

# ПЕРЕЛЕТ НА ДЕЛЬТАЛЕТАХ ЧЕРЕЗ БЕРИНГОВ ПРОЛИВ

*1992 год. Время неотвратно и неумолимо, как нож гильотины, и вот уже впереди гораздо меньше, чем позади. Кого-то из свидетелей и непосредственных участников того удивительного события, к сожалению, уже нет в живых. Господи, 20 лет прошло! И тут я поймал себя на мысли, что, пожалуй, вряд ли кто вспомнит об этом еще через 20 лет. Просто вспоминать будет некому. А тогда... Тогда страна - в шоке от происходящего, в шоке от насилия над собой, в начале жуткого развала, в начале пути в неизвестность, который каждый должен будет пройти сам, не ведая и не зная конечной цели этого пути. Но был один человек, который четко определил и обозначил для себя конкретную цель. Эта цель - пролив Беринга, и не просто пролив, как географическая точка на карте.*

**Н**ет! Все гораздо изощреннее. Затея, прямо скажем, стопроцентная авантюра, причем для реализации этой авантюры требуются единомышленники, такие же обезбашенные и отчаянные, как сам идейный вдохновитель и организатор.

На первый взгляд все достаточно просто. Всем авантюристам собраться в конкретное время, в конкретном месте, заправить топливные баки, завести моторы и перелететь пролив с российского берега на американский. Да, да, вот так - без особых затей! На чем перелететь, спросите вы? На дельталетах - на дельтапланах с мотором. А то, что до них никто никогда этого не делал, значения не имеет, они будут Первыми!!!

Главного авантюриста звали Евгений Ананьин. Женя был в то время руководителем дельтапланерного клуба «Дальний Восток» во Владивостоке. Освоил дельталет и прекрасно летал на нем, мечтал о больших перелетах, побывал за границей, на Аляске. Скорее всего, тогда и родилась идея о перелете Берингова пролива. Нас познакомил мой старый друг, Владимир Степанович Климин, много лет проработавший в институте «Аэропроект», с которым мы начинали осваивать дельтапланы в далеких 70-х. Степаныч к тому времени увлекся дельталетами и познакомился с Евгением Ананьиным где-то в Приморье, на очередных сборах пилотов дельталетов. К тому времени многие опытные дельтапланеристы, налетавшие в свободном полете не по одному десятку часов,



**Михаил Непогодин:** «Как-то звонит мне Валерий Цыганков и спрашивает, не подскажу ли я место, где можно разложить и собрать крыло для дельтаплана. Я позвал его в 68-ю школу. И вот на каменном полу холла расправил складки нежно-зеленый «Аерос». Так что скоро, думаю, Валерий полетит, и кто знает, во что выльется та его давняя, нереализованная мечта о Беринговом проливе...»

начали конструировать, строить и активно летать на дельталетах. Полеты с мотором позволяли летать выше, дальше и, главное, более продолжительное время. Отпадала необходимость в использовании сопок, необходимость ездить в горы, где можно было бы летать в динамических и термических восходящих потоках. Появилась возможность брать на «борт» пассажира, расширялись и возможности применения дельталетов для других целей. Это направление развивалось

стремительно, несмотря на полное отсутствие отечественных легких, качественных и, главное, надежных двигателей для сверхлегкой авиации. Несмотря на отсутствие добротных специальных тканей для изготовления парусов на крылья дельталетов... Самым распространенным отечественным мотором на то время был двигатель от снегохода «Буран», РМЗ-640. Это была не очень удачная копия австрийского мотора «ROTAX». Быть обладателем «ROTAX 503» - мечта всех, кто



Последние приготовления к главному этапу экспедиции



К полету готовы!





Карта перелета



Евгений Ананьин

знакомился с замечательными людьми, не увидел Чукотки и Аляски. Не увидел самого Берингова пролива! Не у каждого в жизни предоставляется такая уникальная возможность.

Этот перелет не стоит забывать, это наша история, хотя и не столь давняя. К сожалению, у меня не сохранилось видео, дал посмотреть, и не вернули. Нынче наткнулся на информацию о беспрецедентном, первом в мире перелете Берингова пролива французом Франсуа Бернаром и шведом Фредериком Паулсеном на дельталете 26.04.10. Только в обратном направлении. Люди продолжают испытывать свои силы. Не дает им покоя этот пролив! В музее авиации Аляски, в Анкоридже, есть информация о том давнем событии, хранится карта и эмблема перелета.

