

Неравнодушная к небу Мария Гимадиева

Эвелина ПОРТНАЯ,
фото из архива Марии Гимадиевой

Скоро на календаре осень, но остаток лета продолжает радовать августовским теплом и яркими красками, высоким небом и какой-то необыкновенной воздушностью.

Наверное, поэтому он так богат на «воздушные» праздники, которые отмечают все, кому подвластна небесная стихия, – воздушный десант, военные летчики, – воздушный десант, военные летчики. Совсем скоро грядёт вековой юбилей со дня рождения отечественного планеризма. А послезавтра, в третье воскресенье августа, все россияне будут отмечать День воздушного флота. Это профессиональный праздник военных и гражданских лётчиков, ветеранов воздушных сил, авиадиспетчеров и конструкторов, авиационных механиков, пилотов большой и сверхлёгкой авиации. Как научиться свободно парить «на крыльях», что можно увидеть с высоты орлиного полёта, о детской мечте и любви к небу – в нашей беседе с пилотом Марией Гимадиевой.

Не женское это дело?

Сколько раз вы подтянетесь на турнире? Героиня нашей беседы – с десяток раз. Но для того, чтобы управлять аппаратом сверхлёгкой авиации, хватит подтянуться и пяти раз. Не в этом дело. Многие считают, что не женское это дело – управлять серьёзной авиационной техникой. И всё-таки пилотами бывают и представительницы слабого пола. Мария Равильевна – не единственная, кто летает на дельталапах, безмоторных дельтапланах и парапланах. Просто в силу женского предназначения, хранительницы домашнего очага, хозяйки и матери, приоритеты у женщин отчасти бывают другими. У Марии Гимадиевой двое чудесных и увлечённых детей, взрослая двадцатилетняя дочка и шестилетний сын. И большую часть времени она, конечно, отдаёт семье. Немалую часть жизни занимают полёты. А ещё она любит лазить по скалам, вместе с детьми и друзьями часто путешествует в горы и спускается в пещеры, катается на кайте и увлекается эндуро (экстремальная езда на мотоцикле по бездорожью). Увлечений много, времени бы хватало!

Права на ошибку нет

Мастер спорта по сверхлёгкой авиации, член сборной России, чемпионка России 2019 года, неоднократный победитель Кубков России и всероссийских соревнований, опытный инструктор Мария Гимадиева уверена, что главное в небе – ответственность.

– Сложность в полётах заключается не столько в физической нагрузке, сколько в ответственности. Грубо говоря, если научился ездить на велосипеде, в принципе, мог бы научиться и летать. Вот только в процессе обучения на велосипеде можно упасть, сделать выводы и поехать дальше. А на любой лётной технике права на ошибку нет, – говорит пилот. – Ты должен пройти все этапы обучения и совершенствования своего опыта без существенных ошибок. Это подразумевает высокую степень личной дисциплины, которая либо есть внутри, либо её нет. Именно поэто-

му и не каждому дано заниматься полётами, высокая степень ответственности не устраивает.

Безусловно, и выносливость тоже нужна. Когда летаешь несколько часов в условиях турбулентности и надо постоянно корректировать курс, требуются немалые физические усилия. Для управления планером используется трапеция – это треугольник из вертикальных трубок и ручки управления. Почему трапеция, не понятно никому, даже планеристам. Иногда Мария Гимадиева за день могла отлетать в турбулентных условиях десять часов. Тогда на её ладонях появлялись сорванные мозоли. Крепко держать трапецию её женским рукам помогает только мотивация. Ведь летать – это её давняя детская мечта...

С крыши дома – прямо в небо

Мария родилась в семье авиационных инженеров, папа и мама работали на «парашютке». На первом этаже общежития работников предприятия НИИ аэроупругих систем на Симферопольском шоссе открылся клуб, где взрослые его участники создавали первые дельтапланы и дельталёты.



На старт! Внимание! Отрыв!

– Однажды на спортивной площадке делали перед полётами контрольную сборку маленького дельтаплана с тележкой. Это я сейчас осознаю, что он был небольшой, одноместный. А тогда он казался мне космически огромным. Мы с друзьями ходили вокруг него и спрашивали у взрослых: «А это что?», «А это для чего?». С тех пор мне стали сниться сны, что я летаю на дельтаплане, стартую с крыши нашего дома. Настолько это были яркие детские грёзы! – рассказывает Мария.

