

# АЛЕКСАНДР ХРУСТАЛЕВ В ПОЛЕТЕ И НАЯВУ

БЕСЕДОВАЛ  
*Михаил Морозов*



ЗАЧЕМ ВЕРТОЛЕТЫ ЧЕЛОВЕКУ, КОТОРЫЙ БУКВАЛЬНО ВЗОРВАЛ И МОНОПОЛИЗИРОВАЛ РЫНОК ПРОДАЖ НОВОСТРОЕК, ПРИЧЕМ В САМЫЕ СЛОЖНЫЕ КРИЗИСНЫЕ ВРЕМЕНА? НЕУЖЕЛИ ОН ВЕРИТ В ТО, ЧТО НА ЭТОМ РЕАЛЬНО СДЕЛАТЬ БИЗНЕС В НАШЕЙ СТРАНЕ, ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ СФЕРА КОТОРОЙ В СФЕРЕ ПОЛЕТОВ СОТКАНА ИЗ ОДНИХ ОГРАНИЧЕНИЙ? К ГЕНЕРАЛЬНОМУ ДИРЕКТОРУ КОМПАНИИ «НДВ-НЕДВИЖИМОСТЬ» АЛЕКСАНДРУ ХРУСТАЛЕВУ У ВСЕХ ИГРОКОВ РЫНКА НЕДВИЖИМОСТИ НАКОПИЛОСЬ МНОГО ВОПРОСОВ.

**Б**ольшинство из них связано именно с его новой сферой деятельности — созданием и развитием в России сети вертолетных клубов и площадок. И я не исключение: насмотревшись американских фильмов, в которых бизнесмены с фантастической скоростью перемещаются из одного небоскреба в другой, полагаю, что это и наше будущее. Но скорее всего очень далекое. Однако, увидев искрящиеся глаза Александра, с какой-то детской радостью наблюдавшего посадку небольших вертолетов в «Хелипорт Москва» в Мякинине, я подумал: а если это давняя мечта о полетах, просто теперь появилась возможность ее воплотить?

Думаете, детские мечты? Мне кажется, что все родившиеся и выросшие в Советском Союзе тогда и не понимали, что вертолет может быть частным, — я никогда не думал, что буду вертолетчиком. Впрочем, и космонавтом не собирался становиться, хотя об этом грезил все друзья. Кем стал — тем стал. Понятно, что сейчас я занимаюсь недвижимостью — не потому, что не научился, а потому, что стало получаться.

### **Так как в вашей жизни появились вертолеты?**

Это произошло лет пять-шесть назад, когда я впервые понял, что и в России удобно и комфортно пользоваться вертолетом. Тогда я просто покатался в качестве пассажира и увидел сверху прекрасные и неповторимые подмосковные пейзажи. Понял, что расстояние до места прибытия было преодолено за 25–30 мин вместо нескольких часов на машине.

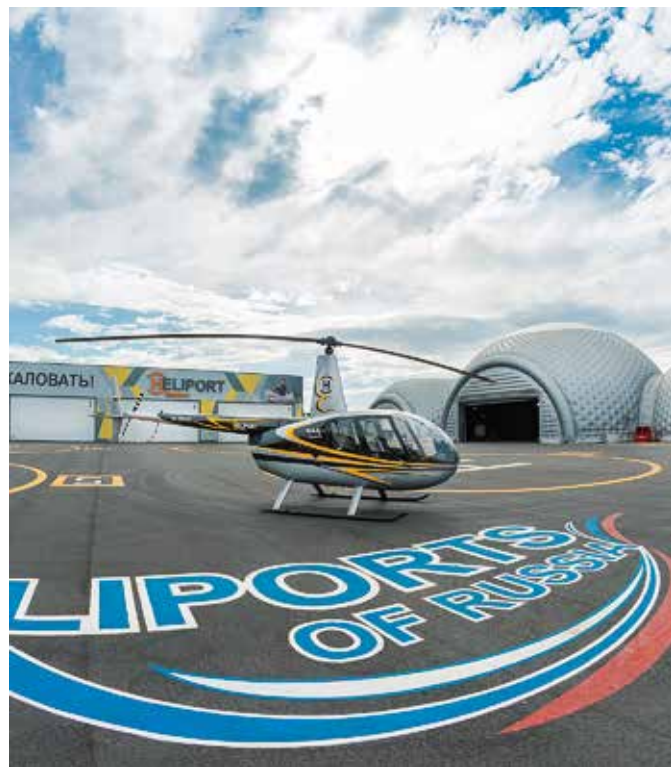
### **Но ведь для подобных полетов у нас нужно получать массу разрешений?**

Да, но они носят не разрешительный, а уведомительный характер. Мы уведомляем, куда я лечу, этого достаточно. Есть зоны, над которыми нельзя летать в Москве, запрещены полеты над специальными закрытыми зонами, там, где есть военные объекты.

