



## Наследие Олега

Интервью Дениса Пэйгана с Олегом Бондарчуком состоялось в 2002 году и было напечатано в книге Секреты Чемпионов в 2003 году. На сегодняшний день, на начало 2005 года, Олег Бондарчук является действующим чемпионом мира и возглавляет мировой рейтинг пилотов ФАИ. Он также выиграл открытый чемпионат Австралии и занял 2-е место на Кубке Богонг. Он по праву считается сильнейшим пилотом планеты и непревзойденным мастером равнинных полетов.

### **The Secrets of Champions - OLEG'S LEGACY by Dennis Pagen**

Олег Бондарчук родом из Украины. Он был претендентом на победу в соревнованиях начиная с 1995 года. В 2002 выиграл Австралийские соревнования и два соревнования во Флориде. Его прогресс в дельтапланерном мире достоин восхищения, особенно учитывая тяжелое экономическое положение на Украине. Спокойное поведение и скромная речь Олега дают неверное представление о его решительности и твердом желании быть лучшим. Я беседовал с Олегом о его идеях на Пред-чемпионате по спидглайдингу в Греции.

**Олег, я знаю тяжело быть дельтапланеристом на Украине - без машины и денег. Как ты начал летать?**

Я был студентом в Киевском институте. Я изучал авиацию и пришел по объявлению для студентов о занятиях в дельтапланерном клубе. Я бросил все что я делал в данный момент и записался в клуб немедленно, потому что я знал, что это будет очень эффективно. Это был дельтапланерный клуб для студентов авиационного профиля и это было идеально для меня. Я был очень заинтересован.

Итак, я начинал на 65 метровой горке вблизи Киева. Мы были вынуждены носить наши дельтапланы наверх сами. Так что мы учились парить очень быстро также хорошо, как анализировать погодные условия и цепляться за любую возможность не сесть внизу. Как только я начал летать, я начал читать книги и статьи на тему парящих полетов и полетов вообще. Я возвращался к ним и перечитывал их снова и снова. Я нашел, что чем больше мой опыт, тем больше нового я узнаю из одних и тех же книг. Рекомендую эту процедуру.

Я стал заметно прогрессировать и в 1985 году принял участие в Чемпионате Киева. Я хотел участвовать в Чемпионате Украины, однако не был допущен. Но уже в 1986 году участвовал в этом Чемпионате и выиграл его. Там было только 3 зачетных дня и я выиграл только один «сильный» день. Я был счастлив. В этот год я пролетел 120 км перед Чемпионатом Украины. Я учился летать маршруты, читая все, что мог прочесть об этом. Я не мог летать на маршруты часто, но я постоянно думал об этом, прорабатывал в голове мою тактику.

Я бросил занятия в институте за полтора года до окончания для того, чтобы работать инструктором в местечке под названием Ямполь. Это на границе Украины и Молдавии. Максимальное превышение 120 м, но есть старты на разные направления ветра.

Я работал в клубе до развала СССР. Потом вернулся назад и закончил университет. У меня не было работы, но я хотел летать. Я пробовал заниматься бизнесом, покупая и продавая, и в конечном счете уехал работать в Москву. Но там я не мог летать. Потом Жерар Тавено [Gerard Thevenot], владелец

фирмы La Mouette во Франции, пригласил меня работать на него вместе с Гидо Германом [Guido Gehrman].

**К вопросу о моей первой встрече с тобой, когда я останавливался в доме Жерара и увидел тебя. Это было началом твоей успешной соревновательной карьеры?**

Да, можно сказать так. Я участвовал во всех российских и украинских соревнованиях с 1989 года. Я был в команде (в сборной СССР). Мои первые международные соревнования были в Словении (часть Югославии в те времена) в 1989 г. Я занял 24 место и мне запомнилось, что Манфред [Румер] был тогда 3-м. Далее, на Чемпионате Мира в Бразилии, я выступил плохо, летая на дельтаплане Vega МХII, т.е. на таком же аппарате как и Манфред. Перед соревнованиями мне не пришлось летать 4-5 месяцев, так как это был период развала СССР и соревнования не организовывались.