Уже, будучи взрослой, она перебирала свои детские книжки и нашла старую, ещё советскую раскраску. Самолёты-вертолёты на страницах были не раскрашены, а вот страница с дельтапланами была расукрашена и играла всеми цветами радуги. Вот

она, детская мечта! Конечно, родителями ей было строго-настрого запрещено и думать о полётах. Ведь первые дельтапланеристы шли вперёд путём проб и ошибок, многие из них калечились и даже разбивались насмерть. Это было табу, которое сохранялось до взрослого возраста. И вдруг, в один момент она поняла, что уже взрослый человек, и сама должна решать.

«Кто здесь учит летать?»

– В 2006 году приехала на гору Клементьева на велосипеде с трёхлетней дочкой. Выехали в пять часов, чтобы пораньше с утра быть на месте, – вспоминает Мария Равильевна.

«Кто здесь учит летать на дельтапланах?» – с горящими глазами спрашивала она у всех, кто был на горе. В те времена, уже после развала Советского Союза, отношение людей старой закалки к новичкам было особенным: если хочешь летать, обязательно научат. Девушке без лишних разговоров выделили инструк-

имеет профиль и двойную обшивку.

Учебный дельтаплан позволяет летать рядом с точкой старта. Но если хочешь преодолеть маршрут в сотню километров, нужна уже спортивная модель. У неё аэродинамические качества лучше, но этот дельтаплан более строгий в управлении, на нём сложнее стартовать и приземляться, он требует более выверенных и безошибочных действий.

Дельталёт – это аппарат с силовым крылом, рассчитанным на большую нагрузку, имеющий шасси и тележку, оснащённую двигателем с мощностью от 50 до 100 сил. Обычно дельталёты бывают двух или трёхместными и могут летать на высоких скоростях на дальние маршруты. На таком аппарате Мария Гимадиева отправилась на авиационный слёт в Пятигорск. Двенадцать с половиной часов в одну сторону, с посадками и дозаправками, конечно. Это был для неё самый запоминающийся моторный полёт, который проходил в сложнейших погодных условиях, с ливнями, грозами и встречным ветром. Тогда из-за погоды большинство полётов даже на самолётах было отменено. Каково же было удивление от её друзей-авиаторов, которые управляли самолётами, когда на пятигорском аэродроме приземлился дельтаплан из Коктебеля с Марией Гимадиевой на борту!

На авиаслёт в Пятигорск она летела вдвоём со штурманом Владимиром Шаманиным. Как рассказывает Мария, во время перелёта, особенно на дальние расстояния, штурманская работа куда важнее, чем работа пилота. Ведь именно штурман показывает маршрут и корректирует курс полёта. Любый перелёт планируется заранее, чтобы в случае неисправности приборов можно было долететь по распечатанным картам в масштабе и проложенному маршруту. Это похоже на ориентирование на местности, вот только, как на земле, нельзя остановиться, оглядеться, подумать. Думать быстро, – в полёте ты всё время в движении. Умение ориентироваться в воздухе по бумажным картам и компасу и позволили Марии Гимадиевой стать чемпионкой России и мастером спорта по сверхлёгкой авиации, многократной победительницей и призёром в соревнованиях различных уровней.

501, 502, 504...

Во время работы в НИИ АУС Мария принимала участие в испытательных мероприятиях и получила возможность совершать прыжки «на крыльях», так называется управляемый тип парашютов. И несколько раз даже летала в аэродинамической трубе, которая используется для тренировок парашютистов. Но летать на управляемом дельтаплане гораздо интереснее, чем прыгать с парашютом, говорит Мария Гимадиева. И ни один парашют не сравнится даже с самым примитивным парапланом или дельтапланом.

И в этот момент нашей беседы корреспонденту «Победы» вдруг вспомнился свой личный экстремальный опыт. Первый прыжок с парашютом случился в юности, до появления на свет всех детей и дополнительных ответственностей. Прыгнуть с парашютом не так-то просто, как это может показаться несведущему человеку. Поверьте, это страшно, не всем удаётся преодолеть страх и сделать свой первый шаг в неизвестность. Стоишь перед откры-



Над Тихой бухтой. Полёт отличный!