Сейчас у нас 13 компаний в разных уголках страны, лучшие пилоты, лучшие инженеры. У нас все сертифицировано: стоит РП-вышка, имеется своя частота, мы принимаем борты, есть ночной старт для безопасных полетов, проводятся курсы квалификации. Мы помешаны на безопасности: ее не бывает много.



Чтобы вертолетам было куда летать, мы строим хелипорт в Ульяновске, следующий будет в Калуге, в стадии переговоров — несколько десятков регионов. Кто сказал, что кризис? Наоборот, надо развиваться



После первого полета я пошел учиться — захотелось стать частным пилотом. Однажды мой инструктор спросил, почему мы все по квадратикам летаем, куда тебе сейчас надо? Полетели до дачи и обратно: полчаса в одну сторону, полчаса — в другую. А на машине — 3,5 часа только в одну сторону.

Вместо того чтобы в пятницу садиться в машину и стоять в многочасовых пробках из Москвы, я доезжал до МКАД, находил своего инструктора, приземлявшегося на разных полянках, и летел на дачу. Одновременно обучался и до дачи добирался.

После получения свидетельства пилота все закрутилось. Я купил себе вертолет. Понял, что где-то надо его базировать. Но не был готов тратить много времени на дорогу до клуба, который находится достаточно далеко. Клубов рядом с МКАД попросту нет. Чтобы покатайся час, я должен был тратить несколько часов — выбивался целый день. Мы присмотрели в Мякинине площадку и быстро приняли решение о ее приобретении и освоении.

### **Здесь вроде была дорогая земля?**

Да, но это же не самое главное. Земля дорогая тогда, когда не приносит доход, не имеет цели, когда нет бизнеса. Мы же знали, как ее использовать наилучшим образом. Начали





В нашем сообществе вертолетчиков несколько сот пилотов со всей России, и каждый назовет вам 10 классных мест, которых вы не видели никогда. Давайте наслаждаться нашей страной, она у нас очень красивая

с малого — построили небольшую площадку для вертолетов. Но стало понятно, что требуется совершенно другой проект: мы заслуживаем другого уровня. И все эти старые железные сараи, в которых хранились вертолеты, совершенно меня не устраивали. Есть некий максимализм внутри: хотелось видеть здесь нормальный ресторан с хорошей едой, хотелось, чтобы работал персонал, который бы встречал и провожал, чтобы было комфортно хранить вертолеты, чтобы были электромобили, которые выезжают на поле, и сертифицированные заправки. И пошло-поехало.

***И тогда у вас родилась идея по созданию в России сети хелипортов?***

Да. Хотя я этим вопросом занимаюсь всего 10 месяцев. Что сделано за это время? Сейчас у нас 13 компаний в разных уголках страны, лучшие пилоты, лучшие инженеры, которые прошли обучение и в Германии, и во Франции, и в США. У нас все сертифицировано: стоит РП-вышка, имеется своя частота, мы принимаем борты, есть ночной старт для безопасных полетов, проводятся курсы квалификации. Мы помешаны на безопасности: ее не бывает много.

***Это мировой уровень?***

Ни в одной стране мира нет уровня выше, чем здесь, мне так кажется. У нас в маркете

***Когда вы с помощью вертолета найдете потерявшегося ребенка, задайте его родителям вопрос: а сколько стоит полет? А сколько стоит человеческая жизнь?***

базируется порядка 150 вертолетов — такого нигде нет! За одну субботу тут может взлетать и прилетать порядка 60 частных вертолетов (без учета своих бортов).

Одновременно мы запускаем аэротакси, организуем перелеты, занимаемся аэротуризмом. Мы летаем по России и всему миру. К примеру, сейчас экипаж нашего вертолетного клуба «Хелипорт Истра» («Авиамаркет») улетел на два с половиной месяца, чтобы преодолеть 60 тыс. км до Новой Зеландии и вернуться обратно через 20 стран — это будет новый мировой рекорд полета. А ведь был уже и Северный полюс, вокруг земного шара в том году облетели — все это подвиги наших русских пилотов.

