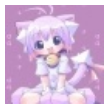


Параплан — Lurkmore



НЯ!

Эта статья полна любви и обожания.
Возможно, стоит добавить [ещё больше?](#)

Параплан (фр. *Parapente*, словенск. *Jadralni padalec*, тряпколёт, матрас, парнуха) — разноцветная тряпёичная хреновина, которая летает над головами туристов, если они вдруг сподобятся поехать куда-нибудь в горы, или даже на море, хотя достаточно бриза и дюн, или обрывчика у берега. Анонимусу может не повезти набрести на место гнездования парапланов. Там он наверняка встретит сурового, но романтического пилота, который будет очень убедительно предлагать отправиться в полёт стоимостью в [100500](#) денег.

Происхождение явления

В России берёт своё начало в [90-х](#) годах. Тогда здесь появились [жлобы](#), которые имели достаточные суммы денег и голодные дельтапланеристы, которым дали пинка под зад родные организации РОСТО.

Группы этих товарищей нашли друг друга и переплелись в экстазе. Теперь отличить одно от другого уже невозможно. В крепких объятиях тряпколётчиков нашли свой приют и любители попеть песни у костра, смелые, но близорукие студенты и прочие непризнанные гении. Так рождалась субкультура! Рождение языка произошло позднее, когда означенные выше товарищи получили доступ к ПК и интернету.

Пользоваться поиском в сети было удобнее, чем ходить в библиотеку, да и всё хорошее может быть только на Западе, рассудили они. После этого в язык сообщества хлынуло жуткое количество англицизмов.

Сложно сказать, как оно там было за бугром, а у нас [история Чемпионатов России](#) начинается в 90-м году. С тех пор много воды утекло и много костей поломалось. Однако каких-то кардинальных переломов в истории парапланеризма не случилось. Можно сказать, история парапланеризма отражает историю нашего общества.

В начале девяностых мечтали о недоступных по цене зарубежных образцах и шили, как могли, по выкройкам из «моделиста-конструктора». Инженеры-авиаторы из оборонки организовали несколько фирм (у нас и на Украине^[1]), которые шили парапланы почти такие же, как там, только дешевле и некрасивые.

С приходом 2000-х парапланеризм удачно усвоил такие понятия, как бабло и [экстрим](#). В результате количество парапланеристов выросло как на дрожжах (хотя, конечно, не может сравниться с количеством [парашютистов](#) или, прости господи, [лыжников](#) с [дайверами](#)).

Что это такое и как оно летает

Итак, параплан — это парашют-планер. Парашют — потому что шит из тряпки и держится на стропах. Планер — потому, что подъёмную силу он берёт из обтекания крыла [набигающим](#) потоком воздуха, как планеры и самолёты. На каждый метр снижения современный параплан пролетает 7—11 метров вперёд. Правда, скорость по авиационным меркам небольшая: в среднем режиме 35—40 км/ч, минимальная — около 25, а максимальная — до 70 у спортивных моделей. Поэтому, имея запас высоты, можно кое-как двигаться в выбранном направлении, если не мешает встречный ветер.

Безмоторный параплан может набирать высоту, если найдёт какой-нибудь восходящий поток воздуха. Потоки бывают двух разновидностей: **динамики** и **термики**.

Динамик — это когда ветер встречает на пути какую-нибудь настолько длинную гору, что её легче перевалить сверху, чем обойти сбоку. В той небольшой области, где ветру приходится подниматься вверх, действует динамик. Парапланеристы могут висеть в нём часами. В принципе, ничего (кроме лени и потребности во сне) не мешает провисеть в динамике несколько дней, если ветер дует равномерно без сбоев. Поэтому соревнования на длительность нахождения в воздухе не проводятся. Динамики возможны на горках от 20 метров, каковые встречаются даже в нашей равнинной местности.



СПП-30.

[Super Max2](#)

Чистый парапланерный
винрар.



У каждого
парапланериста в
альбоме есть фото ног.

Термик — это когда нагретый воздух поднимается вверх, аки пузырь в кастрюле с кипятком. Опытные парашютисты знают, что летние кучевые облака — это вершины термиков. По этому и другим признакам термики можно искать в прозрачном воздухе. Парашютист может набрать в термике высоту («обработать» его), метнуться к другому термику, опять набрать высоту, и так далее. Рекорд на сегодняшний день — больше 500 км за один полёт (но там просто дул очень сильный попутный ветер). В отличие от термика, из динамика особо никуда не улетишь. Полёты в термиках могут продолжаться, пока солнце греет. Иногда до восьми часов.



