

The Secrets of the Champions by Dennis Pagen

Луиз Нимейер

Луиз Нимейер (**Luiz Niemeyer**) - еще один, из тех бразильских пилотов, что начинали молодыми и посвятили многие и многие годы спорту. Ему было **14**, когда он начал летать в **1977** году. Это интервью состоялось в **2001**г. на Чемпионате Мира в Испании, и Луиз подошел к нему с большим энтузиазмом, как и ко всему, что делает. На самом деле, именно он поспособствовал, чтобы Чемпионат мира **2003** прошел в Бразилии, предложив в своем роде уникальную концепцию соревнований. Что ж, пусть Луиз сам расскажет об этом..

Когда я впервые увидел полет на дельтаплане недалеко от своего города, Рио, желание летать ворвалось в мою жизнь, со скоростью ракеты. Мама не хотела, чтобы я занимался этим спортом, решив, что я еще слишком молод. Но я был непреклонен, и, в конце концов, она разрешила, поставив при этом три условия: **1.** Я не должен летать, во время школьных занятий. **2.** Не должен вылетать за пределы дозволенной зоны. **3.** И я не должен быть никаких происшествий! Чуть позже, поранив палец, я действительно испугался, что меня выгонят из дома.

Она отправилась к лучшему пилоту Бразилии того времени, Паулу Гейзеру (**Paul Geiser**) (двукратный чемпион Бразилии, финишировавший **9**-ым на Чемпионате мира), и попросила его научить меня самой безопасной технике полета. Так и получилось, что с самого начала у меня был лучший учитель. И все, о чем я мечтал тогда – было стать лучшим в мире. Когда я начал летать с друзьями, летавшими только ради удовольствия, я уже начал соревноваться. Да, я всегда хотел быть выше всех, быстрее всех и дальше всех. С самого начала у меня была цель.

Я всегда считал, что дельтапланеризм может быть популярным, таким как теннис или велоспорт, например. А сейчас все мои усилия направлены на то, чтобы делать этот спорт ближе обычным людям. Многие люди в моем родном городе, Рио, приходят к месту старта и восхищаются всей его красотой. Поэтому, эта задача кажется мне вполне реальной. Я хочу перенести ядро соревнований из голых пустынь на более урбанизированные территории. Вот почему, финишной точкой для всех зачетных дней следующего Чемпионата мира станет столица Бразилии, (г. Бразилия). Мы будем стартовать с площадки, расположенной в **96**км от города, облетать различные поворотные точки и садиться в цель посередине города. Там есть огромная ровная площадка и парковка, которая идеально для этого подходит. Думаю, что придет море прессы и тысячи зрителей.

Но, возвращаясь к тому, как все начиналось: Частенько, заезжая с моим старшим братом на гору, я уговаривал его присоединиться. И, наконец, он согласился. Карлос (**Carlos**) начал летать в **1979**, вступил в сборную Бразилии в **1981** и стал чемпионом в **82**-ом (я пришел **6**-ым в этот год). Пока я учился в школе, я не мог участвовать во всех соревнованиях, поэтому было трудно вступить в команду. Но Карлос учился в институте, и он мог себе это позволить. Немного позже, я буду пропускать занятия, чтобы летать с братом. Надеюсь, этого не прочтает моя мама – иначе мы оба здорово влипли!

Соревнования **82**-го года – это то, с чего я начинал, но самыми первыми стали соревнования в Рио в **1979** году. Я помню, что выиграл французский пилот Герерд Тевенот (**Gerard Thevenot**), а участие принимали многие великие пилоты того времени: Рич Григсби (**Rich Grigsby, US**), Джо Гребло (**Joe Greblo, US**), Том Пегин (**Tom Peghiny, US**) и Ден Купченко (**Dean Kupchenko, Canada**). А в **1982** я принимал участие в Кубке Америки, проходившем в Англии. И именно тогда я впервые воспользовался вариометром. До этого момента я летал только на чувствах и ощущениях. Думаю, это сильнейшим образом помогло научиться быть сверхчувствительным к воздуху. Я до сих пор советую молодым пилотам большую часть времени летать без прибора, особенно если они летают близко к земле, как здесь, в Рио. Так вы научитесь чувствовать термические потоки и сможете судить об эффективности своих действий по положению относительно земли. Один раз случилось так, что мой вар умер в полете, и я пролетел маршрут **80**км без него. И пришел вторым! В **1983** мой брат поехал на Чемпионат мира в Тегельберг (Германия) и привез мне оттуда **Sensor**. С этого момента все стало получаться. На международных соревнованиях в Рио я лидировал до последнего дня, уступив Стиву Мойесу и Дену Купчанко. Стив сказал, что я проиграл не потому, что они «облетели» меня, а потому, что я совершал ошибки.