К самолётчикам – на дельтаплане

Дельтаплан – это крыло, с которым разбегаешься и прыгаешь с обрыва. Он собирается за 15 минут из состояния длинного шестиметрового пакета в крыло, которое

той дверью куда-то в небесную бездну, сдуваемая с ног мощным потоком воздуха из открытой двери самолёта, и думаешь: «А может, ну его... Эх, была-не была», – отталкиваешься и прыгаешь как можно дальше. «501...502...504...». Сильнейшая встряска! Вот и раскрылся основной купол Д-5 серии 2, круглого неуправляемого парашюта. Расчекываешь «запаску», чтобы не вышел второй купол. А теперь можно, мёртвой хваткой вцепившись в стропы, немного полюбоваться далекой-далекой землёй внизу, послушать звенящую тишину и ощутить нереальность происходящего. Красота! Да, чтобы сделать три прыжка с парашютом, надо быть очень смелой и немного сумасшедшей...

Сильный ветер может подхватить неуправляемый парашют с круглым куполом, да и унести парашютиста вдаль, а то и «впечатать» в скалу. Поэтому на горе Клементьева даже перворазников отправляют в первый полёт не на круглых парашютах, а на парашютах-«крыльях».

Красота всё время разная

Как рассказывает Мария Равильевна, двух одинаковых полётов не бывает, даже если много раз летаешь в одном месте. Сегодня – одно направление ветра, завтра – другое, воздух то мягкий, то турбулентный, вчера было солнечно, а завтра – низкая облачность, под которую надо «подлазить». Можно любоваться красотой в двухтысячный раз, и с каждым полётом открывать для себя что-то новое.

Но сколько бы времени не прошло, каждый раз перед стартом пилот чувствует одно и то же – ответственность и сосредоточенность. Ведь в её обязанности входит и проверка технического состояния, а также обслуживание своих летательных аппаратов. А они у Марии Гимадиевой разные: моторное крыло, спортивное крыло, учебные сверхлёгкие аппараты. И все они находятся в отличном состоянии, поэтому на любом из них Мария Гимадиева летает с большим удовольствием.

Иметь свою собственную лёгкую технику – довольно хлопотное дело. Если живёшь в другом городе, её ещё надо как-то доставить в место полётов. И, конечно, строго соблюдать условия её хранения. Крыло дельтаплана любит сухой воздух и не любит прожорливых мышей. Например, один из джанкойских дельтапланеристов хранил своё оборудование для полётов на работе, подвешивая его под крышу. И всё бы хорошо, если бы не построенный в новом дорогом доме крыле дельтаплана крысиный домик...

Не может этого быть!

Сейчас Мария Равильевна занимается с детьми в группе начального обучения сверхлёгкой авиации. Занятия проходят на бесплатной основе в детско-подростковом клубе «Секрет».

– Город предоставил помещение для занятий с молодёжью, я благодарна за такую возможность. Когда-то и меня тоже научили всему бесплатно. А теперь я учу подрастающее поколение, – рассказывает инструктор. – Кто жаждет летать, тот обязательно научится. Это пригодится ребятам в будущем, если они захотят связать свою жизнь с авиацией. В любом случае наши занятия помогут сформировать у детей лучшее личное качество – ответственность.

В течение учебного года ребята под руководством тренера изучали теорию полётов, летом занимались общей физподготовкой, а после сдачи экзамена приступят к начальной практической подготовке, заниматься которой по законодательству можно с 14-ти лет.

Мария Равильевна – превосходный инструктор, так отзываются её ученики. Взрослый, желающий под её чутким присмотром, может научиться летать за две недели. Только надо постараться: утром – лёгкая тренировка, теоретический курс, тренажная подготовка, отдых, вечерняя тренировка. Человек со средней физподготовкой, если очень этого хочет, научится стартовать со склона, набирать высоту выше точки старта и приземлится в месте, откуда начинал полёт. Спуститься вниз на дельтаплане с горы – это всего лишь умение стартовать и приземлиться. А вот набирать высоту с помощью восходящих потоков – именно такой результат после обучения и показывает умение летать. Когда освоил парящие полёты, тогда к человеку приходит понимание, как ему летать самостоятельно. А сначала новичку, конечно, немного страшно.