Парашютисты в динамике.

Кроме таких полезных и **нужных** вещей, как динамика и термики, в воздухе бывает много разнообразных факторов: роторы, нисходняки, турбуляки. Беда в том, что парашютист не имеет внутри жёстких элементов, поэтому стремится свернуться в комочек от всевозможных грозных чихов природы. Сложно передать словами, когда большая, красивая и надёжная тряпка над головой превращается в бешено скачущий туда-сюда лоскут. Говорят, это и есть тот экстрим, ради которого и надо пробовать всякие виды спорта.

Поднятие ЧСВ при помощи парашюта

Для поднятия ЧСВ рекомендуется участвовать и побеждать в соревнованиях. Перечислим их основные виды:

Маршрутные — пройти над землёй с заданным курсом в кратчайшее время, обогнув поворотные точки маршрута. В 90-е контроль велся с использованием фотофиксации ориентиров маршрута, в настоящее время с помощью расовой американской системы GPS, ибо **Глонассом** пользуются пока **Медведев** с **Путинным** и водители мусоровозов из Нерезиновой (что тоже спорно). Есть, конечно, свои тонкости, но тот, кому они нужны, легко отыщет их сам, так как популярность, сравнимая с **футболом**, маршрутным соревнованиям явно не грозит. ЧСВ маршрутников подогревается твердым убеждением в собственном совершенстве и эталонности пилота-тряпколетчика, несмотря на элементарное неумение многих, даже очень крутых спортсменов, как следует стартовать.



Предстартовый брифинг

Соревнования на точность посадки — аккуратно спланированы у парашютистов для поднятия ЧСВ чайников. При этом парадоксально, но непризнающие ничего кроме маршрутов «нечайники» уверенно проигрывают точникам по точностным показателям, что навеки запечатлено народной мудростью в поговорке «Настоящий маршрутник ближе LO не приземляется». Явление пока не изучено.

<https://www.youtube.com/watch?v=Rfn0i1EqOF0>

А вам так слабо?

Акро (оно же *акробатика, аэробатика*) — это дисциплина, в которой надо творить с куполом разные штуки. Всё происходит на глазах у зрителей, да и на видео смотрится ничё так. Поэтому данная дисциплина завоёвывает какую-никакую популярность. Однако, не в России. Тут надо, чтоб и девушки любили, и МПХ не отбили. Поэтому маршрут, маршрут и только маршрут, особенно если ссышь и/или не дорос.

Сорви глиссаду (траектория снижения воздушного судна при заходе на посадку. — замечание Капитана Самолётовождение) ближнему своему — парашютисты тянутся к большой авиации, иногда устраивая полёты в зоне аэропортов. Важнейшей дисциплиной этих увлекательных соревнований является следующая: пристроиться спереди от заходящего на посадку авиалайнера. Особенно важно не видеть этого самого борта. Это же так спортивно!

Сядь на ЛЭП. (соревнования на яркость возгорания) — практикуется между проигравшими соревнования на точность приземления. Впрочем, это спорт, скорее, для МЧС, ибо нехуй им расслабляться.

И, наконец...

Заложь ближнего своего, пока ближний не заложил тебя. — игра, проводимая работниками ФСБ с особо заигравшимися в предыдущие две...

Получение **профита** с помощью сабжа

Таких способов 2: **тандем** и **школа с продаж**.

Тандем. Для успешного зашибания бабла с помощью тандема необходимо иметь волевое лицо экстремала и волосатые руки торговца. С этим хозяйством, не забыв про тандем, требуется дёрнуть в места массового скопления отдыхающих идиотов. Далее идиоту необходимо впарить про романтику, безопасность и про то, что «в жизни всё нужно попробовать». Хорошо, если клиент слегка поддат (именно слегка, а не пьян в соплю). В

я кончаю Мишка .. полет на парашюте до оргазма
Nuff said.

процессе покатушек иногда случаются досадные недоразумения с переломами конечностей. Но не отчаивайтесь! В силу менталитета населения этой страны сочувствовать будут вам, а не пассажиру. И это правильно, пассажир — идиот, так ему и надо! Кто хочет подробнее, прочтёт здесь:

<http://www.rg.ru/2008/12/18/reg-sibir/paraplan.html> И тысячи их....