На Национальном чемпионате в **84**-ом году упав на старте и провалившись в деревья, я выбрался, стартовал снова и выиграл день; и выиграл бы соревнования, но по правилам разрешалось стартовать только **1** раз, так что я получил ноль. В **85**-ом я был **#1** в сборной Бразилии и участвовал в чемпионате мира в **Kossen'e**. Заказав новый **Sensor** заблаговременно, но его не получив, был вынужден летать на заимствованном **GTR (Moyes)**, и ничего хорошего не получилось – слишком мало я зал аппарат.

Потом пришлось уйти в работу на несколько лет. Вернувшись в **88**-ом, я стал первым в команде, и в следующем году тоже. Собираясь поехать на Чемпионат мира '**89** в **Fiesh**, Швейцария, но, получив новую работу накануне, не смог поехать. Поэтому я отдал свое место в команде Пауло Коэльо (**Paulo Coelho**), и он финишировал **4**-м на моем дельтаплане (выиграл **Robbie Whittall**). Тогда я мало соревновался. Только в **1991** я заявился на чемпионат, и **Pedro Matos** дал мне совет, не рассчитывать на слишком многое, потому как я

не был на волне в течение двух лет, и все изменилось. Пилоты летали значительно быстрее, на других аппаратах, используя другую технику. Я сказал: «Хорошо! Я просто немного развлекусь!», без какого-либо намерения выигрывать. В первый же день, я увидел, как соревнуются позади меня, лидеры, а я долетел до цели, и был единственным, кто сделал это. Эту гонку я прилетел вторым, уступив Пауло 5 очков. В этот же год стал вторым на национальном чемпионате. Но проблемы с работой пока не решались. Безрезультатно пытался получить добро на недельный отпуск, чтобы куда-нибудь поехать. Не получилось. У нас существует система «трех чемпионатов», в которых ты обязан участвовать, чтобы войти в сборную и стать чемпионом, а я мог попасть только на одно, максимум два в течение долгого времени (с '92 по '97 гг.) Когда же я, наконец, поменял работу – сейчас занимаюсь CD-мастерингом – пришла долгожданная свобода, и я мог соревноваться когда хотел. Я попал в Сборную мира 1999, а сейчас я на четвертом месте в рейтинге пилотов Испании 2001.

Считаешь ли ты, что можешь победить Манфреда?

Это будет очень сложно, потому что он живет дельтапланами, совершенствуясь и совершенствуясь. У него лучше всех настроенный дельтаплан, а настройки – это все. Он может летать и настраивать, летать и снова настраивать. У Манфреда способности от природы, плюс богатый опыт.

Другой великий пилот – Томас (Tomas Suchanek). Он действительно крут и принимает по-настоящему правильные решения. Мы бразильцы, совершенно другие – куда более горячие! А у Томаса есть что-то глубже, внутри. Когда он вернулся в 2000, я увидел, что это чертовски хороший пилот! [Прим.: После того, как Томас трижды выиграл чемпионат мира, он ушел на 5 лет, чтобы соревноваться в ультралайтах, планерах и выиграть Чемпионат мира в этом классе]. Тяжело за ним угнаться. Томас обладает потрясающей способностью находить самый рациональный путь в воздухе.

В данный момент, Томас в ситуации, когда он должен показать, что может вернуться. Люди внимательно наблюдают за ним, и он это понимает. Но Манфред сейчас хорош как никогда и не так-то просто будет его победить, даже для Томаса. Манфред крайне уверен в себе, что делает его недостижимым.

Как Вы считаете, кто есть – пилот от природы?

Некоторые люди способны на плавные управляющие движения с хорошей координацией движений. Они не зажаты. Другие хорошо анализируют ситуацию, без колебаний и задержек. Они принимают быстрое и верное решение практически незамедлительно, используя всю имеющуюся информацию. Полагаю, что «пилот от природы» - это сочетание обоих качеств, и физических, и умственных, а так же воля, энтузиазм, концентрация и уверенность.

В самом начале, у меня не было возможности летать постоянно, и я отрабатывал движения в плавательном бассейне или где только это было возможным. Думаю, это помогает вырабатывать правильную моторику. Еще до того момента, когда я поднялся в небо, я уже делал модельки дельтапланов из бумаги и скрепок, много почерпнув из этого. Некоторые люди приходят в такой раж от полета, что забывают проанализировать, что было правильно, а что нет. Не сомневаюсь, чтобы совершенствоваться, нужно уметь анализировать, и давать строгую оценку своим успехам.

