



ГЛАВНОЕ ОЩУЩЕНИЕ – ТВОЙ ПОЛЕТ!

Татьяна МОСКВИЧЕВА

Что такое парапланеризм – спорт или увлечение? И насколько он популярен в целом в мире, у нас в Казахстане? Ответить на этот и другие вопросы мы попросили вице – президента Федерации авиационного спорта РК Михаила КРАПИВИНА.

Крапивин Михаил Евгеньевич работает начальником отдела информационных технологий в одной из крупных производственных компаний Казахстана. Занимается автоматизацией бизнес-процессов предприятия, программированием. Парапланеризмом увлекается с 2004 года. Участвует в международных соревнованиях, является одним из организаторов соревнований в Казахстане. Имеет звание «Национальный судья по спорту РК».

Парапланеристы ближе всех по духу к тем первопроходцам, которые осваивали воздушный океан. Их не интересовала война и коммерция, они летали лишь потому, что не могли не летать!

– Вы спрашиваете, что такое парапланеризм – спорт или увлечение? Это, безусловно, вид спорта, причем экстремальный, которым занимаются люди, влюбленные в небо. Поэтому это еще и увлечение с хорошим выбросом адреналина.

Парапланеризм очень популярен во многих странах. В Европе, согласно законодательству, можно летать до 3000 метров без каких-либо проблем. В Индии, например, есть целые зоны, где развит пара-туризм. Тут не только проходят соревнования, предкубки мира, – пилоты со всего света приезжают просто полетать в Гималаях.

У нас в Казахстане парапланеристы есть в Талдыкоргане, Усть-Каменогорске, Семипалатинске, Таразе, Шымкенте и Павлодаре. В силу требований к эксплуатации парапланеризм в основном развит в горных районах. Поэтому наиболее популярен этот вид авиационного спорта в Алматы, который расположен в предгорьях Заилийского Алатау. Есть и свое объединение – парапланерный клуб «Самурык».

– Расскажите подробнее о вашем клубе?

– Он организован в 2000-м, а свое название получил в 2003 году. Клуб являлся подразделением дельта-парапланерной Федерации при Ассоциации легкой авиации РК. Его основатель – президент Федерации авиационного спорта РК – Евгений Орешкин. Очень опытный пилот-спортсмен, инструктор и замечательный человек. Он собрал вокруг себя команду людей, которые очень много делают для развития парапланеризма и в целом спорта.

Клуб является своеобразной вспомогательной организацией, задача ко-





Президент Федерации авиационного спорта РК Е. Орешкин



Одна из лучших парашютистов Казахстана Оксана Воронцова

торой оказывать сервисные услуги всем желающим пилотам – парашютистам и дельтапланеристам. Изначально мы занимались легализацией и организацией полетов, проведением соревнований, составляли методические пособия по обучению. Проводили лекции по аэродинамике, безопасности, лекции по оказанию первой помощи. Абсолютное большинство казахстанских пилотов – члены нашего алматинского клуба «Самурык», как и большая часть членов Федерации. Весь этот опыт сейчас используется Федерацией. Поэтому можно сказать, что в настоящее время наш клуб – единственный в стране, который влияет на развитие парашютизма.

Правда, есть пилоты, их не более 10-ти, которые не так давно создали еще один клуб. Надеемся, он будет развиваться, и члены этого клуба также смогут что-то сделать полезное и для спорта в будущем.

– Вы сказали, что клуб является подразделением дельта-парашютичной Федерации. Она помогает вам решать проблемы?

– В Федерации авиационного спорта есть парашютичная и дельтапланерные секции. И хотя клуб это отдельная структура, он подчиняется правилам ФАС.

Одна из задач Федерации – развитие спорта в регионах. Но она занимается проблемами не только спорта как такового, но и легализацией полетов, лицензированием пилотов, инструкто-

ров и школ. Федерация решает также вопросы проведения экзаменов, представления к присвоению спортивных разрядов, безопасности полетов и т.п.

ФАС разрабатывает Единые спортивные квалификационные требования по парашютичному спорту. Этот важный документ описывает и регламентирует правила, по которым присваиваются спортивные разряды и звания. Однако данный документ устарел: его нормы и требования сегодня слишком просты. При современном развитии парашютичного спорта в Казахстане, старые нормы очень легко выполнить. Это вредит спорту: разряды и звания, полученные без труда имеют очень низкую цену и не могут стимулировать пилотов летать лучше, дальше и выше! Поэтому в новой редакции ЕСК Комиссия по спорту усложнила задания, выполнение которых позволяет присвоить спортивные разряды и звания. Кроме этого добавлены нормы и требования по новой спортивной дисциплине – полет на точность приземления.