На сайте «Ассоциации Экспериментальной Авиации» есть форум о воздушных путешествиях. В этом году исполнилось 20 лет Перелету Берингова пролива. Исполнилось 20 лет одному из самых интересных и захватывающих из воздушных путешествий! Исполнилось 20 лет той, навсегда потерянной для меня экспедиции.

Вспомнив на форуме об этих событиях, я с удивлением узнал, что совсем немного людей в нашей стране знают и помнят этот перелет. А в интернете вообще нет ни одного упоминания о тех отчаянных парнях.

Но тему подхватили, откликнулись люди, так или иначе принимавшие участие в организации этого перелета, откликнулись те, кто был знаком с кем-то из участников. Но, главное, откликнулись и сами герои тех давних событий. Благодаря Элле Павловой на форуме были размещены фотографии о перелете, фотографии участников.

И пусть живые слова живых людей дадут вам возможность почувствовать и понять, что это был за перелет и как это было на самом деле.

Валерий ЦЫГАНКОВ

в те времена строил и летал на дельталетах. Народ проявлял чудеса изобретательности, совмещая воедино цилиндры от мотоциклов и блоки от водяных помп, колдуя с подвесными лодочными моторами. Уделяю этому столько внимания – по простой причине – успех перелета напрямую зависел от надежной и стабильной работы моторов.

Евгений пришел ко мне в мастерскую сразу с деловым предложением. В двух словах рассказал о своей затее, и я, совершенно обалдев от услышанного, естественно, не смог отказаться. Все предельно просто. Я делаю эскизы эмблемы перелета, выпелов и прочей сувенирной кепочно-футболочно-значковой мишуры, которую, как он мне объяснил, обожают буржуи. В качестве оплаты за мои нелегкие творческие муки Женя делает мне загранпаспорт и берет меня в свою экспедицию в качестве второго пилота. Он сказал об этом так просто, словно речь шла о поездке в трамвае на рынок. Это казалось фантастикой! Работа закипела, времени оставалось совсем немного...

Сколько сил и средств было потрачено на организацию этого перелета, я узнал много лет спустя, а тогда мысли о предстоящем не давали спокойно спать. Для меня все это действо представляло гораздо больше проблем, чем для всех остальных участников экспедиции, в силу того, что я передвигался на инвалидной коляске. Я не был знаком

почти ни с кем из состава команды, и мне, естественно, не хотелось быть обузой, не хотелось стать неким тормозом и неизбежным раздражителем. Да и, по большому счету, не так велик был мой вклад в общее дело. Толку от моего присутствия было бы не много, а вот хлопот всем я доставил бы в избытке. Время шло, и проблем с организацией перелета меньше не становилось. Уже не так настойчив становился Женя в своих убеждениях о неперенном моем участии в предстоящей экспедиции. И я уже не так был уверен в своих силах, что преодолю все трудности, неизбежные в таких условиях.

А команда, тем временем, получалась славной и в полной мере международной, включающей в себя опытейших пилотов-дельталетчиков из Чехии, Украины и России. Вот имена участников этого перелета: Иржи Зитка, Иржи Черны, оператор Михай Чорны (чешская команда). Пилоты из Украины: Сергей Зозуля, Анатолий Коркач. Пилоты из Ижевска: Евгений Попов, Владимир Малышев. Хабаровчанин Клишкин Владимир Степанович. Доктор Аркадий Максимов и спасатель Александр Сарычев из Магадана. Евгений Ананьин – организатор и идейный вдохновитель.

Сейчас, когда прошло столько лет, я с тоской вспоминаю и, конечно же, сожалею о том, что не стал участником той фантастической экспедиции, не переборол себя, не по-



Стартуют Сергей Зозуля и Анатолий Коркач



Евгений Ананьин летел один



**Анатолий Коркач:** Участие в экспедиции мне предложил Сергей Зозуля. В то время он производил мототележки в Запорожье, а мое крыло UFO было выбрано для комплектации СЛА. Одним совместным аппаратом мы рассчитались за участие в экспедиции, и его пилотировал Женя Ананьин из Владивостока - организатор экспедиции. На другом, двухместном, летели вместе с Зозулей. Первый этап пути летели с Провидения до Уелена. Практически техника была новая, и облет проводили перед самым стартом. Это смахивало на аферу, но, как говорится, победителей не судят. Во время полета до Уелена приятно было наблюдать за гонками на собачьих упряжках, которые шли в обратном направлении - из Аляски по нашей территории. Жаль, что не удалось с ними пообщаться.