Продажа. Гораздо более сложный способ — открыть парапланерную школу и наладить продажу оборудования счастливым вновь обучившимся пилотам. Такая схема давно отработана:

1. На поле, возле большого города, устанавливается лебёдка
2. Дается реклама среди целевой аудитории, к которой относится **офисный планктон, мыло**, экстремалы всех мастей и сочувствующие.
3. Прибывающим ученикам раздается оборудование в прокат, к ним приставляется пара инструкторов, которые смотрят, как бы чего не вышло.
4. За это с учеников собираются бабки в размере, пропорционально среднему доходу в данной местности.

Существует поверье, что после сорока полётов на лебёдке (по три минуты каждый), сдав теоретический экзамен, ученик становится Пилотом. Далее остаётся только приобрести оборудование, продаваемое через школу, и вот ты уже настоящий самостоятельный парапланерист! Впрочем, на этом выгоды парапланерной школы не заканчиваются.

- Ты всё равно будешь ездить в эту школу на эту лебёдку, потому что летать больше особо негде (не переться же на горку в **Мухосранск**, там никакого гламура).
- Если вдруг у тебя будет отпуск, ты поедешь в Турцию, Индию или Европу дабы усовершенствовать свои навыки — опять же, под руководством инструктора из твоей школы.
- Кроме того, пилоты привозят на лебёдку своих жён и друзей, которых можно прокатить на тандеме, получив за это профит в тройном размере от обычного.
- Ты будешь делать **флюордрос** отцу основателю школы, а как иначе???

Процесс облегчается тем, что никакой особой физической подготовки для полётов не надо, а ЧСВ растёт побольше, чем у лётчика-снайпера. Ученика выпускают в первый полёт в первый же день. При соблюдении техники безопасности травматизм на лебёдке пренебрежимо мал. Налоги школы, как правило, не платят, но спят спокойно. Учеников бьют о землю, но всё равно спят спокойно. И это несмотря на возмущение общественности!

Пилот-инструктор. Первостепенной задачей топового пилота-инструктора (как правило, он же «руководитель летной школы», он же «диллер», он же «атетц» и т. д.), помимо зарабатывания бабла на месте собственного произрастания под личиной обучения полетам, является периодическое выплескивание в форум показательных подтверждений собственной приверженности безопасности, как основы основ, и публичная грызня с другими себеподобными с целью повышения бабла и ЧСВ. При этом настоящий п.-и. не забывает пару раз в год выезжать на прибыльный отдых — возить в Бир и Олюдениз на СИВ и прочие курсы совершенно нулевых чайников и пытаться там препятствовать их неминуемым травмам посредством властной руки, сжимающей рацию. Особым шиком считается неспешное плавание за «утоновшими» на СИВ-курсе на байдарке. Есть мнение, что словосочетание «железные нервы» было впервые произнесено в отношении именно п.-и.

Обратная сторона медали

Внезапно убиться может даже супер-пупер опытный спортсмен. А порой, человек разбивался в хлам на второй день после завершения обучения у инструктора, что символизирует. Типичные травмы таковы:

<https://www.youtube.com/watch?v=ZtkS7qef89U>

Пилоты после 40 полётов.

- Компресс (компрессионный перелом позвоночника). Очень распространён среди парапланеристов. Случается при торможении жопой о земную твердь. Голова при этом не страдает, а жаль. Если без осложнений, то проходит через месяц лежания в постели. В более поганых случаях разрезают спину и вставляют туда железки.
- Переломы рук и ног. Случаются при неудачных стартах и посадках. Тут уж как повезёт, учитывая, что кретином везёт нечасто... Может месяц в гипсе, может год с аппаратом Илизарова.
- Множественные переломы и разрывы внутренних органов бывают у тех, не успев кинуть запаску, или **она не раскрылась**. Долгожданный пиздец наступает при падении с большой высоты. Упавший при этом с большой вероятностью становится героем, даже если к нему через 5 минут подбегут санитары, а через 15 — прилетит вертолёт. Однако никто не подбежит и не прилетит так что волноваться не о чём. А коллеги-пилоты будут стоять рядом и сильно переживать, что даже к лучшему, а то ещё кинутся спасать и убьют вконец.
- Может унести в грозовое облако, далеко вверх. А там — ярый пиздец — высота 10500, воздух свежий, но его мало. Но задохнуться не успеешь по причине встречи с **Сырро**.
- В девяностых, в программе «Вы — очевидец» однажды продемонстрировали офигенный ролик. По сюжету, ввиду внезапного ветра парапланериста вынесло из района полётов прямо к близлежащему зоопарку (обычный солнечный день — детей было много) и медленно опустило точно по центру в



Тандем любой ценой!