Но самое главное – это уверенность. Я стал уверенным в себе, еще когда летал без вариометра и мог оставаться в воздухе, даже при очень слабых потоках. Это чувство перенеслось и на сегодняшнюю, жесткую реальность, где многие пилоты уже теряют самообладание. До тех пор, пока у вас есть навыки, полученные на практике, вы должны быть уверены в себе, иначе вы не сможете себя превзойти. В 2000г. я принял участие в 10 соревнованиях, выиграл 5, на двух занял 2-е место и 3-е на четырех. Я был очень уверен в себе, все мог и имел дельтаплан, про который можно сказать «Дельтаплан». Это был Laminar MR 2000. С ним я мог висеть «на крыше» у всего «паровоза» и делать все, что только захочу. И именно на нем я соревновался с Чемпионом мира. Тогда я прилетел вторым на Wallaby (Флорида), Манфред – выиграл. Лучшая экипировка – важнейший фактор для поддержания уверенности в себе. Однажды Андре сказал мне: «Луиз, такое ощущение, что ты летишь превосходно, вплоть до финишной прямой, где ты обычно совершаешь все ошибки». После этого я написал на спидбаре формулу: $C + D + C = V$. Что соответствовало: Концентрация (Concentration) + Решение (Decision) + Уверенность (Confidence) = Победа (Victory). Это помогало фокусироваться весь маршрут до цели. Что еще следует написать – «Не пытайся сделать это снизу». Это тоже своего рода самообладание, потому, что если ты видишь пилота над собой, ты не можешь бросить поток и помчаться его обгонять. Ты должен успокоиться, набрать необходимую высоту и «сделать» его позже.

Насколько важно качество аппарата?

Это очень важно. Как я уже говорил, мой MR 2000 был потрясающим аппаратом. С 1997 года я летал на 10 различных безмачтовых Laminar'ах, и этот был лучшим. Мне не пришлось прикладывать практически никаких усилий. Он парил лучше всех. Одинаковые дельтапланы одной и той же фирмы могут быть очень разными. Бето (Beto) рассказывал, что летал на восьми аппаратах одинаковой модели на

соревнованиях. Из них **4** он оценил, как превосходные, **3** – хорошие и **1** – посредственный.

Да, дельтапланы бывают разными. Я и мой брат – дилеры **Laminar** в Бразилии, следовательно, мы летаем на большом количестве разных крыльев. Парус – это все. Я предпочитаю, чтобы его делал **Bause Segel**. Проблема в том, что люди, не имеющие отношение к фабрике, не могут играть на этом. Мы можем менять детали, настройки, но не парус. Даже если я отправлюсь на фабрику, чтобы что-то модернизировать, ничего не выйдет – я только сокращу производство. Кстати Манфред это может. Несомненно, Манфред – лучший пилот, и дельтаплан у него лучший. Я спрашивал у него, как он доводит свое крыло, и он не ответил! Возможно, какие-то детали внутри паруса или профиля несерийного производства. Я летаю на серийном, и потому не могу за ним угнаться, но по-прежнему уверен, что смогу обойти всех остальных.

Герольф (**Gerolf**) тоже летает на отличном дельтаплане, но он не может обойти Манфреда потому, что слишком фанатично рвется к победе. Это приводит к ошибкам, он работает еще интенсивнее, но только совершает еще больше ошибок. Если сегодня и существует пилот, способный выиграть у Манфреда, так это Герольф. Если бы я был им, я бы занялся конструированием аппаратов, это у него получается превосходно, и, возможно, это помогло бы ему стать Чемпионом мира. Но когда он так рвется, он теряет самообладание. Чего никогда не происходит с Манфредом.

Здесь, в Algodonal'е существует реальная проблема с «толпой» в воздухе, особенно в слабую погоду. Как Вы с этим справляетесь?

Быть выше! Когда разрушается термик, толпа начинает нервничать. Становится сложно найти ядро и сложно повернуть именно там, где считаешь нужным. Кто-то работает крутыми спиралями, кто-то плоскими. Раз я бросил поток, потерял его и вынужден был приземлиться. Сложно скоординироваться, когда ядро не четкое. Если в воздухе **150-200** пилотов – не важно, какими будут условия – проблемы неизбежны. Я считаю, что необходимо сократить количество участников на Чемпионате мира, ради безопасности. Кроме того, мы же все знаем порядка **10** пилотов в мире, имеющих шанс на победу. А из-за такого количества участников зрители не могут даже проследить за ними.

