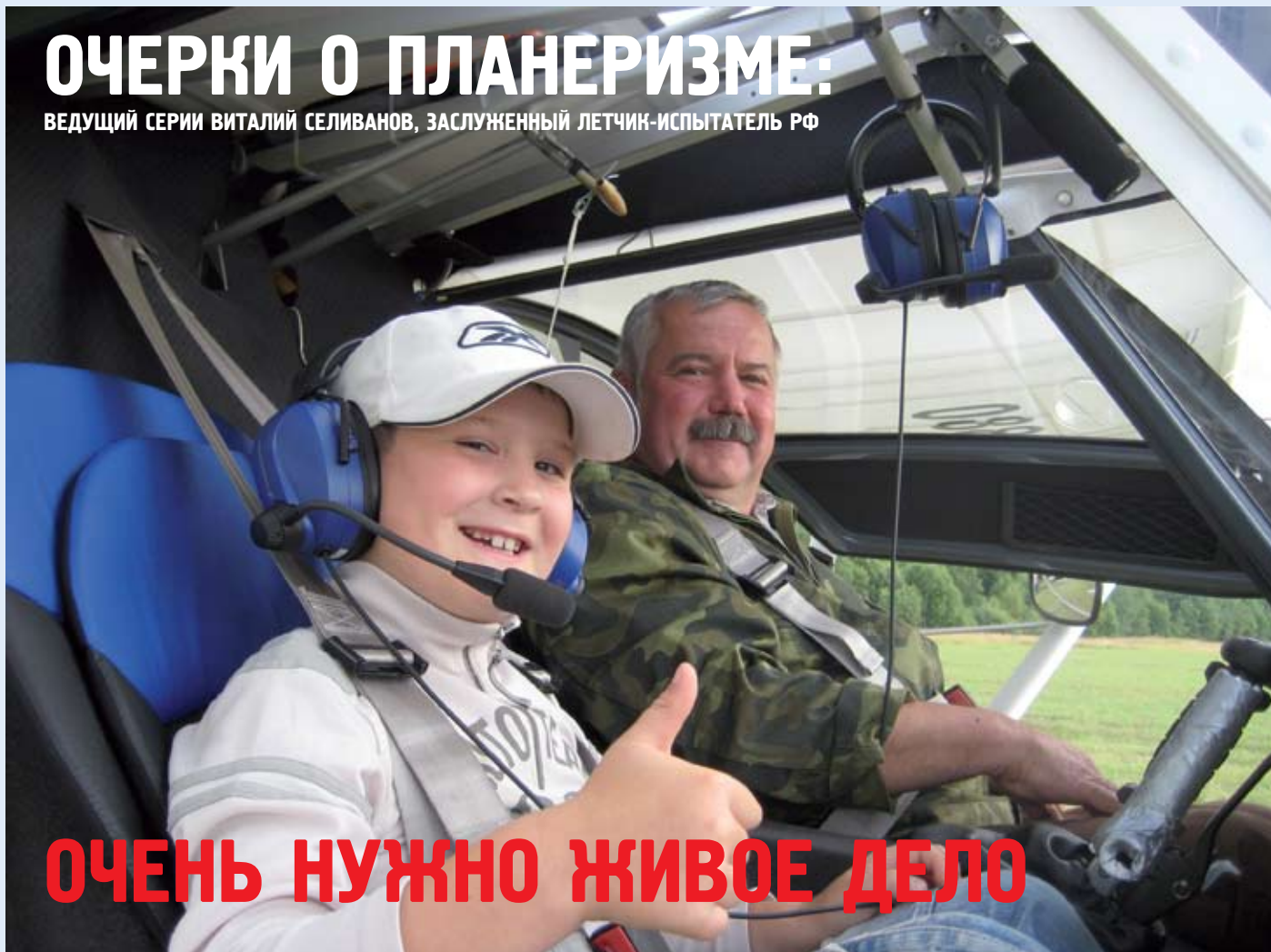


# ОЧЕРКИ О ПЛАНЕРИЗМЕ:

ВЕДУЩИЙ СЕРИИ ВИТАЛИЙ СЕЛИВАНОВ, ЗАСЛУЖЕННЫЙ ЛЕТЧИК-ИСПЫТАТЕЛЬ РФ



## ОЧЕНЬ НУЖНО ЖИВОЕ ДЕЛО



Думаю, что формула «от модели к планеру, с планера на самолет» является на сегодняшний день правильной и актуальной, если речь идет о