Добро на вылет через пролив ждали неделю. Пограницы меняли свое решение часто и в основном не давали добро. Погода практически каждый день была летной, и мы успели ввести в строй Ананьина. Стартовали через пролив неожиданно, когда дали окно в 15-20 минут. Летели в поселок Уэльс маршрутом севернее острова Ротмана.

Сразу после старта потеряли из видимости остальных участников перелета, набрали 700 метров и через час с небольшим,

наполненный коктейлем эмоций, где страх был перемешан с чудными картинами торосов, льдин и полыней, жуткими фантазиями вариантов вынужденной посадки и радости, что двигатель пока работает без перебоев, увидели горы Аляски. Радость переполнила все чувства. Кажись, и на этот раз пронесло. Дул умеренный западный ветер, и в роторе терять высоту было несладко. Последние 20-30 км пути до высоты 400-500 м была облачность с небольшими просветами, и береговую линию мы заметили, когда были в прямой видимости места приземления.

Нас встретили американцы во главе с Майклом Джакобером и Володя Малышев, который сбалансировал свою технику на скорость значительно выше и обогнал нас по маршруту задолго до Аляски, практически после старта. Потом приземлились чехи, а Жени Ананьина все не было. Начали волноваться. Прошло еще томительных 20 минут. Ситуация накалялась. Были попытки связаться со спасательным вертолетом, и в самый критический момент мы услышали звук мотора и увидели подлетающего с северного направления Женю. Радости не было предела! Все живы! Как выяснилось, он заблудился в облачности и взял севернее, после того, как увидел побережье. Хорошо, сообразил вернуться. А то до следующего поселка тысячи миль.

В Уэльсе нас всех вместе приютила добродушная и гостеприимная семья Дэна Ричардсона - ветерана вьетнамской кампании, любителя авиации и просто замечательного человека. Впоследствии Дэн приобрел один из наших аппаратов для себя, и мы успели дать ему основы пилотирования.

Следующий этап перелета проходил без нашего с Зозулей участия, поскольку техника осталась у Дэна. Остальные три экипажа с Уэльса успешно долетели в Ном. Там через некоторое время мы встретились с нашей группой поддержки и после нескольких дней показательных полетов в Номе успешно покинули доброжелательную Аляску.

Через полгода случилось неожиданное продолжение аляскинского приключения. Летом 92 года Россия и США отмечали 50-летие лендлиза. Наша шестерка «Русских Витязей» из Кубинки летели на Аляску для участия в аэрошоу в Фазрбенксе. Нам предложили заполнять паузы между пролетами СУ-27. После успешного приземления наших истребителей в аэропорту Аляски и ознакомления американцев с нашей военной техникой, американские пилоты отказались

от полетов, и все аэрошоу состоялось только при участии СУ-27. Мы - это три экипажа СЛА - также успешно полетали в перерывах, но сразу после аэрошоу покидать уютную Аляску отказались и остались путешествовать по Америке еще на полтора месяца. Это было достаточно захватывающим времяпровождением. Один из интересных эпизодов



Владимир Малышев

**Владимир Малышев:** «Очень много сил положили на то, чтобы добраться сюда. Сейчас, конечно, определенное волнение еще есть. Но я надеюсь на своих друзей! Надеюсь на их помощь. Я думаю, все будет нормально. Что мы - перелетим!»

произошел после ночного пролета над военной авиабазой. На следующий день нас вычислили агенты, возможно ЦРУ, и спросили: «Почему вы летаете без разрешения?» Наш ответ их поразил. Мы пошутили, что в нашей стране мы летаем без соответствующих документов всегда и везде, ведь в СССР мы свободные пилоты. Агенты попросили нас поддержать несколько дней от полетов и написать бумагу с просьбой разрешить нам летать в определенных местах до конца августа 92 г. Ровно через три дня на каждого пилота из Вашингтона было получено официальное разрешение на полеты. Лично я воспринял такое сообщение как невероятное. Было много неожиданного и интересного. Приключения продолжались!

**Участник форума под ником Борис 52:** Хочу рассказать, на какой мотodelьте совершал длительные тренировочные полеты руководитель перелета Ананьин Женя.

Мотodelьта была куплена в Уфе. Пер-

Экипаж Сергея Зозули



**Интервью перед главным стартом с Сергеем Зозуля:**

- Что ожидаешь увидеть?
- По пути или в Америке? По пути - лед. А в Америке - не знаю! Острова будут по пути. Через 50 километров.
- А боишься или нет?
- Боюсь. Немножко...

