

АВИАЦИЯ В БОРЬБЕ С ПОЖАРАМИ ЛЕТА 2010 ГОДА

Андрей Баранский
фото Алексея Назарова



Вертолеты Ми-2 применяются для аэрирования лесов и доставки небольших групп рабочих к местам лесных пожаров. Ввиду ограниченных его возможностей по грузоподъемности, особенно в дни с высокой температурой воздуха, вертолет чаще всего используется для обнаружения и осмот-

ра действующих пожаров, руководителем тушения, посадки в населенные пункты для организации тушения пожаров, проведения агитационных мероприятий. Незаменим вертолет также для доставки небольших партий противопожарных грузов, продуктов питания, запасных частей, вывоза пострадавших при тушении пожара.

Многочисленные вертолеты Ми-8 и его модификации используются во всех регионах страны для доставки лесопожарных команд, средств пожаротушения и снаряжения, высадки людей со спусковыми устройствами к местам лесных пожаров. Вертолет, оборудованный водосливным устройством на внешней подвеске, может осуществлять тушение пожаров непосредственно с воздуха.

В современных условиях недостаток воздушных судов ощущается во многих регионах страны. В 2010 г. в лесовоздушном работам

Предупреждение о растущей опасности массовых пожаров опубликовали еще в 2008 г. ученые Института прикладной математики имени М.В. Келдыша. По их мнению, «после ввода в действие нового Лесного кодекса и фактической ликвидации лесничества и «Авиалесоохраны» как единой структуры любой, достаточно засушливый год, может стать катастрофическим. Несомненно признать, что подразделения МЧС, по всей видимости, не готовы к тушению лесных пожаров в большом объеме, так как не обладает ни соответствующей техникой, ни средствами мониторинга, ни знаниями». Эти предсказания грядущей катастрофы были основаны на статистике лесных пожаров 2006–2007 гг., а также сравнении с возможностями национальной системы тушения природных пожаров в Канаде.

Хотя площадь лесных пожаров в 2010 г. еще далека от показателей прошлых лет, но в этот раз они пронеслись через наиболее густо населенные регионы страны, захватив и столичную область. Поэтому общественной резонанс как на сами пожары, так и на возможности государства бороться с ними был очень бурный. События лета 2010 г. показали, что система борьбы с лесными пожарами в стране сильно деградировала. Здесь как и недофинансирование противопожарной службы, так неработоспособность конкурсов на тушение пожаров в лесах. Организованы конкурсы следующего образца. Рослесхоз распределяет денежные средства по территории, на них проводятся конкурсы, в которых выигрывает организация, отвечающая за предупреждение или ликвидацию природных пожаров. По словам С.

Шойгу ни в одном конкурсе не победит ни одна профессиональная пожарная часть – «в них побеждают лесничества и бывшие базы «Авиалесоохраны». Теоретически «Авиалесоохрана» осуществляет контроль 60% территории лесного фонда России (в советские годы с помощью авиации обнаруживалось 96–99% всех возникших пожаров. Если из 1000 пожаров случалось 10–15 крупных – это называлось ЧП). Контролируемая «Авиалесоохраной» территория покрыта сетью из 245 авиаотделений и оперативных точек, где имеются 400 летчиков-наблюдателей и 4 тыс парашютистов и десантников-пожарных. Ежегодно для обнаружения и тушения лесных пожаров «Авиалесоохрана» привлекает до 420 ВС, из них 190 вертолетов – преимущественно Ан-2, Ми-2, Ми-8, Ан-26, из которых более

100 единиц – это собственная пожарная авиация, включая самолеты-танкеры Ан-2П. Собственный авиапарк «Авиалесоохраны» составил 106 единиц, в том числе Ан-2 – 67, Ми-8Т – 18, Ми-8МТВ – 1, Ми-2 – 7, Ан-24 – 2, Ан-26 – 5, Ил-103 – 1, Бе-12П – 3 (находятся в нерабочем состоянии) и Ан-3 – 2 борта. С 1994 по 2006 г. до момента передачи полномочий в области охраны лесов субъектам Российской Федерации в системе «Авиалесоохраны» России существовали отряды ведомственной (лесной) авиации. Воздушными судами лесной авиации выполнялось до 30% всего налета по выполнению авиалесоохранных работ. В 2007 г. все воздушные суда были переданы в субъекты Российской Федерации. По состоянию на 2010 г. численность пригодных к использованию воздушных судов переданного парка составляет 47%.





по всей России привлечено 231 воздушное судно, что составляет 55% от нормативного обеспечения. Это связано с отсутствием необходимых типов воздушных судов в большинстве субъектов РФ (особенно логично сертифицированных типов самолетов и вертолетов). В последние годы к авиационным работам по охране лесов привлекаются самолеты EV-97R и Cessna, вертолеты «Робинзон» (R-44) и другие воздушные суда легкомоторной авиации. В целях повышения эффективности авиалесоохранных работ сегодня настоятельно требуется расширение применения такой авиации, особенно в районах Сибири и Дальнего Востока.

В сентябре, когда крупные пожары остались в будущем только в Алтайском крае, недостатки Лесного кодекса, принятого в 2007 году, стали совершенно очевидными. По мнению Дмитрия Милославского, «действующая редакция Лесного кодекса заменила государственную лесную охрану государственным лесным контролем и надзором. На эту тему у нас велась дискуссия, сейчас она обострилась — хорошо это было сделано или плохо... У нас не европейская маленькая страна, у нас в аренде в России

передано только около 13% лесов, стало быть, более одного миллиарда гектаров лесов, по сути, осталось без специализированного пер-



сонажа по их охране».