планеризме и об авиации вообще, а не только о планерном спорте. Действительно, современные технологии и материалы позволяют создавать новые типы летательных аппаратов: ультралайты, парапланы, дельталеты, мотопланеры и т.п. Согласен, что обучение и полеты на ультралайтах дешевле, чем на планере с инструктором, поднимаемом в воздух буксировщиком. Сейчас мы говорим о планеризме, которого на сегодняшний день в России почти нет (у нас в стране около 300 планеристов, а в одной только Германии более 30 тыс.). Нужен ли планеризм в России? Убежден, что да. Естественным путем вернуть пик развития авиации 50–70-х годов прошлого столетия невозможно, как и вернуть СССР. Сменились поколения, сменился человеческий менталитет, поменялись лозунги. На сегодня из 1000 выпускников школы только один–два выбирают профессию, связанную с авиацией, или хотели бы заниматься планерным спортом. На мой взгляд, есть реальный способ хотя бы частично возродить планеризм в России – это создание летно-технических центров (ЛТЦ).

Как пример, в городе Жуковском в 2010 году решением администра-

**Валерий КУЗЬМИЧЕВ,**  
руководитель Летно-технического центра г. Жуковский,  
мастер спорта СССР по планеризму

ции создан молодежный городской летно-технический центр, который включает в себя авиамодельную секцию, клуб технического творчества, юношескую планерную школу и аэроклуб (используя 22-летний опыт работы УАТСЦ ЭМЗ им. В.М.Мясищева). Занятия для школьников проводятся бесплатно на базе школ, техникумов, вузов с привлечением профессиональных преподавателей и инструкторского состава. Удалось изыскать минимальное бюджетное финансирование для оснащения центра станочным оборудованием, компьютерами, материалами для технического творчества и авиамоделирования, изготовить тренажер легкого летательного аппарата.

Если не заняться профориентацией молодежи, не будет в стране ни планеризма, ни высокопрофессиональных авиационных специалистов. Начинать нужно с детского сада и школы, ибо повернуть мировоззрение ученика 7–8 класса не так-то просто: влияет окружающая

### Информация о состоянии Мировых рекордов по планерному спорту

1940 г.	В таблице Международной авиационной федерации из двадцати возможных рекордов по планерному спорту – четырнадцать принадлежат советским планеристам.
1967 г.	Советскими планеристами установлено четыре мировых рекорда по планерному спорту (Ю.Кузнецов, А.Зайцев, И.Горохова, Т.Павлова, г. Москва).
1997 г.	Нет мировых рекордов по планерному спорту, которые принадлежали бы планеристам России.
2000 г.	Планеристы России установили четыре мировых рекорда по планерному спорту в классе планеров «Ультралайт», АС-4, Россия. (Т.Свиридова, В.Бессарабов, Н.Болдырев, г. Москва).
2011 г.	Нет мировых рекордов по планерному спорту, которые принадлежали бы планеристам России.

среда, родительские наставления, куда двигаться дальше и кем быть. Ребенок должен быть «окружен» возможностями посмотреть, пощупать, создать, попробовать. За партой сидеть скучно – очень нужно живое дело, должен быть виден и прочувствован конечный результат: построенная, запущенная и разбитая модель самолета, изготовленный своими руками планер или сверхлегкий летательный аппарат, осознанное чувство управления планером на высоте хотя бы 5 м.

Считаю самой правильной схемой подготовки летного состава, в том числе и планеристов, – авиамоделирование – компьютерное моделирование – полеты в юношеских планерных школах (ЮПШ) на планере, мотопланере – полеты на самолете. Конечно же, такой путь требует больше времени и средств, чем обучение

сразу на самолете. Но если начинать обучение с 6 класса средней школы, то до 11 класса времени вполне достаточно.

