

# Альманах Аэроскримеа



Выпуск № 1  
2014 год



## Слово редактора

### Уважаемый читатель!

Вы держите в руках первый выпуск альманаха "Аэрокримея". Это альманах о людях, связавших себя с малой авиацией на территории Западного Крыма и о замечательных местах, где всё это происходит.

Не судите строго за ошибки в текстах - их напишут сами участники.

Надеемся, Вы получите массу интересной информации, если Вы впервые слышите эту тему и достаточно много воспоминаний о прошедших событиях, если Вы были их участником.

Альманах - непериодическое издание. Второй выпуск Аэрокримея планируем к концу 2015 года.

С уважением, Владимир Коваль





# АВИАДВОР

Молочненский



Авиационное движение Западного Крыма насчитывает многолетнюю историю. Большое количество замечательных людей побывало на наших площадках и приняло участие в наших мероприятиях. Достаточно много людей впервые шагнуло в небо не без нашей помощи. Нам есть кем и чем гордиться.

Вне всяких сомнений, наше авиационное движение принесло и приносит пользу стране, в которой мы живём.

Это даёт нам дополнительные силы для популяризации и развития авиации общего назначения в Крыму.





# Аэроклуб

## "Чайка"

Сакский аэроклуб "Чайка" поставил на крыло и приобщил к лёгкой авиации целое поколение людей, которые в настоящее время "бороздят просторы Мирового воздушного океана".

Были трудные времена становления аэроклуба, были времена активной работы в воздухе и на земле, но, однозначно, самые тёплые воспоминания останутся у всех, прошедших школу аэроклуба "Чайка".



Сергей Шевчук построил лётное поле Табаско, что под Евпаторией, купил одномоторный лёгкий самолёт и со своей площадки выполнил в 2012 году перелёт до самого северного аэродрома Европы - Нордкапа. Об этом в следующих выпусках альманаха.

На площадке Табаско подготовлено большое количество пилотов, успешно выполнены облёты нескольких самостоятельно построенных летательных аппаратов.

О Табаско в хорошем смысле слова известно далеко за пределами Крыма.

# ТАБАСКО







## *Мои короткие каникулы в Непале.*

Приветствую тебя, Володя, с далеких гор Непала. Мне выпала возможность побывать в этой замечательной стране, познакомиться с удивительными людьми, увидеть величественные гималайские горы и многое другое интересное и захватывающее.



**Н**ачну с того, что Непал находится не в Африке, не в Америке, даже не в Европе, как многие думают, а в Азии и граничит на севере с Китаем, на юге с Индией, на западе с Пакистаном, на востоке с Бутаном. Гималайские горы находятся на севере страны и разделяют Непал с Китаем. Самая высокая точка мира Эверест, по-непальски Sagarmat, находится на северо-востоке страны, высота ее 8848 м. Всего в нашем районе, где мы летали, а летали мы в Покхаре, было четыре восьмитысячника. Это Джаунларгири – 8167 м, Анапурна-1 – 8095 м, Манаслу – 8166 м, Химал Чули 8147м.

**Г**ималаи это особая красота, величественные горы, дикая природа, редкостные животные и особенные люди, которые живут в горах и считают себя самыми счастливыми людьми в мире. Заветная мечта новорожденного Непальца - быть проводником в горах. Эта мечта переходит из поколения в поколение, она становится работой этих людей. В общем, складывается впечатление, что для непальца Земля действительно плоская, держится на черепахе и трех непальских слонах, и на ней существуют только три страны: Индия, Непал и Китай.





