

ФРЭНК РОБИНСОН НЕ УЧЕЛ РУССКИЙ ХАРАКТЕР

Через Атлантику на... «Робинсон 44»

Трансатлантические перелеты на современных лайнерах — дело для многих обычное. А вот можно ли назвать обычным состоявшийся перелет «Лос-Анджелес — Москва» на легких вертолетах?

Вообще, факт беспрецедентный. До этого все вертолеты, что покупались для эксплуатации в России, заказчику доставлялись из Лос-Анджелеса в контейнерах, в разобранном виде. А в данном случае было принято необычное решение — «перегнать» машины в Россию своим ходом.

Создатель и руководитель компании по производству вертолетов сэр Фрэнк Робинсон наотрез отказался поддержать идею русских. «Мои вертолеты имеют очень хорошие статистические показатели надежности, и я не хочу, чтобы с моего согласия такая статистика была испорчена...» — примерно так заявил он. Вертолеты нашим представителям были переданы в разобранном виде в контейнерах. Но это никого не смутило. Машины перевезли на небольшой частный аэродром под Лос-Анджелесом. Собрали. Провели собственными силами необходимые для дальнего перелета доработки. Как положено, облетали...

Пройти предстояло немало. Сколько точно, сказать трудно — все зависело от того, как сложится маршрут. Но сначала нужно было «пронизать» всю территорию Соединенных Штатов с запада на восток.

Однако команда не сразу ушла на маршрут. После пересечения территории США предстояло преодолевать немалые расстояния над водными просторами. К этому необходимо быть готовыми, и поэтому для начала был сделан небольшой «прыжок» от западного побережья Штатов в районе Лос-Анд-

желеса до острова Санта Каталина и обратно, чтобы прочувствовать, что такое долго лететь над водой. До этого никто из пилотов над океаном не летал. Оказалось — не так страшен черт...

Восьмого августа четверо пилотов и один оператор поднялись в небо — перелет начался.

В глубь Американского континента стартовали около полудня. Пройти предстояло над территорией пятнадцати штатов, совершить более десяти посадок. Максимальная дальность полета «Робинсона» составляет примерно 650 км. А общее расстояние, пройденное над американской территорией, превышало 5000 километров. Нужно дозаправляться... Отдыхать...

Вначале шли над равнинной местностью, затем под винтами машин пролегли горы, высота вершин которых достигала 4500 м. Команде даже пришлось сделать день горных тренировок.

Затем — красивые американские ландшафты с городами и небольшими населенными пунктами, массой аэродромов с кипучей авиационной жизнью. Конечным пунктом маршрута над территорией США был Нью-Йорк.

Надо сказать, что, несмотря на трагические события 11 сентября 2001 года, небо над Нью-Йорком остается открытым для полетов. Нашим летчикам разрешили перед уходом с территории США в Канаду пройти над Статуей свободы и посмотреть на город с вы-

соты птичьего полета. Вообще, нужно отдать должное американским спецслужбам. Проникшись уважением к людям, решившимся на такой серьезный шаг, они сократили до минимума все необходимые формальности.

Но сюрпризы ожидали не только наших пилотов. Никто и никогда за всю историю Соединенных Штатов не помнит, чтобы в небе над Нью-Йорком летали русские! Для авиационных служб это был не просто сюрприз!

Вот что об этом рассказал участник перелета Николай Кузнецов:

— ...и радость у нас вызвало удивление нью-йоркского диспетчера, когда мы... Дима Ракитский сделал запрос на английском языке, чтобы получить «добро» на посадку в аэропорту, а он начинается с позывных... «Рашин хеликоптерс...» и дальше по тексту. Диспетчер три раза переспросил:

- Рашин хеликоптерс?
- Рашин хеликоптерс!
- Рашин хеликоптерс?!
- Рашин хеликоптерс!
- Рашин хеликоптерс?!!
- Рашин...

И тут, конечно, у нас, у всех экипажей, было такое!!!

...Не ждали? А мы вот!..