По законодательству РК у нас нельзя купить парашютизм и просто так летать. Это нарушение закона о воздушном пространстве страны. Федерация оформила дельтадром, открывает воздух и закрывает его. Что это значит? На основании разработанных инструкций руководитель полетов согласовывает использование воздушного пространства со всеми необходимыми инстанциями – военные, аэропорт и т.д.

– Организуете ли вы демонстрационные полеты, проводите какие-то акции в целях популяризации парашпортеризма, и какое время года для полетов комфортное?

– Как таковых, демонстрационных полетов нет. Как я уже сказал, у нас оформленное воздушное пространство, в котором мы летаем: и соревнования, и учебные полеты проводятся на дельтадроме «Ушконец». Клуб «Самурык» является техническим организатором всех соревнований по парашпортерному спорту в дисциплине кросс-кантри (маршрутные полеты) и точности. Летний сезон у нас начинается с марта. Но «настоящая» погода со второй половины июля. Соревнования обычно проходят в августе– начале сентября.

В целях развития парашпортерного спорта в Казахстане, Федерацией авиационного спорта совместно с клубом «Самурык» в этом году была запущена специальная программа по поддержке парашпортерного спорта на местах. Что это значит? По решению спортивной комиссии ФАС, пилоты из регионов допускаются к соревнованиям, проводимым Федерацией при технической поддержке клуба «Самурык» без уплаты стартового взноса на конкурсной основе. Также по необходимости пилотам будет оказана помощь с комплектацией недостающим вспомогательным летным оборудованием.

Федерация выступила одним из организаторов соревнований по парашпортерному спорту Open Karasay Batyr Cup 2010. В мае нынешнего года на дельтадроме «Ушконец» были проведены традиционные, пятые по счету соревнования на Кубок имени Карасай Батыра. Соревнованиям присвоена 2-я категория FAI. А осенью Открытый Чемпионат Казахстана 2010 и Открытый Кубок СНГ 2010. Так же – традиционно.

– В каких международных соревнованиях участвуют пилоты, входящие в состав клуба, и в чем соревнуются парашпортеристы?

– Наша страна входит в состав Международной Федерации Аэронавтики – FAI, которая подсчитывает рейтинг пилотов, а от него зависит рейтинг страны. В Казахстане порядка 70 пилотов-спортсменов, многие из них соревнуются на международном уровне. Такие, как Евгений Орешкин, Игорь Кульчев, Оксана Воронцова, Талгат Ибраев в настоящее время имеют самый высокий рейтинг в разрезе нашей страны.



Если посмотреть на сайте FAI, то там Казахстан в общемировом рейтинге в первой трети: на 23 месте из 76 государств, где развит парашпортеризм. Первая пятерка лучших пилотов страны это воспитанники нашего клуба.

Кроме Алматы, казахстанские пилоты летают в России, Болгарии, Турции, Индии, Австрии, Австралии, Мексике.

Все соревнования, проводимые клубом, имеют статус международных. Например, в конце августа – начале сентября этого года у нас на Ушконец был проведен Открытый Кубок СНГ-2010. Его победителями стали наши спортсмены: Игорь Кульчев, Евгений Орешкин и Роман Салимов. А в женском зачете – Оксана Воронцова, Елена Смолякова и Карина Шарипова. В итоге команда Казахстана завоевал первое место.

Ну и совсем недавно, в ноябре, состоялся Чемпионат Казахстана 2010 по точности приземления. Это тоже международные соревнования. В следующем году пройдут и Чемпионат Казахстана, и Кубок СНГ.

Основной состав нашей национальной сборной по парашпортерному спорту это: Евгений Орешкин, Игорь Кульчев, Оксана Воронцова, Талгат Ибраев.

Квота выделяется для нашей страны по схеме: 3+1. Три места для мужчин пилотов-спортсменов и 1 женское место. Состав меняется в зависимости от рейтинга пилота. Фактически на каждый год – он новый.

Есть две квалификации, по которым соревнуются парашпортеристы: маршрутные полеты и на точность приземления – Paragliding Accuracy. У нас долгое время были популярны маршрутные полеты. И только недавно в парашпортерном спорте Казахстана появилось новое направление: в марте этого года под эгидой ФАС впервые прошли соревнования на точность приземления. Кубок Казахстана 2010 на точность приземления внесен в международный спортивный рейтинг FAI. Это значит, что у нас в парашпортерном спорте официально появилась новая дисциплина.