Но после я уехал к Жерару в 1995 году и он дал мне мой первый безмачтовый дельтаплан – Topless конечно. В тот год я занял 11 место на Чемпионате Мира в Агег в Испании, а должен был быть в первой десятке, но отлетал плохо в крайние два дня соревнований.

Как бы то ни было, работа с Жераром сделала меня значительно лучшим пилотом. Я летал на соревнованиях во Франции и постоянно летал как тест-пилот. Кроме того, я просто летал «для себя». Я никогда так много не летал прежде.

Это была действительно благоприятная возможность и я многому научился у Жерара. До этого я думал, что должен быть во всем максимально подготовлен к полету еще на земле. Но часто Жерар приходил утром без радио, без карты, без машины подбора и чего либо, сопровождающего полетам. Я учился летать без ничего и фокусироваться только на полете. Сейчас, если по радио начинается «треп», я выключаю его. Если вы можете видеть парня, вам нет нужды с ним разговаривать по радио. Ну, а если вы его не видите, то вам тем более нет нужды с ним разговаривать. В полете особенно важно быть чувствительным и сконцентрированным.

На протяжении всего того времени Жерар говорил мне, что я очень хорош. Он говорил, что я могу выиграть у любого, и это изменило мое самонимение: от неуверенного в себе и сомневающегося в своих способностях, до поверившего в себя. Это было важно для моей уверенности в себе. Я чувствовал, что у меня самый лучший аппарат, и все что мне нужно делать – это избегать ошибок.

**Как долго длилось это сотрудничество с Жераром?**

В тот год (1995) я участвовал в серии международных соревнований [World Hang Gliding Series] вместе с Гидо, Жераром и многими другими. В 1996 я был на Чемпионате Европы в Венгрии, где занял 13 место летая на Топлессе. Весной 1997 я начал летать для [Аэрос](#). Для меня было сложно так долго находится вдали от дома, потому что у меня оставались жена и сын на Украине.

Аэрос был создан в 1992 году. Это была маленькая отсоединившаяся часть гигантского завода Антонова. Я летал на их аппарате в Бассано [Bassano] в 97-м, но он не летел достаточно хорошо. Это был еще новый прототип.

**Очевидно они продолжили доводку аппарата, Олег. Потому что Стелс (сегодня Комбат) стал одним из самых лучших соревновательных аппаратов, особенно в твоих руках.**

Да, вскоре они стали лучше. Позже, в 1997, я занял 4-е место на Чемпионате Германии, потом 4-е или 6-е (точно уже не помню) на Пред-чемпионате Европы в Словакии. На Чемпионате Франции в Сент-Андре я занял 2 место, уступив Гидо. Он и я много летали вместе, потому что мы оба летали за команду La Mouette. На Первых Всемирных Авиаиграх в тот год я был 2-м. Далее в Австралии – в мой первый визит туда – я был 2-м в Хэе (Hae), 2-м на Кубке Богонг и 2-м на Чемпионате Мира.

**Как много вторых мест, Олег. Держу пари, ты был достаточно рассержен для большой победы.**

Конечно. В следующем году на Пред-чемпионате мира в Монте-Куко я был 6-м после бомбаута [посадки непосредственно под стартом - к примеру, если не смог выпарить] в первый день. Гидо и я сели недалеко от старта, смотря друг на друга вместо того, чтобы искать поток. Я занял 2-е место на Воллаби [Wallaby] в тот год, потом уехал в Австралию, чтобы выиграть Форбс [Forbes] и Кубок Богонг [Bogong Cup] и занять 2-е место на Чемпионате Австралии в Восточной Австралии.

Я также установил мировой рекорд в Большой Австралийской Бухте [Great Australian Bight], пролетев 200 км на дистанции «туда-обратно» и показав путевую скорость в 74 км/ч.

Так или иначе, как только у меня появился лучший аппарат, я мог летать с Манфредом и Томасом и начал учиться новым вещам. В Агере (Испания) я начал верить в себя. Я начал больше доверять себе и верить, что могу быть первым. Я мог летать вместе с лучшими пилотами и видел, что несмотря на то, что они лучшие, они продолжают делать ошибки. Если у вас аналогичный аппарат, вы можете оставаться рядом с ними, минимизируя ваши ошибки.