Наземная тренировка

бассейн с крокодилами. И хоть жаль идиота, конец немного предскажем. (Нашедшим раритетный ролик и запустившим сюда — благодарность).

- Столкновение с птицами грозит не только самолётам, но и паропланеристам, как, например, произошло в далёкой Индии с одним любителем полетать, который столкнулся с большим и гордым орлом, застрявшим напрочь в экипировке нашего почти героя. Запаска таки раскрылась и автор чудом выжил, хотя и приземлился в лесу на деревья. Орла он, как ни странно, не убил об ближайший пенёк, а спас, попутно высрав множество эпичных фраз

Paragliding vs Eagle
(original) / Параплан
против орла
Суть спорта

Кто занимается парапланеризмом

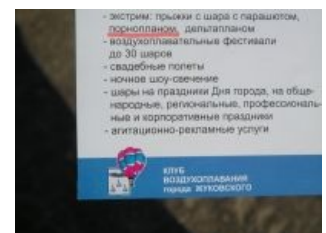
Мужчин-парапланеристов, с точки зрения противоположного пола, можно поделить на несколько типов:

- **Птичка.** Летает гениально, но кроме этого абсолютно ничего не умеет делать. Как летает? За счёт чего держится в воздухе? Этого он объяснить не в состоянии. То ли это вопрос высочайших материй, то ли товарищ просто не в состоянии складывать слова в предложения.
- **Спортсмен.** По сути тоже хочет доказать всем, что он быстрее, выше, сильнее, дольше и больше. Однако от мудака обыкновенного отличается кардинально, потому что: а) так доказывает, б) делает это на соревнованиях.
- **Самоубийца.** Разновидность мудака. Пришёл в парапланеризм, дабы проверить границы дозволенного в этой жизни. Летает без запаски, проходит СИБ по самостоятельно разработанной системе на подмосковных полях, стартует в самую опасную погоду, влетает в грозовое облако, чтобы посмотреть, как оно там.
- **Летун.** Парапланерист, который летает потому, что просто хочется летать. Потому что **небо — это небо**, а амбиции реализованы в семье и на работе. Звезд с неба не хватает, но ему достаточно малого.
- **Бояка.** Парапланерист, поломавший себе что-нибудь. Летать боится, но очень хочет. Приезжает на полеты и мучительно выжидает спокойную погоду. Или работает инструктором и не летает. По вечерам часто рассказывает страшные байки про сложения и позвончики.
- **Тандемщик.** Этого распознать просто — у него тандемное крыло, много баб и баксы вместо зрачков. Всем предлагает покататься, не любит длительные полёты, способен бросить термик +5, увидев на земле очередь.
- **Карлсон.** Как правило карлсонами становятся летуны-неудачники, которым не удастся зацепиться за термик. Ну или бояки, которым не хочется цепляться за термик. После покупки мотора некоторое время летают у себя на даче, но быстро перестают, потому что **там нет зрителей**. Именно поэтому карлсоны ездят на полеты вместе с теми, кто предпочитает летать без мотора. Отличительные черты карлсона: а) бесконечные сравнения свободных полетов и полетов с мотором (хотя, ясен пень, свободные полеты ни в какое сравнение не идут с полетами на мотооооооооре); б) страсть к полетам исключительно над головами людей, которые хотят отдохнуть и поговорить после полетов.
- **Мажор.** Они амбициозны и самоуверенны, поэтому имеют своё особое видение процесса и особый подход к делу, и это их роднит с мудаками-самоубийцами. Данный подход отличается тотальной эгоцентричностью и наивностью, а видение процесса — погружением собственного ЭГО в «некий мир ощущений и чувств», восприятием которых оно и наслаждается. Часто говорят о своём новом ооооопыте, чууууувствах и ощущениях, но реальное обучение считают делом низшей расы, поэтому гламур в сочетании с подсознательной боязнью обосраться на публике способствует полётам их ЭГО большей частью в мире воображений, поэтому чаще всего их комфортной жизни ничего здесь не угрожает.

