

«Когда сегодня смотришь на линию маршрута рекордного полета — с северо-запада на юго-восток — через всю страну, душат слезы молитвы: «Боже Великий Единий, Нам Украину храни!» — и понимание абсолютной нелепости происходящего сегодня».
Елена Остахова, пилот мотodelьтаплана

Рекордный перелет «Аэроса»

6 сентября 2013 г., пролетев на мотodelьтаплане без посадки из Бышева (Киевская область) в Коктебель (АР Крым), экипаж в составе Елены Остаховой и Александра Кузнецова установил мировой рекорд дальности полета по прямой для двухместного мотodelьтаплана — 706 км.

Идея перелета в Крым витала давно, а стимулом стало желание посетить Авиафестиваль, посвященный 90-летию отечественного планеризма на горе Клементьева. Хотелось не приехать на автомобиле, а прилететь на нашем мотodelьтаплане.

Как нам казалось, процесс государственной регистрации нашего мотodelьтаплана вошел в завершающую стадию. Сдав в начале августа комплект необходимых документов в Госавиаслужбу, мы были в полной уверенности, что в течение месяца сможем пройти необходимые процедуры и совершить задуманный перелет на полностью законных основаниях. Однако полученный из отдела АОН ответ принес большое разочарование: регистрация в такие сроки невозможна, и никакие указания премьер-министра Украины о содействии проведению Авиафестиваля не могут изменить принятой процедуры регистрации. Нам также посоветовали: хотите попасть на Авиафестиваль — езжайте поездом или идите пешком, но полететь вы туда не сможете. Две недели прошли в раздумьях. Очень хотелось побывать на святой для нас Горе именно во время Авиафестиваля, но отказываться от идеи перелета тоже не хотелось.

За неделю до фестиваля получили сообщение, возродившее надежду осуществить перелет в Коктебель на законных основаниях. Для этого было необходимо зарегистрировать мотodelьтаплан в ассоциации «Аэроклуб Украины» и получить разовое разрешение на перелет у председателя Госавиаслужбы. Разрешение на перелет попало в Центральную диспетчерскую службу 5 сентября в 17.00, а вылет состоялся утром 6 сентября в 6.30.

Параллельно шла техническая подготовка перелета. Наш мотodelьтаплан «Аэрос-2» с крылом «Профи» оборудован двигателем «Ротакс-912» мощностью 80 л.с. и 3-лопастным воздушным винтом «Аэролюкс». Мы провели контрольные полеты по замеру реальных расходов топлива на различных скоростях полета. Первый полет на скорости 110 км/ч показал расход 12 л/ч. Следующий на 90 км/ч — расход 10,5 л/ч. На 100 км/ч — 11,4 л/ч. Эти полеты продолжительностью по полчаса каждый вдохновили нас. Но точность измерений была невысокой.

На следующий день выполнили контрольный полет на скорости 90 км/ч продолжительностью 50 мин и получили часовой расход топлива 10,2 л/ч. Решили посоветоваться с Николаем Закотой, выполнявшим техобслуживание нашего двигателя, возможно ли какими-либо регулировками еще снизить расход топлива. Он абсолютно четко ответил, что полученные нами результаты лучше заявленных фирмой «Ротакс», и если двигатель работает нормально, то лучше ничего не менять. Наконец, сделав контрольный замер объема нашего топливного бака, вместо расчетных 78 л получили 73 л.

Начали прорабатывать варианты маршрута. Спрашиваем совета у Юрия Яковлева, уже неоднократно летавшего в

Коктебель из Наливайковки, и получаем информацию о площадке Дарьевка недалеко от Херсона, которая лежит практически на линии нашего маршрута. При этом идея беспосадочного перелета витает в воздухе, но всерьез практически не обсуждается. Все профессиональные коллеги с более чем 30-летним опытом считают ее не серьезной и не реальной. Мы с Александром Кузнецовым обсуждаем варианты размещения дополнительного топливного бака на пилоне. Но после спокойного осмысления целей перелета приходим к выводу: нам необходимо продемонстрировать возможности нашего мотodelьтаплана в серийной комплектации. Поэтому решаем: если получится лететь без посадки, то делаем это. Если понадобится промежуточная посадка, то у нас есть Дарьевка или ряд других химплощадок по маршруту. В конце концов, мотodelьтаплан может безопасно приземлиться на участок дороги или площадку, подобранную с воздуха. В любом случае цель прилететь на Гору на мотodelьтаплане будет достигнута.