Лучшими пилотами были Манфред, Томас и Гидо. Они принимали лучшие решения. Манфред лучший в наборе и чувствительности. Томас принимает лучшие решения. Гидо силен в тактике. Он минимизирует ошибки и он постоянно пытается оставаться выше. Он хорошо набирает в потоках, постоянно «висит на крыше» и вылетает вперед, только если точно знает куда лететь.

Манфред набирает лучше, чем я, и часто выбирает лучшую линию пути. Для меня единственный способ выиграть у него – если он дает шанс [надо полагать, что он должен совершить ошибку]. Если я с Манфредом, то не следую за ним, потому что не смогу выиграть у него таким образом. Я предпочитаю летать отдельно от Манфреда и пытаюсь использовать лучшее время дня или лучшие циклы [вероятно, имеются в виду термические циклы], чтобы выиграть у него. Сейчас я думаю, Манфред допускает меньше ошибок, чем раньше. Возможно, Томас лучше летает на равнине, но Манфред лучший в горах.

**Я тоже летаю лучше на равнине чем в горах. Твои навыки все еще улучшаются, Олег?**

Трудно сказать. Но в каждом полете вы получаете опыт, независимо, удачный это полет или нет. Но для того, чтобы быть хорошим спортсменом, вы должны соревноваться часто. В противном случае вы будете забывать, какие решения вы принимали, и вы не будете достаточно уверены в своих действиях. Когда вы летаете просто «для себя», вы расслаблены, не сконцентрированы и не способны учиться достаточно эффективно. Также у вас нет столько аппаратов вокруг, чтобы вы могли определить насколько верно ваше решение. Например, одна лишняя спираль в умирающем потоке отнимет у вас 40 метров высоты по сравнению с другим парнем в следующем потоке. После 10 термиком это будет уже 400 метров или больше.

**Как ты думаешь, если это такой хороший способ учиться, почему все больше людей не участвуют в соревнованиях?**

Вероятно, вопросы времени, денег, безопасности и систем подсчета очков. Но выигрыш значительно больше, чем проблемы. Соревнования - это великолепная возможность совершенствовать свои навыки, сравнивая свой полет с теми, кто любит летать на высоком уровне и говорить с ними об этом. Я соревнуюсь, потому что я по натуре спортсмен. Если это не будет дельтапланеризм, это будет что-то другое. Если бы я не соревновался, то не летал бы так много.

**Давай поговорим о твоей технике. Что ты можешь рассказать нам о работе в потоке?**

Я обнаружил для себя, что если не думаю в процессе набора (или на переходах), то могу чувствовать воздух лучше. Я пытаюсь заблокировать логическое мышление. Это очень важно, когда набираешь в потоке. В полете я все время смотрю по сторонам и наблюдаю за каждым и за всем происходящим. Я реагирую и лечу туда куда надо, не думая об этом. Я даю моему телу следовать вместе с потоком – я не думаю: «здесь поток сильнее, я должен протянуть туда» - я просто делаю это.

**В один из дней мы летали вместе недалеко от Олимпа [Mt Olympus]. Мы набирали в слабом потоке и ты неожиданно полетел южнее для поиска более сильного ядра. Откуда ты знал, что оно там есть?**

Я просто почувствовал, что поток в котором мы набирали, был сильнее с южной стороны, и я повернул в ту сторону и нашел лучшее ядро. Это все было только на ощущениях, у меня не было вариометра в тот день. (Мы были на горе для спидглайдинга, но ранняя термичность не позволила провести спидглайдинг – прим. Д. П.).

