

18 августа исполнится 90 лет ярославскому аэроклубу, одному из первых аэроклубов нашей страны. Торжества по случаю юбилея прошли 12 августа на аэродроме в Карачихе. О славной истории аэроклуба беседуем с человеком, который связал с ним свою жизнь, мастером спорта международного класса, многократным абсолютным чемпионом РСФСР и СССР, заслуженным тренером РСФСР, шестикратным чемпионом мира и судьей международной категории по вертолетному спорту Валерием Смирновым (на фото).

■ Ольга СКРОБИНА

– Валерий Александрович, в советские годы аэроклуб – очень важная для Ярославля и страны организация. Почему она была так необходима, так популярна?

– Люди тогда болели небом, авиационные профессии – парашютисты, пилоты – были востребованы. В Ярославской области до конца восьмидесятых годов работало около 30 площадок для организации пассажирского авиасообщения, перелеты между районами и соседними областями были обыденным делом. Билет на автобус до Иванова, например, был чуть дешевле билета на самолет. А время в пути составляло семь часов на автобусе и 35 минут на самолете – предпочтения очевидны. Санитарная авиация и транспортные перевозки воздухом, авиационные работы в сельском хозяйстве и в лесоохране, полеты над газо- и нефтепроводами, аэрофото- и киносъемка – это все выполняла в те годы авиация общего назначения.

Для привлечения кадров в качестве начального звена подготовки еще в тридцатых годах были созданы аэроклубы или авиационно-учебные центры. В конце 40-х годов авиационный парк страны «прирос» новым видом техники – вертолетами, а в конце 50-х годов появился и новый вид авиационного спорта – вертолетный.

В августе 1958 года в Калуге прошли первые Всесоюзные соревнования по вертолетному спорту. А в сентябре 1971 года в немецком городе Бюкебург прошел первый чемпионат мира. Правда, в нем команда СССР еще не участвовала. Наше участие началось с 1973 года, со второго чемпионата мира, проходившего в городе МидлУоллоп под эгидой Вертолетного клуба Великобритании, члена Королевского аэроклуба. Первое место по многоборью занял советский экипаж. Среди женщин лучшими также стали советские вертолетчицы. В командном зачете советская сборная поделила первое место со сборной Великобритании. Успехами советской сборной был впечатлен и учредитель Королевского аэроклуба – принц Филипп, который лично встретился и пообщался с нашими экипажами.

Победы советская сборная одержала на вертолетах Ми-1, которые были доставлены из Ярославского аэроклуба. Один из этих вертолетов-чемпионов с бортовым номером 02 сейчас установлен на постаменте в ярославском аэроклубе.

– И вы входили в состав сборной страны, становились победителем чемпионатов. Ко времени второго чемпионата мира по вертолетному спорту вы были уже десять лет в ярославском аэроклубе...

– Ярославский аэроклуб тогда привлекал многих. Он был одним из лучших в стране центром подготовки пилотов и парашютистов. В аэроклуб приходили по-разному. Были



Вертолет Ми-1, победитель чемпионата мира 1973 года.

Валерий Смирнов: «Без прошлого нет будущего у авиации»

те, для кого это стало просто увлечением после работы. Как, например, Валентина Терешкова, которая после смены на комбинате приходила прыгать с парашютом... Но был и отбор через военкоматы, которые ежегодно сотню наиболее крепких и здоровых старшеклассников приглашали курсантами в аэроклуб. Зимой шла теоретическая подготовка в здании на улице Свободы. А с апреля начиналась практика – уже на аэродроме в Карачихе.

В 1962 – 1963 годах я курсантом начинал с самолета Як-18. Первый мой инструктор Нина Крылова. В 1964 году пересел на вертолет Ка-15, инструктором был Юрий Соловьев. Тогда же, в 1964 году, я был направлен в летное училище в Калуге, а по окончании вернулся в родной аэроклуб летчиком-инструктором. И уже стал одним из тех, кто готовил курсантов-вертолетчиков. Стал пятикратным абсолютным чемпионом Центральной зоны страны. Кстати, абсолютным чемпионом впервые я стал на том самом вертолете-чемпионе Ми-1, который летал в Великобритании в 1973 году.

– Как англичане принимали вас, представителей Страны Советов?