**Е**вропейских государств вообще не знают. Возможно, в этом я ошибаюсь, так как мне не попадались местные жители, которые могли бы похвастаться знанием географии. Сами люди очень приветливы и доброжелательны. Стоит поздороваться на их непальском языке: "Namaste" - это здравствуй и ты лучший друг непальского народа. А если будешь здороваться с незнакомыми людьми, то улыбка прохожих будет встречаться в течение всего дня. Что самое интересное, ты не увидишь пьяных или курящих людей. Здесь спиртное и сигареты очень дорого стоят, а работы не хватает, поэтому они берегут каждый рупий. Развлечения они проводят песнями и танцами, причем поют и танцуют только женщины, мужчины сидят и смотрят на эти концерты. В Непале вообще праздников больше, чем дней в календаре. Порой кажется, что у них веселье - это смысл их жизни. Ни чем не заморачиваются, солнце светит, рис, бананы растут, жизнь прекрасна. Хотя по внешнему виду и по жизни существования они такие бедовые, уровень жизни напоминает 18 - 20 года, а живут они в 2071 году по местному календарю. Такая себе машина времени находишься в будущем, а живешь в прошлом. Вот в такой стране я работал.

**Л**етать в горах Гималаях действительно и прекрасно, и опасно, а возить пассажиров в ущелье гор это дополнительный адреналин. Основные туристы здесь китайцы и индусы, но и европейцев тоже хватает. Немцы, голландцы, французы, американцы, австралийцы, арабы это те туристы, которых мне чаще всего приходилось возить. Наш брат россиянин вообще редкость, не говоря уже о других туристах из бывшего СССР. Все они разные и ведут себя по-разному. Если обо всех случаях писать, одной книги будет мало.



**Р**асскажу тебе пару случаев, которые были со мной. Приехал турист из Америки со своими друзьями, и решили они полетать вблизи гор. Расспрашивал, какие горы мы увидим, какая их высота, а сможем ли мы фотографировать их. Короче, видно, человек прилетел сюда, чтобы посмотреть Гималаи. Всё, пристегнулись, запросили на запуск, взлетели. Я ему: вот гора такая, высота такая, вот домик ети (снежного человека), высота такая, а он, редиска, достаёт свой мобильник и давай мне показывать фотографии своей семьи, своего дома. Я ему:  
- Вот гора Анапуерна-1 8095м.  
Он мне:







- Да подождёт эта гора, вот смотри, это моя собака с дочкой.

И так весь часовой полет. Хорошо, что я стараюсь записывать полет в хорошем ракурсе. Если пассажир что-то не заснял, он всегда может по прилёту посмотреть моё видео и купить себе на память.

**Д**ругой пассажир из Китая девушка. Перед взлетом познакомились, я рассказал, откуда и как меня зовут, она о себе. Взлетаем, я показываю горы, рассказываю о них, близится время посадки, а она ко мне на своём Оксфордском языке спрашивает:

"Where is Himalayas?" (А где Гималаи?), я такой: "What?" (Что?), она опять, а где Гималаи? Я такие глаза квадратные, так вот же они! И показываю руками, она: - правда!? Я говорю, конечно. Сам думаю, это звезда какой-то, полет идёт к завершению, а она спрашивает, где Гималаи. Китайцы, одно слово.

**А** бывали случаи, когда попадали в сильную болтанку в горах. Эту "кроху" кидало не по-детски вверх, вниз, влево, вправо, самому жутковато было, а пассажир смотрит на меня и спрашивает, "Что это?", я ей с улыбкой все ОК, ТУРБУЛЕНТ! А у самого штурвал выпрыгивает из рук. Она как схватится за меня и смотрит жалобными глазами: "Да-да, все ОК! Когда на посадку пойдём?" Вот такие, дружище, были каникулы.







**О**сновная еда у них это рис, курица и фрукты. Готовят они пищу очень острую и не солёную, наверное, чтобы микробы не заводились. Мы убиваем микробы водкой, а они острым перцем, порой даже водой не погасить. Хлеб продаётся только белый, но он почему-то не черствеет и не плесневеет. У меня месяц пролежал и ничего, ели. Корова у них священное животное, поэтому они едят мясо яка. Свинина это вообще деликатес. Я привез с собой сало, мы его ели, когда были трудные времена, а когда закончилось, я купил местного сала. Это бедовый кабанчик с толщиной сала на полтора пальца, жесткое, но употребляемое.