***Русские пилоты всегда считались не самыми последними в своем деле. Но как заработать на этой сфере у нас в стране?***

На нас сегодня приходится порядка 18% продаж вертолетов «Робинсон» в мире (у Китая всего 9%). Американцы не понимают, как нам

*В России врожденный пессимизм. Этот пессимизм мы будем искоренять: мы развиваем новую вертолетную индустрию, у нас в стране столько всего красивого*



Вариантов использования вертолетов масса: сельское хозяйство, мониторинг местности, медицина. Это и свадебные прогулки, и возможности для охоты и рыбалки в самых отдаленных местах, и аэротуризм

это удалось. Для того чтобы это лучше продавалось, необходимо строить инфраструктуру. Чтобы вертолетам было куда летать, мы строим хелипорт в Ульяновске, следующий будет в Калуге, в стадии переговоров — несколько десятков регионов. Кто сказал, что кризис и нет денег? Наоборот, надо развиваться.

***Да все уже говорят.***

Понимаете, не надо руки опускать — в России врожденный пессимизм. Этот пессимизм мы будем искоренять: мы развиваем новую вертолетную индустрию, у нас в стране столько всего красивого и необычного. Все должны это увидеть.

***Все бы хорошо, да только слишком дорого для рядового обывателя.***

Это не совсем так. У нас в основном летают на МИ-8 — это 800 л горючего и три члена экипажа, которые летят и делают мониторинг

линии электропередачи. Альтернативный вариант — вертолет с такой же скоростью, но с одним пилотом и современной техникой. В моем случае расход топлива — 50 л, себестоимость — 25 тыс. руб., а у МИ-8 — 200 тыс. руб. Вот и вся разница.

А вариантов использования вертолетов масса: развитие сельского хозяйства, мониторинг местности, медицина, бизнес или просто реализация необычных идей простых людей. Это и свадебные прогулки, и новые возможности для охоты и рыбалки в самых отдаленных местах, и аэротуризм. Мы уже подготовили аэромаршруты для посещения гейзеров и других уникальных мест — того же Байкала. В нашем сообществе вертолетчиков несколько сот пилотов со всей России, и каждый назовет вам 10 классных мест, которых вы не видели никогда. Зачем ехать в Турцию или Грецию, где все знакомо? Давайте наслаждаться нашей страной, она у нас очень красивая.

***С какими сложностями вы сталкиваетесь?***

С точки зрения развития вертолетных перевозок проблем достаточно много. Законодательство такое, что лучше вообще ничего не делать. Но вместо того, чтобы ругать государство, надо инициировать изменения. Мы со своей стороны готовим инициативы, будем устранять законодательные препоны, которые мешают развитию вертолетного сообщения.





**Какие еще трудности кроме законодательных мешают реализации ваших планов?**

Инфраструктурные, но о них мы уже говорили. Существует и человеческий фактор: не хватает коммерческих пилотов, их надо растить. Необходимо развивать санитарную авиацию — утвердить тарифы для перевозки тяжелобольных пациентов, а также авиацию, которая используется в экстренных ситуациях. Например, за это лето мы сотню раз вылетали на поиски потерявшихся грибников, детей. И несколько десятков людей спасли.

**И все же: вертолетная тема для вас — это желание сделать что-то лучше всех или чистый бизнес?**

Это бизнес, который должен быть лучшим в своей нише. Вертолеты — пока не занятая ниша. Но этим надо было увлечься и собрать профессиональную команду, которая у нас есть. Все это не быстро окупаемый проект. Дилерские соглашения, получение различных лицензий, контракты, договоренности с ведущими мировыми производителями требуют времени и сил. На данный момент в России мы — ведущий дилер.

**Как поменять российский менталитет, в котором принято относиться к вертолетам как к дорогой игрушке богатых людей?**



Впервые я понял, что и в России удобно и комфортно пользоваться вертолетом, когда просто покатался в качестве пассажира и увидел сверху прекрасные и неповторимые подмосковные пейзажи

Вы знаете, мы работаем над этим: будем снимать различные фильмы, будем пояснять и доказывать это реальными примерами. Маленький пример: стоимость полета такая-то. Когда вы с помощью вертолета найдете потерявшегося ребенка, задайте его родителям вопрос: а сколько стоит полет? А сколько стоит человеческая жизнь? (АН)