

Forbes Life/спорт/
параглайдинг/от первого лица

Под крылом

Текст:

Юлия Чайкина

Самый простой
способ оторваться
от земли.



Каждый летний уик-энд десятки машин с московскими и подмосковными номерами съезжаются к Загорской гидроаккумуляторной электростанции — важнейшему узлу в объединенной энергосистеме Центральной России. Однако не громадное сооружение с плотиной интересует приезжих, а склоны по берегам водохранилища, идеально подходящие для занятий парапланеризмом.

Параглайдинг (от англ. paragliding), или парапланеризм, называют самым свободным, самым простым и самым дешевым воздушным видом спорта. Нет другого способа свободного полета для человека, кроме параплана. Forbes спросил двух спортсменов — профессионального фотографа и юриста, — что они чувствуют в небе.



Фото из личного архива Павла Самсонова, из личного архива Влада Локтева



Локтев «заразился» полетами под куполом почти 20 лет назад, когда приехал зимой на горнолыжный курорт. Для него параглайдинг — это сбывшийся сон из детства. Самый длинный маршрут в небе у Локтева — 142 км над Тверской областью, которые он преодолел за 4,5 часа. Еще более впечатляющий личный рекорд высоты — 4250 м на Кавказе

Влад Локтев, 52 года

Профессиональный фотограф, специализируется на модных и рекламных съемках. Летает на параплане с 1995 года, имеет международный сертификат пилота, участвует в российских соревнованиях. Самостоятельно оторвался от земли в первый же день обучения на курсах парапланеристов. Там оказался почти случайно. Зимой 1995 года мы с друзьями поехали в Словакию на горнолыжный курорт. Снега было мало, и сначала с местными спелеологами мы исследовали пещеры, а потом я увидел смешную картинку — парапланерист зацепился крылом и повис на тросах, по которым горнолыжников поднимают в горы, — и тут же сказал: «Я тоже так хочу».

В свой самый первый день обучения я понял, что сны сбываются. Наяву я увидел сон, который снился мне все детство, — как я сначала бегу, потом отрываюсь от земли и лечу. И вот честно, с тех пор какие бы экстремальные и не очень экстремальные виды развлечений я ни пробовал, подготовка к полету, его ожидание, взлет и самостоятельное парение с крылом за спиной — это самое крутое, что я познал в жизни. Как без эмоции не существует фотография,

так и невозможно без эмоции рассказывать о самостоятельных полетах в небе.

На пятый день обучения я получил сполна все возможные ощущения в небе. История похожа на сказку, но она произошла на самом деле. В тот день была прекрасная погода, к полудню земля хорошо нагрелась и воздушные потоки над горой Рогачка были не слабые. Я легко взлетел вверх, перелетел через овраг к скале, вдоль которой можно хорошо парить. Внизу за оврагом сначала увидел влюбленную парочку, помахал им сверху, будто «благословил» их любовь, а развернувшись и снова пролетая над оврагом на том же месте, увидел уже оленя и представил, как он машет мне рогами. Лечу дальше и вижу недалеко спортивный самолет, пилот тоже меня заметил и сделал реверанс крыльями в мою сторону. Я тогда почувствовал себя гайдаровским Мальчишом-Кибальчишом: «Плывут пароходы — привет Мальчишу! Пролетают легчики — привет Мальчишу!» Ну а в следующий момент мироздание напомнило, кто тут главный. Пара секунд, и разные части крыла оказались в разных воздушных потоках — и купол схлопнулся! В ту же секунду всплыли в памяти уроки теории — успокоиться, не суетиться, не допустить закрутки

струп и дожидаться, когда крыло само расправится (учебный купол более широкий, чем спортивный, он медленнее набирает высоту и быстрее снижается, но зато раскладывается самостоятельно). К тому времени прошло два часа полета, я выбрал поле для посадки с одним-единственным деревом посередине. Нет, я, конечно, не повис на нем, но после адреналиновой атаки на организм это дерево очень мешало во время приземления.