**В**от такие приключения были со мной. Хочу еще раз поблагодарить тех людей, которые помогли мне стать на крыло и откомандировали в такую увлекательную поездку.

До встречи, пилот Igor.





# Аэро Крым 2007

Нельзя, конечно.  
Но, если очень хочется, то можно.

Пришло время и в аэроклубе стало летать невозможно, так как начальство потребовало дорогостоящий пакет документов. А ведь нас четыре человека на один аппарат. Так что те золотые документы были бы целым состоянием. Без них можно было выпросить возможность летать только по кругу, как говорят, вокруг песочницы. Но это уже давно стало неинтересным. Выход нашли быстро. Наша страна достаточно широка, чтобы в ней можно было найти место, где бы мы никому не мешали. Купили задёшево прицеп, задорого его доработали и зарегистрировали. Стали возить аппарат на авиахимическую взлётную полосу. Там нам никто не мешал.

В этом же году Володя Коваль затеял слёт «Аэро Крым 2007», который почему-то назвал перелётом. Пригласил всех своих знакомых пилотов и нас в том числе. Мы с энтузиазмом собрали приличный обоз и утром отправились в дорогу. Конечным пунктом было с. Молочное рядом с Евпаторией.

Конец июля, жара. За рулём своей тёмно-синей девятки был Вадим Чистяков. Чтобы не перегревать мотор, Вадим открыл все заслонки, которые пустили горячий воздух от мотора в салон. И мы сполна осознали, что действительно, пар костей не ломит.



По дороге пару раз нас «проконсультировали» по правилам дорожного движения гаишники, разумеется, бесплатно. К вечеру мы были на месте. Нас встретили организаторы слёта Володя Коваль с женой Мариной и Николай Ивашкевич. Местом оказалась большая поляна, примыкающая одной стороной к Молочному, а другой, смежной к морю. С краю каким-то чудом росло невысокое раскидистое дерево с орлиным гнездом наверху. Володя сказал, что были и орлы с орлятами, которые не хотели покидать дом родной. Каждому из нас Володя подарил по белой рубашке с рисунком на спине. На моей рубашке был изображён стоящий дельталёт и надпись «Аэро Крым 2007. Шеф-пилот Вадим Гришаев».





Облетели Евпаторию с её авиаремонтным заводом и озеро Сасык. Далее Володя сильно снизился. На высоте примерно 20 м, не выше, мы чуть ли не между кустами и оврагами летели минут десять, пока не оказались над обычными для Крыма пустынными полями.

Впереди увидели море. Повернули влево и на большей безопасной высоте долетели до Николаевки. Сверху я увидел знакомую большую поляну с организованной на ней свежей ВПП для покатушек. Четыре года назад мы с Володей с неё катали пляжников, так сказать, зарабатывали на хлеб насущный. Володя снизился и сел на неё. Какие-то дела были с одним из организаторов нашего слёта. А мы с Вадимом продолжили полёт в окрестностях Николаевки.

Поставили палатку под тем одиноким деревом недалеко от палатки Володи с Мариной. Собрали аппарат. Успели сделать по пробному полёту.

На следующее утро сразу ухватили «быка за рога». Полетели в Николаевку за 60 км. Володя был ведущим. За ним летели мы с Вадимом Чистяковым в одном аппарате. Я к тому времени уже учился летать в заднем сидении как пассажир. Было постоянное желание вмешиваться в управление и руководить впереди сидящим пилотом. Понятно, что это неправильно, и я по мере возможности себя сдерживал. В конце концов, у каждого пилота свой стиль управления. Володя нас строго предупредил, что по пути рядом с нами будут места, где нас, мягко говоря,



не ждут. Поэтому мы должны строго следовать за ним на одной высоте.

