

Валерий Холодов, нижегородец, сотрудник отдела оперативного контроля Автозаводской налоговой инспекции. С 1985 года начал заниматься дельтапланеризмом. В 1988-м во время полета получил травму позвоночника, но свое увлечение не оставил. Несмотря на костыли, продолжал летать. Более того, поступил в университет, получил новую интересную работу, воспитывает сына. В День независимости с флагом России парил на своем дельталете над площадью Минина, и ему салютовал Нижний Новгород.



Икар



- Кто вас «собрал»?
 - Доктор Фраерман и доктор Каюмов из ГИТО. Полгода реабилитации в институте травматологии и ортопедии. И я начал заниматься на спорттренажере - качелях Юлина. Их разработчик - учитель физкультуры из Дзержинска Юрий Алексеевич Юлин. Там без нагрузки на позвоночник оттягиваешься сверху. Если с умом заниматься, можно добиться стойкой реабилитации при травмах, грыжах позвоночника.
- Вы - собиратель впечатлений. Не рассердитесь, если опять вернусь в те дни? Скажите, что испытывает человек, осознавший такое случившееся?
 - Всей тяжести последствий сразу не осоз-

бирать скорость и безопасную для полета высоту. Чем меньше высота, тем опаснее. При 200 метрах над землей уже можешь маневрировать и при отказе двигателя нетрудно спланировать без травм.

- Ну вот и виртуально полетали. Слава Богу, сели благополучно. У вас, мой пилот, есть спортивный разряд по дельтапланеризму?

- Второй разряд. Это около 80 часов самостоятельного полета. Для сверхлегкой авиации это нормально.

- А самостоятельно научиться летать можно?

- Сообщество летное против такого подхода, но некоторые пытаются сами. Нормальное управление почти рефлекторное, а в начале летного опыта состояние пилота близко к ступору. Необходимость контролировать кучу неосвоенных и взаимно влияющих (и не всегда логично) параметров и при этом не иметь права на ошибку - задача непростая. Потратиться на инструктора или рискнуть - как минимум своим аппаратом - выбирать вам.

- А то бы на дачу, на пляж, над шоссе с пробками...

- Скорее всего, вас ждет разочарование. Не то, чтобы это было совсем невозможно. Но мало кого устроит условие «никакой гарантии на возможность вылета». А именно так обстоит дело. Точнее «почти никогда днем» и «только иногда вечером или утром». Полет в глухие места чреват еще и проблемами в случае поломки или вынужденной эвакуации.

- Ну вот, не дал расправить мне крылья. Тогда вернемся «на маршрут». Итак, вы отравились облетывать новые машины.

- «Тайфун», на котором я воткнулся в гору, мы восстановили. А потом стали разрабатывать другой аппарат «Экспресс», 2-местный. Решили сделать такой, на котором поменьше было бы травм. Ведь когда человек взлетает, у него глаза в пять копеек. А на «Экспрессе» можно было летать с инструктором, учиться по-настоящему. И первый в жизни самостоятельный вылет у меня был именно после травмы - в 1998 году.

- Пытаюсь сформулировать: позыв вернуться не просто в опасную для жизни, а перебившую судьбу ситуацию - это клин клином?

- Думаю, все очень просто. Я ничего другого не умел. А здесь мне все знакомо. И тут меня поддерживали, понимаете? Не смотрели как на инвалида. «Ты готов к полету. Ты же учился. Все знаешь!» Что мне оставалось со сломанным позвоночником? Шить тапки? Я шил! Такие знаете, носы - коты с опушкой. Много, между прочим, пошил - тысячи пар.

- Но ведь вы в это же время и крылья шили, Валера.

- Это правда. В 2003-м я стал шить паруса для дельталетов. За время работы в дельтальетном звене сшил 7 крыльев. Крыло это внушительный кусок ткани - 17-19 квадратных метров, скроенный точно по лекалу. Ошибка в размерах допускается в 3 мм, не больше. Чоб летательный аппарат был устойчивый, хорошо шел, нужно четко соблюдать крутку, профиль. Материал тоже не простой - лавсановый дакрон, армированная ткань.

- На чем же шьют такое чудо?

- Для изготовления изделия нужна серьезная швейная машина с хорошим «вылетом». Первая у нас была чехословацкая «Миневра». Мы ее с командиром Валерой Воробьевым купили старенькую у какого-то парня из гаража. Очистили, смазали, запустили, подстроились. Я под нее - а она под меня.

- Но ведь это огромная ответственность - сшить безопасное для себя и товарищей крыло. Мне казалось, этим занимается компьютер.

- Многие наши дельталеты - это ручная штучная работа. Дельталеты наши назывались «Экспресс». Они именно нижегородской постройки. Проектировались у нас Дементьевым и Воробьевым. И строились нами. В то время это была одна из лучших воздушных «тачек» российской сборки.