Через год я вернулся в Словакию, купил свой первый купол, а чуть позже там же «налетал» на удостоверение пилота сверхмалой авиации, получил звание инструктора и купил более спортивный купол. Очень жалко расставаться с другом — с куполом, с которым прошел много приключений и он тебя никогда не подводил, но со временем приходится: сейчас я меняю купола каждые два-три года, поскольку крылья изнашиваются. Местная ассоциация входит в состав международной, поэтому даже в российских соревнованиях по парапланеризму я участвую со словацкой «корочкой». А соревновательный дух я очень люблю, участвую практически в каждом Чемпионате России по парапланерному спорту. Правда, первые пару дней я сначала «объезжаю небо», «влетываю», а потом уже бегу соревноваться. Заставить себя полететь за незнакомую гору сложно, а вот получить маршрутное задание, пролететь его по точкам и, главное, вернуться в правильную точку — это невероятно интересно.

Вот меня спрашивают: как так долго вы преданы одному хобби? У меня с парапланом связаны поэтапные ощущения: сначала ты просто осваиваешь крыло; потом учишься не просто парить или медленно спускаться на землю, а взлетать на воздушных потоках вверх; потом «делаешь высоту» (у меня это 4250 м на Кавказе); потом делаешь маршрут по точкам, затем маршрут с возвращением, потом более серьезный маршрут километров на сто (мой максимальный — 142 км над Тверской областью, которые я пролетел за 4,5 часа). Но сейчас это уже не те рекорды, которыми следует хвастаться. Многие летают в нашей полосе на равнине и более 200 км, а про Бразилию и говорить нечего, там уже подбираются к 600 км.

Forbes Life/спорт/ параглайдинг/от первого лица

Воздух бурлит, как вода при варке пельменей. Но им можно управлять: не бороться со стихией, а стать частью неба, научиться жить в нем; обуздать воздух и подняться с его помощью вверх; почувствовать себя в небе не человеком, а птицей.

Кстати, птицы — самые лучшие помощники в поиске правильного восходящего воздушного потока. Например, на Домбае я учился летать вместе с орлами. У них в стае никогда нет бардака, все летят за вожаком. Если верхняя птица крутит вправо, то и все остальные также. Однажды рядом со мною летела небольшая стая. Чтобы им не мешать, я стал крутить поток ниже, но птицы полетели за мной. Так вместе мы и лети. Бывает, что орлы специально обманывают людей, ведут их в небольшой поток воздуха и улетают. У них-то хватает сил помахать крыльями и быстро выйти из потока, а у человека уже нет. Так орлы охраняют территорию, оберегают потомство. А вообще самый лучший пилот в небе — это ворона.

Раньше я часто летал в Крыму (в Коктебеле), на Кавказе. Сам несколько раз использовал запасной парашют. Однажды на Домбае попал в нисходящий поток воздуха, купол схлопнулся, и я полетел вниз со скоростью 11 м/с (у парашютиста всегда с собой есть вариометр для измерения скорости изменения высоты). Для сравнения: скоростной лифт в совре-

менном здании спускается со скоростью 6 м/с. Я еще попытался удержать купол, но он завязался галстук, если бы тогда не успел достать запаску, то... Там же я видел много людей, которые бились насмерть. Но небо манит, и даже после подобных случаев утром просыпаешься, смотришь прогноз погоды — и снова в полет.

В моей основной работе много командировок, в том числе в пригодные для полетов места. Так что в багаже у меня всегда лежит купол. И никаких дополнительных приспособлений типа мотора! Только свободный полет.

Павел Самсонов, 35 лет

Совладелец и управляющий партнер аудиторско-консалтинговой компании «Ком-Юнити» и IT-компании «Софт-Юнити».

Летает с 2009 года. В 2013 году получил свидетельство пилота сверхмалой авиации, член клуба любителей параглайдинга МАСРага. Начал я летать банально — получил в подарок сертификат на полет с инструктором на параплане. Полет в тандеме не очень впечатлил, а желание «быть крутым парнем», помноженное на чувство «хочу летать сам, без всяких инструкторов и моторчиков» — как Бэтмен, а не как Карлсон, — свою роль сыграло. В клубе МАСРага я прошел обучение, учился летать в Подмосковье, но самые острые ощущения можно получить в других странах, рядом с морем, в горах. Как, например, в Черногории.

