

ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ

ЧТО ОБЩЕГО МЕЖДУ АЭРОКЛУБОМ, ПИЛОТАЖНОЙ ГРУППОЙ И ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ?

Десятки тысяч посетителей МАКС-2013 с особым восхищением наблюдали за маневрами летчиков-участников демонстрационной программы, которые в процессе выступления выписали в небе фигуру «Сердце со стрелой». Это фирменный знак пилотажной группы аэроклуба «Первый полет», которая покоряет зрителей не размерами самолетов и не оглушительным шумом реактивных двигателей, а мастерством исполняемого в небе сложенного танца пяти поршневых самолетов. Воздушные суда оборудованы системами дымообразования, что позволяет сделать визуализацию различных фигур в небе. Члены пилотажной группы регулярно радуют фигурами высшего пилотажа не только зрителей праздничных мероприятий, но и судей международных соревнований, где ребята из «Первого полета» традиционно входят в тройку лидеров. Нашему корреспонденту Татьяне Толстиковой удалось побеседовать с Дмитрием о текущей ситуации в самолетном спорте в России, проблемах и перспективах его развития, а также о роли аэроклуба «Первый полет» и Федерации самолетного спорта».



рогу к месту и обратно, на техническое обслуживание.

- На топливо. А сколько топлива расходуется на один самолет?

- За одно 15-20 минутное выступление - порядка 60-70 литров. На таком мероприятии, как МАКС, мы тратим около 1,5 тонн бензина. Еще есть тренировочный период, на который тоже нужно топливо.

- А есть ли какое-то субсидирование или помощь?

- К нашему счастью, вот уже 2 года, как нас абсолютно безвозмездно поддерживает компания «Эрвин». Я даже слово спонсор употреблять не хочу, это наш партнер. Они делают большое дело, без которого мы не смогли бы развиваться. По навигационной части нас безвозмездно обеспечивает компания «Брифинг плюс». Но расходов еще больше. Понимаете, пилотажная группа – уникальное явление. Все пилоты – действующие спортсмены, топовые пилоты, лучшие в мире, которым нужны регулярные тренировки. И это не может быть по совместительству с другой работой. Поэтому поддержка нужна постоянная. Бывают, конечно, и неприятные истории. В этом году мы перегоняли самолеты в Польшу. Аэропортовые услуги мы оплачивали через одну фирму. Через месяц после чемпионата нам выставили задолженность почти 400000 рублей. Выяснилось, что счета, которые выставляли аэропорты за взлет-посадку и за обслуживание, про-

выступать. Выпадает самолет - меняется программа. Экспериментировать не стали, отказались от выступления, но для себя поняли, что всегда нуж-

нравится. Конечно, чем больше самолетов, тем больше можно зрелищных моментов построить, и мы для себя видим определенную планку - шестерку. Шестерка самолетов может многие



СОСТАВ ПИЛОТАЖНОЙ ГРУППЫ АЭРОКЛУБА «ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ». ЛЕВЫЙ ВЕДОМЫЙ, РОМАН ОВЧИННИКОВ - ЧЕМПИОН МИРА В ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ WAUAKS-2012. ПРАВЫЙ ВЕДОМЫЙ, АНТОН БЕРКУТОВ - АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА WAUAKS-2008 И AWAS-2012. ЛЕВЫЙ ВЕДОМЫЙ, ОЛЕГ ШПОЛЯНСКИЙ - АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН РОССИИ, НЕОДНОКРАТНЫЙ ЧЕМПИОН И ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТОВ МИРА. КРОМЕ ТОГО, В ПИЛОТАЖНУЮ ГРУППУ ВХОДИТ ИРИНА МАРКОВА, ХВОСТОВОЙ ВЕДОМЫЙ, МАСТЕР СПОРТА СССР, ЕДИНСТВЕННАЯ ЖЕНЩИНА В РОССИИ - ПИЛОТ ПИЛОТАЖНОЙ ГРУППЫ. ВЕДУЩИМ ГРУППЫ ЯВЛЯЕТСЯ МАСТЕР СПОРТА МЕЖДУНАРОДНОГО КЛАССА ДМИТРИЙ САМОХВАЛОВ, ОДИН ИЗ РУКОВОДИТЕЛЕЙ АЭРОКЛУБА «ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ», ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР МОСКОВСКОЙ РЕГИОНАЛЬНОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ «ФЕДЕРАЦИЯ САМОЛЕТНОГО СПОРТА», РОМАНТИК И ЭНТУЗИАСТ СВОЕГО ДЕЛА.