Следующим пунктом маршрута был Монреаль. До столицы Канады прошли без посадок. Практически на максимальной дальности. Это тоже было своеобразным испытанием — после Канады предстояло длительное время идти над океаном до берегов Гренландии.

Перелет через океан – дело не безопасное. Случиться могло всякое. На побережье Земли Баффина, в водах Гудзонова залива команда провела тренировку по спасанию из воды. Четко сработал экипаж спасателя. Человека успешно доставили на берег. Истинным героем в этом эпизоде единогласно признали Николая Кузнецова – он был в роли утопающего при температуре воды в заливе всего 7 градусов!

Первый перелет через океан до берегов Гренландии оказался психологически самым тяжелым. Связи практически не было – только спутниковый телефон. Океан тоже преподнес сюрприз, полностью затянувшись облачностью. Но этот этап маршрута преодолели без происшествий. Над Гренландией часть пути прошли вдоль побережья, часть – над гигантскими ледниками.

От берегов Гренландии до Исландии шли примерно три часа. Исландия – своеобразный раздел между Америкой и Европой. В отличие от севера Канады и Гренландии взору открылись явные признаки цивилизации. Красивая страна с многочисленными гейзерами и кратерами вулканов. После нее предстоял один из самых сложных и длительных перелетов над океаном. Маршрут проложили через Ферерские и Шелтлендские острова.

Заключительный «бросок» через океан завершился на норвежской территории. За два дня прошли Швецию и Финляндию, подойдя к заветной границе России. А вот чтобы пересечь ее и долететь до Москвы, понадобилось... более двух месяцев. Настолько несовершенны некоторые наши авиационные законы...

Перелет беспримерный. В ходе его были установлены рекорды, которые могли бы стать гордостью любой державы. Но такой задачи перед участниками перелета не стояло.

Господин Фрэнк Робинсон, не дав согласие на перелет, не учел самого главного – русского характера. С такими ребятами надо дружить. А то, глядишь, и первенство утратить можно. Вот что ответил один из участников перелета Александр Курылев на вопрос журнала «Авиапанорама»:

– «А нет ли желания что-то подобное осуществить на отечественной технике?»

Александр Курылев:

– Конечно, такое желание есть всегда. И очень обидно, что у нас в стране, великой авиационной державе, не выпускается такая техника. Но я думаю, это все временно. Знаю, что ведутся такие разработки. И надеюсь, скоро мы получим свою, российскую, авиационную технику, не хуже, а может, даже лучше зарубежных аналогов.

Пока в стране есть такие ребята, в это верится. Ведь не зря в нашем гимне авиаторов утверждается: «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью, преодолеть пространство и простор...». Не по себе только от того, что все больше стремим мы полет не «наших птиц».

Анатолий КАНЕВСКИЙ



Над горами Америки



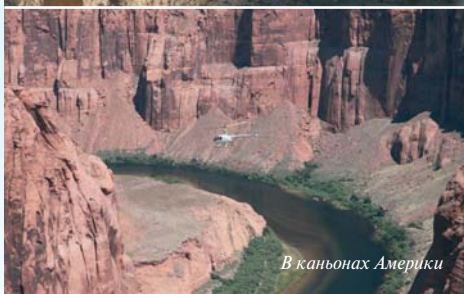
Впереди Гренландия



Перед равниной Америки



Над ледниками Гренландии



В каньонах Америки



У западных берегов Гренландии



Путь к Ниагаре...



Впереди Исландия



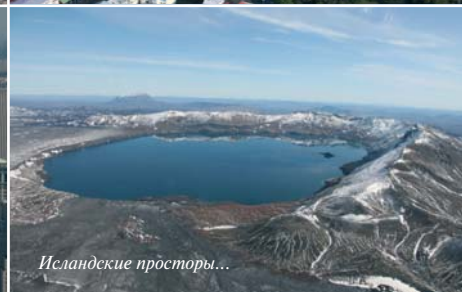
Над Ниагарой



Над Рейкьявиком



В небе Нью-Йорка



Исландские просторы...



Над статуей Свободы



Впереди Ферерские о-ва