампочка и голос в «ушах» не дадут увлечься полетом.

Омский 98-й никаких нареканий не вызывает. Через Татарск на Кошкуль. Иду вдоль железной дороги – нам с ней по пути. Дозаправка в двухстах метрах от полотна. Поезд приветствует гудком. Представляю изумление пассажиров: где-то между Омском и Новосибирском на лугу стоит чудо техники и рядом мужик цветочки нюхает. После Барабинска пересечение Новосибирского водохранилища. С юга захожу на посадку в Евсино.



В обход грозы



Это аэродром РОСТО, и жизнь здесь бьет ключом! Полеты, парашютисты, планеристы. Хорошо! Обед в местной столовой и быстрая заправка. Специально для меня подвезли 100LL. Дмитрий Ракитский из Москвы прислал SMS, чтобы я не пропустил солнечное затмение. И правда! Сегодня же полное затмение солнца, и центр его именно в Новосибирске. Ну, до затмения 2 часа, а у меня еще план до Красноярска.

Встречаю затмение в полете! Кому расскажешь – не поверят. Жалко, солнце за спиной – наблюдать неудобно, да и небо в облаках. Но потемнело сильно. Все вокруг стало мрачно-красным – и облака, и горы. Прямо Марс какой-то. Внушает!

Лечу в сумерках минут 20. Через кеме-ровскую зону, Мариинск и Ачинск. Перед Красноярском диспетчер стал вести вертолет на радаре – чуть раньше мне сообщал о прохождении поворотных пунктов. Пересек Енисей и доложил о посадке в Кузнецово. В этот день сделал еще 1303 км.

За Красноярском для меня начиналась terra incognita. Какая-то невидимая граница: до Красноярска все понятно, многие летали, а за ним – совсем дикие места, и никто ничего не знает. Карты «Авиакоминфо» закончились еще в Новосибирске. Очень пригодились позональные схемы МВЛ, которые я достал в Госкорпорации ОрВД. Они хоть и без топографической подосновы, без координат, но отражают все пункты и



Рубеж следующего дня – город Киренск с единственным аэродромом. Взяв на борт 220 литров какого-то «финского» 98-го бензина (40 руб. за литр), я обогнул Енисейский кряж (688 м) и через Канск вышел на Братск. Над ним висела обширная гроза с черными облаками и характерным очагом осадков. По трассе должен был миновать аэродром, но запросил спрямление по метеоусловиям и получил разрешение. Братска я все равно бы не увидел из-за стены ливня, а так километров 20 срезал над Братским морем.

Дозаправка была запланирована на аэродроме Железногорска. Меня предупредили, что объект не действует. На подлете сердце сжалось. Широкая бетонная ВПП проросла травой. Ангарты, цистерны, инженерия – все на месте, сохранились и следы краски. Даже пассажирский терминал на два этажа. Но везде пусто, ни души. Ни одной единицы техники. Вспомнил Уилл Смит в фильме «Я – легенда», как он оказался один в обезлюдившем Нью-Йорке после катаклизма. Уже дозаправился из своего запаса, вдруг вижу – подбирается ко



мне украдкой через перрон сторож с ружьем. Напряженный... Моя зубастая улыбка и протянутые для приветствия руки разрядили обстановку. Я у него тут первый гость за много дней.

Окончание пути через Усть-Кут и Верхнемарково с высотой 726 м. Дневной «пробег» – 1027 км.

Аэродром Киренска показался довольно большим и людным, несмотря на выходной. Меня сразу предупредили, что на аэродроме бензина я не получу. Пришлось брать канистры и на попутке, минуя службу безопасности, подвозить 92-й автомобильный с единственной работающей в городе АЗС. Разговоры о том, что до АЗС этот бензин проходит через несколько рук и каждый раз разбавляется, я старался не слушать. Я и так все это знал.



Несмотря на вышесказанное, утром в кассе аэродрома я оплатил 5322 руб. «за обслуживание рейса» с моим бортовым номером.

Взлет, пункт назначения – город Олѣкминск. По дороге заметил черное пятно в редколесье. Пригляделся – медведь! Не устоял перед искушением, снизился и погнал косолапого несколько кругов. На полпути дозаправился из канистр – прямо на берегу Лены. Настроение приподнятое, но недолго. Только взле-



Дозаправка на геоточке (Иркутская область)



Полетные документы борта №04381

Задание на полет № 1
Командир ВС: *Андрей С.В.*

Тип воздушного судна: *Робинзон 22* Дата вылета: *28.07.2008* - 04.08.2008
Время вылета: *17:30*

Количество кревет: *20*

Дополнительно	Фамилия, имя, отчество	ПРИМЕЧАНИЕ
КРЕСТ-СТАМП		
Время полета		

Специально введены в эксплуатацию:

Дата	Время	Возврат на территорию	Аэропорт, порт	Метеорологический	Сектор	Посадка
28.07	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
29.07	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
30.07	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
31.07	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
01.08	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
02.08	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
03.08	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000
04.08	17:30	18:00	Самара	1000	1000	1000

Заметил медведя

тел, как наушники сообщили, что в Олёкминске метеосостояние ниже моего минимума (нижний край – 150 м). Не поспоришь. Принимаю решение идти на запасной аэродром в Ленск. Тот самый Ленск, что в 2001 году испытал небывалые наводнения.

На аэродроме в воскресенье не ждали ни меня, ни кого другого. По регламенту он был выходной. Поскольку я свалился им на голову не по своей прихоти, из города был специально вызван руководитель полетов, который и встречал меня лично. Тронутый таким отношением, на следующее утро я с большей готовностью заплатил уже 5882 руб. «за обслуживание рейса». Плюс к этому удалось раз-

житься правильным бензином Б91/115.

Не долетев до Олёкминска, я понимал, что придется наверстывать упущенное, если хочу закончить день в Якутске. Ранний старт, и к 17:00 я уже приземлился в Магане (Якутск), преодолев последние 860 км. Встреча была достойная: прямо на перроне 30 журналистов, 3 телекамеры, официальные лица. Пресс-конференция у еще горячего борта...

Так закончился мой марафон. Шесть с половиной дней, 39 летних часов, 7000 км пути. Это рекордный перелет, зафик-

сированный Федерацией авиационного спорта России. Теперь данные о полете будут направлены в Париж, в FAI, для его международного признания. Конечно, если нигде не задерживаться и лететь по 10 часов в день, то можно было бы уложиться и в 4 дня. Технически и физически – реально. Но это уже в другой раз.

В одном из ближайших номеров журнала мы расскажем о результатах экспедиции в страну загадочных природных явлений, «медных котлов» и поваленных деревьев в бассейне якутской реки Олгуйдах с участием вертолета Robinson R22.



14 - 16 October 2008
Airport Cascais
ESTORIL
Portugal



Helitech 2008 is the exhibition to meet and do business with the helicopter community

Helitech is more than just an exhibition... it's a three day educational experience

- Watch LIVE aerial fire fighting demonstrations
- Attend aerial fire fighting and VIP helicopter conferences
- Your chance to test the latest products and learn industry developments
- Meet with KEY ROTARY focused personnel - all in one place
- Network with friends and colleagues from across the industry
- Fly-in to the site during show hours - free of charge
- Visit Estoril to experience exquisite buildings, superior golf courses and fabulous beaches

Register Now: www.helitecheurope.com/register

www.helitecheurope.com

Organised By:

Reed Exhibitions
Aerospace & Aviation Group

Patrons:

BHAB

