

Командир спешит на помощь: как летчик Вячеслав Ивлиев спасает жизни

20.06.2018



Пожары, экстренные ситуации, серьезные ДТП — в ситуациях, когда необходимо срочное вмешательство пожарных, медиков или спасателей, помощь может прилететь с неба в буквальном смысле слова. О работе Московского авиационного центра Департамента по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и пожарной безопасности рассказывает командир летного отряда Вячеслав Ивлиев.

Пилотирование нескольких типов вертолетов, общий налет 4,5 тысячи часов, больше 60 вылетов на тушение пожаров и оказание экстренной помощи — летчику Вячеславу Ивлиеву есть чем гордиться. Участник боевых действий и спецопераций, обладатель нескольких наград, сегодня он командир летного отряда [Московского авиационного центра](#).

В этом году Вячеслав Ивлиев удостоился [благодарности Мэра Москвы](#) за образцовое исполнение служебных обязанностей. Он рассказал как мечта шестилетнего мальчика стала реальностью, тяжело ли летать в мегаполисе, можно ли посадить машину во дворе церкви и что больше всего трогает хладнокровных летчиков.

Первая осознанная мысль «Хочу быть летчиком!» пришла лет в шесть

— Стать летчиком — детская мечта?

— Мое поколение мальчишек мечтало быть космонавтами, кто посмелее, а кто поскромнее — просто летчиками. Первая осознанная мысль «Хочу быть летчиком!» пришла лет в шесть.

— Почему именно вертолет, а не самолет?

— Я родился в Сердобске, этот город называли кузницей летных кадров: там находился учебный полк Саратовского высшего военного авиационного училища летчиков, и я с детских лет был знаком с этой средой. В школе было много одноклассников и друзей, у кого отцы — вертолетчики.

Я познакомился со спецификой вертолетной авиации уже лет в 12: как служат, как выполняются полеты. Мне это сразу понравилось, и я решил готовиться к поступлению в авиационное училище в Саратове: подтянул учебу, спортом занялся. Окончил школу, поступил в училище. По конкурсу набирали только 100 человек, и я прошел. После окончания училища, в 1993 году, по распределению попал в войска, в строевую часть под Калугой, и с тех пор служил в армии.

В авиации я чувствую себя комфортнее

— Что вас привело в Московский авиационный центр?

— Я с 2012 года в Московском авиационном центре. В 2006 году я уволился из армии и решил искать себя на гражданке. За эти годы получилось поработать в организациях, связанных и не связанных с авиацией, и я все-таки понял, что в авиации и чувствую себя комфортнее, и больше пользы принесу, и решил остаться в гражданской авиации. Пришел по совету друзей в Московский авиационный центр сначала на нелетную должность: работал начальником штаба в эскадрилье, почти 1,5 года присматривался, знакомился с документами, потому что у гражданской авиации очень много нюансов, особенно для военных летчиков, чуть другие законы и требования. Потом появилась возможность перейти на летную должность. В 2013 году я переучился на [Ka-32](#) — это первый мой

гражданский вертолет. Его используют в основном для тушения пожаров.

— Что умеют вертолеты, на которых вы летаете?

— Когда я освоил Ка-32, стал знакомиться с другим типом вертолетов, более серьезным — [Ми-26](#). Это уже не просто вертолет, он по классификации проходит в гражданской авиации, как корабль более тяжелый, самый грузоподъемный в мире. Мы его используем либо для перевозки грузов (как на внешней подвеске, так и внутри кабины — до 20 тонн), либо для тушения пожаров с использованием ВСУ-15 (водосливное устройство емкостью до 15 тонн. — *Прим. mos.ru*).

Из всех вертолетов он самый эффективный для тушения пожаров. Его работой довольны и пожарные, и летчики. Он очень устойчивый, удобный в пилотировании. В армии у меня основной тип был Ми-8, а Ми-26 в пилотировании практически не отличается от него, поэтому мне было легче.

На вертолетах санитарной авиации очень хорошее медицинское оборудование

Еще один тип вертолета, который здесь я освоил, — это [ВК 117С-2](#), легкий многоцелевой вертолет, основное предназначение которого — санитарная авиация. На нем есть очень хорошее медицинское оборудование: мониторы, которые следят за основными жизненными функциями, позволяют отслеживать и контролировать их даже в полете. Есть аппарат искусственного дыхания, различные медицинские укладки, дефибрилляторы. На одном вертолете мы можем транспортировать двух пациентов в медицинские учреждения.

