

ОЧЕРКИ О ПЛАНЕРИЗМЕ

(№№1, 2, 3-2011)

Ведущий серии заслуженный летчик-испытатель РФ Виталий Селиванов беседует о текущем состоянии планерного спорта с президентом Федерации планерного спорта России Сергеем РЯБЧИНСКИМ.

**«ЭТО ПЕРВАЯ СТУПЕНЬКА
ДЛЯ НАШЕЙ МОЛОДЕЖИ
В БОЛЬШОЕ АВИАЦИОННОЕ
БУДУЩЕЕ»**



Любовь и уважение к планеристам и их изящной технике остаются навсегда. В начале моей дороги в Авиацию, как и у многих тогда, были авиамодельный кружок, потом — планеры: полеты с лебедки на КАИ-12, чешский «Бланик» L-13, полеты на парение... Поэтому рад, что новый президент Федерации планерного спорта согласился на беседу и ответил на ряд вопросов журнала «Авиапанорама».



Сергей РЯБЧИНСКИЙ,
президент Федерации
планерного спорта России

– Сергей Васильевич, закончился спортивный летный сезон 2012, что нового он принес планеристам России?

– Год был интересный, прежде всего по тому, что увеличилось количество спортсменов-участников на различных соревнованиях. В этом году учредили и провели но-

вые соревнования по классическому планеризму на базе аэродрома «Пугачевка» города Орла, совместно с ДОСААФ, на кубок ДОСААФ России. Но, к сожалению, не все желающие смогли принять участие в соревнованиях из-за нехватки планеров. Также хочу отметить, что в этом году открылись новые планерные клубы, а именно: Воронежский планерный клуб, возродил деятельность Белгородский планерный клуб, открылся в Подмосковье новый планерный клуб на базе площадки «Шевлино». ФПЛС проводятся переговоры по открытию нового планерного клуба в городе Тверь на аэродроме «Змеево».

– Сколько же сейчас у нас в России планеристов?

– Спортсменов-планеристов в РФ насчитывается около 250 человек, в то время как в Германии более 8 000 планеристов. Главной причиной малой численности планеристов является, в первую очередь, малое количество планерных клубов в России...

– Если продолжить вашу мысль о количестве клубов, то можно высветить первичные причины. В СССР почти в каждом областном центре был полноценный аэроклуб. Состоящий из самолетных отрядов, готовивших на сборах пилотов-резервистов для Минобороны, и спортивных звеньев самолетного, планерного, парашютного, авиамодельной лаборатории (кружка). В 1963 году самолетные отряды убрали и перевели в учебные центры, потом начали урезать и спортивные звенья. В итоге авиация ДОСААФ, не уступавшая национальной гвардии США, начала уменьшаться.

ДОСААФ СССР обеспечивал в избытке аэроклубы авиатехникой, запчастями, ГСМ бесплатно. Единственным ограничением были штаты и их небольшая зарплата. Но в клубах работали замечательные люди, влюбленные в авиацию.

Когда мой брат рассказывал американским пилотам о своих полетах мальчишкой в аэроклубе, они

признали, что у нас была идеальная система подготовки.

Сейчас аэроклубы стали редкостью, техника изношена, и выживают они, как могут, или вы не согласны со мной?

– Самым большим аэроклубом России является Центральный планерный аэроклуб в городе Орел. На базе этого аэроклуба проводятся основные российские чемпионаты и сборы. Второй по значимости – Новосибирский планерный клуб. Но, к сожалению, в этом сезоне руководство Новосибирского аэроклуба решило, что на планеризме не зарабатывать и не дало согласия на проведение чемпионата России в открытом и стандартном классе. В результате чего был закрыт аэродром «Евсино», на котором ежегодно проводились самые крупные соревнования России. На них разыгрывались большие маршруты – до 500км, присваивались звания «Мастер спорта», «Кандидат в мастера спорта», I, II и III разряды по планеризму. Кто в этом виноват – хотелось бы спросить у начальника Новосибирского аэроклуба.

Надо отметить прекрасную работу Центрального аэроклуба Республики Татарстан. Также можно научиться летать на планере во Владикавказском аэроклубе ДОСААФ, но, к сожалению, в этом клубе намечаются тенденции к падению планерного полета. Можно подняться в воздух на планере в Ленинградской области на аэродроме «Куммолово» и на аэродроме Гатчинского АСК. Работают планерные клубы в Перми, в Таганроге, в Серпухове, в Сергиевом Посаде, к сожалению, нет планерных клубов в Хабаровском крае и на Камчатке.

– Судя по моему товарищу по планерному спорту и вице-президенту ФПЛС Чарскому Е.С., контингент планеристов в России не так уж и молод.

