

# Сто лет отечественного планеризма: самоорганизация как реставрация<sup>1</sup>

ЕГОР  
МУЛЕЕВ

## ВВЕДЕНИЕ

**Н**есмотря на то, что первый планерный полет в России состоялся еще в 1908 году<sup>2</sup>, столетие отечественного планеризма отмечается в ноябре 2023-го. Именно в 1923 году на горе Клементьева, в нескольких километрах от Коктебеля, в Крыму, были организованы первые планерные состязания среди десяти привезенных из Москвы самодельных летательных аппаратов без мотора.

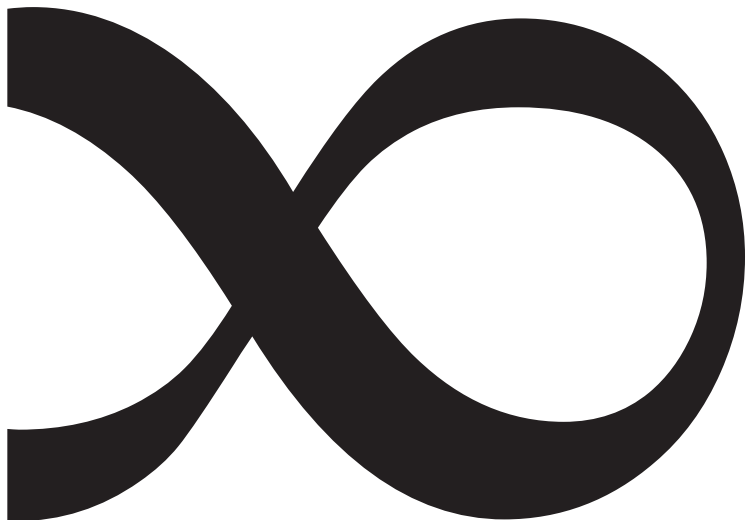
Планер отличается от самолета отсутствием двигателя и бóльшим размахом крыльев. Для полета используются особенности некоторых атмосферных явлений, грамотный учет которых позволяет держаться в воздухе десятки часов, пролетая сотни километров.

Не секрет, что в СССР частной авиации как таковой не было. На небольших одномоторных поршневых самолетах готовили пилотов «Аэрофлота». На них же летали в аэроклубах Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту



*Егор Юрьевич Мулеев (р. 1987) – социолог, научный сотрудник и аспирант Института региональной географии (Лейпциг), пилот-парашютист-планерист.*

- 1** Исследование выполнено при поддержке Фонда социальных исследований «Хамовники» № 2020001.
- 2** На территории Московского государственного университета сервиса и туризма есть памятник, посвященный этому событию.



CASE  
STUDY

**ЕГОР МУЛЕЕВ**

СТО ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО  
ПЛАНЕРИЗМА: САМООРГАНИ-  
ЗАЦИЯ КАК РЕСТАВРАЦИЯ

(ДОСААФ). В послевоенные годы и вплоть до распада СССР именно военное ведомство довольно щедро поддерживало полеты на планерах. Еще в 1930-е возникает удивительное сочетание авиационного энтузиазма с армейским подходом к людям, технике и организации полетов в целом. Заметно это и сегодня, спустя десятилетия после того, как Министерство обороны перестало поддерживать любительский планеризм. Более того, советский подход был во многом восстановлен и в постсоветских условиях, когда, казалось бы, планеристы пустились в «свободный полет» – во всех смыслах этого выражения.



*Илл. 1. Подготовка планера L-22 «Супербланик» к выкатке на старт. Аэродром Пугачевка, Орловская область, 2020 год. Фото автора.*

Рестаурация советского подхода к планеризму, таким образом, становится парадоксальным результатом самоорганизации. Не последнюю роль в этом сыграла инфраструктура: богатое наследие СССР оказалось одновременно и условием для существования современного планеризма, и тормозом для институциональных изменений в данной сфере. Это положение эмпирически подтверждается материалами полевого исследования, проведенного в 2020–2021 годах, архивными документами, публикациями на профильных форумах и в социальных сетях, а также многочисленными беседами с пилотами-планеристами.

## **ВОЙНА И МИР**

Днем рождения отечественного планеризма принято считать 7 ноября 1923 года. В этот день в Крыму состоялись первые Все-союзные планерные испытания, которые впоследствии будут называться «слетами» или «состязаниями». Организаторами

мероприятия выступили два объединения: кружок «Парящий полет» при научной редакции Главвоздухфлота (организация-предшественник управления Военно-воздушных сил СССР) и Центр безмоторной авиации, созданный при появившемся в том же году Обществе друзей воздушного флота, которое занималось активным продвижением идеи строительства авиационной индустрии, в том числе и военной, за счет массового энтузиазма в условиях довольно скудных бюджетных возможностей.

Всего в Крыму были проведены одиннадцать планерных слетов, последний прошел в 1935 году. Состязания привлекали большое внимание. Принять участие мог любой желающий, но к полетам планеры допускал технический комитет, который проводил осмотр всех аппаратов. К сожалению, несмотря на технический контроль, на слетах случались и трагические происшествия. Так, например, слушатель Академии воздушного флота Петр Клементьев организовал энтузиастов вокруг мастерской при трамвайном депо имени Петра Щепетильникова в Москве. Члены кружка разработали планер собственной конструкции. На втором слете планер разрушился в полете, а пилот погиб. После этой катастрофы Узун-Сырт и будет переименован в гору Клементьева. Однако в стенах трамвайного депо строительство летательных аппаратов будет продолжено, и, например, деревянные детали новаторского планера «Коктебель» авторства Сергея Королева и Сергея Люшина (будущих конструкторов ракет) были созданы именно в здесь<sup>3</sup>. Строили в депо и планеры собственной конструкции.