Кстати, Московский авиаремонтный завод (МАРЗ) готов даже за свои деньги начать воспроизводство планеров ЛАК-16 для ЮПШ.

Зарабатывать полетами в аэроклубах ДОСААФ на спортивной технике, тем более планерной, невозможно. Летная подготовка молодежи в аэроклубах должна быть бесплатной, другое дело, что при аэроклубах можно и нужно создавать АУЦ (авиационные учебные центры в рамках гражданской авиации), где готовить частных пилотов за плату, с выдачей свидетельств частного пилота. Может быть, даже обязать аэроклубы иметь в своей структуре авиамодельные лаборатории, а в планерных клубах – ЮПШ.

Наше государство действительно стало другим, но сегодняшняя ориентация его на воспроизводство технических специальностей – это большое подспорье к возрождению авиации и, в частности, планеризма.

Согласен с г-ном Федоровым (см. «Авиапанорама» №1-2011) в том, что нужно внедрять в России мотопланеры, в том числе, и в систему обучения. Однако стоимость мотопланера высока, да и без буксировочных полетов в планеризме не обойтись.

Где летать? Считаю, что всюду, где есть аэродромы и посадочные площадки. Препятствий в этом нет. Нужно только грамотное решение вопросов взаимодействия различных структур, базирующихся на аэродроме и проведение мероприятий, обеспечивающих безопасность полетов.

## Я ЗА МАССОВЫЙ АВИАМОДЕЛИЗМ И ПЛАНЕРИЗМ



**Валентин СПИВАК,**  
ведущий конструктор ЭМЗ  
им.В.М. Мясищева,  
конструктор планеров «Амур»,  
«Вега-1» и «Вега-2»

**Н**ачать сначала: «от модели к планеру, с планера – на самолет» (Авиапанорама № 5-6, 2010г.) – очень злободневная статья заслуженного летчика-испытателя В.П. Селиванова, в связи с кризисом подготовки в стране молодых пилотов.

В доперестроечные времена во многих средних школах, технических станциях, дворцах пионеров действовали авиамодельные кружки, в которых школьники приобщались к азам авиации, а в планерных школах (ЮПШ) и аэроклубах ДОСААФ могли реализовать свою мечту стать планеристом и, в дальнейшем, в летных

училищах – летчиком военной или гражданской авиации. Через это прошли очень многие и многие летчики страны.

Авиамоделизм приобщает юношей также и к авиационному конструированию, что и стало моей судьбой в авиации.

После окончания Харьковского авиационного института в 1957 году я оказался в конструкторском отделе авиационного завода в г. Комсомольске на Амуре, где в то время запускались в серию цельнометаллические спортивные планеры А-11 и А-13, в проектировании которых и я участвовал, будучи студентом-дипломником на практике в ОКБ О.К. Антонова.

До 1960 года было построено 200 планеров, но они не предназначались для соревнований планеристов-спортсменов: А-11 – рекордный планер, а А-13 акробатический (пилотажный). Всесоюзные же соревнования проводились на учебных планерах L-13 «Бланик», закупленных в Чехословакии.

Конечно, было грустно видеть эти соревнования молодых планеристов на полутонных, громоздких учебных планерах, используемых не по назначению, но тогда ДОСААФ не имел легких одноместных планеропарителей для проведения соревнований. Был объявлен конкурс на создание таких планеров «стандартного» класса.

Многие конструкторские коллективы того времени приняли участие в конкурсе. Мои проекты были замечены в ЦК ДОСААФ и там же на заводе в Комсомольске на Амуре были построены, а затем успешно испытаны в ЛИИ (г. Жуковский) легкие планеропарители: Амур (1960 г.), Вега (1963 г.) и Вега-2 (1967 г.).