Через полчаса Володя взлетел и повёл нас назад. Теперь мы летели над береговой кромкой. Утром в воздухе было спокойно, аппарат как бы стоял на месте. Вскоре Володя снизился снова на высоту не более 30 метров. Мы оказались над какими-то разрушенными постройками, затопленными зелёной водой. Над ними отвернули влево, и пошли над морем мимо бесконечного пляжа перед Евпаторией. Снизу на нас смотрели изумлённые купальщики, чуть правее по трассе неслись машины, а ещё правее пыталась обогнать электричка. Эта экзотическая гонка продолжалась, пока не показалось близко озеро Сасык. Володя с набором высоты повёл нас на него. Над ним предстояло пролететь целых 10 километров. Вокруг нас была лёгкая дымка, светящаяся в лучах невысокого утреннего солнца. Для наблюдателей это,





наверное, выглядело так: выскочили неожиданно неизвестно откуда и исчезли неизвестно куда. Несмотря на определённый экстрим, первая радиальная вылазка окончилась совершенно успешно. В этом полёте мы с Вадимом пролетели примерно 150 км туда и обратно.

В этот же день к вечеру вокруг Евпатории полетели Игорь и Данат. Когда они пролетели над Сасыком и приблизились к морю, им навстречу двигались низкие редкие облака. Далеко впереди облака сливались в сплошной ковер, над которым в красном мареве висело заходящее краснеющее солнце. Скоро был закат, поэтому долго полетать не пришлось. Они вернулись вовремя.

Главной особенностью нашего места оказался непрерывно дующий сильный ветер. Тонкая стойка колдуна под его напором постоянно была согнута пополам. Поэтому хорошо полетать можно было только до и после обеда. В обед спали и слушали нескончаемый шум ветра.

На следующее утро Володя посадил в свой аппарат Вадима Чистякова и полетел с ним на мыс Тарханкут за 70 км. Следом полетели Игорь Максимов и Данат Насибулин на нашем аппарате.

Я остался сторожить имущество под деревом. По пути под ними проплыли песчаные берега, огромный Донузлав, который раньше был пресным озером, а потом стал солёным заливом. Во время войны в него заходили подводные лодки на ремонт. Ближе к Тарханкуту попадались лагерь дайверов. Интересно было смотреть на раскопки каких-то древних поселений. Одно из них уже уходило в море под воду. На самом мысе Тарханкут стоят пограничники с радаром. К ним, конечно, близко подлететь было нельзя.

Но, поднявшись на приличную высоту, в спирали можно было полюбоваться бесконечным морем и узким клином мыса, исходящим из глубины Крыма.



## Мыс Тарханкут

Володя тогда летал на крыле Штиль, и его скорость была несколько меньше нашей. Ему приходилось лететь на поджатой ручке и повышенных оборотах мотора, чтобы не отставать от нас. Этот полёт прошёл успешно в некоторой термичности. Однако на обратном пути перед Донузлавом у Володи на приборной доске загорелась красная лампочка, предупреждающая о скором окончании топлива в баке. А впереди ещё 40 км! Думаю, что Володя догадался сбросить газ и лететь далее на меньшей скорости. Они долетели. После посадки увидели, что в полупрозрачном пластмассовом баке осталось не более стакана бензина.

Видимо, кому-то «наверху» наш перелёт был очень интересным, а может, и зачем-то нужным.







Днём приехал посмотреть на нас известный украинский пилот-самодельщик Виктор Юзва. Рассматривал наш мотор VW-1835. Эта штука для самолёта весьма привлекательна. Удивился, что мы летаем днём в жару и сильную термичность. Рассказывал о своём лётном житье-бытье. Всё-таки слава имеет и теневую сторону. Знакомство с местным прокурором не всегда доставляет удовольствие. Слишком уж он любознательный и читать любит разные бумажки...

Самое интересное произошло ближе к вечеру. Начали слетаться пилоты, которые на побережье занимались покатушками. Прилетели Богдан Хмара, незадолго ставший чемпионом Украины по дельта-лётному спорту, Володя Ивненко из Бахчисарая. Много беседовали о крыльях, моторах, полётах. Мне даже позволили пролетать на двух аппаратах. Какое впечатление? Моторы мощные, крылья летучие, телеги удобные.