Пилоты, практикующие Paragliding Accuracy, смогут получать международный рейтинг FAI и официально участвовать в чемпионатах мира, Азии и Европы. Общий национальный рейтинг Казахстана в этой дисциплине – 26 место.

Федерация авиационного спорта планирует проводить соревнования



Недавно в парапланерном спорте Казахстана появилось новое направление: в марте 2010 года под эгидой ФАС впервые прошли соревнования на точность приземления.

на точность приземления регулярно и надеется, что это послужит дополнительным стимулом для развития парапланерного спорта в нашей стране. Безусловно, что благодаря таким соревнованиям у казахстанских пилотов появится достаточно большой стимул для совершенствования не только умения летать маршруты, но и для отработки навыков по точному, филигранному управлению парапланом, особенно возле земли.

– А сложно научиться летать на параплане и что он собой представляет?

– Параплан – сверхлегкий летательный аппарат, это полноценное крыло из специальной ткани. Сегодня параплан является самым простым, доступным и безопасным летательным аппаратом. Летать на нем очень просто! Появление этого замечательного изобретения позволило огромному числу людей осуществить свою давнюю мечту – научиться летать также свободно и легко, как летают птицы.

По своей схеме, параплан является ближайшим родственником парашюта. Или правильнее сказать – его потомком. С самого начала парашюты проектировались и использовались как средство для спасения людей. И это говорит о том, что принципы, заложенные в конструкцию парашюта, сами по себе очень надежны. От своего предка параплан унаследовал множество лучших качеств: простоту конструкции, компактность, надежность, устойчивость. Но в отличие от парашюта, предназначенного исключительно для безопасного спуска с высоты, конструкторы научили параплан летать по-настоящему. Он позволяет пилоту парить в восходящих потоках воздуха, подниматься вверх, летать очень долго и далеко.

Управлять парапланом несложно. Стартовать можно как с гор, так и с лебедки – устройства для затягивания пилота. Без управляющих воздействий крыло просто летит прямо. Плавнотянете за одну из двух строп управления, и параплан разворачивается в нужную сторону. Прекращаете воздействие – крыло возвращается в прямолинейный полет.

Любой другой летательный аппарат требует от пилота точного, филигранного управления, балансирования. Параплан же обладает устойчивостью, заложенной изначально в его конструкцию. Можно сказать, что в его схему встроен автопилот. Даже без управляющего воздействия, он способен лететь по прямой, при этом лишь плавно снижаясь. Параплан не упадет на крыло, не сорвется в штопор, как это может случиться с дельтапланом или планером.

Поскольку крыло параплана, так же как и купол парашюта, сшито из легкой ткани, в упакованном состоянии он компактен и имеет малый вес. Его очень удобно хранить и легко носить. Сегодня параплан считается самым легким и мобильным летательным аппаратом из всех известных.

Научиться летать на параплане может любой человек. Простота конструкции, эксплуатации и высокая мобильность делают все более популярным парапланеризм, как вид спорта. Тем более, параплан сравнительно недорого стоит. Например, новый параплан – от 1300 евро украинского производителя Sky Country, если брать бренд, скажем, GIN Gliders – то от 1800 евро.



– Новички проходят обучающий курс? И кто может стать членом клуба?

– Обучение в нашем клубе занимает ориентировочно три месяца. Занятия проводятся на дельтадроме «31 километр». Который разделен по высотам 20м, 30м, 50м, 100м, 300м. Лекции проводятся круглогодично. По их окончании, чтобы получить лицензию, необходимо сдать экзамен.

Членом нашего клуба может стать любой пилот, прошедший обучение в сертифицированной Федерацией школе. Если будет несколько школ, то сертифицировать пилота может Федерация. Если пилоту по душе философия клуба, и он согласен выполнять три простых правила – не нарушать требования безопасности, участвовать в спортивной жизни клуба и вовремя сдавать членский взнос, то легко может влиться в наш клуб.

Годовой взнос составляет 5000 тенге. Средства расходуются исключительно на осуществление уставной деятельности, аренду и содержание территории.

Клуб для своих пилотов постоянно проводит различные мероприятия. Организует полеты на дельтадромах, тран-



спорт на гору и подбор. Проводит мастер-классы, брифинги, тренинги, а также учебно-технические сборы и соревнования, поездки и полеты в различных летных местах, праздники и развлекательные мероприятия. Проводятся осмотры, ремонт и техническое обслуживание летной техники, выполняется переукладка парашютов. Есть преференции и от Фонда взаимопомощи пилотов.

– А что дает пилотам этот Фонд?