Парапланеризм в интернете

Местом для троллинга парабыдла всея Руси традиционно является сайт <http://paraplan.ru/>. Данный ресурс, чуть менее чем полностью состоит из форума, где спортсмены продолжают мериться хуями по окончании трудного лётного дня. В технической части форума доставляет наблюдение диалогов на тему аэродинамики, особенно, если учесть, что все объяснения идут «на пальцах» без единой картинкой, что символизирует. Интеллектуальное большинство этого элитарного собрания агрессивно, но патологически вежливо. Так как большинство постящих безграмотны, но горды собой, троллинг труда не составляет. Для этого не надо даже использовать классические приёмы, а достаточно:

- во-первых, завести анонимный аккаунт,
- во-вторых, открыть соответствующую литературу и взять самую тупую аксиому, для ещё более тупого лётного состава,
- в-третьих, тоном ментора довести её до окружающих,



Порноплан!

- в-четвёртых, наслаждаться «научными опровержениями».

Однако надо учесть, что анонимов на сайте официально не любят. Их периодически разоблачают и выгоняют вон. Особо отличился в этом некто Дмитрий Александрович Бондарев, ярый апологет форума, установитель неофициального рекорда России по полёту на сабже на открытую дальность, и проч., и проч. Является тайным поклонником Сталина, государственнымником и поцреотом. Однако, как и у большинства поцреотов, следов службы в ВС РФ и других бандформированиях обнаружить не удалось.

Также доставляют холивары между анонимусами, занимающимися сабжем. Можно провести долгие часы и скушать много попкорна, наблюдая, как пилоты спорят о том, как лучше стартовать, какой должен быть шлем, какие фирмы лучше делают крылья и т. д. Доходит до того, что они, встретившись в лётный день на горке, начинают друг другу делать язвительные замечания по поводу техники старта или других деталей, огребая при этом тонны пиздюлей.

Народное творчество

Я видел даму с парашланом:
Она летать на нём пыталась,
Но нифига у енттой дамы
На парашлане не леталось.
Она часами стартовала,
Рихтуя кочки нежным телом,
И вся тусовка ликовала,
Когда она таки взлетела.
Но, пролетев сто метров гордо,
Она в деревьях угнездилась -
Была ободрана вся морда,
И вся тусовка материлась!!!

[Алмасай 2014 как Коля сорвал крыло](#)
Рэпчик казахских летунов

• ° ■

У меня есть парашлан.
Он красивый и синий, как небо.
Все люди ходят по земле, а я лежу в больнице.

Перевод с японского.

Пилот

Недавно, по совету друга Сани
Хоть не имел влечения к небесам
Учиться стал летать, на парашлане
Но до конца — Зачем? не понял сам.

Завидно стало — девушки летают
Восторженно визжа в вечерней мгле
Они вверху и мне их не хватает
Ведь я торчу, как дурень, на земле

Инструктор, злой, небритый, хриплый дядя
Ко мне ремни приладил кое-как
И почему-то с грустью в небо глядя
Сказал — «Ну вот, еще один дурак.»

Потом подвел к цветастому матрасу
С обилием ботиночных шнурков
Что это — Парашлан, я понял сразу:
Устройство для полетов"дураков"

Шнурочки закрепив на карабине
И шлем надев на голову мою
Кивнул — «Ты здесь побегай по равнине
А я пока пойду пивка попью

Захочешь вправо — правая, веревка
Налево — значит левую тяни
Короче, для начала — тренировка
А я пивка попью пока в тени»

Рванул я, но мануфактура эта

Здесь речь, конечно, как бы, о Крыле.
Лететь не стала, просто сзади где-то
Сгребая пыль тащилась по земле

Пот в три ручья стекает на ресницы
Но, слышу, как инструктор мне орет
«По ветру не взлетают даже птицы
Ты развернись-ка задом на перед.»

Послушался его — другое дело
Как будто бы гигантская рука
Мое, в конец измученное тело
Внезапно потащила к облакам.

Неужто полетел, вот это номер!
Неужто я как все теперь — пилот!?
Но тут же, чтоб от счастья я не помер
Безжалостно был прерван мой полет...