— С чего начинается ваш рабочий день?

— Если я участвую в полетах, то в период предполетной подготовки надо пройти медосмотр (у нас в центре есть кабинет врача). Потом начинаем готовиться к полету: узнаем прогноз погоды, есть ли какие-то ограничения по использованию воздушного пространства.

Каждый день на дежурстве находится пять вертолетов. Это десять человек летного состава и три реаниматолога. Вертолеты Ка-32, пожарные варианты, дежурят круглосуточно: два днем и один ночью. Вертолеты ВК 117С-2 дежурят в три смены: два из них на аэродроме в Остафьеве, еще один в 15-й больнице (городская клиническая больница № 15 имени О.М. Филатова.). Днем они дежурят с перекрытием, то есть первый начинает с 08:00, второй — с 11:00, третий — с 13:00.

— На какие происшествия приходится вылетать?

— Это может быть ДТП, падение из окна, отравление, требующее экстренного оказания медицинской помощи, ликвидация пожаров. Бывают случаи, что и по два-три вертолета на одну чрезвычайную ситуацию (ЧС) вылетают. Когда торговый центр «Рио» горел, вылетали три вертолета, семерых пострадавших доставили в больницы.

Если есть пострадавший ребенок, то однозначно применяется авиация. Решение принимаем не мы, а дежурный центра экстренной медицинской помощи. У него есть определенные критерии: авария, где пострадали три человека и более или среди пострадавших есть ребенок. Значит, необходим вертолет. Он связывается с нашим дежурным, со старшим бригады, и мы принимаем решение лететь.

В течение 10 минут мы прилетаем на место происшествия

— Как быстро вертолет должен прибывать на место происшествия?

— У экипажей, которые находятся на площадке в 15-й больнице, от момента поступления информации до момента вылета проходит не более 10 минут. Это время в основном идет на уточнение координат места, где случился пожар или авария. А подлетное время зависит от расстояния. Если, допустим, нам лететь из Москвы на юг Новой Москвы (это 50–60 километров), то понадобится где-то 15 минут. Но, как правило, все вызовы либо внутри МКАД, либо неподалеку. И в пределах 10 минут мы уже оказываемся на месте.

— Можно ли эвакуировать пострадавших, не сажая вертолет?

— Техника позволяет поднять пострадавшего на борт вертолета без посадки. Предусмотрены и лебедка, и бортоператоры для работы с ней. Поэтому, если возникнет необходимость, мы готовы. На международных учениях спасателей в Ногинске мы такие элементы отрабатываем: и подъем пострадавших с помощью лебедки, и подъем с воды. Мы можем даже в состав экипажа включать спасателя с оборудованием, например с гидронулками.

— Вы, как летчик, должны уметь оказывать первую помощь?

— По требованиям ФАП ([Федеральных авиационных правил](#).) мы должны уметь оказывать первую медицинскую помощь. С нами проводят занятия врачи, и летчики могут оказать первую квалифицированную помощь. Медики дают нам не общую теорию, а рассказывают нюансы: что

делать при разных травмах. То есть наш летный состав в этом плане подготовлен. Но мы не участвуем в оказании помощи, потому что медицинские бригады полностью укомплектованы специалистами. С нами вылетают три медика: это врач и фельдшер из [центра экстренной медицинской помощи](#) и один наш врач анестезиолог-реаниматолог. У него, помимо медицинских допусков, есть и допуски спасателя. Что это значит? Допуск спасателя позволяет нашим врачам находиться непосредственно на месте ЧС, другим медработникам это запрещено.

Полеты над столицей очень большая ответственность

— Тяжело ли летать в мегаполисе?

— Полеты над любым населенным пунктом очень большая ответственность, причем не только за себя и за воздушное судно, но и за тех, кто находится под тобой. А столица — это многомиллионный город, и тут ответственности еще больше. В Москве маршрут надо согласовать с Федеральной службой охраны, мы не можем лететь по прямой как вздумается. Например, когда был пожар в «Синдике», людей внутри не было, просто масштабное возгорание. Мы летели не напрямую, а по МКАД.