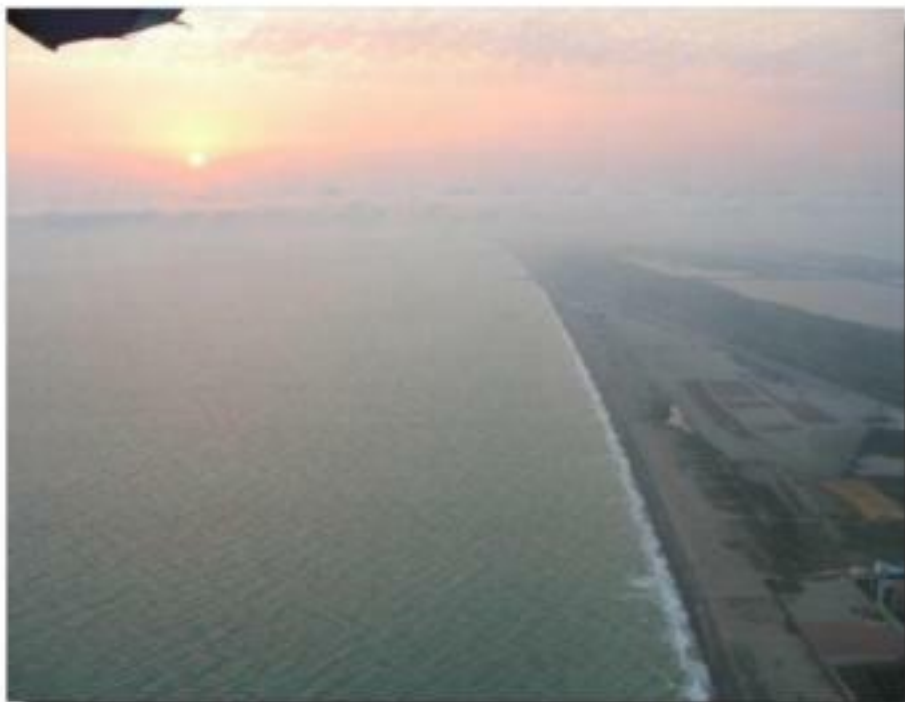




## [Аэро Крым 2007 ]



Полёты над западным Крымом, казалось бы, не могут представлять собой какого-либо интереса. С одной стороны выжженные жёлтые и чёрные поля – самая, что ни на есть пустыня. С другой стороны – сине-зелёное море. Именно близость моря притягивает взгляд и делает полёты в окрестностях береговой кромки привлекательными. Хочется фотографировать и снимать на видео всё подряд. Главное, чтобы власти были не в претензии. Здесь летающие мотodelьтапланы совершенно никому не мешают. Просто такое понятие, как погранзона, выглядит сейчас нелепым пережитком прошлого. Днём в этом краю смешиваются три ветра: два прохладных морских с юго-запада и с севера и один жаркий восточный с полуострова. Днём этот коктейль даёт жуткую болтанку, в которую никто соваться не хочет, так как слишком уж там опасно.





## [Аэро Крым 2007 ]

На третий день утром опять летали вдоль берега. Кружили над Центром дальней космической связи. Его колоссальная тарелка диаметром 70 метров имеет высоту 90 метров. По совершенно очевидным и понятным причинам она стала никому не нужна. Понимать это утверждение нужно правильно. Несколько лет назад американцы попросили ею воспользоваться, чтобы проследить за одним из своих космических аппаратом, подлетающим к границе солнечной системы. Им предложили уплатить п-ную сумму длинному ряду посредников, после чего в Центр придут деньги, сравнимые с зарплатой его нескольких сотрудников. Американцы, видимо, подумали: да что с ним будет, с тем космическим аппаратом, потерянного не воротить, и денег не дали.