– Это дополнительная услуга клуба. Идея создать страховой фонд взаимопомощи пилотов не нова. Подобные схемы финансовой помощи пилотов друг другу существуют давно. Ярким примером успешной работы является фонд взаимопомощи пилотов Украины.

Фонд позволяет обеспечить полный цикл поисково-спасательных работ, проводимых клубом от поиска пострадавшего, его эвакуации до оплаты услуг операций. Основная часть идет на выплату страховой суммы потерпевшему для неотложных медуслуг.

Фонд создан в дополнение к страхованию жизни в страховых организациях. Годовой взнос пилота составляет 10 000



тенге. Деньги поступают на банковскую карточку фонда, где хранятся без движения до наступления страхового случая. Страховым случаем считается травма пилота, связанная с переломом или иными травмами, требующими хирургической операции. Если такое случилось, пилот в праве рассчитывать на немедленное получение денег на операцию в размере до 45 000 тенге в зависимости от тяжести травмы. Страховым случаем также считается гибель пилота по любым причинам, даже не связанным с полетами. В случае смерти пилота его ближайшим родственникам выплачивается страховая сумма 45 тысяч тенге.

– Но, чтобы такого не произошло, все, что связано с воздушным движением, подразумевает жесткие требования обеспечения безопасности полетов. Какова эта система в парашютеризме?

– Требования к организации полетов и безопасности по нашему законодательству одинаковы для всей сверхлегкой авиации РК. Комиссия по безопасности Федерации авиационного спорта считает, что с каждым соревно-

ваниями у казахстанских пилотов появляется все больший опыт и стимул для совершенствования. Это, в свою очередь, должно поднять безопасность полетов.

Есть ряд разработанных документов, в частности по производству полетов, по которым мы работаем. Летное оборудование, тренажеры, лебедки, спасательное оборудование – все содержится в необходимом порядке.

Руководитель полетов, как должностное лицо, несет ответственность за то, что происходит на дельтадроме, в воздухе. Как я уже говорил, он не только подает заявки в госорганы, запрашивает разрешение, но и мониторит эту частоту, в случае получения указания на прекращения полетов – дает команду всем пилотам в воздухе.

– Заканчивая нашу беседу, хочется спросить: а чем лично Вас привлекает парашютеризм, и почему не парашют, дельтаплан или планер?

– Мечта большинства мальчишек – быть космонавтом или летчиком. Не получилось – мы стали пилотами – парашютеристами. Можно путешествовать

по земному шару и летать в разных странах. Например, наш клуб с 2005 года открыл традицию летать с октября по декабрь в индийских Гималаях. Теперь мы ежегодно группами выезжаем в Индию, организовываем там учебно-тренировочные полеты или участвуем в предкубках мира.

Кроме полетов, парашютеризм дает возможность узнать мир не только с высоты полета, но и просто путешествуя по интересным местам. Новые места для полетов, новые места для путешествий, новые друзья – очень интересно и увлекательно.

Почему не парашют? На парашюте нет ощущения полета, а на парашюте средний полет по нашим меркам в той же Индии это три часа непрерывного полета – до 100 км маршрута. Дельтаплан не так мобилен, дельта-туризмом трудно заниматься. А вот пара-туризмом очень просто. Планеризм у нас не развит в стране, думаю по причине дороговизны, опять же мобильности и возможности полетов в других местах нашей планеты.

Так что, если Вам нравится путешествовать, если Вас манит высота, приходите к нам. Будем очень рады! ▲

АЭРОПЛАН

КОМПЛЕКСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АЭРОПОРТОВ



Предлагаем широкий выбор ремонтных материалов, техники малой механизации для ремонта и содержания аэродромных покрытий.

Осуществляем поставку качественных ремонтных материалов и надежного оборудования в любых объемах и в кратчайшие сроки, налажены связи с крупными поставщиками.

Наши менеджеры всегда найдут оптимальное решение, сделают грамотный расчет и подбор необходимых материалов и оборудования по выгодной для Вас цене.



КРАСКА И ТЕХНИКА
ДЛЯ РАЗМЕТКИ



ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ
ОПРЕДЕЛЕНИЯ КС



ОБОРУДОВАНИЕ
ДЛЯ ЗАЛИВКИ ШВОВ



МАТЕРИАЛЫ ДЛЯ
РЕМОНТА ИВП



ТЕХНИКА МАЛОЙ
МЕХАНИЗАЦИИ

198095, Санкт-Петербург,
Наб. Обводного канала, 122 Б
Тел./факс: (812) 600-94-90
www.aeroplan-spb.ru
info@aeroplan-spb.ru, aeroplanspb@yandex.ru