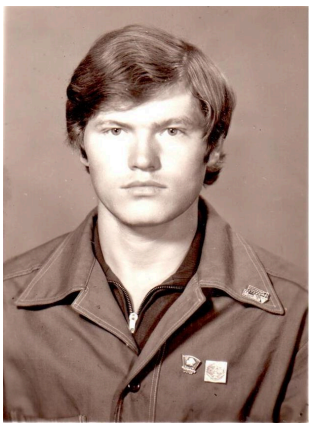


Свиридов Василий Петрович *– в 1980-1982 гг. инструктор Подольского горкома ВЛКСМ, в 1982-1985 гг. инженер-методист Московского обкома, зам. руководителя группы НТТМ ЦК ВЛКСМ при Московском обкоме комсомола. Ранее в школе и институте был комсоргом класса и студенческой группы, затем в Подольске секретарем комсомольской организации конструкторского отдела ОКБ «Гидропресс», впоследствии председатель Объединенного отраслевого совета ВОИР энергетики, электротехнической, топливной и металлургической промышленности Московской области, завотделом рекламы Всесоюзного клуба-центра самодеятельного технического творчества при ЦС ВОИР и ВДНХ СССР, ведущий специалист ЗАО «Дирекция выставок «Экспо РСПП», директор по связям с общественностью, СМИ и органами власти Благотворительного фонда социальной поддержки «Славянские ключи», PR-консультант Пресс-центра и Редакции газеты «Мир новостей», а также в аппарате Правительства Москвы – главный специалист Префектуры ЦАО, консультант Департамента культуры города Москвы, советник Департамента культурного наследия, советник госслужбы Москвы 2 класса. Во время работы в комсомоле проявил себя в деле организации и проведения смотров научно-технического творчества молодежи (НТТМ) Подольского городского, Московского областного и Всесоюзного с активным участием в разработке и совершенствовании Всесоюзной общественно-государственной системы смотров НТТМ.*

«Москва – Крым – Москва с высоты птичьего полета».

Это было в августе 1990 года. А что было? Первый Всесоюзный перелет пилотов-любителей на самодельных самолетах по маршруту Москва – Крым – Москва протяженностью более 3 тысяч километров. Маршрут из Москвы проходил через 16 городов: Калуга, Брянск, Клинцы, Чернигов, Киев, Кировоград, Каховка, Джанкой, Феодосия, Мелитополь, Запорожье, Днепропетровск, Харьков, Курск, Орел, Тула в Москву.

Организаторами и спонсорами этого мероприятия были Минавиапром СССР, Федерация любителей авиации (ФЛА), ЦК ДОСААФ, Центральный совет ВОИР, Всесоюзное общество авиастроителей, редакции газет «Красная Звезда», «Рабочая трибуна», ЦК профсоюза рабочих авиапромышленности, кооператив «Поляра», журнал «Техника молодежи» и другие заинтересованные организации. А замысел такого перелета вынашивался еще с начала 60-х годов прошлого века и с большим трудом пробивал себе дорогу сквозь различные инстанции и преодолевая бюрократические барьеры. Большая заслуга в этом принадлежит председателю оргкомитета перелета, руководителю Летно-исследовательского института К.К. Васильченко, председателю летно-методической и технической комиссии В.П. Кондратьеву, начальнику штаба перелета, заслуженному летчику-испытателю В.И. Кирсанову.

В оргкомитет поступило более 30 заявок от самодельщиков самолетов. Из них в соответствии с техническими требованиями было отобрано 10. В перелете приняли участие 5 самолетов: «М-3» из Москвы (пилоты-любители: электрик Ю.А. Климов, мастер производственного объединения С.А. Беликов); «Дуэт» из Твери (обмотчик А.Ф. Зиновкин, токарь-расточник Ю.А. Гулаков); «Дебют» из Воронежа (слесарь В.Е. Абрамов, начальник отдела В.Д. Пивоваров); «Данко-2» из Винницы (заместитель директора завода М.В. Жихорь, главный инженер О.Ю. Голубев); «Стайер» из Жуковского Московской области (авиамеханик ВА. Пятахин, слесарь А.Г. Ткачев).

Стартовали из Москвы с аэродрома в Тушино, в день проведения праздника ВДВ (воздушно-десантных войск). На всех этапах перелета пилотам-любителям помогали опытные летчики-испытатели, высококвалифицированные специалисты, вошедшие в группу обеспечения, техническую и летно-методическую комиссии.