Они также испытывались и в условиях всесоюзных соревнований планеристов, и в сравнении с зарубежными аналогами планерами на тренировочных сборах лучших планеристов страны. Но, несмотря на то, что мои планеры имели высокие летно-технические характеристики на уровне зарубежных аналогов, они, к сожалению, серийно не строились, как впрочем, и планеры других отечественных конструкторов. Причина – изменилась политика: в системе СЭВ тематика легкомоторной авиации и планеров была передана для производства стран народной демократии. Однако мой опыт в конструировании и испытании спортивных планеров не пропал и пригодился в дальнейшей моей работе в ОКБ ЭМЗ им. В.М. Мясищева при проектировании и создании инициативных (кстати) проектов легких самолетов, в частности, многоцелевого самолета М-101Т «Гжель» и его модификаций. ( Авиапанорама №2.2010г, №3 2010г, №4 2010г, №5-6 2010г.

Я за массовый авиамоделизм и планеризм – школу конструкторов и летчиков!

# ПЛАНЕРИЗМ МОЖЕТ ПРИНЕСТИ НАШЕМУ ОБЩЕСТВУ НЕОЦЕНИМУЮ ПОЛЬЗУ



**Валерий СЕЛИВАНОВ,**  
начальник службы обучения и  
развития персонала ОАО «Туполев»,  
мастер спорта СССР



Конечно, сейчас проще начать летное обучение на легком самолете, типа МАИ-890 «Авиатика» или «Сигма-4» или «Икарус» С-42, но для самостоятельных полетов на них нужен возраст 16 лет. На планерах можно начинать летать самостоятельно с 14 лет. За два года можно очень здорово подготовиться к полетам на самолете и при этом ощутить несравнимое чувство свободного полета, попробовать самому найти восходящий поток и ощутить его не только вариометром и свистом воздуха. Можно легко набрать высоту больше высоты отцепки троса буксировщика или лебедки. В этих полетах планерист учится чувствовать машину, учится глазомеру и расчету, визуальной ориентировке и многим другим авиационным азам. Полеты на парение и, особенно, на пилотаж на планере – это надежный фундамент будущего летчика (пилота) профессионала.

Планер является самым совершенным летательным аппаратом, по главному критерию – аэродинамическое качество – ему нет равных среди рукотворных летательных аппаратов. Лобовое сопротивление планера в 30–60 раз меньше подъемной силы. Т.е. для планера с полетным весом 300 кг для сохранения высоты полета без снижения потребуется всего 6 (!) кг тяги.

Полностью согласен с высказываниями В.Ф. Спивака и В.П. Кузьмичева. частично не согласен с В.Е. Федоровым. По

«И как-то не верится, что такой тяжелый кусок металла и дерева может лететь. Но достаточно только оторваться от земли, как чувствуешь, что машина словно оживает и летит со свистом, послушная каждому движению руля. Разве не наибольшее удовлетворение и награда самому летать на своей же машине?! Ради этого можно забыть все, и целую вереницу бессонных ночей, дней, потраченных в упорной работе без отдыха, без передышки».

С. П. Королев, из письма к матери. 1929 г. Крым.

вопросу отказа от обучения на одноместных планерах мне ближе мнение И.И. Шелеста, летчика-испытателя и писателя.

Игорь Иванович считал, что освоение планера самостоятельно, без вывозных полетов с инструктором, очень важно для воспитания личности летчика, особенно боевого. Ведь на каждый маневр противника не дашь контрольный полет, и учиться придется в воздухе самому. Такой личностью был Александр Иванович Покрышкин, ставший создателем новой тактики истребительной авиации, что признали даже наши враги, а командир полка пытался отдать Покрышкина под суд военного трибунала за нарушение требований устаревшего боевого устава.

Меня удивляет отношение к авиационным видам спорта наших авиационных ведомств. Пока они жалуются: нет специалистов-пилотов, инженеров, техников (гражданская авиация); нет инженеров-конструкторов (ОАК). Военные пока молчат, но скоро, через 2–3 года, и у них будет острейший дефицит летчиков. Но никто из них в упор не видит авиационные виды спорта и не хочет помогать им в их развитии. ОАК, например, является спонсором баскетбольного клуба в Москве.

В планерных кружках, планерных школах и на планерных состязаниях выковывались характеры и профессионализм будущих главных и генеральных конструкторов: **О.К. Антонова, В.Ф. Болховитинова, В.С. Вахмистрова, В.К. Грибовского, М.И. Гуревича, С.В. Ильюшина, И.П. Толстых, А.Н. Туполева, А.С. Яковлева,** и многих других создателей российской авиации.