Лариса БУГРОВА

Продолжение в следующем номере

- Валерий, сейчас так мало пишут о людях, которые возвращаются в увлечение, отнявшее здоровье. Это факт редкий. Почему вы не бросили небо?

- Так ведь человек как живет? Без воды может три дня, без пищи - пару недель. А вот без впечатлений - ни секунды, ни мгновения. Именно эти-то впечатления и надо собирать, принимать, чувствовать и благодарить за них Создателя. Кажется, это по Гурджиеву и Успенскому. Читал у них где-то.

- Но впечатления впечатлениям рознь. Важно, чтобы жизнеутверждающие мотивы главенствовали над болезненными - над теми, что напоминают о рухнувших надеждах.

- А ничего особо у меня и не рухнуло. Перенесенное отчаяние закалило. Помогло понять истинные ценности, когда на пути посчастливилось встретить Удачу.

- Но Удача идет лишь к тем, кто ее заслужил. Так вот и давайте все по порядку. Может быть, кому-то поможет ваш жизненный опыт. Родился, учился, служил...

- Я из рабочего поселка. Родился в Сормове, потом переехал на Автозавод. После восьмого класса - авиационный техникум имени Баранова. Служил в армии в Монгольской Народной Республике, в местечке Чойбалсан. - 2,5 тыс. км от Улан-Батора.

- Содной стороны город, с другой пески - до горизонта. Для городского мальчишки, наверно, убийственный ландшафт.

- Жизнь в армии вообще - особый ландшафт. Это колоссальный опыт для становления мужчины. Поэтому после демобилизации я пришел на авиационный завод как полноправный член коллектива. Начинать в конструкторском бюро чертежником, потом стал инженером-конструктором. К тому времени уже закончил три с половиной курса радиотехнического факультета Нижегородского университета имени Лобачевского.

- А дельтаплан? Когда настигла эта любовь?

- Почти сразу, как появился на заводе. Както к нам приехали ребята из МАИ - Московского авиационного института и сразу вопрос: «Ты в заводском спортклубе «Сокол» занимаешься?» Так я узнал, что при нашем авиазаводе есть дельтаклуб.

- Что это было, шанс отличиться? Доказывать, что и ты не лыком шит.

- Еще какой шанс! А потом затянуло, уже никому ничего не хотелось доказывать. Хотелось лишь получать и получать впечатления. Они в самом деле очень яркие, красивые. Закат, облака, горизонты, ночные огни... С земли такого не увидишь.

- Но ведь любое серьезное дело процентов на девяносто состоит не из впечатлений, а из жестких, порой, нудных обязанностей.

- На девяносто - это, пожалуй, чересчур. Летные, клубные занятия в самом деле состоят из ряда дисциплин: купольная акробатика, прыжки с парашютом для начинающих... У нас было отдельное четырехэтажное здание на Чадаева. К сожалению, сейчас его забрали: наш авиационный сбросил с баланса все, что

не имело прямого отношения к производству.

- И все-таки поясни, что такое дельтаплан? Как звучит сама формулировка?

- Это сверхлегкое безмоторное воздушное судно - крыло, с несущим силовым каркасом и системой подвески пилота. Имеет форму, схожую с буквой «дельта». Управляется смещением центра тяжести из-за перемещения пилота.

- Это если бы для наклона самолета влево всем пассажирам надо было бы перебежать на левую сторону салона.

- Примерно так, - улыбается Валерий...

- ...Мы с вами очень долго молчим. Вы ждете, что я сама спрошу о травме?

- Ну, о травме, так о травме. 23 апреля 1988 года во время полета мой дельтаплан потерял скорость и воткнулся в склон. Сам виноват: хотел набрать побольше вышек - выше взлететь. Там, в Кузнечихе, где мы летали, есть провал воздушный. Высота получилась небольшая, я не успел даже перевернуться - землю встретил ногами, как положено по правилам. Сознания не терять, почувствовал лишь тупую боль. Подумал сразу о матчасти: развалил дельтаплан! Трубы поломаны, парус разорван. Он клубный, «Тайфун» называется. Мы сами его шили. Такая потеря!

- Такая потеря?! Валера, о чем вы говорите? Вы «сломались» - вот потеря! На тренировках обычно дежурит доктор?

- Постоянно. Валера Васин, один из наших, дельтапланерист. Он первым подбежал. Не разрешил ребятам меня трогать, перетаскивать. Чуть поровнее только положили до приезда «скорой».

- А случаи со смертельным исходом в нашей области бывают?

- В 2011 году двое разбились. Наши парни, летели утром из Козино в Богородск.