У юриста Павла Самсонова акробатия — боязнь высоты. И он не скрывает, что в первые свои полеты ему было очень страшно. Однако теперь Самсонов не собирается отказываться от свободного парения в небе



Старт на горе у города Будва меня, начинающего пилота, насторожил: место находится над автомобильной трассой, внизу — провода, а многочисленные истории попадания спортсменов на провода не внушают оптимизма. Вдохновляла только мысль о том, что хочется уже полетать. В первый день полета меня «вел» по рации инструктор со старта, с земли. Он велел сделать круг, набрать высоту и по прямой лететь обратно к финишу. Посреди пути он передал меня другому инструктору на финише, и тот порекомендовал сделать еще один вираж, если есть подъем. Ему с земли казалось, что меня поднимает вверх, но на самом деле мои приборы фиксировали снижение, чего я, находясь в эфире от полета, и не заметил.

После виража на 360 градусов меня не то что подняло вверх, а опустило так, что линия горизонта, уходящая в море, поменялась на вершину близлежащего холма, и я не понимал, смогу ли его перелететь. Я тогда ощутил себя пилотом из военных фильмов, у которого закончился бензин и он не знает, дотянет или нет до ближайшего аэродрома. Подлетая к холму, я уже выбирал места посадки между деревьями и камнями. К тому же в этот момент, после виража, пропало радиосопровождение, как будто на земле люди уже сделали ставки — появлюсь я из-за холма или нет — и молчали в эфире.

А я весь этот путь к холму чего только не передумал. Понимание, что могу не перелететь, сменялось чувством стыда, что я всех подведу, совершив нештатную посадку. Летел по этапам: сначала целью было перелететь первую линию ЛЭП, потом вторую. Как только перелетел вторую, стало спокойнее, по крайней мере не повисну под напряжением. Но это все были решения локальных задач, впереди же непреодолимой преградой маячил холм. Я все думал, как мне по касательной садиться и куда. Метров за пятьдесят до планируемого финиша меня подняло метра на три-четыре. Это и спасло от жесткой посадки. В эфире по-прежнему тишина. Как потом выяснилось, на земле использовали другую частоту и я просто не мог слышать все, что мне говорили. В итоге призем-

Правила свободного полета от управляющего партнера FleetCare Павла Павлова

1. Не учитесь самостоятельно. Идите в школу парапланеристов, где вас научат летать за 2–3 недели. Для получения сертификата пилота сверхмалой авиации необходимо самостоятельно налетать 40 часов. А самостоятельное обучение — это для везучиков-мазохистов.

2. Летать можно везде, где не нарушается авиационное пространство. Горка должна соответствовать следующим условиям: ветер дует в склон, поэтому хорошо летать на море, где как минимум половину дня дует морской бриз; гладкий, не слишком изрезанный рельеф, нет оврагов, построек, в которых «кипит» воздух, — держаться на крыле там сложно. По этой же

причине парапланеристам не подходят горы, где катаются горнолыжники. Важно отсутствие проводов и возможность приземлиться как перед горкой, так и позади.

3. Направление для взлета — строго против ветра. Искусство свободного полета состоит в том, чтобы все время находиться в потоке, который движется вверх.

4. Хочешь достичь совершенства — летай постоянно. Навыки полета забываются даже за два месяца.

5. Крыльев на возраст не бывает. Ваши способности всегда должны опережать уровень крыла.



Самые «честные» (без использования лебедки для взлета) места полетов у москвичей:

1. Загорская ГЭС, Московская обл., дер. Федоровское;
2. пос. Желогово в Калужской области, полноценный обрыв 130–140 м над Окой;
3. пос. Вяжи на границе Орловской и Тульской областей, группа холмов под любое направление ветра.

лился сам и даже в заданную точку. Я сделал это!