– Я считаю, что планерный спорт – это первая ступенька для нашей молодежи в большое авиационное будущее. Как показывает история, именно из планеристов получались лучшие пилоты во время и войны и в послевоенное время. Выпускники планерных школ быстрее осваивали новую авиационную технику. К сожалению, наше государство не уделяет должного внимания молодежной политике. ФПЛС в этом году выходит на Министерство образования с предложением о привлечении молодежи к полетам на планерах. Смысл обращения состоит в том, что первоначальное обучение обходится очень дорого, примерно 120 000 рублей за первый год обучения, поэто-



му первый год обучения для юношей и девушек от 16 до 20 лет государство обязано компенсировать из бюджетных средств. В первую очередь, молодежи будет увлекаться интересным делом, во-вторых, в нашей стране появятся готовые специалисты для авиационных учебных заведений. Ведь ни для кого не секрет, что в нашей стране возник дефицит квалифицированных пилотов.

– Действительно, о дефиците пилотов в РФ и их летной подготовке не говорит только ленивый. Уже собираемся запускать китайских пилотов-гастарбайтеров. А как обстоят дела с возрождением юношеских планерных школ? Ведь это было одно из очень интересных, малобюджетных и массовых направлений для подготовки будущих классных планеристов.

– Хотелось бы возродить систему детско-юношеских планерных школ. Изучив более детально ситуацию по возрождению ЮПШ, могу сказать, что основной проблемой является отсутствие специальной планерной техники, предназначенной для первоначального обучения детей. В советские времена аналогом такого летательного аппарата являлся планер БРО-11 или планер «Лак-16». Обычно дети всю зиму занимались с руководителем ЮПШ самостоятельной постройкой планеров, а летом выезжали на сборы и летали на этих планерах при помощи лебедки. Сохранилась методика летного обучения в ЮПШ, а также остались малочисленные руководители этих школ в преклонном возрасте, готовые передать свои знания и опыт. Но государству сейчас не до этого.





В текущем году я нашел несколько летающих планеров БРО-11, но, к сожалению, не так легко привлечь детей к полетам. И не потому, что дети не хотят, проблема в том, что не так просто организовать детский лагерь. Во-первых, необходимо получить разрешение у Министерства образования на проведение подобных мероприятий. Во-вторых, необходимо организовать питание детей, в чем есть свои сложности. А в-третьих, родители задают

естественный вопрос: «А техника лицензирована?». Но лицензию получить невозможно. И где же взять средства на решение всех этих проблем?

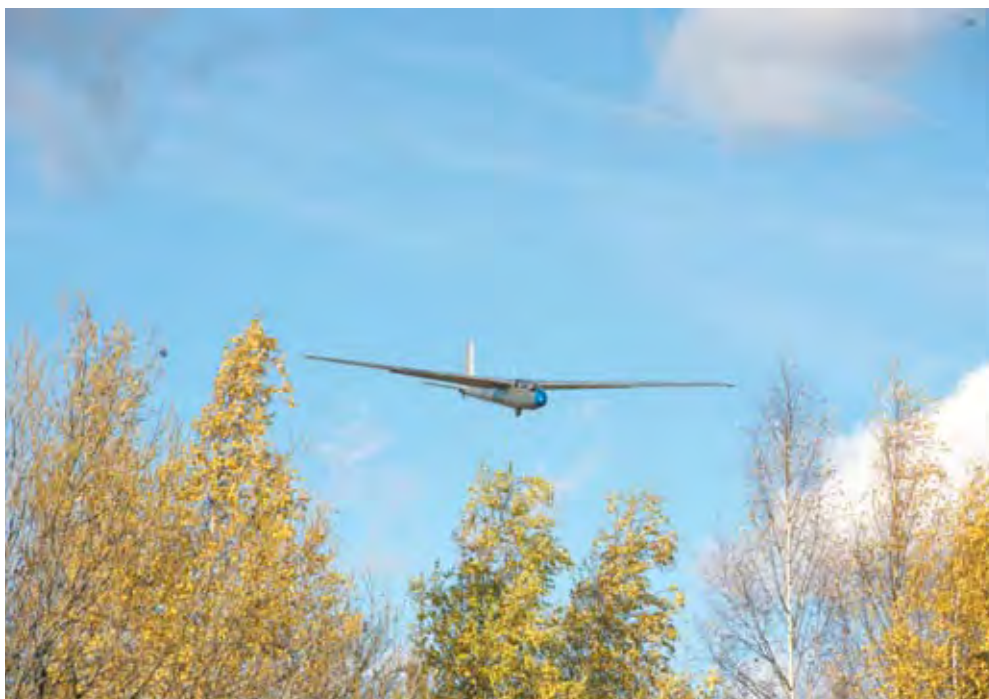
– Мои товарищи из ОСКБС МАИ сделали проект планера для ЮПШ, Московский авиаремонтный завод готов выпускать планера серийно, но нужен госзаказ. В связи с этим, скажите, на чем же летают планеристы в наших аэроклубах?

– В основном, вся техника – наследие бывших советских клубов. Это старая техника, от эксплуатации которой отказались уже во всем мире. В нашей стране самым распространенным учебно-тренировочным планером является цельнометаллический планер «Бланик» L-13, постройки 1970–1980-х годов в тогдашней ЧССР. Спортивным снарядом, предназначенным для достижения рекордных полетов, является планер стандартного класса «Янтарь» и планер открытого класса «Лак-12».