«Особое любопытство вызывали новые машины, на бортах которых красовались самые различные надписи – “Металлист”, “Павлово”, “Автобаза Совнаркома”, “Нарофоминец-2”, “Красные Сокольники”, “Замоскворецкий текстильщик”, “Морлет Клементьев”, “Трамвайщик Щепетильниковского парка”, “Каширский железнодорожник”, “Харьковец”, “Владимирский пионер”»<sup>4</sup>.

Специально к слетам готовились особые летательные аппараты, проводились разного рода эксперименты. В 1934 году, например, Сергей Анохин – бывший водитель автобуса и будущий летчик-испытатель – намеренно довел летательный аппарат «Рот-Фронт-1» конструкции Олега Антонова (будущего авиаконструктора) до разрушения: инженеры поспорили о скорости, на которой должна произойти поломка из-за перегрузок. В те же годы впервые была опробована так называемая аэробуксировка: использование самолета для подъема планера на высоту. Некоторые модели планеров были выполнены в единственном экземпляре для экспериментальных задач.

3 Королева Н.С. С.П. Королев. Отец. К 100-летию со дня рождения. М.: Наука, 2007.

4 Гончаренко В.В. Были крылатой горы ([www.nebo.kiev.ua/gora2](http://www.nebo.kiev.ua/gora2)).



«За рекордными планерами с крыльями, длинными, как ножи, шли бесхвостки в виде треугольников, парабол, стрел; планеры-утки, тандем, гидропланеры, “чайки”, учебные, многоместные, серповидные – словом, самые разнообразные. И это не случайно. Планеризм был самостоятельной творческой лабораторией подготовки не только энтузиастов-летчиков, но и конструкторов-инженеров»<sup>5</sup>.

Если в 1923 году в первых состязаниях участвовали десять планеров, то в 1934-м – 56<sup>6</sup>. На слетах отрабатывались технические решения для массовых моделей; а в 1932 году в Тушино открывается «маленький полукустарный» планерный завод, который до своего закрытия в 1938-м выпустил более 8000 летательных аппаратов<sup>7</sup>. В 1925 году начинает работать Московская планерная школа летчиков-планеристов, в которой все восемь лет ее существования персонал работал без вознаграждения<sup>8</sup>. В школе действовали два направления подготовки, инструкторов и конструкторов, и принимали туда с 17 лет. Открывается школа инструкторов и в Крыму: обучение там было построено по-армейски<sup>9</sup>, длилось несколько месяцев, а после экзаменов инструкторы отправлялись в планерные кружки. Конкретные данные от источника к источнику разнятся, но в каждом из них подчеркивается, что первоначальную подготовку до начала войны прошли десятки тысяч человек<sup>10</sup>.

«В 1923 году... была поставлена задача о массовой подготовке кадров для советской авиации в наикратчайшее время при небольших затратах средств. Вот тогда и была одобрена идея об отборе лиц, годных к военной службе, через обучение на планерах»<sup>11</sup>.

Планеризм становится средством «овладения авиатехникой и внедрения авиационной культуры, помогает разрешению задачи подготовки смелых, отважных и находчивых воздушных бойцов»<sup>12</sup>. Военизированная риторика прослеживается как в методических указаниях 1933 года по обучению пилотов-планеристов, так и в «Марше авиаторов», в том же году ставшем гимном Военно-воздушных сил. Художественная литера-

**5** Шелест И.И. *С крыла на крыло*. М.: Молодая гвардия, 1969. С. 51.

**6** Красильщиков А.П. *Планеры СССР*. М.: Машиностроение, 1991. С. 105.

**7** Антонов О.К. *На крыльях из дерева и полотна. Рассказы о планеризме и планеристах*. М.: Молодая гвардия, 1962. С. 63.

**8** Российский государственный архив научно-технической документации (РГАНТД). Ф. 348. Оп. 3-1. Д. 1. Л. 1–4.

**9** Шелест И.И. *Указ. соч.*; Гончаренко В.В. *Указ. соч.*

**10** Хромченко Д.Н. *Оборонно-массовая работа общественных организаций Беларуси в 1920–1940-е годы*. Минск: БНТУ, 2017; Винокуров А.Д. *Большие крылья*. М.: Издательство ДОСААФ, 1976; *Авиация и воздухоплавание: альбом*. М.: ОГИЗ-ИЗОГИЗ, 1934.

**11** РГАНТД. Ф. 348. Оп. 3-1. Д. 1. Л. 1–4.

**12** Васянин В.С., Бородин В.Г. *Обучение полетам на планерах. Методические указания*. М.: Государственное военное издательство, 1933. С. 3.

тура, описывающая период становления и массового распространения планеризма, восторженно подчеркивает эту связь с армией<sup>13</sup>. В 1924 году Константину Арцеулову за полет длительностью в 1 час 17 минут присваивается первое звание «пилот-паритель», а Сергей Анохин в 1934-м становится первым мастером планерного спорта СССР. Так спортивное и экспериментальное направления в планеризме оказываются неразрывно связанными с военизированными задачами подготовки кадров и техники.