Начинаем более подробно прорабатывать выбранный маршрут. Расстояние Бышев–Дарьевка–Коктебель получается 713 км. Прогноз погоды дает практически по всему маршруту северо-западный ветер 5–6 м/с. При этом с востока нагнетается дождевой фронт, который после 11.00 должен накрыть Киев и существенную часть маршрута. Прогноз показывает, что у нас есть шанс, взлетев рано утром, успеть выйти из района осадков. При попутном ветре 5–6 м/с и собственной воздушной скорости минимального расхода топлива 90 км/ч получаем путевую скорость 110 км/ч. Таким образом, мы можем прилететь в Коктебель за 6 ч 30 мин, потратив 67 л топлива. Обычный навигационный расчет дал реальное основание нашей идее.

Но это чисто техническая сторона. Основная сложность такого полета, понятная для профессионала, — это человеческий фактор. Лететь в открытой кабине со скоростью 90 км/ч без посадки более 6 ч на высоте свыше 1000 м при температуре воздуха около 0 градусов — задача не просто экстремальная, она сверхсложная, на грани физических возможностей человека. Поэтому Елена Остахова на мое обращение: «Нужен подвиг!», ответила: «Есть!» и занялась наиболее сложной стороной подготовки полета: обмундирование экипажа и проработка маршрута.

Распределяем обязанности: Елена пилотирует мотodelьтаплан по GPS, Александр Кузнецов работает с картой, обеспечивает радиосвязь и контролирует местоположение на маршруте по местности. При проведении контрольных полетов он отработал связь с помощью СМС, закрепив изолянтной поверх перчатки специальную палочку (своего рода стилос). Во время полета это оказался самый простой и надежный канал связи с экипажем.

За день до вылета Александр Кузнецов предлагает подать заявку на выполнение рекордного полета. С этим я не соглашусь, т.к. считаю, что не следует отвлекаться от главного. Нужно делать дело, а регистрацией рекордов займемся потом.

Вечером 5 сентября собираемся на площадке Бышев, загружаем машину сопровождения, проговариваем порядок взаимодействия. В 1.30 ночи машина сопровождения отправляется в путь, чтобы встретить мотodelьтаплан в Дарьевке или в случае

чего быть как можно ближе на маршруте. В 6.50 выпускающий на площадке Бышев докладывает, что мотодельтаплан вылетел в 6.30 и вслед за ним в 6.45 поднялся самолет Sky Ranger, которым управляют Сергей Гришенчук и Максимилиан Дробышев (сын Елены Остаховой).

В 7.01 получаем первое СМС от экипажа мотодельтаплана: «Белая Церковь, путевая 130». Ясно, что у них все в норме, но это ведь только начало пути. Следующее СМС — около 9 утра: «Прошли 300 за 2 ч 20». Простой расчет показывает среднюю путевую скорость 128 км/ч. Понятно, что высшие силы помогают нам достичь поставленной цели.

В 9.27 получаем еще одно СМС: «Прошли 360 за 2 ч 50». Это фактически половина маршрута. В 9.30 машина сопровождения прибывает в Дарьевку, а через 15 мин там приземляется Sky Ranger. В 10.02 наблюдаем пролет на высоте 500–600 м нашего мотодельтаплана. Получаем СМС: «Летим дальше». Еще через 15 минут взлетает Sky Ranger, а мы на машине сопровождения отправляемся за ними.

В 10.50 — новое сообщение: «1,5 ч пролетаем Перекоп». Понятно, что отсчет времени пошел уже до посадки. Звоним в Коктебель Александру Шпулю, прилетевшему туда за день до этого на мотодельтаплане из Одессы — пора готовиться к встрече наших героев на Горе. В 11.30 следующее сообщение: «Прошли Джанкой. Болтанка. План 12.10».

Мы на машине только въехали в Крым. Понятно, что за мотодельтапланом нам не угнаться. Остается только ждать. В 12.20 звонит Елена — мотодельтаплан и самолет Sky Ranger успешно приземлились на взлетно-посадочной площадке Коктебель!

В 14.30 и мы на машине сопровождения приезжаем на Гору. Производим замер остатка топлива, получаем 14,5 л. Полет длился 5 ч 43 мин. Получаем средний расход на маршруте 10,2 л/ч. Средняя путевая скорость составила 125 км/ч. Т.е. остатка топлива хватило бы еще на 1 ч 25 мин полета, и за это время можно было бы пролететь еще 170 км. Но наша цель достигнута, мы на Горе, а дальше в направлении маршрута поселок Коктебель и Черное море.