Я заметил за собой, что в ветреный день протягиваю чаще по ветру, чтобы найти или удержаться в нестабильном ядре, особенно, если ветер усиливается с высотой. Наиболее это справедливо в облачные дни. *Возможно, это зависит от стиля полета. Тех, кто крутит слишком полого, сносит ветром в подветренную часть потока значительно заметнее и они вынуждены чаще протягивать против ветра, что ухудшает их скороподъемность. Но если крутить слишком круто, то тоже теряется скороподъемность и хуже чувствуется поток (дополнение О.Б.).*

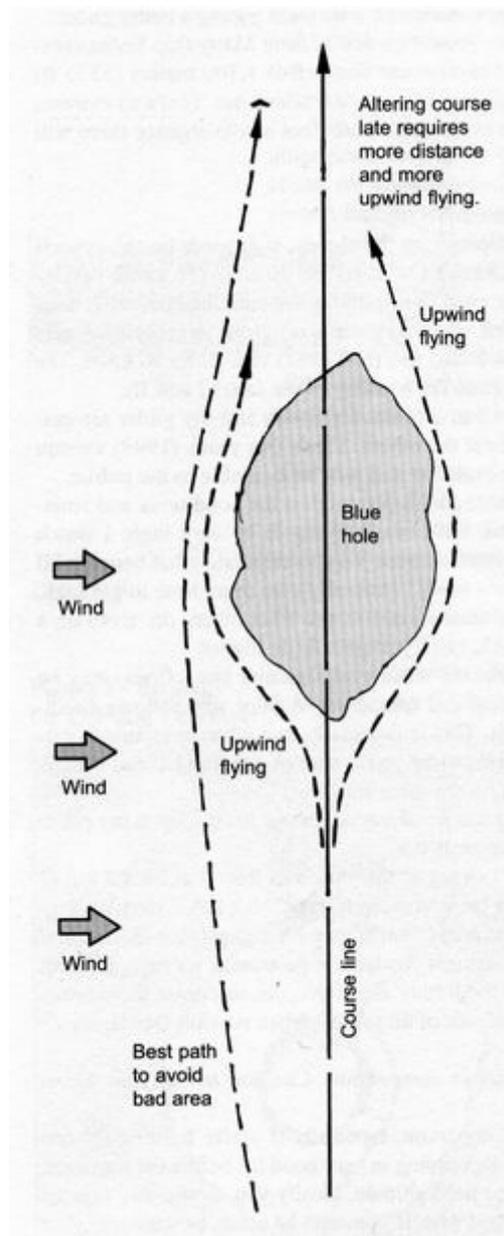
Когда я лечу и чувствую поток, я замедляю скорость и протягиваю в сторону предполагаемого ядра потока. Невероятно, как много пилотов не смотрят по сторонам для поиска лучшего набора. Они не видят другие дельтапланы или птиц, которые набирают лучше. Понятно, что иногда сложно найти лучший подъем, если вы в одиночестве, но если вы были в лучшем ядре ранее и условия не изменились – осмотритесь по сторонам, вы можете определить схожую ситуацию и воспользоваться аналогией. Если вы под таким же облаком или над схожей поверхностью, где вы уже были в этот день, скорее всего сила потока также должна быть аналогичной. Если все признаки говорят о повторении ситуации, я буду искать лучший подъем по такой же схеме, как и в прошлый раз.

Вы знаете, ваше зрение не нужно вам для набора в потоке, за исключением тех случаев, когда вы летите в группе и должны избегать столкновения или пытаться обойти в потоке других пилотов. Я использую свои чувства и звук моего вариометра для набора в термике и постоянно смотрю по сторонам в поисках признаков лучшего подъема. Я почти всегда нахожу лучшее ядро. Это потому, что потоки очень неоднородны и другие пилоты не всегда достаточно внимательны, чтобы следовать вместе с постоянно дрейфующим ядром. Многие пилоты не достаточно круто спиральят. Если вы можете сохранять маленькую скорость в крутой спирали, это обычно наиболее эффективно. Если вы крутите полого и медленно, вы будете уставать быстрее, потому что вынуждены постоянно корректировать спираль. Часто я набираю внутри спирали таких пилотов и поднимаюсь быстрее. Чтобы сделать так, вы должны знать, где находится каждый пилот в данный момент и должны быть готовы просчитывать их траекторию.