Смеялись все кто наблюдал картину
Как, будто я его о том просил,
То на живот валяя, то на спину
По полю параплан меня возил

...Синеет высь, кузнечики горланят
Я на земле лежу и вроде цел
Запутавшись в шнурках и в параплане
С блаженною улыбкой на лице

Когда-то было сказано поэтом:
Ползущему взлететь не суждено
Но знаю я, не про меня всё это
И стану я пилотом все-равно.

Из поэмы «DDS и Куська или 1000 дней бана»

Есть в интернете форум стрёмный;
Печать тоски на сайте том:
И днём и ночью тролль учёный
Все пишет пасквили кругом;
Встаёт поутру — срач заводит,
А на ночь — гадость говорит.
Там чудеса: «Тереза» бредит,
«Утёнок» на ветвях сидит;
Там на невиданных страничках
Следы невидимых людей;
Там сервер — тленом припорошен
Стоит в квартире без людей;
Там новый топ помоев полный;
Там о «Волчке» плывут хвалы.
Народ живёт там не простой,
И тридцать админов запасных
Чредой с углов вылазят разных,
А «DDS» их бог мирской;
Там «Викторович» мимоходом
Выносит мозг себя тролля;
Там в облаках перед народом
Через леса, через моря
«Волчёк» рекламит планера;
«Большой» там в вечном «бане» тужит,
Пузырь ему забавой служит;
Там «Теоретик» дорогой
Ведёт беседу сам с собой,
По каждому Альцгеймер чахнет;
Там спёртый дух... там Рашкой пахнет!
И там я был, и текст вкурил;
В сети я видел форум стрёмный;
А «DDS» как тролль учёный
Свои мне сказки говорил.

Дельтапланы

«Иду я раз по городу

И что же вижу я -

Летит одна хреновина

Похожа на змея.

Под ней чувак болтается,

Вот-вот он упадет,

И это называется,

По ихнему, полет.

»

Flytec Race & Rally 2010
Как-то так. С пилотажем и
драгонфляями.

— народное

« Рама представляет собой решетку из ивовых прутьев, к каждому углу и стороне рамы привязывают нити, всего восемь, все они прикреплены другими концами к длинной веревке. Затем найдут слабоумного или пьяницу и привяжут его к раме, т. к. ни один здравомыслящий человек не стал бы подвергать себя такой опасности. Это делается в сильный ветер, затем змей отпускают во власть ветра, и он поднимает раму... »

— *Марко Поло* о буксировочных полетах в Китае в начале XIV в.

Дельтаплан (Дельт(а), Бревнышко, Клюшка, рас. паропланерное Стророрез) Строго говоря, по классификации ФАИ паропланы относятся к третьему классу дельтапланов (без жёсткого каркаса). Поэтому стоит упомянуть про дельты в этой статье. Начну с предыстории.

Первым отметился, как всегда, Леонардо «Да» Винчи. Он нарисовал что-то очень похожее на дельтаплан^[2]. Дальше бежал Отто Лилиенталь, который оказался первым человеком, летавшем на аппарате тяжелее воздуха (успешно) и первым дельтапланеристом. Он ещё в XIX веке строил и испытывал на себе балансирные планера^[3]. Однако после идея балансирного управления и старта с ног была на полвека подвинута управлением аэродинамическим и колёсным шасси.



Первый.

Однажды дядюшка Френсис Рогалло увидел самолёт и решил, что очень хочет летать. Однако в то время в Америке научиться летать на самолёте было не так просто, и у Рогалло сделать это не получилось — не взяли в армию по здоровью. Но наш герой был не пальцем делан (даром что еврей) и стал изобретать свой летательный аппарат **из ткани и каркаса**. Соорудил дома аэродинамическую трубу, используя коридор и вентилятор, попросил жену сшить воздушный змей, и всё заверте... Примечательно, что, последовательно упрощая конструкцию крыла в попытках создать наиболее простой и лаконичный летательный аппарат, Фрэнсис вовсе выкинул каркас из воздушного змея, но, вспомнив, что в природе совсем уж бесхребетной летательной техники нет, вернул каркас назад. Результаты его изысканий были использованы при создании спускаемого аппарата проекта **Gemini**. После того, как с новым крылом NASA наигралось (вернув старый добрый круглый парашют), эстафету подхватили экстремалы — идея предельно простого, разборного, лёгкого в граммах и в управлении летательного аппарата пришлась им по нраву. Далее последовали несколько **винтарных** слётов дельтапланеристов, где сумрачные гении представляли свои творения в области сверхлёгкой

безмоторной техники.