Два дня Авиафестиваля прошли как одно мгновение. Мотодельтапланеристы и пилоты легких самолетов, пилоты автожиров и вертолетов, ветераны, летчики-испытатели и генеральные авиаконструкторы собрались вместе на Горе отметить 90-летие отечественного планеризма.

9 сентября пришлось отправляться в обратный путь. Северо-западный ветер, позволивший нам быстро долететь в Коктебель, теперь стал встречным. Пришлось воспользоваться гостеприимством и сервисом хозяев промежуточной площадки Дарьевка. В сумме обратный полет мотодельтаплана составил 8 ч 10 мин летного времени и потребовал от экипажа героических усилий и выдержки. В качестве компенсации экипаж был награжден грандиозными пейзажами и возможностью потрогать облака руками. Мне выпало счастье лететь на самолете Sky Ranger из Коктебеля до Дарьевки. Стартовав чуть позже, мы догнали мотодельтаплан в районе Красноперекопска, смогли сделать несколько фотографий и короткое видео необыкновенных красот, окружавших нас в том полете.



Маршрут перелета
The flight route

Перелет завершился успешно. Для нас было очевидно, что установлен рекорд Украины дальности беспосадочного полета на мотодельтаплане. В Коктебеле встретили отца и сына Шевкопляс, которые летом 2013 г. совершили грандиозный перелет на мотодельтаплане из Украины в Англию через всю Европу. У них уточнили протяженность беспосадочных полетов и убедились, что в среднем это были полеты по 250–300 км.

Начинаем изучать порядок регистрации рекордов Украины. Поиск в Интернете выводит нас на «Национальный Реестр Рекордов». После несложной процедуры представления документов, подтверждающих выполнение рекордного полета, получаем счет на 6900 грн и готовность зарегистрировать наш рекорд в кратчайшие сроки. Эта сумма приводит нас в шок, и желание что-либо регистрировать резко пропадает. Между тем, открыв сайт FAI с мировыми и континентальными рекордами, обнаруживаю, что мировой рекорд дальности полета по прямой без посадки на двухместном мотодельтаплане со стартом с земли (класс RWL2T) составляет 589,3 км. Установил его в августе 2009 г. германский пилот Роберт Майр (Robert Mair), на счету которого еще 2 актуальных мировых рекорда и 5 уже превзойденных.

Эта новость дает нам новый импульс. Начинаем изучать порядок регистрации мировых рекордов в FAI и обнаруживаем, что предварительное уведомление об установленном рекорде должно быть отправлено в течение 7 дней с момента события. Посылаем запрос в FAI о возможности регистрации рекорда в случае нарушения этого срока. Получаем согласие принять материалы по нашему рекорду к рассмотрению. Направляем такое уведомление. Разбираемся, как зарегистрировать национальный рекорд Украины. Такая регистрация является обязательным событием, которое должно предшествовать регистрации мирового рекорда. Выходим на спортивного комиссара FAI в Украине А.В. Стрельникову, получаем поддержку Президента федерации авиаспорта Украины А.В. Галуненко. Он присутствовал на Авиафестивале и не сомневался в установлении рекорда.

Более недели рабочего времени ушло у А.В. Стрельниковой и двух ее помощников на оформление документов, необходимых для регистрации национального рекорда Украины и представления в FAI на регистрацию мирового рекорда. Объем работы поразил нас. Каждую точку трека рекордного полета, записанную в GPS, необходимо было переписать на бумагу в виде координат. Нам повезло, что на борту мотодельтаплана был авиационный GPS196, который FAI признает в качестве регистратора полета. Направляем все материалы в FAI и через 3 недели видим изменение статуса на сайте этой организации с «предварительного уведомления» на «рассмотрение». С нетерпением ждем завершения рассмотрения. По истечении 4 месяцев уточняем в FAI, когда же можно ждать окончательной регистрации рекорда. Получаем ответ, что в ближайшие недели этот процесс будет завершен.

Хочется выразить особую благодарность Николаю Калашникову как инициатору и организатору Авиафестиваля, посвященного 90-летию отечественного планеризма. В сентябре прошлого года никто не мог и предположить, сколь своевременным и символическим станет и сам фестиваль, и наш рекордный перелет. □



Рекордный перелет завершен
The record flight has been completed