**Что ты можешь нам сказать про твою технику выхода из потока?**

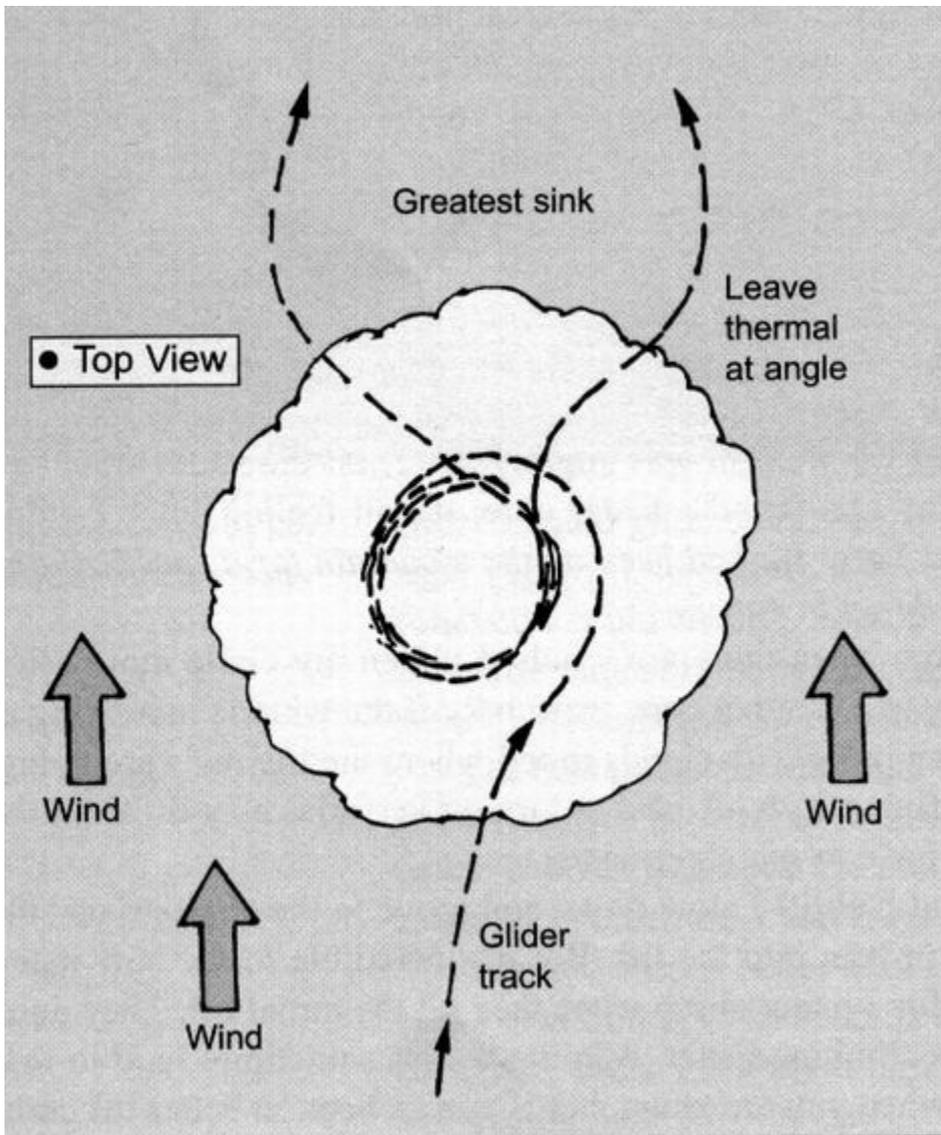
Для начала, если я достаточно высоко и набор становится неустойчивым, ослабевает, то покидаю поток. Иногда, если вижу впереди формирующееся облако, я бросаю поток и лечу туда, потому что так проще найти следующий поток. Если уверен, что впереди поток, я лечу туда. Если впереди по курсу скопление дельтапланов в потоке, то использую их, хотя я не люблю этого делать. Но если они не на лучшей траектории пути, я игнорирую их и лечу своей дорогой.

Я всегда смотрю на 1 или 2 потока вперед, перед тем как покинуть поток. Я всегда наблюдаю за облаками, пока набираю, потому что вы не сможете их хорошо разглядеть, когда находитесь высоко. Наблюдайте за их развитием у вас на пути, наблюдайте за их изменениями в течении дня.



