# Большие проблемы малой авиации

История с похищением несчастного, полуживого Як-52 мне напомнила сюжет для американской авантюрной комедии.

Два незадачливых пилота решаются тайно перегнать раритетный авиационный объект на колоссальное расстояние. Впереди — путь, полный приключений, и герои едва не запутались в виражах судьбы, судорожно перебирая варианты для аварийной посадки. И вот, с успехом преодолевая все препятствия, не «спалившись» на дозаправках и не вспыхнув вместе с кабиной в неисправном самолете, они сдаются в руки правоохранителей.

Анатомию всей аферы предстоит вскрыть следствию. Но меня настораживает не то обстоятельство, что двое проникли на аэродром ДОСААФ, не запрашивали посадку, нарушая авиационное законодательство, и так и не были пойманы на пути следования. По-настоящему меня пугает то гнетущее впечатление, которое на меня произвела региональная малая авиация.

Только вдумайтесь, один крылатый «фигурант дела» не долетал до списания считанные недели, другой — уже шесть лет назад получил «похоронку» за рубежом, сам начальник ишимского ДОСААФ жаловался, что Як-52 был единственным ходовым членом авиапарка. Малые аэродромы, которые фигурируют в этой истории, производят впечатление самолетных кладбищ, где ржавчина сыпучими объятиями овивает каждую деталь, окончательно лишая Яки и «Кондоры» шанса вновь прикоснуться к небу.

То, что мы видим сегодня, — это симптомы тяжелой хронической болезни, вызванной тем, что малые воздушные суда искусственно выключены из правового поля. Нормативные акты, регулирующие их жизнь как в отстойниках, так и над землей, на практике не работают.

Начнем с того, что даже термина «малая авиация» в законодательстве нет и никогда не было. Зато в нем есть «авиация общего назначения», и к этой группе относятся все летучие машины весом менее 5,7 тонны, которые выполняют любые задачи, кроме гражданских перевозок. На балансе государства малые воздушные суда несут важную службу: выполняют обучение летчиков, охраняют объекты с воздуха, патрулируют газопроводы, занимаются сельхозобработкой, ведут поисково-спасательные операции…

Но сроки службы однажды заканчиваются, и приходит время технического осмотра, ремонта или списания. И здесь начинаются проблемы.

В свое время ДОСААФ вплотную работало с Минобороны, для которого общество готовило резерв военных летчиков. За авиапарком следили в оба. Но со временем программа упрощалась, урезалась, форматировалась, и возник колоссальный недостаток

финансирования, когда нет возможности ни содержать, ни ремонтировать отслужившие Яки. Поэтому под Тюменью и в ряде других регионов в сырых доках гниют самолеты, которые можно было бы поставить на крыло, а охраняет их сторож с плохоньким ружьишком.

А потом появляются частники, которые нелегально пытаются выкупить эти самолеты. У таких людей есть деньги, желание и большой интерес подарить списанной машине вторую жизнь. Сделка может привести на скамью подсудимых, но если начальник ДОСААФ из числа сердобольных любителей авиации («Какая ласточка пропадает!»), то он продает. Эти случаи редко появляются в новостях, поскольку летные машины не рискуют перегонять своим ходом — вывозят на фурах. На этом злоключения не закачиваются. Чтобы получить разрешающие взлетные документы, нужно потратить многие месяцы и сотни тысяч рублей.

Скажете, те, кто может позволить себе покупку личного самолета, без труда найдут деньги и на сопутствующие бумаги? Отнюдь! Сегодня самолет стоит как хорошая машина. Небольшой американский подержанный борт станет вашим за миллион с небольшим. Но его обслуживание перекроет стоимость самого судна уже в первый год, что автоматически уводит частный сектор авиации общего назначения в тень.

Сегодня в российских аэроклубах изредка можно встретить четырехместный Як-18Т — в прошлом главный тренировочный самолет, на котором проходили аттестацию пилоты «Аэрофлота». В 90-е годы их списали. Хранить это наследие было тоже негде, поэтому их разрезали и вывозили на металлолом. В те годы можно было договориться купить такое судно буквально за бесценок, благодаря чему мы и сейчас можем наблюдать их в полете, исправных и резвых, как в молодости.

Я — за то, чтобы малые самолеты, для которых актуален вопрос ремонта, получили шанс на вторую жизнь. Я — за уменьшение бюрократических проволочек при оформлении технической и лицензионной документации, чтобы соблюдать регламент было легко и приятно. Я — за расширение взаимодействия частного капитала и авиационного советского наследия, чахнущего на балансе государства.