В толпе пилот всегда пойдет туда, куда все остальные. Даже одни мы не всегда принимаем решения исходя из реальных воздушных условий. Раньше я был очень агрессивен в такой ситуации, но потом заметил, что гораздо больше сил тратится на то, чтобы быть все время в повышенном напряжении, постоянно все контролировать. Оказалось надо расслабиться и терпеливо ждать, когда появится возможность урвать дополнительные **5** метров и оторваться от всех. В толпе всегда ощущается повышенное давление, а агрессивность сказывается на чувствительности.

Когда я один, я могу работать в потоке со взведенным на **1/2** полиспастом, но, когда вокруг полно народу, полиспаст опущен полностью. Это из уважения к окружающим. Любой пилот, использующий полиспаст в толпе – безумец и подвергает других опасности. В один из дней **Bob Baier** сказал: « Было действительно здорово летать с тобой. Мы были как птицы, показывая друг другу самое сердце потока.» Взаимодействие в потоке всегда лучше – все набирают эффективней.

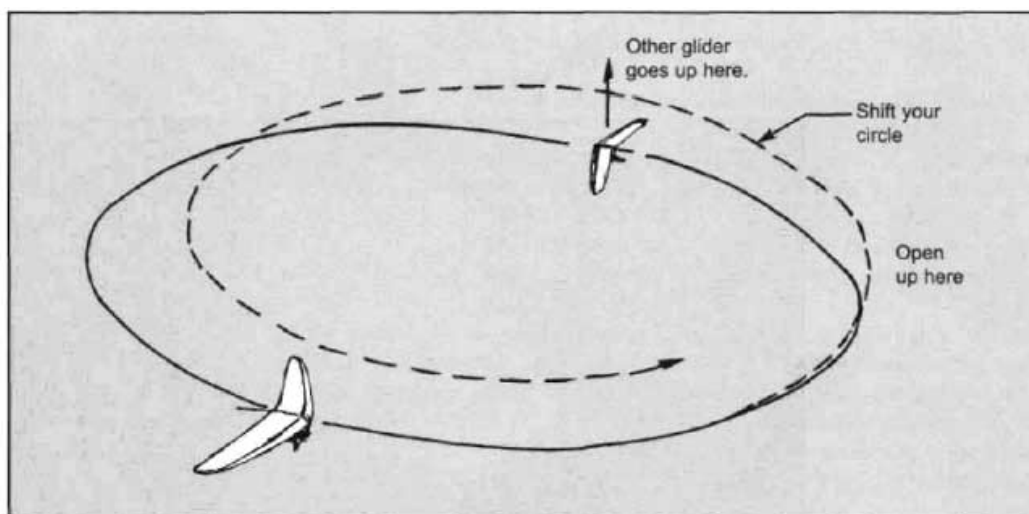


Figure 1 - Using Other Pilots to Detect Best Lift Area of Thermal

Можно смотреть на других пилотов, и оценивать набирают или снижаются они относительно тебя. После чего начать смещаться в сторону лучшего подъема. Для этого постепенно вытягивайте свою спираль с область большего подъема и сокращайте зоне меньшего.

Делайте это плавно, и другие пилоты последуют за вами. Таким образом, все будут подниматься быстрее, работая вместе. Полеты в толпе – это не битва, а содействие. Все люди, окружающие тебя – твои друзья, которые помогают тебе стать быстрее. Если

люди, окружающие тебя – твои друзья, которые помогают тебе стать быстрее. Если начинаешь конфликтовать – делаешь себе только хуже.

Как Вы прогнозируете будущее нашего спорта?

Пилоты знают, что необходима новая волна. Нужно, чтобы молодые пилоты приходили в этот спорт. Пресса хочет видеть молодых ребят (или девушек), выигрывающих в свои **20**. Я хочу показать этим людям, что они могут побеждать и быть героями. Я работаю с общественностью. Думаю у нас все шансы показать дельтапланеризм со всех сторон на следующем Чемпионате мира. Это рядом с большим городом, впервые мы финишируем непосредственно в его центре. Есть пресса и спонсоры, готовые к действию. Мы можем дать пилотам то, что они заслуживают: деньги, известность, удовольствие и развлечение. Полеты в районе Бразилии волшебны, приятный город, думаю, получится хорошее шоу. Хочу превратить Чемпионат мира в грандиозное шоу, в котором мы смогли бы показать всю красоту спорта.



Luiz braves the sun in Spain.

Перевод Юлии Кучеренко