Тяжело из-за плотной застройки, огромного количества высотных зданий. Кроме того, есть требования федеральных авиационных правил, которые не всегда стыкуются с возможностями полета над Москвой, и приходится выбирать золотую середину. Но приоритет отдается безопасности, поэтому если у летчика есть малейшие сомнения в безопасном окончании полета, то он не выполняется.

В Москве много искусственных препятствий, которые мешают полету. Часто приходится садиться на ограниченной площадке и тут очень важно отработать взаимодействие экипажа: пилот пилотирует, второй пилот осматривает место происшествия, доктора-реаниматологи заднюю полусферу контролируют, пилот, который находится слева, — переднюю.

Один раз мы садились на севере Москвы во дворе церкви на совсем маленькой площадке. И когда выключились, слышим голос: «Да это вообще! Молодцы, ребята! Сесть в такое место — это суперподготовка!» Видать, человек, имел отношение к авиации. Это очень лестно. Как-то сели в «Коломенском», где деревья ограничивали пространство, и одна бабушка удивлялась: «Ой, как же вы сюда сели? Мы не думали никогда, что можно сюда на вертолете сесть. Такая маленькая площадочка». Эти случаи запомнились, потому что посторонние люди обратили внимание, а так ничего необычного мы не ощущаем. Просто работа.

— Как погода влияет на вашу работу?

— Авиация — вещь оперативная, мобильная, но единственный ее минус — большая зависимость от погодных условий. Несмотря на то что оборудование воздушных судов совершенствуется, начинка меняется, понятие нелетной погоды остается. Для зимнего сезона опасные явления — снег и ухудшение видимости. Видимость — основной критерий: чем меньше мы видим, тем меньше у нас времени на то, чтобы принять решение.

Приходится быть более внимательным. Это достигается тренировкой: начинаешь спокойнее воспринимать такую обстановку и действовать адекватно, грамотно, не допуская лишних движений.

Есть понятие минимума, ниже которого мы вылетать не можем. Например, для авиационных работ по оказанию медицинской помощи он определен 100 к 1: при нижнем крае облачности 100 метров видимость — километр. То есть если видимость по прогнозу менее километра, мы не имеем права вылетать на вызов.

— Какие происшествия запоминаются больше всего?

— Не сложные, а необычные. Например, накануне Крещения тушили пожар в поселении Рязановском. Невозможно было найти водоем, откуда черпать воду. Смотрю по сторонам — все замерзшее. А потом гляжу — дачи, а между ними озерцо небольшое и прорубь вырублена для купания. Попадем? С первого раза не получилось, а потом чуть раньше опустили водосливное устройство и начали из этого водоема черпать. Насколько у летчиков мастерство высокое: попасть ВСУ в прорубь для забора воды — это дорогого стоит.

Вылет 9 мая все время вспоминаю. К 10:00 сели смотреть парад, а на экране на заднем плане — черный столб дыма. Я говорю: «Все, сейчас поднимут» (мы тогда дежурили). Через минут 15–20 — звонок: пожар на севере Москвы, сбор на аэродроме. До конца ни у кого не было мысли, что поднимут. Как? 9 мая, вся Москва закрыта для воздушного парада. Нет, «вам подъем на реальную работу». В Останкинском пруду берем воду, а практически рядом с нами — воздушный парад. Строем летят самолеты, вертолеты — красиво, важно, значимо. А тут параллельно мы работаем.

— Как проходят тренировки?

— Мы оттачиваем навыки в процессе учебно-тренировочных полетов. Например, сегодня у нас тренировка со спасателями. Вертолет будет отрабатывать высадку спасателей с помощью лебедки и подъем их на борт. Очень много внимания уделяем тренировке с водосливным устройством. Эта работа основная для тех, кто летает на Ка-32, МИ-26. Дневные и ночные заборы, сливы воды — этот вид подготовки у нас поддерживается на высоком уровне.

Экипажи, которые дежурят, ежедневно тренируются: один днем, а другой ночью. На следующий раз, когда заступают, меняются. У нас весь летный состав подготовлен таким образом, что может выполнять задачи и днем, и ночью.

— Что в Московском авиационном центре поменялось с 2012 года, когда вы пришли на работу?