Такое соседство присуще и послевоенному периоду. Практически вся планерная активность сосредоточивается в клубах ДОСААФ, которое финансируется Министерством обороны. Однако, несмотря на наличие заказов на первоначальную подготовку для военных училищ, планеризм прежде всего развивается как спорт – с многочисленными соревнованиями и другими атрибутами спортивной жизни. Активно летающие на планерах люди редко стремились продолжить карьеру в качестве военных пилотов. Да и уже состоявшихся профессиональных военных среди планеристов было немного – чаще они выступали в качестве руководителей аэроклубов, а не действующих пилотов. Вот далеко не полный перечень основных профессий планеристов-спортсменов: конструктор Чепельского металлургического завода, инженер-тракторостроитель, инженер-конструктор Вильнюсского завода шлифовальных станков, конструктор-чертежник таллинского НИИ, инженер-конструктор Кишиневского тракторостроительного завода, строгальщица днепропетровского трубопрокатного Нижне-Днепровского завода имени Карла Либкнехта<sup>14</sup>, заведующий лабораторией физико-химических исследований планет в Институте космических исследований РАН, солист Киевской консерватории. Многие работали инструкторами в аэроклубах ДОСААФ.

В СССР существовали, однако, не только клубы ДОСААФ (хотя и для сторонних инициатив ДОСААФ оставался поставщиком оборудования, техники и кадров). Помимо досаафовских авиационно-спортивных клубов, существовали и так называемые авиационно-технические спортивные клубы (АТСК), состоявшие на балансе каких-либо организаций. Так, например, при Московском авиационном институте до сих пор числится клуб Алферьево в Московской области. Там же базировался аэроклуб ЭМЗ имени Мясничева с планерным звеном. В районе деревни Рыдомо Тульской области в 1984 году расположился аэроклуб авиационного завода имени Сухого. АТСК существовал и при Министерстве авиационной промышленности СССР, Министерстве легкой промышленности в Литве, при авиационном заво-

**13** Гончаренко В.В. *Указ. соч.*

**14** Винокуров А.Д. *Указ. соч.*



де «Авиастар» в Ульяновске, несмотря на присутствие ДОСААФ с планерным звеном на другом берегу Волги. Был АТСК и при московском Центральном аэрогидродинамическом институте, который – как «нечто среднее между базой отдыха и имитацией научной деятельности»<sup>15</sup> – обосновался на горе Клементьева. Организован он был в 1971 году в формате летнего выездного лагеря, где сотрудники жили в палатках. С 1978-го началось капитальное строительство: появились мастерская, гараж, гостиница и ангары. «Кочевой» подход к полетам практиковался в АТСК авиационного завода имени Бериева, сотрудники которого часто выезжали с техникой на лето в поля по предварительной договоренности с колхозами. В некоторых случаях использовали бывшие площадки «Аэрофлота», подготовленные для полетов с целью обработки полей химикатами. Причем в таких условиях проводились и соревнования, организованные «на коленке»<sup>16</sup>.

Так планеризм, развившийся как способ удешевления подготовки боевых летчиков, постепенно возвращается к своему спортивному статусу, при этом десятилетиями существуя благодаря бюджетам Министерства обороны. И это не исчерпывается исключительно организацией полетов. В Литве, например, из бывшего молочного комбината делают планерный завод (Пренайский экспериментальный завод спортивной авиации), на котором в течение десяти лет разрабатывается модель планера открытого класса, получившего в итоге название LAK-12. Завод этот оказывается в прямом подчинении ЦК ДОСААФ, расположенного в Москве.

На уровне же аэроклубов специфическая полувойсковая дисциплина скорее сохраняется: в летный день все обязаны заниматься обслуживанием техники, «потому что указание спустили сверху»<sup>17</sup>, за опоздание на утреннее построение отстраняют от полетов на весь день<sup>18</sup> и так далее.

С 1991 года положение меняется кардинальным образом, но неустойчивый баланс между военным и гражданским по-прежнему присутствует. Так, например, в некоторых аэроклубах реанимируются ритуалы вроде предполетных брифингов, когда сотрудники аэродрома под диктофон должны скороговоркой выпалить, что все готово к полетам. Схожая история с ведением летной книжки: требуется ее аккуратное заполнение в соответствии с рядом требований, там же «рисуются» не-

**15** Интервью с пилотом-планеристом, выпускником юношеской планерной школы, Московская область, 2021 год.

**16** Интервью с мастером спорта международного класса по планеризму, воспитанником ДОСААФ СССР, Москва, 2021 год.

**17** Интервью с мастером спорта международного класса по планеризму, воспитанником ДОСААФ СССР, Москва, 2020 год.

**18** Интервью с инструктором-планеристкой, воспитанницей ДОСААФ СССР, Московская область, 2020 год.

совершенные парашютные прыжки и экзаменационные оценки по теоретическим дисциплинам. Аналогично с программой обучения в 2013 году в ДОСААФ был принят новый «Курс учебно-летней подготовки», который во многом повторяет предыдущий, опубликованный в 1986-м. В нем сохраняется, например, строевая подготовка, которой по факту никто не занимается. В аэроклубах по-прежнему можно найти бывших военных на руководящих должностях. Сегодня, конечно, нельзя сказать об исключительно военной дисциплине на планерных аэродромах, но некоторые ее рудименты удивительным образом сохраняются и поддерживаются.