– Если на чемпионат 1973 года вертолеты Ми-1 мы отправляли морем, то на чемпионат 1992 года на вертолетах Ми-2 мы уже летели в пункт назначения. Предварительно среди англичан организаторы чемпионата кинули клич, кто может принять российских спортсменов. Откликнулись 60 семей. Мы у них жили, пока тренировались, готовились к чемпионату. Сдружились с нашими «родителями», как мы их называли, и, конечно же, пригласили на соревнования. И, представляете, они болели за нас, а не за команду своей страны!

– Вертолетный спорт – это только мужское занятие?

– Нет, конечно. В 1974 – 1975 годах в Федерации вертолетного спорта СССР было установлено обязательное участие в команде женского экипажа. К нам пришли замечательные девчонки, они защищали честь нашей области на региональных, российских и всесоюзных соревнованиях. Девчонки-вер-

толетчицы на равных трудились и выступали с ребятами.

Еще стоит отметить наших техников. В какой-то момент я понял, как несправедливо к ним было отношение. Их вклад в подготовку вертолета не оценим, без них пилоты бы ничего не смогли сделать. Поэтому на одном из заседаний президиума Федерации вертолетного спорта я предложил, чтобы техников вертолетов победивших экипажей тоже награждали, чтобы они стояли на пьедестале вместе с пилотами как полноценные члены экипажа.

– А что сейчас происходит с вертолетным спортом?

– В стране и в мире он живет, ежегодно проводятся чемпионаты по вертолетному спорту, в них я принимаю участие как судья международной категории. Несколько лет назад по предложению России к вертолетным чемпионатам добавились вертолетные гонки, очень зрелищный вид спорта.

Но в Ярославской области вертолетного спорта, к огромному сожалению, сейчас просто нет. В советские годы наш аэроклуб входил в пятерку лучших в стране, ежегодно выпускал сто курсантов. Однако в перестроечное время все изменилось, ни одного вертолета не осталось в нашем некогда всесоюзно известном вертолетном центре! Территория ярославского аэроклуба уже не такая большая, часть сдана в аренду. Из всех направлений, которые некогда развивались здесь, в настоящее время остался только парашютный спорт. В последние годы руководит аэроклубом его выпускник, военный летчик 1-го класса, подполковник запаса Николай Иванов, он сохраняет и развивает то немногое, что осталось от былой славы центра. Помогает ему в этом нелегком деле его бывший военный командир, еще один воспитанник аэроклуба, заслуженный военный летчик, генерал-лейтенант запаса Сергей Самарин.

– Наверное, сложности есть и потому, что вертолетный спорт – недешевое увлечение...

– Это бесспорно. Вертолет – дороже самолета. Плюс необходимо его обслуживание,

нужна соответствующая инфраструктура. Если в советские годы авиацию, в том числе спортивную, поддерживало государство, то сейчас это легло на плечи обеспеченных энтузиастов.

– В Ярославле в этом году около КЗЦ «Миллениум» появилась вертолетная площадка. Не говорит ли это о возвращении интереса к вертолетам?

– Да, площадка появилась благодаря частным инвесторам и уже показала свою востребованность. Она располагается в центре города и при этом отвечает необходимым требованиям безопасности. На свое открытие – 27 мая, в День города, – площадка приняла 5 бортов разных типов вертолетов, один из которых позже сопровождал выступление пилотажной группы для горожан на празднике. С этой же площадки в День города поднимался и вертолет для совершения «крестного лета» над городом с иконой Святому благоверному князю Ярославу Мудрому. В день юбилейного полета Валентины Терешковой в июне площадка принимала вертолеты с приглашенными на празднование. Авиационное сообщество уже оценило перспективы этой вертолетной площадки.

– Как можно использовать вертолетную авиацию в условиях города?

– Например, в возведении высотных конструкций – в былые годы трубы НПЗ и телевышка в Дубках были поставлены с вертолетов. Работа непростая, требует мастерства. Так что при строительстве в промышленности без вертолетов никак. Или экскурсионные полеты: еще в восьмидесятые годы обыденная картина – обзорные экскурсии над Ярославлем на вертолете Ми-8, он взлетал и садился с площадки на Стрелке. И много что еще возможно. Кстати, тема беспилотных летательных аппаратов. Это тоже сегмент малой авиации, который необходимо развивать, обучать людей, если мы хотим преуспеть и в этой сфере.

В целом у отечественной малой авиации должно быть не только великое прошлое, но и будущее! ■