но иметь один запасной самолет. Мы начали просчитывать варианты, оказалось, что пять самолетов это для нас - это оптимально. Программа полу-

чилась более насыщенная. Конечно, мы упирались в финансовые проблемы: лишние затраты на выступление, на до-

– быть членом организации, которая отвечает за этот вид спорта. В 90-е годы была создана Федерация самолетного спорта России, которая из-за сложности с финансами успевала заниматься только подготовкой сборной команды России к чемпионатам. Спустя какое-то количество времени, чтобы этот вид спорта совсем не прекратил свое существование, спортсменам было предложено скооперироваться и открывать региональные отделения федерации. На сегодняшний день в России уже 8 региональных федераций. Мы тоже зарегистрировали и клуб, и федерацию. Выступали сначала двумя самолетами. Но потом почувствовали востребованность именно пилотажной группы, поскольку так мы можем достаточно серьезно пропагандировать этот вид спорта.

- Как вообще проходило развитие вашей команды?

- Мы, как пилоты, как команда, всегда стараемся ставить себе более высокую планку. Начинали с полетов вдвоем, потом нас было трое, потом четверо. К 2012 году у нас получилась



творческие и технические моменты сделать более зрелищными. Это удобно в случае какого-то форс-мажора.

самая массовая программа, в составе 4 самолетов мы очень много налетали, летали во многих регионах, летали за границу, там эта программа очень

У нас в 2011 году на МАКСе получилась небольшая техническая заминка. У одного самолета появилась неисправность, и мы оказались не готовы

— Дмитрий, мы наблюдаем интересную ситуацию: участники аэроклуба и члены пилотажной группы являются и руководителями этого клуба, и руководителями Федерации самолетного спорта. Для чего понадобилось создавать столько учреждений?

— В России с советского времени осталось наследие, очень хорошая школа пилотажа. У нас всегда были лучшие пилоты в мире, и эта планка все еще достаточно высока. Раньше был ДОСААФ, клубы в регионах, там тренировались пилоты, проводились соревнования разного масштаба: клубные, региональные, федеральные. Таким образом шла естественная селекция лучших пилотов, выбирались кандидаты в сборную страны. Потом все развалилось. Теперь система создается уже по новым принципам. Самое главное – меняются законы. Теперь есть Росавиация, гражданская авиация. Поскольку мы ведем спортивную деятельность, то относимся к Министерству спорта, в котором свои правила. Существовать в рамках спорта можно только одним способом



сложной ситуации, из которой мы вышли с достоинством.

- А как вы оцениваете общее состояние российского пилотажа? Мастерство растет или падает? Все-таки наша сборная сейчас не такая многочисленная, как в советские годы.

- За последние 2-3 года есть хорошие

тенденции для возрождения этого вида спорта. В Москве и Московской области это происходит более активно.

ходя через эту фирму, увеличивались на 800%. Мы тоже частично виноваты, не досмотрели договор. Пытались даже поговорить с руководством, объяснить, что у нас общественная организация, сборная команда страны, но тщетно. До сих пор расплачиваемся с долгами. Всякое бывает.

- Тем не менее, вас уважают в авиационных кругах и ждут на мероприятиях различного уровня. Расскажите об итогах завершившегося 20 октября Чемпионате мира по самолетному спорту в классе Unlimited. Ожидаемыми ли стали результаты? Что помешало одержать безоговорочную победу во всех категориях?

- Надо сказать, пилотаж класса Unlimited - это сложнейшие соревнования. Туда попадают не просто лучшие, а самые выносливые. Уровень пилотов у нас достаточно высокий, но мы в этом году, к сожалению, не смогли доставить свои самолеты в Америку. Были вынуждены на месте арендовать 2 самолета. Су-31 нам предоставил Майкл Райси, пилот американской сборной. И еще один, Су-26 старой модели, взяли в аренду. Это хорошие самолеты, но наши собственные - модернизированы и приспособлены. Погода тоже повлияла на тренировочный процесс. Прилетев в Америку, 4 дня мы не могли летать, потому что был дождь. Так что в этом году наша команда оказалась в

Регионы тоже начинают оживать, стали появляться законы, появилась возможность покупать самолеты. Но развитие - это длительный процесс, невозможно все сделать за год-два. Пока заниматься этим видом спорта в России дороже, чем во всем мире. На вторичном рынке можно за 3-4 миллиона купить самолет. Не такая уж большая цена за мечту. Но за техосмотр самолета нужно отдать 100000 рублей в год, а еще заплатить налог, оформить разрешительную