## ХИЩЕНИЯ И ПЕРЕРАСПРЕДЕЛЕНИЯ

Организационные проблемы околвоенных бюрократий при Сталине оказываются потрясающе схожи с таковыми и при Горбачеве. Например, в начале 1930-х в одной из докладных записок о состоянии Осоавиахима, предшественника ДОСААФ, указано следующее:

«Совершенно неудовлетворительное состояние работы Осоавиахима, и в особенности низовых его ячеек, являющихся основой всей массовой работы общества, громоздкость и засоренность в отдельных звеньях его аппарата, крайне слабое привлечение рабочего и колхозного актива к работе, огромная текучесть кадров и отсутствие отбора и систематического выдвижения работников, преступно-небрежное отношение к материальным средствам и оружию (хищения, растраты), а также отсутствие надлежащей постановки денежной и материальной отчетности»<sup>19</sup>.

Спустя полвека, в 1980-е, согласно проверке состояния, эксплуатации и ремонта авиационной техники в Литовской ССР, Чечено-Ингушской АССР, Ставропольском крае, Кемеровской и Новосибирской областях, на Московском авиаремонтном заводе и на Пренайском экспериментальном заводе спортивной авиации было выявлено следующее:

«Не принято должных мер по обеспечению надежной эксплуатации авиационной техники, отмечаются серьезные недостатки и нарушения в обслуживании самолетов и вертолетов, неупорядоченность снабжения техническим имуществом, [...] не уделяется должного внимания анализу причин отказов, [...] планы мероприятий по безопасности полетов составляются формально и зачастую не выполняются, [...] не принимается должных мер по укреплению кадров инженерно-технического состава. Постоянный

**19** Постановление Политбюро ЦК ВКП (б) от 23.02.1932 (<http://istmat.info/node/54510>).



недокомплект, низкий уровень профессиональной подготовки многих из них. [...] Проверка организации ремонта авиационной техники на заводах ДОСААФ показала, что предприятия слабо работают над повышением технического уровня и экономической эффективности производства. [...] Председатели комитетов и начальники учебных авиационных организаций отстранились от контроля за инвентаризацией авиатехнического имущества, фактического положения дел с потребностью необходимого имущества не знают, в результате чего накапливается значительная часть ненужного и излишнего имущества»<sup>20</sup>.

Проблема «приписок» или фактического искажения производственных показателей<sup>21</sup>, присущая плановой экономике СССР в целом, была характерна и для ДОСААФ. Сломанные – на бумаге – планера в действительности могли оказаться рабочими, а проверки если и были, то заканчивались попойкой, и «все всё понимали»<sup>22</sup>.

«В трех районных комитетах города Одессы одним и тем же распространителем лотерейных билетов было присвоено 274 тыс. руб. [...] В первичной организации ДОСААФ треста “Стройгаз” Алтайского края присвоено общественных средств 31,7 тыс. руб. путем оформления фиктивных документов на выплату заработной платы за обучение курсантов несуществующих групп. Главным бухгалтером Завитинского райкома ДОСААФ Амурской области в сговоре с кассиром путем различных махинаций похищено 76 тыс. руб.»<sup>23</sup>.

Начиная с 1991 года продажа авиационной техники становится одним из способов выживания для руководителей аэроклубов. Например, во Втором московском городском аэроклубе в конце 1980-х было 56 одних только учебных «Блаников»<sup>24</sup>. Сегодня – четыре. В орловском Центральном планерном аэроклубе в конце 1980-х насчитывалось 67 планеров, из них 16 учебных, а также 16 самолетов-буксировщиков<sup>25</sup>. Сегодня – 19 планеров и 8 буксировщиков. В АТСК завода имени Мясищева насчитывалось 30 планеров и 15 самолетов, в 1992-м появилась даже новая импортная матчасть<sup>26</sup>. Во второй половине 1990-х аэроклуб стал особенно знаменит Кузьмичевским авиаремонт-

**20** Архив ДОСААФ. Ф. 11. Оп. 53. Л. 2.

**21** Помимо многочисленных художественных произведений – фильмов в жанре производственной драмы, например, – где обсуждаются все эти проблемы, доступны и опубликованные данные социологических опросов работников разных отраслей. См., например: Белановский С.А. *Производственные интервью*. М.: ИНП РАН, 1989 (<https://ecfor.ru/publication/proizvodstvennye-intervyu-ovovetskoj-epohi-sergey-belanovskii/>).

**22** Интервью с мастером спорта международного класса, 2021 год.

**23** Архив ДОСААФ. Ф. 11. Оп. 57. Л. 12.

**24** Интервью с мастером спорта международного класса, 2021 год.

**25** Списочная численность авиационной техники авиационно-спортивного клуба была обнаружена в здании заброшенной гостиницы на аэродроме Пугачевка в пригороде Орла.

**26** Интервью с пилотом-планеристом, инструктором, руководителем полетов на одном из аэродромов малой авиации, Калужская область, 2021 год.



ным заводом, где была налажена работа по подготовке авиационной техники к продаже за границу<sup>27</sup>. Сегодня клуб полеты не проводит. Распоряжение некогда социалистической собственностью стало для некоторых работников ДОСААФ и АТСК источником личного дохода. Впрочем, «пристраивать» технику начали раньше. Вот пример стародубского аэроклуба:

«Планера были списаны, но вместо этого по дальновидному договору начальства аэроклуба не стали переезжать трактором и положили на хранение. Эти “Кобры” и “Пираты”<sup>28</sup> лежали на складе и хранились. Они ушли из рук в руки – куда и кому, не знаю, но одна “Кобра” была в Стародубе, – аэроклубчик весьма необычный для СССР. Там летали энтузиасты-самодельщики, которые сначала сами строили<sup>29</sup>, потом [им] надоело, и был учрежден стародубский аэроклуб. И они начали втихаря скупать матчасть в ДОСААФе. “Мы люди бедные, может, есть Бланик? Мы заберем”. [В ответ:] “С вас ящик коньяка и гарантия того, что этот планер никто и никогда не увидит”. А в 1990-е оказалось, что матчасти немерено. Там был и А-15, и Як-12, и даже Ми-8»<sup>30</sup>.