К обеду Данат и Игорь решили, что пора заняться более серьёзным делом и полетели строго на север к мысу Бокал. И это при согнутом колдуне, жаре и термичности. Игорь потом рассказал, что после взлёта он почувствовал, что сил ему не хватит, а впереди ещё 70 км. Однако продолжил набирать высоту. Увидели, что за небольшой плотинкой бесконечного Донузлава вода имела другой цвет, так как там она пресная. Перед морем под собой обнаружили брошенную авиацимическую ВПП, состоящую из двух пересекающихся перпендикулярных полос. На военном аэродроме в Поповке остался один песок. От бетонных плит на них были только следы. Тихо крутились ветряки-мельницы ветроэлектростанции. Сам по себе мыс Бокал выглядел, как синяя капля, иногда заливаемая штормами. На длинной и очень узкой косе, соединяющей его с материком, было ветрено и безлюдно. Купальщики на берегу задирали головы, чтобы посмотреть на чудо-НЛО над ними. По дороге назад набрали высоту 1 км, где болтанки уже не было. Далее полёт был относительно спокойным.





## [ Аэро Крым 2007 ]

Ребята прилетели уставшие и измотанные. Сразу возбуждённо начали рассказывать о своих воздушных приключениях. Налетались, что называется, на всю оставшуюся... Т.е. до вечера. Вечером кто-то подъехал на машине и захотел покататься. Покатали. Понятно, что не безвозмездно, но без фанатизма. Поднял Володину жену Марину в облака, попилотировал среди них. Её рассказик после полёта произвёл впечатление. Володя сделал короткий полёт на нашем аппарате. Я полюбовался его исключительной посадкой.

На следующий день решили покататься. Вечером съездили на экскурсию в Центр дальней космической связи. Начальник Центра поднял нас на лифте до его середины, рассказывал об истории постройки, о возможностях станции. Вечером ездили к пилотам в Поповку. Послушали их рассказы о покатушных приключениях. Жаль, что их моторы иногда останавливаются в полёте. Однако пилоты готовы к этому, и поэтому плохих приключений не имеют.

Пятый день был завершающим в нашем крымском сафари. Запомнилось, что к вечеру к нам приехали прощаться Николай Ивашкевич и харьковский пилот Володя Закурдаев. За «рюмкой» чая подвели итог слёта и пожелали ему дальнейшего ежегодного повторения.

Утром с восходом солнца мы уже выезжали из спящего Молочного.



Донецк-2013.  
Гришаев В.В.



# Дорогу осилит идущий...



...2012 год, начало сентября.....  
Ровно 13 лет, как я не был в небе.  
13 лет мне даже не снились полеты.  
15 лет в Военно-Воздушных Силах....  
Когда служил, конечно же летал во сне.  
В курсантские годы, как правило,  
перед новыми видами полетов, ложась спать,  
я мысленно проигрывал весь полет от запуска до за руливания и выключения.  
И когда мозг засыпал включалось подсознание и я продолжал свой полет во сне....  
Благодаря своему подсознанию я наверное и пошел в военную авиацию.  
Я до сих пор помню отчетливо свои первые полеты во сне.  
Первый раз я полетел во сне, когда я был летом на отдыхе у бабушки в п. Николаевка, мне было 6 лет!  
Я делал 3-4 сильных подпрыгивания в высоту и начинал часто часто махать руками как крыльями.....и Я ЛЕТЕЛ!





**Л**етел как воробышка, но этот восторг во сне я помню до сих пор! ... В детстве я мечтал быть водилой-дальнобойщиком до 5 го класса. Когда наша семья переехала жить к морю я бредил морем и мечтал быть моряком как дядя Саша Лысенко, друг нашей семьи. НО! В 9 классе я сделал первый прыжок с парашютом, благодаря Сергею Яковенко, моему инструктору. Несмотря на мягкое приземление включилось мое подсознание, которое и повело меня дорогой к облакам.