Там было километров 7 открытой воды...



Жени Ананьина все не было. Ситуация накалялась

вые полеты на ней совершались на бывшем аэродроме Майхе, это за пос. Штыково Приморского края. Первые же полеты выявили массу недостатков аппарата. Назову лишь те, которые отпечатались в памяти. Крошились зубья шестерён открытого редуктора, сделанного из шестерён мотоцикла ИЖ-Планета спорт, смазка зубьев осуществлялась капельницей. Моторама была выполнена в виде безопорной консоли, из-за чего разбивались отверстия крепления в пилоне. Мотор РМЗ-640 с ведущей шестерней не имел строгой фиксации с рамкой ведомой шестерни, посаженной на неподвижный вал, а между ведущей шестерней и хвостовиком колёвала было поставлено лезвие бритвы НЕВА.

Из-за этого аппарата у нас с Женей была и первая ссора. Я должен был лететь в Уфу и купить мотоделту, т.к. был технически более подкован. Однако было поставлено два условия, противоречащих друг другу: аппарат должен быть обязательно куплен, но неисправный не покупать. Категорически отказался. Полетел Женя, купил. Долго не общались, злились. Но аппарат разваливался, и мне пришлось смирить гордыню, выполнить на заводе все точные работы по доработке моторама и редуктора. А продавцу я отослал письмо с замечаниями на двух листах.

Что касается самого перелета, то, как говорил Женя, это была не техническая проблема, самое трудное - финансы и организация. Ведь он, как организатор перелета, перед самым вылетом через пролив не получил ни официального запрета, ни официального

разрешения. Вылетели на свой страх и риск, т.к. погода по прогнозу могла ухудшиться в любой момент и ждать было уже нельзя. Пролив был взят, люди остались живы и здоровы, слава героям.

**Валерий Цыганков:** Техническая проблема - дело десятое, в конце концов, техника налетала не один час и изготовлена была толковыми людьми, кое-что понимающими в этом деле. Главное, конечно же, финансы и организация! Рома Абрамович тогда не был «насяльником Чукотки» и, к сожалению, не мог оказать спонсорскую помощь. Не хочу затрагивать морально-этическую сторону взаимоотношений участников этого перелета. Совершенно разные по характеру люди, со своими амбициями, привычками, возможностями, в кратчайший срок должны были найти общий язык не только между собой, но и с представителями разных уровней власти, от которых, в конечном счете, зависел исход этой авантюры. Все участники попали в экстремальную ситуацию, поскольку, как я знаю, в это же самое время из Узулена должен был стартовать японский воздухоплаватель Masahiko Fujita на аэростате «The Earth Welowe» в направлении Аляски. Японец имел все разрешительные документы и покровителей где-то в верхах только начавшей «оперяться» российской власти. Ананьин со своей фактически никому не известной экспедицией мешался под ногами и покушался на часть славы, которой жаждал японец и все его окружение. Поэтому возникли трудности и с вояками, и с пограничниками,

и еще черт знает с кем. Плюс непредсказуемые погодные условия, плюс ограничение по времени, плюс накапливающееся раздражение и неясные перспективы. Самое смешное, что американцы были открыты и на той стороне все было улажено, паспорта с годовыми визами оформлены, наших ЖДАЛИ! И ОНИ ПРОВАЛИЛИСЬ! СЛАВА ГЕРОЯМ! А нам - слабо?! В наше время организовать нечто подобное, пройти по всем кругам ада и осуществить задуманное. Цена? Да за ценой мы, как всегда, не постоим!

**Участник форума Артур Шатских:** Был знаком с 1988 года со многими участниками данного подвига, а иначе и назвать нельзя! С 2001 года являюсь председателем Приморской федерации СЛА, и от трагически погибшего Аркадия Егоровича Яковлева мне достались некоторые документы о подготовке к перелету и сам маршрут, т.е. план полета. Многих уже нет в живых, но листая пожелтевшие страницы, с трепетом и восторгом понимаешь, какой титанический труд был проделан одержимой командой!!! Мы с уважением храним память о мужестве всех, кто это совершил!

**Участник форума под ником Старый Макс:** Там было километров 7 открытой воды - случись отказ, шансов выжить не было однозначно. После у них спросил: «Не страшно было?» А Зитка, кажется, ответил: «Нет, мы вниз не смотрели, а только вверх и вперед!!!»