Следующие два дня прошли под знаком страха. Сначала за других. Мы получили сигнал от пилотов, что внизу на ветвях висит чей-то параплан без движения (в Будве летают много одиночников из разных групп и стран, но не все и не всегда готовы идти на выручку друг другу). По рации оттуда никто не связывался. Сначала возникла тревога, но когда еще минут через 10 никто не ответил, появился страх за человека. Дальше все развивалось как в триллерах, вот диалог в эфире людей с неба и тех, кто пошел на выручку: — Параплан без движения, на связь никто не выходит.

— Нет движения, пилота на параплане тоже нет.

— Мы метрах в двухстах от падения, тут кустарник с человеческий рост, продираемся, на связь никто не выходит.

Еще через несколько минут: — Мы метрах в пятидесяти, связи нет, на голос никто не отвлекается.

— Мы в пятнадцати метрах, видим параплан, пилота нет.

— Все, мы нашли его, жив. Рация была на другой волне, голоса не слышал в шлеме.

Затем на горе стартующий пожилой иностранец сделал ошибку и после отрыва и пролета в сторону обрыва рухнул вниз со сложившимся свечой парапланом. Это было ужасно. Еще более ужасно было наблюдать за его супругой, которая следила за стартом. Она буквально на секунду отвернулась посмотреть на море, где на его фоне несколько секунд назад пропал ее муж. Только через пару минут, когда коллега по рации передал, что все о'кей, я повторил ей эту фразу, ее странная улыбка исчезла с лица и она ринулась к краю горы. Как потом выяснилось, ее муж имел многолетний опыт пилотирования и это было его первое экстремальное падение. Я решил в тот день не стартовать.

На следующий день пришел на старт, а тут еще одна нештатная посадка в кусты одного нашего спортсмена. Но я вышел на старт. Начало полета, все отлично — набрал метров сто высоты от уровня старта и, руководствуясь инструктажем,

полетел обратно к точке старта для набора высоты, что на краю гребня. Совершил непростительную детскую ошибку — перелетел точку старта и попал в «ротатор» (опасный вихревой поток воздуха неподалеку от препятствий — зданий, гор и пр.), стал камнем терять высоту и набирать скорость. Пришлось экстренно садиться. Было неприятно: скорость около 40 км/ч, гравий под ногами, свалка внизу. Когда садился, на уровне интуиции не стал выпрыгивать из подвески и, после того как сел на зад, сразу, погашая инерцию, сделал кувырок. В результате разорвал локоть в кровь и подвернул ногу. Потом представил, что было бы, если бы я не перелетел хребет днем ранее и пришлось бы тормозить в склон. Тут-то я, наконец, понял, зачем все летают в жестких комбинезонах, ведь моя одежда чудом не порвалась. На следующий день я так объяснял жене ссадины на теле: «Вчера я не очень удачно приземлился». А коллега тут же поправил меня: «Вчера Павел очень удачно приземлился, очень».

Летать, конечно, прекрасно. Но не верьте тем, кто говорит, что не страшно. Дует сильный ветер — страшно взлетать, слабый ветер — страшно, что параплан не наполнится воздухом. Уверенность, конечно, приходит с опытом, но опыт не подменяет чувство самосохранения и безопасности. Мне еще было страшно, когда засосало в облако и ничего не было видно вокруг. Как правило, под каждым облаком находится восходящий воздушный поток. Но одно дело — летать под облаком, и совсем другое — оказаться в самом облаке и потерять видимость. Попав в облако, я «сделал уши», то есть с помощью строп сложил оба конца крыла, чтобы начать снижаться. Не получилось. Пришлось делать «очень большие уши». Но поток продолжает меня поднимать. Крайне дискомфортно, но все же я вылетел из облака и без новых приключений вернулся.

Сейчас, после двух лет самостоятельных полетов, чувство страха перед полетом постепенно сменяется просто волнением. Но ощущение, что «у меня пока мало что получается в небе», по-прежнему остается. Буду учиться. Небо — оно ведь как наркотик. Отказаться уже сложно. 🍀