**Н**ачало сентября 2012! Благодаря моему летному наставнику с курсантских времен Александру Григорьевичу Темляку, я познакомился с замечательными людьми влюбленных в небо - Владимиром Коваль, Николай Николаичем Ивашкевичем, Сергей Николаичем Шевчуком. 13 лет без полетов! Учитывая свое материальное положение и экономическое в стране богатой Украина, о полете даже в качестве пассажира не мечталось.... и наверное поэтому даже не снилось. Первая наша встреча состоялась на аэродроме Тобаско близ села Великое на северо-запад от Евпатории. Здесь и начался новый виток спирали в моей жизни! При первом же знакомстве, Николай Николаич предложил ознакомительный полет на замечательном масалетике Аэропракт А-22 украинского производства КБ Юрия Яковлева!



... **Я** забыл все что со мной происходило за последние 13 лет! Я не водитель, я не таможенный декларант, я не охранник и не инкассатор! Я вспомнил что Я—Л Е Т Ч И К !!! Восторг! Неопишуемый восторг после полета! Я был уже на земле, а душа продолжала летать в облаках!... Судьба давала мне шанс! Я это очень сильно почувствовал и осознал! Мне было предложено освоить самолет и подготовиться к работе в далеком, загадочном и не известном для меня Непале.



...Я думал ровно одно мгновение.... за это мгновение я успел взвесить всё и вся... возможные риски в случае неудачи (хотя с самого начала был уверен в успехе), финансовое напряжение из-за скудного бюджета (кредит по ипотеке оставил мало возможностей), и т.д. и т.п.

Начинать надо было с главного — с полетов! А параллельно надо было в сжатые сроки освоить английский язык, так радиообмен предстояло вести на английском.

Пружина жизни стала стремительно разжиматься унося меня с каждым её новым витком в верх...Время стремительно понеслось...каждый день был наполнен смыслом и событиями так или иначе приближавших меня к поставленной цели—освоить самолет, английский и улететь в Непал. Какая то неведомая сила меня вела к этой цели, помогая, давая силы и возможности. У меня все получалось, всё срасталось, всё решалось.... иногда мне казалось, что это происходит само собой...Вера!...оглядываясь назад я понимаю, что именно ВЕРА в себя давала мне сил и предоставляла возможности...Вера всегда будет с тем кто ГОТОВ бороться и преодолевать тернистый путь к цели, к мечте...

Но я был бы не я, если бы к красивой мечте я отправился в одиночку.... получив от Николая Николаевича добро на подготовку еще одного пилота—кандидата, я позвонил в Хмельницкий своему другу с курсантских лет Игорю Волкову. Игореня как и я в мгновение оценил предложение и дал согласие через неделю приступить к полетам. Одним словом ЛЁТЧИКИ! бац бац и в дамках!







С 30 сентября 2012 года мы приступили к полетам.... вывозная программа была успешно освоена нами за пять часов! Когда вылетали самостоятельно радовались как мальчишки! очень много волнительных минут мы провели с Игорёхой на аэродроме Табаско.

Разъехавшись мы принялись грызть учебники английского языка. Игорь хоть в школе и училище учил английский, а я нет. Я изучал немецкий. Записался на курсы, три раза в неделю в школе „ Лингвист,, и два раза в неделю частные уроки. Очень благодарен Наташе Андреевой, которая помогала заниматься индивидуально. Когда я приходил к ней измотанный на работе поздно вечером ,она умудрялась затолкать в мою опухшую ватную голову очередную порцию знаний. Я был мотивирован! И как отмечала Наташа - моя мотивация и была залогом моих результатов. Спустя пол года я мог уже кое как чирикать по английски. От принятия решения до билетов в Непал прошло ровно 10 месяцев! За несколько недель до отлета в голове крутились слова из песни певицы Ёлки,„...я буду в Борисполе сидеть в самолете и думать о пилоте...,, 19 августа 2013года мы с Игореней сидим в Борисполе и ждем посадки на А-рбуз 320 до Катманду! Мечты сбываются!11 часов лёту с пересадкой в Дубаях и мы в столице Непала Катманду.машина времени перенесла нас в 2071 год,так по крайней мере гласил непальский календарь. Но из окна джипа везущего нас в город Покхара, мы реально видели картинку прошлого столетия,не смотря на обилее выгоревших рекламных щитов Кока колы и прочей дребедени из современной цивилизации. 200километров от Катманду до Покхары по горному серпантину на джипе мы преодолели за 9 часов!усталость компенсировалась увиденной природой и величественными горами Гималаев.