21 ОКТЯБРЯ В ТЕХАСЕ (США) ЗАВЕРШИЛСЯ XXVII ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ВЫСШЕМУ ПИЛОТАЖУ НА ПОРШНЕВЫХ САМОЛЕТАХ В КЛАССЕ UNLIMITED (WAC 2013). ВСЕГО РОССИЯНЕ ЗАВОЕВАЛИ 8 МЕДАЛЕЙ - 3 ЗОЛОТЫХ, 3 СЕРЕБРЯНЫХ, 2 БРОНЗОВЫХ. В АБСОЛЮТНОМ ЗАЧЕТЕ СЕРЕБРЯНУЮ МЕДАЛЬ ЗАВОЕВАЛ ДЕЙСТВУЮЩИЙ АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА, ДВУКРАТНЫЙ АБСОЛЮТНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА, ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА МИХАИЛ МАМИСТОВ, СТАВШИЙ ЛИДЕРОМ В ИЗВЕСТНОЙ И ПРОИЗВОЛЬНОЙ ПРОГРАММЕ. ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА СВЕТЛАНА КАПАНИНА ЗАНЯЛА ВТОРОЕ МЕСТО В ЖЕНСКОМ ИНДИВИДУАЛЬНОМ ЗАЧЕТЕ, ПОЛУЧИЛА ВТОРОЕ МЕСТО И СЕРЕБРЯНУЮ МЕДАЛЬ АБСОЛЮТНОГО ПЕРВЕНСТВА, СТАВ ВТОРОЙ В ИЗВЕСТНОЙ ПРОГРАММЕ, ПЕРВОЙ В ПРОИЗВОЛЬНОЙ И ТРЕТЬЕЙ В НЕИЗВЕСТНОЙ ПРОГРАММЕ. В ДЕСЯТКУ ЛИДЕРОВ ОТДЕЛЬНЫХ ЭТАПОВ СОРЕВНОВАНИЙ ТАКЖЕ ВОШЛИ НЕОДНОКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТОВ МИРА, ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА АЛЕКСАНДР КРОТОВ И ЧЕМПИОН РОССИИ 2013 ГОДА, НЕОДНОКРАТНЫЙ ПРИЗЕР ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ЗАСЛУЖЕННЫЙ МАСТЕР СПОРТА ОЛЕГ ШПОЛЯНСКИЙ. В КОМАНДНОМ ЗАЧЕТЕ НАША СБОРНАЯ ЗАНЯЛА ТРЕТЬЕ МЕСТО, УСТУПИВ ФРАНЦИИ И США.

документацию. Еще одна проблема - хранение. За границей стоимость стоянки самолета на аэродроме стоит, в пересчете на наши деньги, 1000 рублей в месяц, у нас, на любом подмосковном аэродроме, цена доходит до 15000 рублей. Многие наши спортсмены перегнали свои самолеты в другие государства. Им проще и дешевле купить билет на выходные туда-обратно, заплатить за гостиницу и полетать на своем самолете три дня за границей,



чем заниматься этим в Подмосковье. И самое главное, что там этих аэродромов много, есть выбор. Надеюсь, что и у нас ситуация изменится, государство обратит внимание на наш вид спорта. Мы не ждем прямых инвестиций, самое главное - законодательная база.

- В таких условиях возможно развиваться? У вас есть планы на ближайшее время?

- Да, у нас есть желание устроить тур на май-июнь следующего года с показательной программой по городам России. В том числе для того, чтобы сократить свои расходы, потому что летать в каждый город со своего базового аэродрома очень накладно. Также у нас есть заманчивое предложение посетить европейские страны: от Румынии до Швеции. Среди плюсов - в Европе индустрия существует уже много десятилетий. И все организаторы объединены в некоторую ассоциацию. Можно заранее узнать, какие меропри-

ятия предстоят, кто устроитель. Возможно, мы найдем менеджера, который будет заниматься нашей группой там. Единственное, что нас ограничивает, что мы пропустим тренировочный

цикл, 3-4 месяца. Но пока это для нас запасной вариант на случай, если нам не удастся устроить тур по России. Вообще в будущем, если планировать перелеты на большие расстояния, то только на большое количество дней. Нам интересно посмотреть страну, пообщаться с людьми и заниматься популяризацией самолетного спорта. Это большая ответственность. В 30-е, 40-е, 50-е годы люди строили новые самолеты, тратя свои жизни. Они не думали о деньгах, о зарплатах. Теперь это и наша обязанность. После каждого мероприятия мы получаем десятки писем: как, куда можно пойти полетать, что нужно сделать? Раньше, когда мы создавали клуб и региональную федерацию, было ощущение, что, кроме нас, никого не будет. «Стрижи» и «Русские Витязи» очень мало выступали. 2012 год стал в каком-то смысле переломным. Потихоньку все в нашей области возрождается. Было бы здорово, если бы в нашей стране появились 3-4 поршневых группы, но для этого должны совпасть какие-то условия.

Верю, что они будут, обязательно будут. Дурной пример заразителен!

DIGEST