Одновременно с продажей планеров за границу происходило их перераспределение внутри страны. Так, к примеру, Новосибирский авиационно-спортивный клуб скупал ЛАК-12. Первый частный аэроклуб появляется в 2004 году(!), матчасть аналогичным образом оказывается выкупленной из клубов ДОСААФ. Впоследствии возникает специфический формат «гибридных» аэроклубов, которые обладают статусом ДОСААФа, несмотря на частное владение. Это позволяет не только покупать технику самостоятельно, но и получать ее из клубов ДОСААФ за счет договоренностей с центральным комитетом<sup>31</sup>.

Реформы 1990-х легализовали те практики, которые ранее считались уголовно наказуемыми. Перераспределение техники позволило сохраниться одним клубам, организовать другим; на сегодняшний день в РФ нет ни одного планерного аэродрома, где не было бы планеров и самолетов, произведенных в период СССР.

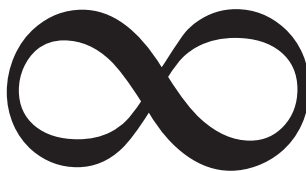
**27** Весной 2021 года автору довелось случайно обнаружить ЛАК-12 в одном из ангаров на аэродроме в северной части немецкой Саксонии. Выяснилось, что руководитель с начала 1990-х регулярно посещал Россию, активно летал в АТСК Мясищевского авиазавода, где этот планер и был приобретен наряду с другими моделями, в том числе и самолетов.

**28** Название польских планеров SZD-36 «Cobra» и SZD-30 «Pirat».

**29** «6 ноября 1974 года был построен первый самолет “Тореадор-13”, но он не полетел. Это, конечно же, огорчило, но не остановило кружковцев. В 1980 году первый изготовленный ими планер полетел в Закарпатье, а в сентябре 1980-го был поднят в небо еще один планер в Стародубе. В 1981 году, через полгода, полетел мотопланер, в 1985-м – двухместный планер, который легко переделывался в мотопланер и назывался “40 лет Победы”» (В Стародубском районе отметили 50-летие авиамоделизма (<https://riastrela.ru/p/45089/>)).

**30** Интервью с мастером спорта международного класса, 2021 год.

**31** Например, в 2014 году аэродром Щекино получил несколько летательных аппаратов за счет распоряжения центрального комитета ДОСААФ о передаче планеров из бывшего АТСК авиазавода им. Мясищева. Планера были не в идеальном состоянии, но коллектив восстановил их, и некоторые до сих пор летают.



**ЕГОР МУЛЕЕВ**

СТО ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО  
ПЛАНЕРИЗМА: САМООРГАНИ-  
ЗАЦИЯ КАК РЕСТАВРАЦИЯ

*Илл. 2. Планер L-13  
«Бланик» на старте.  
Аэродром Щекино,  
Московская область,  
2020 год. Фото автора.*



## ЛЕГАЛЬНОСТЬ И НЕЛЕГАЛЬНОСТЬ

В постсоветское время возникает такой формат частного аэроклуба, в котором земля, техника, здания и сооружения принадлежат не коллективу пилотов<sup>32</sup>, а руководству – зачастую в лице одного человека. Не владеющие правами долевой собственности пилоты вынуждены арендовать матчасть у собственника-руководителя. Хотя все риски несет на себе последний, в случае поломки виновный обязан возместить расходы, хотя такого рода ответственность нигде юридически не фиксируется. Документооборот в отношениях между директором аэроклуба и пилотом-планеристом практически отсутствует. Техническое обслуживание является зоной ответственности хозяина аэродрома, хотя при этом сохраняется досаафовская практика «закрепления» планера за спортсменом, даже несмотря на отсутствие у последнего профильного образования. Как и в СССР, за результатами такого «прикрепления» следит штатный механик.

Хозяева аэроклубов, будучи в прошлом пилотами, прошедшими ДОСААФ, часто внедряют у себя еще советский формат так называемой «общественной работы», когда, например, инструктор или пилот-буксировщик работают в клубе бесплатно. Практикуется и трудоустройство энтузиастов (как правило, студентов), которые выполняют простые работы по аэродрому и обслуживанию техники для дальнейшего обмена отработанных

**32** Как произошло, например, в Восточной Германии, где аэродромы немецкого аналога ДОСААФ под названием «Gesellschaft für Sport und Technik» были переданы спортивным клубам, состоявшим из пилотов, летающих на этом аэродроме, но не были приватизированы индивидуальными собственниками.

часов на полеты. Здесь наблюдается прямая переключка с энтузиазмом 1930-х. Особенно экзотической оказывается инициатива по бесплатному обучению полетам школьников. Программа финансируется в одном случае за счет регионального бюджета, в другом – по инициативе хозяина аэродрома. Впрочем, сегодня полетать на планере можно всего в четырнадцать аэроклубах на всю страну.