Когда-то в каждом областном центре СССР был обязательно аэроклуб, в городских парках были парашютные вышки. Сейчас аэроклубов почти не осталось. Аэродромы застраиваются. Даже в Москве, на наших глазах, сверхприбыльный строительный «бизнес» поглотил 4(!) аэродрома:

- Центральный аэродром им. М.В. Фрунзе, историческая Ходынка;
- аэродром «Тушино»;
- аэродром «Мячково»;
- аэропорт «Быково» закрыт и выставлен на торги.

Предлагаю все аэродромы России занести в Красную книгу, и разрешение на их ликвидацию, застройку должен давать только Президент России.

Пока ни в Минтрансе, ни в Минобороны не нашлось государственно мыслящего человека, задумавшегося о том, что развитие авиатехники идет как к увеличению скорости и высоты полета, так

и к уменьшению посадочной скорости. Следовательно, должны появиться новые безопасные и очень необходимые летательные аппараты, способные садиться в центре города. Но аэродромы застроены, деньги поделены и вывезены...

В нашем родном государстве существуют ведомства и их подразделения с красивыми названиями: «...государственной политики в сфере...», только государственной политики нет. Идет элементарное обслуживание тех, у кого больше денег и кому хочется их все больше и больше.

На вопросы: «Для чего нужен планерный спорт, какие качества он воспитывает у человека?» **генеральный конструктор С.В. Ильюшин** ответил: «Для авиационного конструктора планеризм – та люлька, в которой обязательно должен качаться ребенок, прежде чем научиться самостоятельно ходить».

До середины XX века дети, как правило, подражая и помогая родителям, много находились на свежем воздухе, на природе, общались с животными, простыми механизмами и инструментами, общались с товарищами и жили в реальном мире, иллюзий и фантазий было очень мало. Государственная пропаганда в СССР нацеливала молодежь на труд и службу Родине, гарантировала уверенность в завтрашнем дне и никого ничем не пугала. В XXI веке в России государственную идеологию запрещает 13 статья конституции. Свобода информации породила огромный поток коммерческой ложной информации, однобокой, фантастической. Вал информации и импортных игр из Интернета только усугубляет положение. Часто нацеленной на ошарашивание, запугивание потребителя, обращение не к разуму, а к инстинктам. В итоге у подростков формируется ложный образ окружающего мира. И попробуйте за это с кого-либо спросить.

Телевидение в большей части так же сбивает с толку, угадай, выиграй, сникерсни, ухвати... Практиковавшаяся ранее в советской школе ранняя профориентация забыта, и школьники к выпуску не могут определить свою профессиональную направленность.

Работа в авиамодельных и планерных кружках научила бы ребят работать не только головой, но и руками. Такая работа помогает лучше понимать физику, учиться делать простейшие расчеты, работать в коллективе единомышленников, заниматься полезным делом и для личности, и для общества. Вспомним, как пел В.С. Высоцкий: «И голове своей руками помогал».

В США нет училищ гражданской авиации. Поэтому коммерческая гражд-



данская авиация получает молодое пополнение тремя потоками.

Первый и главный – отслужившие по контракту военные летчики из ВВС и авиации ВМФ.

Второй – из авиации национальной гвардии, где они проходят летную подготовку, летая на современных боевых самолетах.

Третий – из авиации общего назначения.

У нас эти потоки перерублены и загублены бюрократией.

С планеров начинали учиться летать наши первые летчики: **М.Н. Ефимов, С.Н. Уточкин, П.Н. Нестеров, К.К. Арцеулов, И.М. Сухомлин, М.А. Нютиков, П.М. Стефановский, М.Л. Галлай** и многие другие выдающиеся летчики. До выхода на пенсию продолжал летать по выходным на планере Э. Хартман. Известно, что французские военные летчики с удовольствием летают на планерах.

