

ТУШЕНИЕ ЛЕСНЫХ ПОЖАРОВ: СКОЛЬКО СТОИТ КОМПЕТЕНТНОСТЬ?



Николай КОРШУНОВ,
летчик-наблюдатель,
заведующий кафедрой охраны лесов от
пожаров ВИПК ЛХ
кандидат сельскохозяйственных наук

Лесные пожары в 2010 году оставили печаль в сердцах россиян. Сегодня интерес федеральных и региональных государственных деятелей к проблеме лесных пожаров высок. Прошло три года, уже можно делать критический анализ результатов принятых мер по решению проблемы.

Напомним, традиционно в России 95 % лесных пожаров ликвидируется силами лесных служб. Более 1 млрд гектаров лесного фонда страны охранять без авиации невозможно! Поэтому лесные организации ежегодно привлекают до 400 воздушных судов (ВС), что делает организации системы «Авиалесоохраны» крупнейшим потребите-

В продолжение темы, поднятой в статье «Авиалесоохране необходимы малая авиация, единство и межведомственный стандарт» № 1(67)-2008 журнала «Авианорама» (<http://aviapanorama.su/category/2008/67/page/2/>).

лем услуг малой авиации в стране при нормативной потребности до 100 тыс. летных часов. С середины 1990-х «Авиалесоохрана» была вынуждена постоянно снижать объемы работ и численность вследствие нехватки финансовых средств. Уменьшение заказов на авиауслуги со стороны Рослесхоза больно ударило по многим авиакомпаниям. В свою очередь, проблема малой авиации в России больно отражается на эффективности подразделений Авиалесоохраны.

В 2006 году новым Лесным кодексом были переданы лесные полномочия субъектам РФ. Передача авиабаз и наземных подразделений лесхозов в ведение регионов, децентрализация Авиалесоохраны вызвала период деградации всей лесопожарной системы страны. 2007–2010 годы – период минимального финансирования работ по тушению лесных пожаров. В начале 2010 года из федерального бюджета на эти цели было запланировано только 2,2 млрд руб., что недостаточно при минимальной горимости. По мнению экспертов, только прямые расходы Рослесхоза и МЧС на тушение лесных пожаров в том году составили 23 млрд руб.

А 2010 год стал поворотной точкой. Правительство приняло ряд мер. Увеличилось ежегодное федеральное финансирование в 2 раза (до 4,5 млрд руб.). Губернаторы стали серьезнее относиться к содержанию

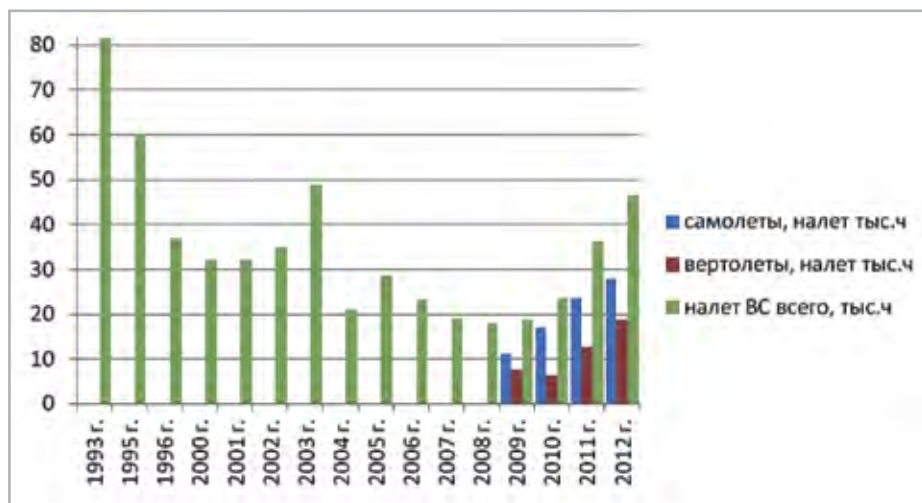
лесопожарных организаций, ежегодно из региональных бюджетов дополнительно выделяется свыше 2 млрд рублей. За три года увеличилась численность работников баз системы «Авиалесоохраны» до 4,5 тыс. человек. Создан федеральный резерв парашютистов и десантников-пожарных Рослесхоза (г. Пушкино, ФБУ «Авиалесоохрана»).

Ежегодный налет воздушных судов в регионах увеличился в 2 раза, достиг отметки 45 тыс. часов в 2012 году – уровень 2003 года. Значительно улучшились показатели раннего обнаружения лесных пожаров.