– Желающие научиться полётам подлетают к обрыву, смотрят вниз: «Как высоко и страшно!» Говорю им: «Дней через десять вы будете отсюда стартовать, вон там парить и сюда приземляться». «Да не может этого быть!» – не верят они.

Сначала они не летают, а бегают на слабом уклоне, отрываясь от земли всего на несколько шагов. Потом начинают отрываться на высоту всего несколько сантиметров над землёй со скоростью меньше велосипедной. Постепенно приходит умение отрываться на большую высоту, подруливать, появляется уверенность в своих силах. Задачи усложняются, но каждая последующая ступень уже не представляется ученику чем-то ужасным.

– Чтобы человек не делал существенных ошибок, в первую очередь, должны быть знания, а потом уже – умения и навык, чтобы делать это безопасно. Он должен понимать, как вся эта система работает, почему мы должны стартовать и на посадку заходить против ветра, следить не за носом аппарата, а за его траекторией, как воздействует боковой ветер, понимать все об углах сноса. То есть человек должен быть интеллектуально подкован. Каждый день я преподаю теорию полёта, причём небольшими частями, чтобы можно было их усвоить на следующей тренировке. Сначала мы с учеником отрабатываем все команды на тренажёрах, чтобы на каждую команду следовали чёткие мгновенные действия. К полётам допускаются только те, кто сдал экзамен на тренажёре. У каждого ученика установлена рация, по которой всё время подсказываю и команду действиями. Каждый раз ученик выполняет маленькое задание.

Шахматы с природой

Парение – это как раз и есть полёт на безмоторном аппарате в восходящем потоке без потери высоты. Человек, который никогда не летал, наверное, подумает, что восходящие потоки – это что-то мистическое. Ну, правда, как можно увидеть, где есть восходящий поток или где его не будет. Опытный пилот безмоторных летательных аппаратов Мария Гимадиева знает точно, в каком месте он сейчас находится.

– Это действительно видно. При этом направлении ветра, форме рельефа динамические восходящие потоки будут вот здесь. А над этим прогретым распаханным полем при таком ветре термические восходящие потоки будут отрываться здесь. Вот это облако нам показывает, где сейчас работает восходящий поток. А вот эти птицы показывают нам, где в данный момент хороший подъём. Когда приезжаешь на новое место, где ни разу не летал, видишь, откуда надо стартовать, куда лететь, где набирать высоту и где садиться, – делится опытом Мария.

В Индии, например, восходящие потоки можно увидеть невооружённым глазом: мелкодисперсная пыль подкрашивает потоки воздуха в более тёмный цвет. А у нас восходящий поток можно увидеть благодаря рою мошкар, подхваченной им с земли. Но надо успеть, потому что насекомые тут же становятся едой для ласточек, кружащихся над обрывом в воздушном вихре хаотичного танца.

Процесс появления восходящего потока динамичен – если сейчас он здесь, через пять минут его уже плавно увёл за собой вдруг подувший ветер.

– При полёте на дельтаплане потеря высоты – метр за секунду, то есть, старта-

нув со стометровой вершины, через полторы минуты пилот будет уже сидеть на земле у подножья горы, если он не нашёл восходящих потоков. Поэтому настоящий пилот не просто летает, он рыскает среди воздушных масс в поисках восходящего потока. Найдёт или нет, как будто в шахматы с природой играешь. Если найдёшь, счастье полёта может продолжаться часами.

Взглянуть на Кавказ из-под облаков

Старт и посадка – самые ответственные элементы полёта. Бывают сложные старты. Марии приходилось стартовать с обрывов, где не было возможности сделать разбег, и надо было выпасть вниз под правильным углом. Такие старты происходили, например, с Бочки смерти в Балаклаве. Так зловеще называется высотный пункт, расположенный над пропастью на краю скалы высотой около трехсот шестидесяти метров над уровнем моря.