Система авиации ДОСААФ СССР, позволявшая каждому мальчишке почти любого областного центра заниматься в аэроклубе бесплатно одним или двумя видами авиационного спорта (летать на планере, самолете или прыгать с парашютом) разрушена. Теперь мальчишке за все нужно платить, а где взять деньги. Если парашютный прыжок обойдется в полторы тысячи рублей, то 1-часовой полет на самом дешевом самолете не менее 6–8 тыс. рублей, программа пилота-любителя в 40 часов станет в 280 тысяч.

В качестве вывода: проблема профориентации и подготовки школьников в аэроклубах перерзела. Нужен круглый стол с участием Минобрнауки, Института авиационной и космической медицины, ВВС, «Росавиации», ДОСААФ, ФАС, Государственной Думы и Администрации Пре-

зидента Российской Федерации. На нем предлагаю обсудить следующие вопросы:

- медицинские допуски молодежи по возрасту;
- финансирование аэроклубов, спонсоры, бюджет;
- совместная работа школ и аэроклубов;
- конкурс проектов планеров СибНИА;
- серийное производство планеров.

И еще, «о наболвшем». Меня, посвятившего всю свою жизнь летной службе, тревожит отношение нашего общества и его руководства к катастрофам по так называемому «человеческому фактору» или ошибке пилота (летчика). Все идет к тому, что скоро наши расследователи, как в ГИБДД будут писать: «экипаж не справился с управлением». Или как раньше: бог – дал, бог – взял.

Но ведь каждая катастрофа – это не только неоценимые моральные потери,

Американцы учат подсчитывать и моральные потери, оценивая жизнь человека в \$2 млн, мы, конечно, ценим дешевле.

С постройки планеров начинали свою творческую деятельность конструктор первой советской жидкостной ракеты **М.К. Тихонравов** и генеральный конструктор **М.П. Симонов**.

Так, катастрофа среднего пассажирского самолета – это 300–500 \$млн или 10 млрд рублей. Аварийность в нашей авиации в два раза выше, чем в США. Так может быть, стоит одуматься и направить часть государственных денег не на ускоренную подготовку скороспелых пилотов, затыкая дыры, а вложить, наконец, средства в фундаментальную подготовку пилотов (летчиков), начиная

Я лично начал летную жизнь на планерной станции, подобно тысячам других советских юношей. Большинство летчиков соединения, которым я командовал в дни Великой Отечественной войны, воспитывалось в аэроклубах, все они начинали с планеризма...

В технической школе в Перми, где я учился, существовал планерный кружок. С утра до сумерек, каждое воскресенье мы проводили на планеродроме. Это были наиболее яркие дни в моей юности.

**Трижды Герой Советского Союза, маршал авиации А.И. Покрышкин**


со школы. Пилот, имеющий фундаментальную летную подготовку, освоивший пилотаж на планерах и самолетах, не допустит попадания в 95% аварийных ситуаций, приведших к катастрофе.

Вкладывать средства в подготовку профессионалов экономически выгодно.

**Герой Советского Союза, заслуженный летчик-испытатель СССР С.Н. Анохин** на вопрос – какое он имеет летное образование, с гордостью отвечал: «Высшая планерная школа. Планеризм был моей академией и университетом жизни».

О себе: начал летать на планере с 15 лет, а, спустя годы, при разрушении в полете на Ту-22МЗ двигателя использовал опыт планериста и спас самолет, закончил службу в ВВС летчиком-инспектором Дальней авиации.

Р.С. Об участниках круглого стола в этом номере. В замечательной книге А.П. Красильщикова «Энциклопедия. Планеры России» последние главы посвящены металлическим планерам: «Амур» и «Вега», конструктором которых был В.Ф. Спивак. Кстати, его разработки по тысячетонному самолету высоко оценивал Г.Е. Лозино-Лозинский, он же был автором первого проекта самолета М-101Т «Гжель».

В.П. Кузмичев более 20 лет возглавлял планерный клуб ЭМЗ им.В.М. Мясищева, и только в прошлом году клуб стал городским, с базовой ориентацией на аэрокосмический лицей. 



*Думаю, у многих при виде этого фото возникнет вопрос: «Ну чем мы хуже?»*