В этом году государство выделило деньги и через ДОСААФ. Поэтому мы приобрели одноместный планер «Вентус» немецкого производства, а также двухместный пилотажный планер FOX для Российской пилотажной сборной, которая уже много лет является чемпионом в этой планерной дисциплине.

Еще мы приобрели двухместный учебно-тренировочный планер Duo-Discus производства Германии, но это – капля в море, по сравнению с теми потребностями, которые необходимы клубам.

– Почти 48 лет назад я начал летать на «Бланике» и они до сих пор в строю. С этим планером связана такая моя личная история. О своих самостоятельных полетах на планере на парение я с восторгом рассказал маме и она спросила, приходилось ли мне потрогать облако рукой. В следующем полете



я открыл форточку и, проходя под нижней кромкой облака, потрогал его рукой, рука стала влажной.

– Да, нет более романтичного вида спорта, чем планеризм. Только став пилотом-планеристом, вы сможете испытать те чувства и эмоции, которые испытывает человек, который парит, словно птица, пролетая над полями, лесами, населенными пунктами, оставляя за собой сотни километров, от облака к облаку набирая высоту и снижаясь на переходах.

Но вернемся к текущей действительности. Не лучше, чем с планерами, обстоит дело и с самолетами-буксировщиками. Сейчас в клубах эксплуатируются самолеты «Вильга-35». Эти самолеты старые и часто выходят из строя.

Однако хочется отметить рост интереса к планерному спорту со стороны различных возрастных групп населения, как молодежи, так и людей в более зрелом возрасте. Большую помощь в организации сборов и проведении соревнований оказывает Министерство спорта и туризма. Ежегодно они выделяют субсидии на проведение спортивных мероприятий, а также оказывают организационно-правовую поддержку в судеюстве, в присвоении различных спортивных квалификаций и т.д.

– Мне всегда приятно слышать об успехах Георгия Каминского, так как он оказывает большую помощь нашему КБ по тренировкам летчиков-испытателей на сложный пилотаж и все виды штопоров на самолете Як-52 в Серпуховском аэроклубе. Кого из членов ФПЛС следует особо отметить, кого у нас можно назвать асами планеризма? Каковы Ваши личные достижения?

– Не только от ЭМЗ им. Мясищева, но и от Федерации планерного спорта России надо особенно поблагодарить Георгия Каминского – многократного чемпиона мира по пилотажу на планерах, также его тренера – Николая Никитюка. Кроме того, хочется поздравить с успешным выступлением на чемпионате мира в Увальде, США, и занятым общим 9-м местом, что является высоким достижением нашей сборной, мастера спорта международного класса – Дмитрия Тимошенко. Еще хочется выразить благодарность начальнику Центрального планерного аэроклуба Сергею Владимировичу Антипову и многократной чемпионке России, заслуженному мастеру спорта, тренеру сборной Тамаре Андреевне Свиридовой за особый вклад в развитие планерного спорта в России.

Также хочется поздравить с 75-летием Чарского Евгения Сергеевича, ведущего конструктора ОКБ им. Мясищева, который до сих пор является действующим спортсменом-планеристом и показывает пример молодым спортсменам (см. «Авиапанорама» №3-2011. Прим. ред.).

Мой личный рекорд по замкнутому треугольному маршруту – 1000 км. Поверьте, это самый незабываемый мой полет. Я люблю планерный спорт и хочу сказать всем – приходите к нам, мы научим вас летать, словно птицы.

Сайт Федерации планерного спорта России: glidingsport.ru

– Уважаемый Сергей Васильевич, от имени редакции журнала «Авиапанорама» и его читательской аудитории хочется пожелать Вам и в Вашем лице всем планеристам здоровья без ограничений и полетов, как говорится, без приключений. И еще, чтобы, наконец, не только Президент, Премьер-министр России, но и министр обороны и министр образования полетали на планерах и помогли школьникам, мальчишкам и девчонкам прийти в авиацию по велению души.

Фото Александра Маркина



От главного редактора:

22 октября в СМИ появилось сообщение под названием «В Кремле создано управление патриотического воспитания». В нем, в частности, говорится: «В Кремле утверждают, что новое управление создано по личной инициативе Путина, который выражает обеспокоенность падением нравов в российском обществе».

В среде спортсменов-авиаторов они находятся относительно «на высоте». Ожидалось, что с реализацией государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2006–2010 гг.» очищающая нравы сфера авиационных видов спорта станет шире. Но эта программа ее практически не коснулась...

Уверен, что результативность деятельности нового органа в определенной мере может быть обусловлена его вниманием к авиационным видам спорта, повышением интереса молодежи к авиации. Например, путем всемерного использования в патриотическом воспитании высокого в молодежной среде авторитета заслуженных спортсменов-авиаторов и летчиков-испытателей, а также скорейшим созданием и активной работой Национального музея авиации России.

P.S. Подпись к фото на 1-м развороте этого номера: «Даешь такую молодежь!»