Фигура хозяина клуба оказывается ключевой и в случае внимания со стороны контрольно-надзорных органов, не говоря уже о разного рода судебных разбирательствах. Хорошие личные отношения с представителями государственных органов позволяют избегать и неожиданных проверок, и лишнего внимания вообще. Современное состояние законодательства таково, что найти несоответствия между требованиями закона и реальным положением дел не составляет большого труда. Дисбаланс между буквой закона и практикой начинается еще в 1920-х: например, Московская планерная школа была вынуждена начать свою работу нелегально, поскольку организационные документы оказались утерянными в ходе «перестройки аппарата» Осоавиахима. Разрешение на полеты было оформлено в 1927 году, в то время как первый выпуск инструкторов произошел в 1926-м<sup>33</sup>. В 2021 году ситуация отличается не сильно:

«Никакого планерного спорта в нашей стране по организационным причинам быть не может. Все существует только потому, что авиационные начальники тех точек, где есть полеты, и инвесторы этих точек берут на себя ответственность»<sup>34</sup>.

Под «организационными причинами» понимаются следующие. Во-первых, по состоянию на 2022 год в стране существует всего одна сертифицированная планерная школа, которая к тому же не ведет набор и обучение. Есть единственный пилот-инструктор, уполномоченный подтверждать квалификацию и выдавать пилотские свидетельства. Программа подготовки представляет собой во многом копию аналогичного текста 1986 года. Во-вторых, нет образовательных программ ни для подготовки, ни для переподготовки инструкторов, пилотов-буксировщиков и техников для планеров. Все эти функции сосредоточены на уровне аэроклубов и осуществляются фактически вне какого-либо участия со стороны государства. В-третьих, нет установленных критериев оценки летной годности для планеров, в соответствии с которыми принимается решение об их использовании. Фактически задачи определения таких критериев тоже осуществляются на уровне аэроклубов и могут отличаться от аэродрома к аэродрому и от техника к тех-

**33** РГАНТД. Ф. 348. Оп. 3-1. Д. 1. Л. 1–4.

**34** Интервью с мастером спорта международного класса по планеризму, 2021 год.



нику. В-четвертых, это справедливо и в отношении требований к техническому обслуживанию. В теории производитель определяет не только очередность, специфику и объем работ, но и задает ограничение на эксплуатацию, исчисляемую в часах налета или в годах. Практически все отечественные планера, доставшиеся от ДОСААФ СССР, перешли в режим обслуживания «по состоянию»<sup>35</sup>. То есть работы производятся тогда, когда присутствует видимый риск дальнейшего использования техники. Это не является повсеместным явлением, но во множестве случаев вопрос технической исправности и надежности оказывается исключительно вопросом доверия пилота к персоналу, который и определяет риск в формате выбора: летать или чинить?

В общем, контроль за техническим состоянием подразумевает визуальный осмотр и, по-видимому, обычное «авось». Правда, активные спортсмены-планеристы указывают, что если что-то и случается, то в подавляющем большинстве случаев это происходит в связи с человеческим фактором, а не по причине отказа техники. Это подтверждает и тот факт, что на сайте Межгосударственного авиационного комитета опубликовано единственное расследование авиационного инцидента (до 2004 года данных нет), случившегося с планером<sup>36</sup>. Авария была без жертв и произошла из-за ошибки пилота.

В вопросе технического обслуживания заключена еще одна особенность: взаимодействие с авиационными властями. В теории не только регламент производителя, но и дополнения регулятора содержат требования к обслуживанию и к организации полетов вообще. Однако для такого рода решений необходима обратная связь между аэроклубом и авиационными чиновниками. Такое взаимодействие если и происходит, то уже по факту визита полиции или спасателей. Отсюда и трудность в вопросе статистического учета числа происшествий. Другими словами, точно сказать, сколько планеров сегодня в России находятся в летном состоянии, невозможно<sup>37</sup>. Сколько пилотов – не выданных свидетельств (которые перестали выдавать с 2014 года), а именно пилотов, способных поднять и посадить летательный аппарат, – тем более<sup>38</sup>. Новость об авиационном инциденте нечасто покидает территорию аэродрома, еще реже попадает

**35** Интервью с пилотом-планеристом, авиационным инженером, Московская область, 2021 год.

**36** Окончательный отчет по результатам расследования авиационного происшествия ([www.mak-iac.org/upload/iblock/8b4/report\\_ra-1486g.pdf](http://www.mak-iac.org/upload/iblock/8b4/report_ra-1486g.pdf)).

**37** По данным российского отделения Ассоциации пилотов и владельцев воздушных судов на октябрь 2018 года, в реестре гражданских воздушных судов насчитывались 296 планеров, из которых лишь 110 имели сертификат летной годности (СЛГ), выданный уполномоченным органом: Тюрин В. В. *Выступление на XII Конференции АОПА-Россия*. Доброград, 2018. В 2020-м при том же числе зарегистрированных аппаратов с СЛГ стало уже 82: *Как получить СЛГ, сколько оно стоит, слет в Уфе, может ли инвалид стать пилотом* ([www.youtube.com/watch?v=zPWxjboFIK8](http://www.youtube.com/watch?v=zPWxjboFIK8)). Планера ДОСААФ и те, что летают без регистрации, в этом перечне не представлены.

**38** В телеграм-группе насчитываются 132 пилота, в группе *WhatsApp* – 200 человек.

в СМИ и уж тем более – в Федеральное агентство воздушного транспорта.