Среди грузов был огромный тепловоздушный шар-монгольфьер, который придавал особую прелесть праздникам в городах посадки. Это было яркое зрелище. Кроме того, многим посчастливилось полетать на воздушном шаре над аэродромами, а в Харькове благодаря инициативе пилотов-воздухоплавателей А.Л.Козлова и А.В. Ламунина желающие горожане и гости города могли подняться на шаре над центральной площадью города (автору статьи посчастливилось покататься так на воздушном шаре несколько раз – это самые приятные и запоминающиеся на всю жизнь впечатления). В пунктах посадки также можно было подняться в воздух прокатиться на самолетах сопровождения ЯК-18Т, Вильга-35А и АН-2. Проводились также показательные полеты, встречи с пилотами-любителями, лотереи, продажи значков самодельных самолетов, распространялись рекламные проспекты постоянно действующей в то время Всесоюзной выставки «Самодеятельное научно-техническое творчество» на ВДНХ СССР и другие печатные брошюры по техническому конструированию.

Перелет положил начало официальному признанию легкомоторной авиации в нашей стране и возможному практическому использованию таких самолетов в народном хозяйстве. В системе Авиапрома СССР был создан экспертный совет, техническая и летно-методическая комиссии. Специалисты ведущих авиапредприятий и отраслевых НИИ из разряда противников самодельщиков стали их помощниками и консультантами.

Самодельные воздушные суда индивидуальной постройки получают сертификацию, проходят испытания, государственную регистрацию, а авторам выдается свидетельство пилота-любителя. Полеты разрешаются в воздушном пространстве на высоте до 300 метров. Конечно, далеко не все идет просто и гладко, но при большом желании и настоящем отношении к делу становится реально.

Наряду с основной задачей – провести перелет так, чтобы он стал традиционным, выполнены и другие задачи. Была организована широкая рекламная кампания и информирование о ходе перелета практически ежедневно по Всесоюзному радио и Центральному телевидению.

Еще перед стартом в Центральном аэроклубе им. Чкалова состоялась пресс-конференция с представителями прессы. Многие журналисты стали затем участниками перелета и передавали «горячую» информацию прямо с борта самолета.

Самодельные самолеты вызвали живой интерес у зрителей, и особенно у молодежи. Их авторы отвечали на многочисленные вопросы самых любознательных представителей средств массовой информации, работали теле- и фотокорреспонденты. Слайд-фильм о перелете демонстрировался на проведенном после в сентябре месяце Центральным советом ВОИР Всесоюзном семинаре штатных работников системы базовых клубов самодеятельного технического творчества, созданной во всех регионах страны под руководством республиканских, краевых, областных и районных советов ВОИР.

Особого внимания заслуживают технические достоинства самолетов самодельной постройки и некоторые особенности их создания. Так, в качестве отдельных элементов и узлов самодельных конструкций были использованы узлы и детали от различных серийно

выпускаемых машин. При постройке самолетов использовались запчасти от самолетов «ЯК-18А», «ЯК-052», АН-2», вертолетов «МИ-6», «МИ-2», «КА-26», грузового автомобиля «КрАЗ», легковых автомобилей «Москвич», «Запорожец», мотоцикла «Ява» и другие. Двигатели были у всех пяти самолетов – чехословацкой модели «Вальтер-минор», работающие на автомобильном бензине А-76.

Вот некоторые параметры лучших машин. У самолета «Стайер»: сухой вес 410 кг., взлетная скорость 60 км. в час, дальность 1000 км., скороподъемность 5 м. в сек., расчетная высота 4,5 км. Конструктивные особенности «Стайера» - это верхнее расположение крыла, что обеспечивает отличный обзор земли, лучшую устойчивость. Закрылок-элерон работает по всему размаху крыла от 0 до 20 градусов, что снижает опасность посадки при сильном ветре. Тример руля высоты имеет электроприводное управление с нажатием кнопки. Самолет оборудован двумя фарами впереди.

Самолет «Дебют» отличается максимальной грузоподъемностью, его взлетный вес до 1 тонны, коэффициент максимальной эксплуатационной перегрузки равен 6. В сравнении с другими участниками перелета он требует минимального времени подготовки к взлету. Конструктивно отличается системой торможения как раздельной, так и общей на оба колеса. «Дебют» - самолет тренировочный, рассчитан на пилотаж, обладает хорошей устойчивостью, выполнен по схеме биплана для уменьшения размеров.

Особенности учебного самолета «Дуэт» - в управляемом хвостовом колесе, электроприводном закрылке. Уникальна технология изготовления крыла. Форма и размеры аппарата рассчитаны довольно успешно, так как нет тенденции вставания на нос. Фюзеляж цельнометаллический, крыло деревянное. Габариты «Дуэта» - 9 х 6,35 м. и максимальная скорость – 170 км. в час. «Дуэт» построен в клубе СТТ (самодеятельного технического творчества) «Авиатор», являющемся филиалом базового клуба при областном совете ВОИР. А Тверской экскаваторный завод оказал поддержку как учредитель.

