

## Вертолеты – смертельный VIP-транспорт олигархов и чиновников

Вертолет может летать во всех направлениях: вперед, назад, прямо и вбок. Он может зависать в одной точке. Высокая безопасность полета на вертолете дополнительно обеспечивается возможностью мягкой посадки на авторотации при отказе двигателя.

В этом случае несущий винт, раскручиваясь от набегающего потока воздуха, играет роль большого парашюта, чью накопленную энергию пилот использует у земли, «подорвав» ручку «шаг-газ». Это упражнение входит в программу обучения будущих пилотов, как обязательное.

К сожалению, за все надо платить. В вертолете плата за эти чудесные свойства - примерно 8-кратное превышение расхода авиакеросина по сравнению с самолетом и невысокая скорость (от 220 км/час у Ми-8 до 330 у «крылатого» Ми-6). Таким образом, за час полета Ми-8 расходует примерно тонну авиакеросина, и стоит это удовольствие от 90 тысяч рублей.

Легко понять, что полеты на вертолете - удовольствие очень дорогое, и в частном порядке оно доступно лишь олигархам или крупным государственным чиновникам. Кстати, и в «доперестроечное» время картина была примерно такой же. Разве что состав пассажиров был несколько другим: представители партийной и советской власти, начальники крупных предприятий, «большие шишки» из различных изыскательских организаций... Олигархов не было, и платило за все эти «авиационные развлечения» государство.

Вторая «профессия» вертолетов – полеты по санитарным заданиям и выполнение поисково-спасательных операций. Есть и третья сфера применения винтокрылых машин – они играют роль «рабочей лошадки» для газовиков и нефтяников. Сверхприбыли этих отраслей делают полеты на вертолете не особо обременительными для бюджета.

Я, как бывший вертолетчик, изучая список аварий и катастроф с вертолетами за последние годы, с горечью убедился, что с советских времен ничего не изменилось. Все те же полеты на охоту и рыбалку с пьяными VIP-пассажирами, которые не только «заставляют» пилотов летать на сверхмалых высотах в сложных метеоусловиях, но и рвутся «порулить». При этом используются все возможные способы, от «административного нажима», до попыток подкупа пилотов (поверьте моему собственному опыту)

Кроме того, полеты вертолетов, достаточно «анонимны» для авиадиспетчеров, так как на малых высотах вертолет не виден на экранах радаров, и траектории их полетов не фиксируются. Кроме того, уже на удалении 40-50 километров вертолет уже не имеет прямой устойчивой связи с авиадиспетчерами (связь ведется через пролетающие самолеты, как ретрансляторы, это особенность распространения радиоволн в УКВ диапазоне), что позволяет значительно отклоняться от подписанного полетного задания, без особой боязни быть разоблаченным.

Кстати, о «пилотской, экономике». Система оплаты труда пилота сложна – она имеет «сдельно-премиальный» характер. Поскольку полеты вертолетов дороги, они и не слишком часты. А оплата труда экипажа складывается из маленького оклада и «большой» оплаты за летные часы (на которые еще идут дополнительные «северные» накрутки и различные премии).

Поэтому пилоты, «сидящие на земле», получают зарплату в разы меньше, чем коллеги, которым посчастливилось полетать в зарплатном месяце... Легко понять, какие эмоции испытывает летчик, которого пьяный «чин» заставляет нарушить правила производства полетов, угрожая просто лишить возможности летать.

Увы! Мой прогноз неблагоприятен – как заставляли экипажи летать с пьяными VIPами, так и будут заставлять. Как следствие, печальные списки будут расти и впредь, и все будут списывать на погибших пилотов, на погодные условия или на неисправность авиатехники. Ведь истинной причины таких аварий и катастроф никто

«вслух» не называет. Поэтому и бороться, по логике властей, не с чем.

P.S. Эту заметку, меня заставила написать очередная трагическая катастрофа вертолета Ми-8 (Ми-171), которая произошла в горном Алтае 11 января 2009 год. По иронии судьбы, выживший пилот Максим Колбин - сын Димы Колбина, моего однокашника и командира учебного взвода РЛТУГА выпуск 1984 года.

Автор: Виктор Галенко © Финам РАССЛЕДОВАНИЯ, МИР 11457 16.01.2009, 15:47

URL: <https://babr24.com/?ADE=49976> Bytes: 3987 / 3987 Версия для печати Скачать PDF

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

[newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

Автор текста: **Виктор Галенко.**

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

Эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](https://t.me/bur24_link_bot)

Эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)

Эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)

Эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)

Эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)

Эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

Прислать свою новость

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_link\\_bot](https://t.me/babrobot_link_bot)

Эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)