Но всё же относительно тяжёлый каркас ставит синяки на нежных плечах, заставляет зело быстро бегать на старте и посадке и мешает среднестатистическому экстремалу таскать аппарат по горам. Эти обстоятельства, само собой, уменьшают поток потенциальных «пилотов» дельтапланов и мешают иметь PROFIT с лётных школ. Тогда каркас из крыла Рогалло выкинули по новой, и получился параплан. Кстати, патент на т. н. parafoil, на основе которого сделаны эти ваши парашюты-крылья и парапланы, держит [женщина](#) [1].

<https://www.youtube.com/watch?v=uvUQhxXW0pk>

Обычный учебный полёт.

Основные отличительные особенности дельтаплана относительно параплана:

- Большая масса конструкции;
- Большая скорость полёта, (в том числе на старте и на посадке);
- Балансирное управление вместо аэродинамического;
- Проблемы со статической устойчивостью вместо проблемы поддержания формы крыла (жёсткое крыло не складывается, зато, если сильно постараться и/или влезть в регулировки шаловливыми ручками, кувyrкается);
- Более высокое аэродинамическое качество (лучше планирует);
- Внешний вид круче (хотя кому как);
- Полёт происходит в позе лёжа на животе;
- Каркас позволяет гасить удар при падении (но этим надо ещё уметь воспользоваться).
- Можно буксироваться за мотodelьтапланом или легким самолетом.

Само собой, всё это даёт кучу поводов для [интеллигентного спора](#). Существует гипотеза, что в основе этих споров лежит принцип действия вечного двигателя. Вот некоторые варианты (разной степени толщины):

- Вопросы устойчивости и безопасности: что лучше, кувyrкаться с перегрузкой +10 G или завернуться в крыло как конфетка в фантик;
- Вопросы управляемости: аэродинамическое управление против балансирного;
- Догнали современные парапланы по качеству планирования дельтапланы или нет;
- Одни не хотят летать ногами вперёд, а другие не хотят лечить шейный отдел позвоночника у мануального терапевта (вариант — чем лучше драться с Землёй: головой или жопой);
- Передоделать бы дельтаплан так, чтобы ничего особенно не делать (желательно вообще переделать из существующей модели), аппарат продолжал стоять как раньше, имел качество 20\30\40, весил 20 кг, не кувyrкался (а это таки почти получилось — прицепили хвост), имел возможность совершать обратный [пилотаж](#) и порвать наконец всех этих мягкотелых по популярности (а заодно и примазаться к жесткокрылым планеристам);
- Удобство. Есть ли разница с чем ехать на автомобиле или нет.

Можно еще вспомнить про дельтапланы «жесткокрылы» с аэродинамическим управлением:

летит лучше, управляется легче, выглядит ну оочень круто, популярный во всяких там альпах. Но, в этой стране, к сожалению, на них летает [1,5 анонимуса](#), ибо:

- стоит over9000 даже по дельтапланерным меркам, а ремонтировать еще дороже.
- тру дельтапланеристы считают читерством и со своих соревнований гонят, остается либо либо искать таких же поциентов в далеких европах, либо соревноваться самому с собой.

А еще есть мотodelьтапланы: они настолько суровы, что опрыскивают поля и катают [туристов](#). Так то.

Самые ярые [поклонники](#) парапланеризма — это, несомненно, дельтапланеристы. Сия публика готова [часами унижать своих тряпочных собратьев и насмехаться над ними](#); известны случаи, когда дельтапланерист грозил бросить свою девушку, если она примкнёт к лагерю «порнушников». И надо сказать, не без объективных причин, потому как дельтаплан стабильнее ^[цито?] и быстрее, но при этом значительно дороже и более требователен к скиллу пилота.



Дельтапланерист-падаван.

На заднем плане парик протирает гору своим крылом.



Обычный пейзаж воздушных странствий.