Самолет «М-3» - ветеран среди машин-участников. Среди равных по классу машин он является самым экономичным по расходу топлива – 15 л. в час, а также имеет минимальную посадочную скорость 55 км. в час, минимальную длину пробега: при посадке – 70, при взлете – 80 м. Отличительной особенностью является комбинированный замок-рессора, позволяющий буксировать планер.

«Данко-2» имеет минимальную полетную скорость – 60 км. в час и высокую крейсерскую – 130. Учебная машина отличается дополнительным оснащением для аэрофотосъемок, которое крепится на специальном кронштейне. Фотоаппаратура на компьютерном обеспечении.

Во время перелета проводились соревнования экипажей пилотов-любителей по критериям безотказности, штурманской подготовки, техническому уровню решения конструкции, технике пилотирования. Победители были удостоены заслуженных наград.

Большую помощь в проведении перелета оказали комитеты ДОСААФ в городах посадки, а также работники областных советов ВОИР.

В стране сегодня много самодельных самолетов. Сфер использования сверхлегких летательных аппаратов уйма. Это в первую очередь бескрайние поля сельскохозяйственных угодий. Причем таким самолетам не нужны ни аэродромы, ни специальные взлетные площадки или какие-либо другие особые условия. Простой грунт

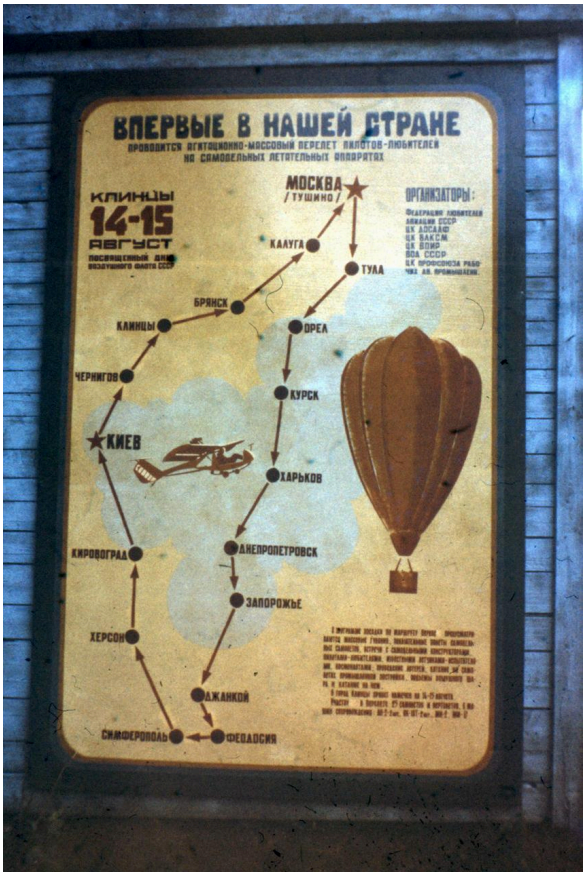
без покрытия – вот и все что нужно. С помощью таких самолетов удобно контролировать состояние полей, бороться с вредителями посевов. Другая область применения – лесничество, обнаружение лесных пожаров. Малую авиацию можно использовать для поиска повреждений на линиях электропередач, для слежения за нерестилищами рыб, избавления их от браконьеров и проведения аэрофотосъемки. Применение таких самолетов эффективно и в охотничьих хозяйствах. Их могут использовать и геологи, и многие другие специалисты различных отраслей народного хозяйства. Убеждают и качество работ, и экономическая эффективность их проведения. Авторы самодельных самолетов убеждены в развитии средств малой авиации в перспективе.

Первый Всесоюзный перелет пилотов-любителей на самодельных самолетах по маршруту: Москва – Крым – Москва стал залогом успеха в дальнейшем развитии данного направления самодеятельного научно-технического творчества. И уже в следующем 1991 году по инициативе ФЛА СССР был организован и проведен Трансконтинентальный перелет Москва – Канберра (Австралия).

В декабре 2018 года исполнилось 30 лет со дня создания Федерации любителей авиации (ФЛА). Именно она стояла у истоков зарождения авиации общего назначения в России. Благодаря ей нашли свой путь в мир авиации многие из тех, кто сегодня не мыслит себя без неба.

Сегодня ФЛА России это: 227 отделений (аэроклубов) в 51 регионе России, более 800 воздушных судов различных типов, более 3000 пилотов-любителей, более 400 техников и инженеров.

Общероссийская общественная организация «Федерация любителей авиации России» - ФЛА России учреждена 17 декабря 1988 года. Первым президентом Федерации был избран Летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза, Заслуженный летчик-испытатель СССР Волк Игорь Петрович.



Мне летать охота — по маршруту Перелета



На надежном крыле — посадка на траве



Полеты над Москвой запрещены — над Южной ТЭЦ пролетаем мы!



На «кукурузнике» - я, а за бортом — друзья



Многие полетали на воздушном шаре