Первые выводы из катастрофы прошедшего лета уже сделаны. Так, решено обеспечить в 2011 г. военную и милиционную авиацию водорезервуарными устройствами. Планируется создать в структуре МЧС три больших авиационных команд — на Дальнем Востоке, в Сибири и в Центральной части России. Они будут состоять из Бе-200 и вертолетов Ми-26, Ми-8 и Ка-32 в пожарном варианте. Кроме того, планируется серьезно усилить противопожарную безопасность потенциально опасных объектов.

Серьезная проблема — подготовка летчиков-наблюдателей, которые в обязательном порядке должны иметь специальное авиационное образование. А готовят таких летчиков только одно учебное заведение — Высшая летная школа в г. Пудожин Московской обл.

Но это хотя и никак, но пока только перспектива. Как же использовалась авиация в борьбе с пожарами летом этого года? По словам главы МЧС С. Шойгу пожары тушили 62 воздушных судна.

В число назначенных 62 бортов входят самолеты (3) и вертолеты (6) зарубежных стран. ВС были направлены в Россию Украиной, Беларусью, Казахстаном, Азербайджаном (Ми-17 и Ка-32а), Италией, Францией (D400-MR) и Турцией (2 вертолета). В частности, Италия предоставила два CL-215, которые работали в Поволжье, то есть там, где есть подготовленные водоемы для забора воды. По информации данных, зарубежные борты в сумме проехали 222 вылета, а общее время, проведенное в воздухе, составило 241,5 ч.

На сегодняшний день МЧС имеет реально только 9 специализированных противопожарных самолетов — четыре Бе-200 и пять Ил-76ТД. Сравним: в Канаде узко специализированно на борьбу с пожарами CL-215/415 изготовлено около 200 штук и эксплуатируются они в десятках стран мира. Вообще Канада располагает крупнейшим парком противопожарных самолетов. Правительства пяти провинций страны имеют собственные парки авиатанк-

ров общим числом 85. Кроме того, частные авиационные пожарные комплексы располагают 45 бортами таких самолетов. Даже производитель CL-215T — компания Bombardier Aerospace — имеет четыре амфибии.

По словам заместителя генерального директора-директора ОКБ авиационного комплекса «Ильюшин» Николая Таликова, по результатам борьбы с пожарами летом этого года Правительство выпустило Постановление № 3912п-П4 от 2 августа, которым поручило инициативам изготовить несколько вариантов авиационных приборов (ВАП-2). Они могут быть установлены на любом Ил-76. Два борта ВАП-2 вмещают 42 т воды или специальной огнегасящей жидкости. Так как эти приборы не выпускались уже 20 лет, то их производство надо практически налаживать заново, и первые ВАП-2 могут быть готовы к апрелю будущего года. Серийный выпуск позволит не только оснастить ими все Ил-76 МЧС, но и обеспечить потребности противопожарных служб регионов, имеющих эти самолеты. Сейчас авиационный комплекс «Ильюшин» заканчивает проработку прибора ВАП-3, который рассчитан на 60 т воды или огнегасящей жидкости.

Как пример успешной работы Ил-76ТД Николай Таликов назвал борьбу с пожарами в Воронежской области. Самолет базировался на аэродроме ВАСО и в день делал до 28 вылетов. Столь высокая производительность объясняется как наличием на аэродроме мощных источников воды, так и небольшим объемом работы ВС (пожары подступали буквально к самому городу).

Что касается Бе-200, то МЧС в дополнение к четырем эксплуатируемым должен получить еще 8 бортов. Это машины, которые доставляются в Татарстан из завода Иркутского авиазавода, и они могут быть готовы уже в будущем году. Шесть бортов надо начинать с нуля. По словам С. Шойгу, стоимость одного Бе-200 составляет миллиард рублей.

Учитывая опыт работы на пожарах этого лета, в амфибии вносятся конструктивные



изменения. В частности самолеты оснащают оборудованием, которое поможет пилотам работать на тушении пожаров в условиях полной задымленности.

Несмотря на возможность Бе-200 забирать воду в баки методом глиссирования над водной поверхностью, на российских внутренних водоемах это весьма небезопасно. Они очень сильно захламлены толстым, плавающим бревнами и прочим опасным для такого метода забора воды мусором. Хорошо, что в этот в этот сезон никакого ЧП с Бе-200 не случилось.

Для тушения обнаруженных на начальной стадии развития пожаров, особенно в ненаселенных и малонадлюдных районах страны, ГНПП «Базальт», (разработчик авиационно-бомбового вооружения) предложил противопожарную бомбу АСП-500. Она давно готова и даже защищена патентами в целом ряде стран, включая США.

АСП-500 — полноразмерный аналог 500-килограммовой бомбы, но снаряженный огнетушащим составом и изготовленный из специальной пластмассы. При бомбометании АСП-500 в очаг пожара обеспечивается подав-

ление его на площади порядка 1000 кв. м. Кроме того, создаются дополнительные факторы пожаротушения — воздушная ударная волна и скоростной напор потока смеси воздуха и частиц пламегасящего состава.

Применение АСП-500 обеспечивает возможность привлечения военной авиации к решению задач по тушению пожаров без каких-либо затрат на модификацию самолетного и вертолетного парка и позволяет решить проблему пожаротушения без привлечения в зону пожара дополнительного числа людей и спецтехники. Но есть одно серьезное ограничение — при использовании АСП-500 для исключения несчастных случаев люди должны находиться на большом расстоянии от места падения такой бомбы.

О серийном выпуске таких бомб серьезно зашла речь только в ходе лесных пожаров этого года. В пред-релизе «Базальта» сказано, что после решения вопроса сертификации изделия, отработки тактики применения с воздушными носителями и методики пожаротушения АСП-500 будет готова к серийному производству.