Отношения с бюрократией обнажают еще одну проблему, связанную с легальностью. Современный ДОСААФ – фактически авиационный самозванец. Будучи в советский период подведомственным учреждением Министерства обороны, оно заимствовало и регламенты армейской авиации, которые отличаются от регламентов авиации гражданской по ряду направлений. В СССР не было частной гражданской авиации (за исключением самодельщиков), но в конце 1980-х были созданы бюрократически признанные объединения, которые после распада страны взяли на себя функции регулятора: Федерация любителей авиации и Объединенная федерация сверхлегкой авиации<sup>39</sup> – регистрация, обучение, технический контроль оказались сосредоточенными там. Это касалось техники, оснащенной двигателем, но не планеризма. ДОСААФ же, потеряв привязку к Министерству обороны, фактически оказался на одном уровне с федерациями. К середине 2010-х государство в лице Росавиации оставило общественным объединениям (федерациям) лишь функции организации соревнований. ДОСААФ же остается в подвешенном состоянии, осуществляя полеты по законодательно отсутствующим критериям, устанавливая требования к работе самостоятельно и самостоятельно же отслеживая их выполнение (сам нарушает и сам же наказывает). Так, к примеру, пилотские свидетельства ДОСААФ оказываются фактически выданными общественной организацией и действуют только на подчиненных ей аэродромах<sup>40</sup>:

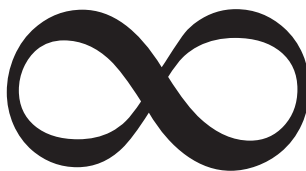
«Законодательно статус [авиации ДОСААФ] не закреплен ни в одном из документов, регламентирующих деятельность авиации. [...] ДОСААФ России право разрабатывать служебные документы, учитывающие специфику работы ее авиационных подразделений и уточняющие порядок производства полетов, Федеральными авиационными правилами производства полетов государственной авиации не предоставлено»<sup>41</sup>.

Если пилоты самолетов, создавая свой порядок самостоятельно, в течение более, чем десятилетия, летали по своим правилам, то планеристы восстановили старый подход, периодически уклоняясь, впрочем, от выполнения некоторых его требований.

**39** Названия отражают суть: бюрократическое разделение воздушных судов происходит по весу летательного аппарата. Чем тяжелее – тем больше требований.

**40** Хотя выдача свидетельств зачастую саботируется и затягивается. Так в 2020 году пилотские свидетельства вручались только пилотам, имеющим большой налет и опыт участия в соревнованиях.

**41** *Министерство обороны РФ. Письмо от 3 ноября 2020 № 603/4/1565 на № 1 от 16 октября 2020* (<https://reaa.ru/threads/legalizacija-pilotov-i-konstruktorov-ljubitelej-sla-mnenija-za-protiv.94784/page-51#post-1903581>).



## САМООРГАНИЗАЦИЯ КАК РЕСТАВРАЦИЯ

Упомянутые выше федерации, получившие бюрократическое признание, в течение десятилетия выполняли функцию регулятора, самостоятельно разрабатывая и методики обучения, и требования к техническому обслуживанию. Они занимались регистрацией воздушных судов, организацией движения и так далее. Кто-то – вроде воздухоплатателей и парапланеристов – стал разрабатывать все с нуля. Даже парашютисты быстро освоились в новых условиях и адаптировали зарубежные методики обучения, что позволило быстро учить людей, увеличивая тем самым количество занимающихся на аэродроме. Планеризм же оказался единственным авиационным занятием, которое вообще всерьез не реформировалось. Материальная часть, оставшаяся в клубах с советских времен, и сегодня в целом удовлетворяет спрос. До сих пор проедаются те ресурсы, что остались от СССР. «Проблема российского планеризма есть планеризм советский. Он его основа и гордость, он же его проклятие»<sup>42</sup>. И если в моторной авиации на смену общественным – самоорганизованным – федерациям со временем приходят государственные структуры (Росавиация) с их требованиями и возможностями контроля, то планеризм в очередной раз остается практически без внимания со стороны государства. Будучи предоставленными самим себе, планеристы восстанавливают и поддерживают старые правила, исполнение которых, однако, оказывается ситуативным и меняется от аэродрома к аэродрому (степень строгости во многом зависит от руководителя). Если сегодня по каким-то причинам учебные планера «Бланик» и спортивные «Янтари» будут отстранены от полетов, то российский планеризм практически исчезнет. Эксплуатация матчасти из СССР оказывается и условием для полетов, и одновременно тормозом для изменений. Наличие опыта, привычки, сложившиеся социальные связи, позволяющие поддерживать планерное хозяйство в летном состоянии на достаточно безопасном уровне, создают особые условия не только для реставрации старого порядка, но и для его консервации, пределом которой является лишь полный физический износ техники и инфраструктуры.

Малой авиации во многом присущ «гаражный» формат существования, и планеризм не исключение<sup>43</sup>. С одной стороны, это затрудняет юридическое сопровождение, а с другой, таит в себе

**42** Верхне-Хавский АТСК, благодарственное письмо от новых пилотов-планеристов (<https://reaa.ru/threads/verhne-xavskij-atsk-blagodarstvennoe-pismo-ot-novykh-pilotov-planeristov.15030/page-7>).

**43** См., например, серию публикаций по теме «Положение малой авиации в России» в пяти частях, опубликованной на сайте издания «Транспорт в России» в 2019 году: <https://tr.ru/articles/3204-polozhenie-maloy-aviacii-v-rossii-chast-5-lyudi>.