— Появилась новая техника. До 2015 года у нас было три вертолета ВК 117С-2. В 2015-м город приобрел еще два. Это новые вертолеты с более современным оборудованием.

У нас есть грузозахватывающее устройство — клещи на подвеске. С их помощью можно растаскивать заторы, завалы. На одном из вертолетов установлен тепловизор, который позволяет обнаруживать очаги пожаров. Есть уникальный вертолет Ка-32А RA-31060 — единственный в России. Он оснащен системой вертикального, горизонтального и бокового пожаротушения. То есть пожары можно тушить точно, с помощью пушки, которая выдвигается как телескоп. Струя бьет на 40 метров; это удобно при тушении пожаров в высотных зданиях, когда нет возможности попасть на верхние этажи.

Много очень хороших подготовленных летчиков пришло к нам. Появились летчики из гражданской авиации, у которых свои плюсы в подготовке, и они теперь учат других. Есть виды работ, которые связаны с монтажом, разгрузкой и погрузкой. Такими в армии никто не занимался. А у гражданских огромный опыт работы с грузом на внешней подвеске, погрузочных-разгрузочных, строительно-монтажных работ.

— Какие качества обязательно нужны летчику, который занят в аварийно-спасательных работах?

— Прежде всего, чувство ответственности. Если оно есть, значит, ты будешь уделять должное внимание своей подготовке, чтобы идти в ногу со временем, осваивать новые приборы и оборудование. Ты прилетишь на место ДТП, выключишь двигатель, закончишь полет, но выйдешь и поможешь врачам. Мы не накладываем жгуты, не делаем уколы, перевязки, но помочь что-то принести, загрузить, выгрузить, переложить пострадавшего на носилки — во всем этом наши летчики принимают участие.

А еще нужно быть хладнокровным, особенно при оказании медицинской помощи, потому что бывают такие ДТП, когда икры холодеют.

Очень трогает, когда что-то с детьми случается. Потом мы созваниваемся с докторами, отслеживаем дальнейшую судьбу — идет ли ребенок на поправку.

Приятно просто от того, что ты кому-то помог

— А сами пострадавшие звонят вам?

— И даже приезжают. Однажды эвакуировали трехлетнего мальчика, который выпал с седьмого этажа. Потом сюда приезжали родители со словами благодарности, с подарками. Это трогает, и приятно просто от того, что ты кому-то помог.

— Благодарность за вашу работу объявил Мэр Москвы...

— Я простой человек, и приятно, что мой труд не просто замечен, но и вознагражден на таком высоком уровне. Это вдохновляет. Мэр отметил работу всего Московского авиационного центра и наградил, помимо меня, еще 12 человек.

— За что вы любите свою работу?

— Больше всего нравится летать — это ощущение полета, свободы. Все проблемы, которые есть на земле, в небе уходят, потому что в небе остается только ответственность и подготовка к полету, а об остальном забываешь. Ты, такой маленький, сидишь в огромной машине, а она тебя слушается. Мы не рождены летать, и все наши ощущения, чувства, моторика от рождения нам даны, чтобы ходить. И когда понимаешь, что ты научился чувствовать себя в воздухе практически так же, как на земле, значит, ты чего-то достиг.

Все проблемы, которые есть на земле, в небе уходят

— А как вы отдыхаете от нее?

— Мое хобби — семья. Я мало провожу времени со своей семьей и очень благодарен жене, которая относится к этому с пониманием и, учитывая мою должность и занятость, не ругает меня. Моему сыну 12 лет, дочери 3,5 года, и любой мой отдых связан с семьей. Смотрим кино, зимой со старшим на ледянке катаемся, с младшей — на санках. Летом выезжаем на природу — под Тверь, на Волгу, где родители жены живут. Хорошие грибные места. Очень люблю собирать грибы, причем больше всего мне нравится сам процесс. Я встаю рано, часов в шесть я уже в лесу, хожу часов пять, приезжаю и ложусь спать. Если так субботу, воскресенье провести, заряда хватает минимум на две недели

Адрес страницы: <http://uvao.mos.ru/law-and-order-/gossip/heroes-in-persons-among-us/detail/7402713.html>

[Префектура ЮВАО города Москвы](#)