## Дорогу осилит идущий...

**А**виаclub „Непал,, в котором нам с Игорем предстояло работать, встретил нас очень радушно. Каждому был предоставлен отдельный номер с удобствами, организовано питание и занятия для получения лицензии позволяющей катать воздушных туристов в Гималаях. Месяц ушел на занятия, зачеты и экзамены в Катманду. Сезон дождей заканчивался. Все разрешающие документы на руках. 3 октября мы должны были приступить к коммерческим полетам....но. Пришла беда. Она всегда приходит когда не ждешь.. При выполнении коммерческого полета с пассажиром из Китая разбивается наш Босс с пассажиром.... Нелепая катастрофа... Но небо ошибок не прощает и рангам скидок не дает, взыскивает с полна.

Что дальше?.... Хозяйка, мама Босса приняла непростое решение продолжать работу клуба дальше...



**Ч**то такое Непал... если коротко — это пуп земли! На земле 16 восьмитысячников. 8 из них в Непале. Самая высокая гора Эверест тоже в Непале. 4 восьмитысячника в районе Покхары, Анапурна1, Гималчули, Манаслу, Джаулагири. Но как по мне самая красивая это гора Рыбий хвост—6995м. Красивая природа, горы, леса, озера необыкновенной красоты и при этом грязь и антисанитария на улицах городов. Люди... непальцы очень дружелюбны, готовые всегда помочь иностранцу, все и всегда улыбаются. На улицах как в муравейнике... все куда то едут и идут. при этом нет ни разметок ни светофоров ни знаков! но нет и аварий! Все сигналият, но при этом друг друга пропускают по какому то только им понятному правилу! Па улицах все приветливы и вежливы. нам с Игорем довелось за время командировки поучаствовать и на похоронах и на свадьбе непальской. Много было встреч с интересными людьми со всего мира. доставляя пассажиру радость полета над гималайскими красотами мы всегда с благодарностью вспоминали своих наставников, своих инструкторов. Полёты в Гималаях не простые и от того интересные. денег мы не заработали больших, но в плане опыта полетов на ультралайте в горах наелись как говорится, с полна! Поставленные задачи мы выполнили. нам есть что вспомнить ни смотря на то что Шамбалы мы тоже не нашли. оглядываясь назад через гималайские пики мы устремляем свои взоры в будущее...

Геннадий Коваленко, 2013 год







### Январь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    | 1  | 2  | 3  | 4  |
| 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |

### Февраль

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    |    | 1  |
| 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |    |

### Март

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    |    | 1  |
| 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 |    |    |    |    |    |

### Апрель

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 |    |    |    |

### Май

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    | 1  | 2  |
| 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  | 9  |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 |
| 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| 31 |    |    |    |    |    |    |

### Июнь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  |
| 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 |    |    |    |    |    |

### Июль

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  |
| 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |    |

### Август

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    |    | 1  |
| 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 |    |    |    |    |    |

### Сентябрь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 |    |    |    |    |

### Октябрь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    | 1  | 2  | 3  | 4  |
| 5  | 6  | 7  | 8  | 9  | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |    |

### Ноябрь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    |    |    |    |    |    | 1  |
| 2  | 3  | 4  | 5  | 6  | 7  | 8  |
| 9  | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 |    |    |    |    |    |    |

### Декабрь

| Пн | Вт | Ср | Чт | Пт | Сб | Вс |
|----|----|----|----|----|----|----|
|    | 1  | 2  | 3  | 4  | 5  | 6  |
| 7  | 8  | 9  | 10 | 11 | 12 | 13 |
| 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
| 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| 28 | 29 | 30 | 31 |    |    |    |





[www.aerocrimea.info](http://www.aerocrimea.info)

[aerocrimea@gmail.com](mailto:aerocrimea@gmail.com)

2014 год