

## Полёты во сне и наяву

Признайтесь, кто из нас хоть раз в жизни не был обуреваем желанием взмахнуть руками и словно в волшебной сказке взлететь высоко над облаками, паря, как птица, не ведающая границ и воздушных преград?

Наверняка такими желаниями были преисполнены энтузиасты, организовавшие в 1979 году в городе Ангарске при поддержке ДОСААФ (ныне РОСТО) секцию дельтапланеризма, названную незатейливо, но довольно романтично — «Окно в небо». На тот момент все их усилия были отданы одному единственному летательному прибору — дельтаплану. Самолично делали чертежи, собирали всё своими руками. В качестве летательного полигона использовали сопку на Усть-Ордын.ской равнине. Сейчас те первые, безмоторные дельтапланы кажутся лишь частицей истории, но в далёкие восьмидесятые они были весьма популярны. Но как ни крути, а мотор даёт гораздо больше возможностей. И было решено приделать двигатель к парящему крылу. Самый первый мотор представлял не что иное, как лодочный двигатель «Вихрь». Не трудно себе представить, что подобное сооружение летало плохо, не в пример современным мотодельтапланам. Однако этот эксперимент стал первым шагом к дальнейшей модернизации и усовершенствованию техники. Все последующие конструирования осуществлялись довольно медленно. И немудрено, ведь по большей части оно производилось за личный счёт участников секции. Но чего не отдашь за неповторимую возможность полёта, которая была наградой за многомесячные труды!

С распадом СССР прекратилось и финансирование от РОСТО, и настали совсем уж тяжёлые времена. Для того, чтобы секция не прекратила своё существование, приходилось выискивать возможности заработка. С этой целью участвовали в различных шоу и город.ских праздниках, опыляли поля, одно время даже занимались поиском пропавших детей, розыском угнанных автомобилей и, конечно же, поднимали на собственноручно сделанных агрегатах всех желающих с высоты птичьего полёта насладиться красотами природы. Позже взялись за строительство автожиров (своего рода симбиоз самолёта и вертолёта) и сверхлёгких самолётов.

И в те годы, и сейчас занятие сверхлёгкой авиацией — дело не дешёвое. Так, по словам Вадима Калька, который занимается в клубе с 1997 года, для того, чтобы собственноручно собрать мотодельтаплан, потребуется не менее ста тысяч рублей, покупка заводской модели обойдётся и того дороже: в пятьсот — шесть.сот тысяч. Такие финансовые препоны мешают заниматься конструированием молодым ребятам.

На сегодняшний день клубом руководит Евгений Лузов. Участники «Окна в небо» продолжают, как и в былые времена, строить летательные аппараты, отдавая предпочтение более мощным и надёжным автомобильным моторам. В 2004 году на проходившем в Нижнем Новгороде чемпионате России по сверхлёгкой авиации команда из ангарского клуба заняла пятое место. Причём, надо отметить, программа чемпионата была не из лёгких: тут тебе и полёты на скорость, и поиск целей, и посадка на палубу с отключённым двигателем... К сожалению, больше вырваться на подобные мероприятия не получается, главным образом из-за отсутствия финансирования и спонсорской помощи. Но конструкторы не унывают: периодически вместе с иркутскими, братским, тулунским энтузиастами устраивают так называемые «авиаралли» — соревнования, в которых необходимо проделать путь по строго определённом маршруту, отметившись в заданных точках, а также совершить полёты «по конвейеру» (на мгновенный взлёт и точность посадки). Точкой отправки для их полётов теперь является зарегистрированная площадка за старым Китайским мостом. Сейчас официально в клубе занимаются девятнадцать человек, но «костяк» составляют от силы десять.

Не смотря на все трудности с материалами, помещением, финансированием, «Окно в небо» продолжает функционировать, и я уверена: клуб не прекратит своё существование, ведь желание летать у человека, хоть раз побывавшего на высоте и почувствовавшего невероятное ощущение полёта, не пропадёт, наверное, никогда.

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

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

#### НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](#)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

#### ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

#### КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](#)

эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

#### ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot\\_bot](#)

эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

#### СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)