



Число вертолетных площадок на городских крышах растет, но пока большинство из них пустует. Официально ими могут пользоваться только службы экстренной помощи. Но наконец и у москвичей, спешащих за город, появился шанс выбраться из многочасовых пробок.

В конце мая Московская областная дума приняла закон, позволяющий использовать малую авиацию для перевозки пассажиров в Подмоскowie.

Это первый шаг навстречу владельцам маленьких самолетов и вертолетов, которые теперь получают возможность совершать частные полеты в пределах Московской области. Правда, за три дня до вылета все равно придется просить у Росавиации предварительного разрешения. А вот небо над Москвой свободным для частных полетов так и не стало.

Дискуссии о создании авиатакси начались еще 3 года назад и шли на самом высшем уровне. Тогда городская дума выделила на реализацию соответствующей программы 27 млн рублей. Даже успели рассчитать маршруты полетов над реками, автотрассами и промышленными зонами. Но деньги исчезли в неизвестном направлении, а механизм регистрации вертолетов до сих пор так и не запущен. "У Минобороны к этому проекту слишком много вопросов", – объясняет пресс-секретарь министра транспорта Московской области Александр Граченков. "Во-первых, аварийная опасность, во-вторых, загрязнение атмосферы, плюс нужны дополнительные траты на шумоизоляцию, радиолокаторы, увеличение штата диспетчеров. Это не окупится. Ведь москвичей, которые могут позволить себе вертолет или регулярные поездки на авиатакси, все еще очень мало".

В любом случае пока вертолеты необходимы МЧС, пожарным и скорой помощи, строительство вертодромов на крышах будет только поощряться.

Городской проект "Новое кольцо Москвы", на реализацию которого выделено 5 млрд долларов, предполагает сооружение вертодромов на крышах 63 монолитных новостроек до 2015 года. На сегодняшний день из них построено только три: "Эдельвейс" на Давыдовской улице, Well House ("Вертикаль") на Ленинском проспекте и "Континенталь" на проспекте Маршала Жукова.

Вертолетные площадки строятся и на крышах независимых проектов. Среди них как здания элитного и бизнес-класса ("Башни на набережной" компании Enka, Imperia Tower группы Mos City Group, Nord Star Tower и "Дом в Сокольниках" компании "ДОН-Строй", проект "Дирижабль" "Мосжилкомплекса", дом на ул. Новаторов компании "Домострой", гостиница "Милан" на Каширском шоссе), так и жилье класса С – комплекс на улице

Бажова компании "Моспромстрой", высотки по адресу Ленинский проспект, 121.

По словам экспертов, строительство вертодрома на крыше обходится в среднем в 3–4 раза дороже, чем вертолетная площадка на земле. По словам генерального директора Penny Lane Realty Георгия Дзагурова, "вертодром на земле стоит от 7000 евро, а вот вертодром на крыше потребует гораздо больших вливаний в усиление конструкции".

О том, что вертодром на крыше – не самое выгодное вложение, сетуют все застройщики. "Приходится использовать более дорогое оборудование с низкой вибрацией и шумоизоляцией. Гораздо выгоднее просто построить на крыше пентхаус", – говорит директор департамента инвестиционного консалтинга компании "Домострой" Сергей Куренков.

Но сколько бы ни высказывалось слов недовольства, постановление правительства Москвы от 2001 года не оставляет никакого выбора. Для усиления пожарной безопасности все здания выше 65 метров (30 этажей) должны быть оборудованы вертолетными площадками. Для объектов класса "элит" наличие вертолетной площадки не только необходимость, но и атрибут высокого статуса. "Наши клиенты всегда знают, что получают экстренную помощь в кратчайшие сроки", – говорит представитель пресс-службы компании "ДОН-Строй". "На всех наших высотках оборудованы вертодромы для эвакуации людей, в том числе и на крыше комплекса "Алые паруса", – говорят в пресс-службе "ДОН-Строй". Правда, пока вертолет там садился только один раз: на церемонии открытия 7 лет назад.

Тем не менее страсть к рекордам и амбиции столь велики, что застройщики изобретают все новые способы выделиться, даже если дело касается таких дорогих проектов, как вертолетные площадки. Например, в том же "ДОН-Строе" в проект 35-этажного "Дома в Сокольниках" внесены уже три вертолетные площадки. К сожалению, не все клиенты могут оценить это преимущество. "Мы отказались от покупки квартиры в доме с вертолетной площадкой на юге Москвы, – рассказывает клиентка крупной строительной компании. – Хочется отдыхать в тишине, а не просыпаться среди ночи от шума пропеллера".

Строительство вертодромов не только дорогая, но и юридически сложная задача. "Нормативы устарели, а руководство по оборудованию вертодромов не обновлялось уже 13 лет", – комментирует Михаил Губанов, руководитель отдела оформления первичного рынка инвестиционной компании МГСН.

Условия действующих нормативов для застройщиков – настоящая головная боль. "Нужно выполнить огромное количество условий. Рядом с домом не должно быть ЛЭП, газо- и нефтепроводов, больших зеленых массивов, но обязательно наличие многоэтажной застройки, правда, она не должна ограничивать сектор взлета. Плюс необходимо тщательно рассчитать розу ветров – она должна создавать воздушный коридор", – говорит Сергей Куренков. Но даже если удастся пройти затратный и утомительный процесс строительства площадок, по словам Георгия Дзагурова, "согласовать их практически невозможно".

В настоящий момент создание вертодромов разрешено лишь тем компаниям, которые имеют лицензию на высотное строительство: "Конти", "Крост", "ДОН-Строй", "Строймонтаж" и "Спецвысотстрой". Круг застройщиков невелик, поскольку лишь немногие сегодня обладают дорогостоящей строительной техникой и знанием технологий высотного строительства.

Ведущие строительные компании, сооружающие площадки на крышах, консультируются с американцами, которые считаются лучшими специалистами в этом сегменте проектирования. "Проект "Город столиц" нашей компании помогало создавать американское архитектурное бюро NBBJ", – сообщает источник в Capital Group. А "Моспроект-2" вступил в совместное предприятие "Международный центр высотного строительства» с американской компанией "Фрэнк Уильямс и партнеры".

Катерина Васёва-Мирская