– Нет чего-то одного, самого сложного. Бывают определённые условия, при которых летать сложно, – вспоминает собеседница. – Например, полёты на Кавказе сложные из-за рельефа. Это молодые горы, и там нет долин, а есть только узкие ущелья с бурлящими горными реками. Поэтому в Кавказских горах нельзя ошибаться и терять высоту, надо летать в гарантированном долёте до благополучной посадочной площадки. В шахматы с природой никогда нельзя проигрывать. А чтобы выиграть, нельзя рисковать. Сама

ные каньоны, бесконечные ленты горных рек и мощные водопады – всю эту красоту можно увидеть с высоты полёта.

Всегда запоминаются самые яркие и эмоционально насыщенные полёты. Мария давно мечтала на безмоторном дельтаплане набрать в полёте пять километров высоты. Долго готовилась к этому, несколько раз летала на Кавказе в мае и сентябре, когда существуют большие перепады суточных температур и высокие восходящие потоки. И только на шестой раз ей удалось это сделать. Погода в тот раз была отличная! Полёт в мощных потоках запомнился ей на всю жизнь как реализация давнего стремления и желания. Дельтаплан парил в высоком восходящем потоке на километровой высоте над самой высокой вершиной скалистого массива. Но чем больше сила восходящего потока, тем сильнее и нисходящий, а это создавало опасность попадания в условия турбулентности. Несколько раз на границе воздушных потоков дельтаплан получал такие мощные удары, сравнимые по силе со столкновениями в ДТП. И в некоторые моменты приходилось прилагать все свои силы.

Колыбель планеризма

Узун-Сырт, или гора Клементьева – уникальная для парящих полётов гора, благодаря тому что она расположена поперёк господствующих ветров. Ночной и дневной бризы создают стабильные ветра, которые, ударяясь в северный или южный склоны, образуют динамические воздуш-



Мария Гимадиева на горе Коклюк в окрестностях Коктебеля. Вверху – «Звездопад воспоминаний», внизу – 300 метров

природа в процессе неожиданно может их организовать. Но самому изначально нельзя закладывать риски в предстоящий полёт.

Пилот Мария Гимадиева парила на дельтаплане в горах Австрии, Словакии, Италии, Болгарии.

– Альпы – горы старые, с широкими долинами, где можно приземлиться в любой момент. Полёты здесь намного безопаснее, чем на Кавказе. Зато они уступают им по красоте. Незабываемыми видами хребтов Кавказских гор можно любоваться бесконечно. Величественные снежные пики, сказочные ущелья и огром-

ные потоки, необходимые для обучения парящим полётам. Эти мягкие условия как раз подходят для начинающих. Это отмечают все пилоты, которые приезжают на гору из других мест.

Именно поэтому гора считается колыбелью планеризма: более 50 лет здесь находилась Высшая летно-планерная школа, в которой начинали свой путь будущие генеральные конструкторы Антонов, Яковлев, Илюшин и создатель космических кораблей Королев.

А в 1923 году на горе Клементьева провели первые Всесоюзные планерные испытания, позже их стали называть слётами. Пока ещё здесь находится помещение, где располагался клуб планерного спорта.

– К сожалению, сейчас всё идёт к тому, что скоро на горе Клементьева ничего не останется: ни базы для полётов, ни планерного клуба. А в самом уникальном для полётов месте вырастет какой-нибудь отель, – с горечью в голосе произносит Мария Гимадиева.

Действительно, странно... В тридцатые-сороковые, когда проходили здесь планерные слёты, всенародная любовь к авиации только крепла, и в небогатой довоенной стране находились деньги на её развитие. А сейчас почему-то не хватает...

– Авиация для меня это не просто какое-то увлечение, это – образ жизни, – говорит в конце нашей встречи Мария Гимадиева. – И, конечно, День воздушного флота и 100-летие планеризма – одни из главных моих праздников. Хочется пожелать, чтобы мечты у всех сбывались так же легко, как дельтаплан взмывает в небо, заниматься любимым делом, тренироваться, а в будущем – летать и проводить соревнования по сверхлёгкой авиации. ●



На мотоцикле в Кабардино-Балкарии. Чегемское ущелье