очевидные опасности, связанные с техническим состоянием. Но в результате не самое пристальное внимание со стороны контрольно-надзорных органов, реставрация советского подхода, активная эксплуатация матчасти, бывшей не одно десятилетие в употреблении, обеспечивают более-менее доступный путь в небо для многих людей. В этом смысле восстановление прежнего порядка – это не только и не столько восстановление армейских правил, сколько возрождение авиационного энтузиазма, связанного с радостью полета. А ощущение полета – в сухом остатке – и остается главным стимулом и стремлением.

ЕГОР МУЛЕЕВ

СТО ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО  
ПЛАНЕРИЗМА: САМООРГАНИ-  
ЗАЦИЯ КАК РЕСТАВРАЦИЯ

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

События 1920–1930-х показывают, что планеризм в техническом и организационном отношении появляется благодаря энтузиазму увлеченных любителей, но массовым его делает Советское государство. С того момента, когда он стал объектом государственной заботы, и до сегодняшнего дня его отличает ряд устойчивых особенностей. Во-первых, планеризм практически всегда находился между двумя полюсами – военным и гражданским (спортивным). Армейский подход к организации полетов сочетался с энтузиазмом и спортивным азартом. Государство использовало этот потенциал, подготовив тысячи людей, но в конце 1930-х практически отказалось от дальнейшей поддержки. С началом «холодной войны» планеризм восстанавливается как инструмент отбора будущих курсантов военных и гражданских авиационных училищ, как элемент патриотического воспитания и профессиональной ориентации. При этом снабжение даже в условиях плановой экономики нельзя назвать скудным. Министерство обороны обеспечивало ДОСААФ регламентами, методиками, кадрами, техникой, зарплатой, территориями и помещениями. АТСК снабжались примерно так же. Эти два модуля – военный и гражданский – всегда сосуществовали рядом: сверхконтроль, военная дисциплина и строгость устава постоянно соседствовали с абсолютно мирным желанием летать и далекими от армейской строгости решениями.

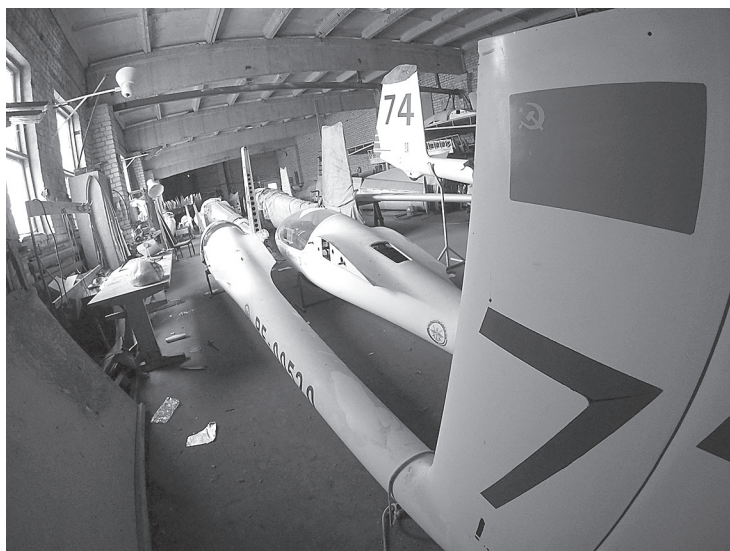
С распадом СССР система финансирования резко меняется, и клубы вынуждены искать источники для дальнейшей работы внутри себя, за счет эксплуатации техники и аренды помещений. Некогда социалистическая собственность оказывается в распоряжении руководства аэроклубов. Государство покидает спортивный планеризм, не уделяя особого внимания ни образованию, ни технологическим процессам, ни юридической специфике, оформляющей экономическую активность и сам порядок осуществления полетов. Однако, несмотря на свободу



**ЕГОР МУЛЕЕВ**

СТО ЛЕТ ОТЕЧЕСТВЕННОГО  
ПЛАНЕРИЗМА: САМООРГАНИ-  
ЗАЦИЯ КАК РЕСТАВРАЦИЯ

в выборе регламентов работы, фактически реставрируется старый порядок, но в урезанном виде, поскольку на полноценное воспроизводство прежней модели не хватает ресурсов. Обеспеченность техникой и хорошее состояние матчасти, таким образом, оказываются условиями для консервативного сценария развития. Если после 1991 года в стране стали массово появляться импортные самолеты, мотодельтапланы, парапланы и тому подобное, то планеристы продолжали летать на том, что есть, поскольку техники было в достатке. Единственным изменением стала необходимость платить за аренду. Спустя 30 лет мало что изменилось: по-прежнему все планерные аэроклубы страны ограничены ресурсом техники ДОСААФ СССР.



*Илл. 3. Разобранные планера SZD-48 «Янтарь» разных модификаций в ангаре на аэродроме Пугачевка, Орловская область, 2020 год. Фото автора.*

В этой связке между военным и гражданским и заключается специфика современного момента. Эта связка наблюдается на уровне и инфраструктуры, и аэродромной повседневности, и нормативного сопровождения. Планеризм оказывается пропитанным противоречиями затянувшегося перехода. Даже памятная дата и та – из СССР. В год столетия планеризма эти противоречия никуда не делись: по-прежнему наблюдаются и попытки бюрократического принуждения, и самоорганизация; и стремление к контролю со стороны государства, и враждебное к нему отношение; и гаражность, и технологичность; и легальность, и нелегальность; и энтузиазм, и дисциплина; и заигрывание с военным распорядком, и таинственное ощущение свободы полета. В этой противоречивой неопределенности единственно определенным является стремление летать – стремление, преследовавшее человека на протяжении многих эпох, но массово реализовавшееся лишь столетие назад.