В хороший день важно покидать поток, в котором вы находитесь, как только вы можете достигнуть следующего хорошего потока. Но иногда очень важно замедлить темп. Иногда я действую очень консервативно (даже слишком консервативно) - когда погодные условия становятся хуже. Очень важно быть гибким и быть готовым менять свой темп в соответствии с условиями. Если вы очень высоко, вы можете позволить себе одну или две ошибки, но если вы низко – нет.

Когда я выхожу из потока, я никогда не делаю это прямо по ветру, потому что в подветренной зоне наиболее сильные минуса. Я выхожу под углом 45 – 60 градусов. И в дальнейшем я стараюсь избегать минусов на пути и держаться в зоне плюсов. Я стараюсь лететь вдоль линии облаков или линии потоков. Если это горы - стараюсь лететь по хребтам. На равнине я буду пытаться лететь по хорошо выглядящим полям или вдоль линии деревьев. Минуса и плюса постоянно чередуются, и моя линия пути также постоянно двигается. Не нужно лететь за кем-то прямо сзади, будет намного лучше для вас обоих, если вы будете лететь рядом, на некотором расстоянии сбоку друг от друга, «веером». Так вы лучше сможете понять, где минуса. Если вы видите что вас «садит» сильнее, подлетите ближе к нему.



В третий день соревнований в Quest Air в этом году (1999), Тони Марти (ведущий Швейцарский пилот) и я летели в линии конвергенции и набрали 1700 м, летя по прямой. Мы начали финишировать за 17 км до финиша. Это экстремальный пример лучшей линии пути, но часто при отсутствии конвергенции, мы можем использовать линии минимального снижения или даже подъема.

### **Какую скорость ты держишь на переходах?**

Это зависит от конкретного дня. Это зависит от облаков, зависит от ожидаемого потока. Обычно я выдерживаю скорость между 55 км/ч и 90 км/ч. Я редко лечу медленнее, чем 50 км/ч, даже в зонах подъема, за исключением случаев, когда я уверен, что термик где-то рядом. Когда, направляясь в обозначенный впереди по маршруту поток, я пролетаю нисходящий поток в -3 м/с, я увеличиваю скорость до 90 км/ч. Чем больше снижение в нисходящем потоке и чем больше скороподъемность предполагаемого потока, тем с большей скоростью я лечу.

Качество моего аппарата примерно равно 15. Аппарат Манфреда и мой имеют большее качество на 1-2 единицы, по сравнению с остальными. Это версия «Стелса» этого года. Он сделан лучше и вскоре будет доступен для всех.

Есть множество различных стратегий в зависимости от условий и от конкретной ситуации. Когда условия не слишком хороши, я пытаюсь оставаться максимально высоко. Я наблюдаю за пилотами впереди меня и за формированием облаков. Я пытаюсь определить, что выиграю или проиграю, если полечу вперед. Если условия тяжелые, то трачу больше времени на набор высоты. Могу задержаться в потоке, чтобы увидеть, что будут делать остальные. В посредственный день буду оставаться с

группой, но попытаюсь быть всегда чуть выше.

Но если вы прождете в потоке даже одну спираль, когда все уже ушли на переход, в следующий поток вы можете прийти слишком поздно. Пилотам необходимо покинуть поток вместе и расходиться «веером» на пути к следующему. Пилот, который следует непосредственно сзади другого пилота, делает хуже и себе и ему. Это особенно актуально, когда полет проходит низко или когда нет облаков. Конечно, если вы уверены, что поток прямо по курсу, можно лететь следом за пилотом, который направляется туда.

Иногда мы думаем не головой, а сердцем. Очень много пилотов следуют непосредственно друг за другом, хотя знают, что лучше так не делать.

Когда я лечу, то всегда смотрю на облака впереди - минимум на 5 км. Обычно нужно смотреть вперед настолько далеко, насколько это возможно, чтобы избежать «голубых дыр», переразвития, затенений, больших водных пространств, лесов, влажной почвы. Иногда это может быть облако, которое переразвилось и создает большую тень. В любом случае, если это зона в которую вам нужно лететь, лучше начать за ней наблюдать раньше, чем позже. Вы сможете распознать атермичные зоны раньше и лучше. Я всегда прохожу такие зоны с наветренной стороны, если это возможно.