[Тимур Шаов "Дельтаплан"](#)
Шаов о сабже



Фантом же! Механизация шо у твоего Боинга

Вывод

Небольшой процент людей физически получает кайф от перемещения в трёхмерном пространстве без контакта с землёй. Адреналин тут, в общем-то, ни при чём. Этим людям просто нравится летать. Логика тут не больше, чем в разных половых извращениях. Параплан для них — недешёвый (обычное учебное крыло может стоить порядка 30 000 рублей, а к нему ещё и подвеску купи), но все же, доступный способ реализовать свои наклонности, не причиняя вред окружающим, а также легальный способ в отпуске слянуть от жены, лежащей на пляже.

Остальным параплан, видимо, нафик не нужен, принимая во внимание денежные затраты и неиллюзорную угрозу наебнуться.

Симуляторы

Их есть, но проблема в том, что основной прибор при полете на сабже — ощущения пилота. Которых, естественно, симулятор передать не может. Но зато, в отсутствие погоды, можно невозбранно прокачивать такие скиллы, как **«Тактика маршрутных полетов»**, «навигация», «построение захода на посадку» etc.

- **Condor** — Единственный хороший, годный, *симулятор*, за которым коротают длинные зимние вечера реальные пилоты. Можно сражаться по сетке, порвываются соревнования. Только Планер.

Аркады:

- **ParaFly** В стадии разработки. Есть Дельты и Парики.
- **HangSim**.

См. также

- **Спортсмен**
- **Парашют**

Ссылки

- **Параплан.ру**.
- **Небо для всяких всех**. — Дельтанутая тусовка.
- **Aeros** — наше всё.
- **Orient paragliding team** — форум парапланеристов Восточного Подмосковья.
- **Лислы и Пуржи** — если вам не понятен юмор, значит вы не настоящий парапланерист.
- **Наши травмы** — любителям гуру — рентген и снимки с операционного стола.
- **Параплан или дельтаплан**
- **Что такое параплан**
- **В.Гончаренко Техника и тактика парящих полетов** — Винрарнейшая классика. Настоятельно рекомендуется к прочтению.

Примечания

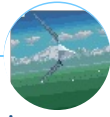
- ↑ Две тамошних фирмы, на удивление, входят в топ мировых производителей. Ещё у одного забугорного производство в Херсоне.
- ↑ По его чертежам в наше время построили два дельтаплана и успешно совершили на них **полёты**
- ↑ Один из девяти монопланов Лилиентала хранится до сих пор в музее Жуковского в Москве



Спорт

Adidas Championat.com Dance Dance Revolution DTM Fandom Hard Gay
Let's get ready to rumble! NASCAR Pump It Up Remi Gaillard Ru football Special Olympics
Yao Ming Агния Сергеюк Айкидо Александр Друзь Александр Курицын Алкоголик
Альпинизм Андрей Кочергин Байкер Барщевский Бацька Бодибилдинг Боевые искусства
Бокс Ботинкометание Брюс Ли Букмекерская контора Ванкувер 2010 Вассерман
Велосипедист Владимир Турчинский Вузузела Выстрелить себе в ногу Геокешинг Го
Дайвинг Дворовые игры Демосцена Денис Черевичник Диггеры Егор Свиридов Жарков
Зидан Инна Жиркова Йога Кубик Рубика Лец ми спик фром май харт ин англиш
Майк Тайсон Михалок Миша Маваша Монстр-трак Московская Олимпиада Моуринью
Ногомьяч Олимпиада Оскар Писториус Параплан Парашют Паркур Пейнтбол Покер
Потому что гладиолус Преферанс Ралли Регби Респект таким парням Рестлинг
Рестлинг/Рестлеры Ритмическая гимнастика Российский футбол Рвфинг Рыбалка

Рыжий Тарзан Скейтер Сноуборд Снукер Сочи 2014 Список известных шахматистов
Спортивное программирование Спортивное ЧГК Спортсмен Сталкеры Страйкбол
Стритрейсер Схватка двух йокодзун Тесак Турист Турникмены Фитнес-центр Формула 1
Футбольный хулиган Хардбол Хастл Хоккей Что? Где? Когда? Шахматы
Арнольд Шварценеггер Экстремальные городские игры



Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajökull F-117 F-19
Junkers Ju 87 Macross UH-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса
Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер
Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?
Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров
Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон
Качиньский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго
Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летающие коровы Летун космический Марш авиаторов
Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.
Параплан Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса
Посадка Ту-124 на Неву Суигинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёты
Шмель летать не должен