

## **Роль и место парапланеризма в системе экстремального туризма СКФО**

Современное состояние экстремального туризма характеризуется повышенным спросом на некоторые виды и услуги. Статистика показывает, что одним из прогрессирующих видов спорта и активного туризма становится парапланеризм. Члены научно-спортивных экспедиций кафедры физической культуры и спорта ПГЛУ посетив несколько мировых центров туризма на пяти континентах планеты, отмечают, что практически на всех горных территориях, одной из «визитных карточек» регионов являются кружащие в небе парапланы. Руководство таких стран как: Франция, Италия, Хорватия, Черногория, Греция, Армения, Мексика, Чили с пониманием относятся к развитию видов туризма, которые способствуют формированию дополнительного спроса на посещение тех или иных территорий. Пилоты-профессионалы и любители отмечают позитивный подход в законодательстве многих стран на ис-

пользование воздушного пространства на территориях туристских дестинаций, для полетов сверхлегкой авиации, куда относятся парапланы, дельтапланы и дельталеты.

Параплан – самый простой и недорогой способ познакомиться с небом, был, как ни странно, изобретен после космического корабля. Первые парапланеристы были парашютисты, которые начали осуществлять полеты на парашютах с гор. Происходило все по-разному. Кто-то осуществлял старты с лыжами с заснеженного склона, кто-то с ног.

Итак, параплан произошел от парашюта. В середине шестидесятих годов прошлого века первым стал летать на планирующем парашюте со склонов американец Дэвид Бэрриш. Парашют он испытывал для НАСА, правда, оно у него его не купило.

Широкое развитие парапланеризм приобрел в Европе в 80-х годах XX в. Появились первые летные школы, первые парапланы. В Россию парапланеризм пришел в середине 80-х. Первыми, кто стал заниматься этим спортом в России, были Сергей Калабухов и Владимир Котов.

Первой организацией, которая стала производить парапланы в России, был НИИ парашютостроения в Москве. Первым серийным российским парапланом был СПП-30 (система парашютная планирующая площадью 30м<sup>2</sup>.) По тогдашним правилам классификации летательных аппаратов параплан был классифицирован как дельтаплан третьего класса.

С тех пор прошло немного времени, но парапланерная техника шагнула далеко вперед. Сильно уменьшился вес аппарата, его летные характеристики улучшились в 3-4 раза. Мировой рекорд по дальности на свободном крыле уже превысил 500 км. Российские спортсмены участвуют в чемпионатах Мира. К сожалению, из-за недостатка финансирования данного вида спорта государством мало российских спортсменов участвует в международных соревнованиях.

Парапланерный спорт разделен на четыре основных направления:

- Маршрутные полеты, прохождение заданного соревновательного маршрута на скорость. На соревнованиях маршруты даются до ста километров. Учитывается прохождение поворотных точек (ППМ), прохождение финиша и время. Точность приземления;

- Аэробатика (соревнования по высшему пилотажу). Учитываются чистота исполнения, сложность фигур;

- Nike and fly. Самые известные соревнования в этой дисциплине это X-Alps (расстояние 800 км). Дается маршрут в несколько сотен километров. Его можно преодолевать двумя способами: пешком или летя на параплане.

На Северном Кавказе парапланы стали появляться в начале 90-х гг. XX в. в клубе СКДК (Ставропольского Краевого Дельтапланерного клуба) на базе ДОСААФ в поселке Юца Предгорного района Ставропольского края. Там же был проведен и первый чемпионат СССР по парапланеризму в 1990 г. Когда в клубе стали писать отзыв об испытаниях первых парапланов, то написали, что необходимо изменить конструкцию подвесной системы, так как после двух часов полета у пилота затекают ноги.

В НИИ были потрясены неожиданно большим временем в два часа. Разработали новую конструкцию подвески и ряд новых крыльев, на которых уже можно было совершать маршрутные полеты. Также в клуб были присланы два новых двухместных крыла: одно из легкой полимерной, современной ткани, а другое – из болоньи, классического парашютного материала тех времен.

Сейчас государственный клуб на Юце существует только на бумаге. Там есть два частных клуба. На их базе проводят соревнования разного уровня, до чемпионата России. Наилучшие условия для полетов в июле-августе, но летать можно круглый год. Рекорд дальности был поставлен Виталием Шабановым, спортсменом из Георгиевска, 176 км на открытую дальность.

В Чегемском ущелье в Кабардино-Балкарии в 2010 году был открыт парадром. Несмотря на массовость парапланеризма, отдельно в регламентирующих полеты документах все еще не введено понятие парадром, но в связи с тем, что параплан относится к III классу дельтапланов, то определения и технические требования парадрома и дельтадрома схожи. По определению в НППД-84 (наставление по производству полетов на дельтаплане): «Дельтадромом называется комплекс земельного участка и сооружений, обеспечивающий проведение полетов на дельтапланах» (в наших случаях парапланах). Чегемский парадром, место весьма живописное, со многими достопримечательностями. Парадром находится недалеко от Чегемских водопадов, которые являются только красивой дверью в это ущелье. В селе Эль-Тюбю находятся интереснейшие памятники древней горской культуры – древние лестницы и «Город Мертвых»- это древние усыпальницы балкарских князей. Пролетая над этой сказочно красивой местностью, не перестаешь ею любоваться и восхищаться.