**Ты, кажется, превосходно стартуешь на соревнованиях. Можешь рассказать нам секреты своей стратегии старта?**

Стартовые ворота обычно очень важны, особенно если вы намерены финишировать с разницей не более минуты от первых мест. Если вы набираете в очень хорошем потоке перед стартовыми воротами, нет необходимости стартовать быстро. Вам нужна высота. В идеале, вы должны быть с максимально наветренной стороны, как можно выше, как можно ближе к воротам и как можно ближе к окончанию временного интервала.

Если вы не можете быть близко к воротам, смотрите на время на вашем GPS и рассчитывайте, сколько времени вам понадобится, чтобы достигнуть ворот вовремя. Нужно немного потренироваться, чтобы получить опыт, который поможет вам определить, когда лучше добрать высоту в этом потоке или когда лучше подлететь ближе к воротам, но в более слабый поток.

Обычно у нас много времени перед открытием стартовых ворот и очень важно использовать это время, чтобы составить план действий и осмотреться. Наблюдайте за термическими циклами, за облаками по маршруту и за местами предполагаемого зарождения потоков. К моменту открытия стартовых ворот ваш план должен привести вас на пик термического цикла в начале маршрута после пересечения старта. С моим опытом сейчас это действительно работает. Я не нуждаюсь в мыслительном процессе, я просто делаю правильно. Это цель многочисленных полетов – выработать у себя автоматически правильные реакции.

Если вы опоздали стартовать вовремя, вы будете часто не успевать за основной группой и вынуждены будете добирать в слабых потоках, которые будут тормозить вас. Но иногда, если вы не слишком отстали, вы можете нагнать основную группу, прыгая по сильным потокам, потому что группа часто летит медленно – у них нет обозначенных потоков впереди, в отличие от вас.

**Они хорошие указатели термиком, Олег. Давай поговорим о технике и амуниции. Насколько большое значение имеет амуниция для формулы победы?**

Это очень важно. Вы должны пытаться найти лучшее. Наблюдайте за аппаратами на соревнованиях и если вам что-то понравилось, попробуйте это. Если вы почувствуете, что это то, что надо – покупайте его. Лучше делать сравнения на соревнованиях, чем спрашивать у кого-то. Конечно, нужно учитывать с кем вы сравниваете. Я летал с Томасом и он часто был впереди меня, несмотря на то, что иногда его аппарат был хуже.

Когда дело касается подвесной системы, «чистота» поверхности и угол наклона очень важны.

Убедитесь, что вы летаете на переходах в отрицательных углах наклона подвески. Если вы делаете небольшое усовершенствование в аэродинамике, это не так значимо, но когда этих небольших усовершенствований несколько – это очень существенно.

Очень важно быть уверенным, что ваше оборудование– GPS, вариометр, система полиспада и пр. – хорошо работает. Не меняйте амуницию непосредственно перед соревнованиями. Сначала опробуйте ее. Необходимо знать все детали вашего оборудования (особенно вашего GPS и дельтаплана) заблаговременно. Иногда лучше отлетать соревнования со старым снаряжением, чем менять его непосредственно перед соревнованиями. Лично мне нужно 40-50 часов попользоваться своим снаряжением, чтобы максимально его понять.

**Это слова мудрости, Олег. Перед тем как мы расстанемся, что ты можешь сказать о своих планах на будущее в дельтапланеризме?**

Сложно сказать, но я буду летать еще несколько лет, если они будут такими же, как этот год. Конечно, вопрос мотивации очень важен. Я доволен своей жизнью в дельтапланерном спорте и доволен работой в «Аэросе». Если будет больше соревнований с денежным призовым фондом, я буду летать дольше, и, конечно, больше пилотов будут летать.

**Мы все чаще видим денежные призы на некоторых соревнованиях, Олег; будем надеяться это тенденция продолжится. Мы хотели бы видеть тебя среди нас, потому что ты один из самых лучших спортсменов. Спасибо, что поделился своим видением и своими секретами.**

*Перевод Дзамихова А. А.*

*Под редакцией Олега Бондарчука*

*Фотографии: Flavio Tebaldi*