Начальник парадрома – Мушкаев Марат, общественная организация – Федерация СЛА КБР. На его базе проводятся соревнования. Лучшее время для полетов – с мая по ноябрь. Рекорд дальности был поставлен Виталием Галайчуком из Анапы 120 км с возвращением. Данное

место было открыто местными дельтапланеристами в 1990 году. Одним из них был Виктор Иванович Шулига. Во время летного сезона на парадrome собираются одновременно до трехсот человек.

Парадром играет неопределимую роль в развитии туризма в регионе и является самым посещаемым на Кавказе. Во время сезона он дает дополнительные рабочие места, развиваются пешеходный туризм, альпинизм, проводятся конные экскурсии, джипинг. В ущелье можно заниматься каякингом. На парадrome развита инфраструктура, есть гостиница. Кемпинг обеспечен электричеством за счет генератора, водой из родника. Газ привозной. Есть баня, душевые кабинки с горячей и холодной водой, кафе, кухня, туалеты. Полеты в этом месте можно осуществлять каждый день в течение сезона. Место позволяет безопасно учиться под руководством инструкторов и выполнять маршрутные полеты на большой высоте. Максимальные наборы высоты – более 5000 м над уровнем моря.

Аэрология парадрома позволяет начинать полет с низа ущелья (1800 м над уровнем моря) и подниматься на хребты.

Так же в Кабардино-Балкарии на параплане осуществляются полеты с Эльбруса и в его районе, с горы Чегет. Первые полеты там начались еще в восьмидесятых годах, со склонов горы Чегет на планирующих парашютах. Первыми парапланеристами, слетевшими с западной вершины Эльбруса были Виктор Янченко и Рамиль Якупов. Сейчас полеты со склонов Эльбруса осуществляются в частном порядке. Подъем на старт осуществляется с помощью канатной дороги на высоту 3500-3800 м над уровнем моря. Полеты в этом районе отличаются сложностью, а ущелье в непосредственной близости от горы – малым количеством удобных посадок. Считается, что летать с Эльбруса могут спортсмены уровня I-го спортивного разряда и выше. Летать можно круглый год. Рекорд места был поставлен тем же Виталием Галайчуком. Он слетал маршрут из Чегема на Эльбрус и обратно, тем самым поставив рекорд в Чегеме, и Эльбруса.

В Карачаево-Черкесии наибольшее количество полетов на параплане осуществляется с горы Мусса-Ачитара, в окрестностях поселка Домбай. Старты находятся на высоте 2500-3100 м над уровнем моря. Летать в Домбае начали в середине 80-х годов прошлого века на дельтапланах. Летный сезон там длится с ноября по апрель. Летом из-за сложной аэрологической и метеорологической обстановки там полеты редки. В Домбае каждый год проводятся соревнования, в которых участвуют до 20 пилотов (Кубок Домбая). Все полеты так же осуществляются в частном порядке.

Полеты тут не менее красивы, чем в Кабардино-Балкарии. Мастера тандемных полетов знакомят с небом Домбая всех желающих. Полеты могут проходить на высотах до 5000 м над уровнем моря. Пихты высотой по 40 м, покрывающие склоны гор, кажутся с такой высоты зеленой травкой. А за Главным Кавказским хребтом, всего в 50 км от точки старта, синее Черное море. Так же интересное место для полетов – окрестности поселка Архыз. В наше время, в связи с развитием внутреннего туризма, встает вопрос об организации новых парадромов и разведки новых летных мест на Северном Кавказе. На мой взгляд, наиболее интересными представляются окрестности Северного Приэльбрусья, Кисловодска, поселка Архыз, горы Верхний Джинал, Хурзук, летные места в Осетии, Дагестане, Чеченской республике. В этих местах неоднократно осуществлялись полеты, но для организации парадромов необходимо более детальное изучение местных условий. На это нужны средства.

Парапланеризм развивается наряду с другими разновидностями туризма. В нашем регионе очень много мест для занятия этим видом спорта. Единственное препятствие для его развития – это трудность спасательных работ. Кавказ до сих пор остается малоосвоенной местностью. Спасательные работы осложнены малым количеством хороших дорог и спасательной техники, в том числе летной, необходимой для своевременного оказания помощи в горных условиях. В связи с этим многие места, пригодные для полетов, остаются неизвестными и не облетанными.

Параплан как летательный аппарат массой менее 115 килограммов без учета массы средств спасения, сертификации не подлежит. Ему не нужен ни бортовой номер, ни сертификат летной годности. Согласно ФАП-138 от 11 марта 2010 г., внесены поправки в воздушный кодекс. Были разработаны уведомительные правила полетов в зоне G. Полеты в пограничной зоне приравниваются к полетам в зоне C, где действует разрешительная система. В этой зоне нужно согласовывать полеты с пограничниками и МЧС.

### *Библиографический список*

1. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 04.08.2015) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации».
2. Наставление по производству полетов на дельтаплане. М.: Изд-во ДОСА-АФ СССР, 1984. 25 с.