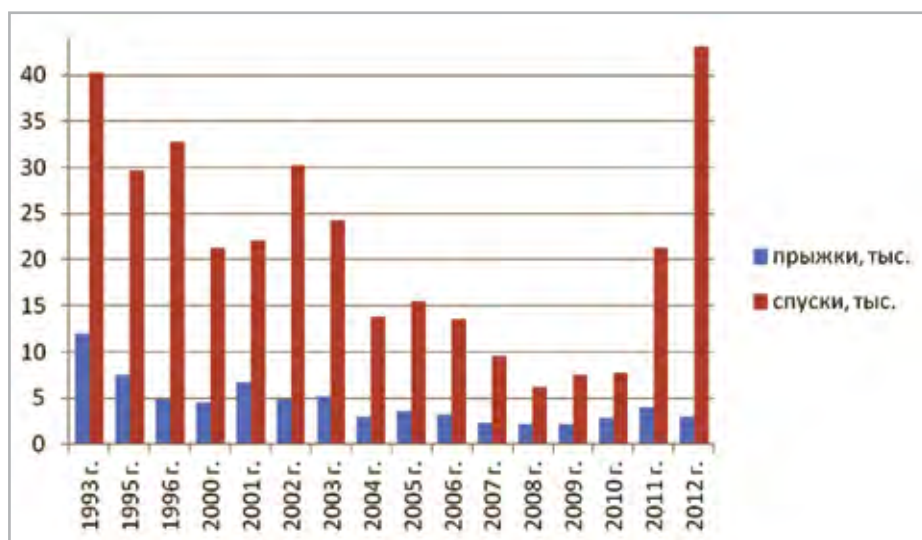
Парадоксально, несмотря на производственный оптимизм, в целом ситуация с лесными пожарами не имеет столь позитивной динамики. Горимость лесов находится на прежнем уровне, число катастрофических пожаров и вызванных ими чрезвычайных ситуаций федерального масштаба стабильно высоко: Иркутская, Амурская и Архангельская области, республика Коми – в 2011 году, Томская область, Красноярский край и Ханты-Мансийский АО – в 2012 году, Республики Тыва, Саха (Якутия) – в 2012 и 2013 гг. и др.

В июле-августе 2013 года над территорией Якутии и севера Красноярского края из-за действия крупных лесных пожаров установился мощный блокирующий антициклон. В результате произошло задымление огромных

Налет воздушных судов на авиалесоохранные работы подразделениями «Авиалесоохраны» и лесных служб



Количество совершенных производственных прыжков и спусков при тушении лесных пожаров



территорий, страдали жители десятков городов, блокированы полеты пожарной авиации, затруднено судоходство, снова объявлен режим ЧС, огромные финансовые убытки и траты. Прямым следствием катастрофических пожаров в Якутии стала возникшая чрезвычайная ситуация федерального масштаба (!) в соседних Амурской области и Хабаровском крае, которые находятся на периферии антициклона, где проливные дожди не прекращались более месяца и создали опасную паводковую ситуацию, затоплены сотни домов, финансовые и материальные убытки колоссальны. Напомним метеорологическую истину – крупные лесные пожары способны придавать антициклону устойчивость, как следствие, он стоит долго, а циклоны, упираясь в антициклон, выливают осадки на его периферии!

За последние три года сделано очень много. Истина же в том, что этого мало!

Сегодня численность специализированных лесопожарных подразделений в 4-5 раз меньше существовавшей в России в 2000-е годы системы борьбы с лесными пожарами. Численность подразделений системы «Авиалесоохраны» пока не достигла необходимого

нормативного уровня для средней горимости. Восстановление федерального парка лесной пожарной авиации пока не проводилось.

В условиях дефицита авиационных пожарных команд и соответствующих типов воздушных судов хорошие показатели раннего обнаружения пожаров бесполезны, если прибытие авиапожарных групп к местам пожаров затягивается более чем на 2-3 часа. В условиях высокой горимости в субъекте РФ проведение межрегионального маневрирования силами авиапожарной службы за время более 2 суток уже является «проигрышем» в схватке с огнем, так как ежесуточный прирост периметров крупных пожаров опережает расчетную производительность тушения прибывающих в регион лесных пожарных.

Оппоненты могут возразить: после трагедии 2010 года были приобретены самолеты-танкеры Бе-200 и выливные приборы ВАП для Ил-76 авиации МЧС!? Это так, но нельзя забывать, что подразделения МЧС предназначены для решения задач, совершенно отличных от задач лесников. Эти отличия обуславливают совершенно иные производственные подходы, схемы организации

работы подразделений, алгоритмы действий. Задачи подразделений Авиалесоохраны – раннее обнаружение и подавление лесных пожаров. Для этого они опираются на сетчатую инфраструктуру авиаотделений, распределенных по лесному фонду. Действовать им необходимо быстро и планомерно, в крайне коротких временных сроках (от нескольких минут). Тут удивляет другое, почему-то при выделении финансовых ресурсов упорно забывается, что за борьбу с лесными пожарами в России отвечает именно лесное ведомство, а не МЧС.

Сегодня самой большой проблемой является человек! Годы деградации и управленческих экспериментов не прошли бесследно. Ушли многие опытные специалисты. В некоторых региональных организациях обновилась коллективы настолько, что позабыты «правильные» технологии работ. Во многих субъектах специалисты-руководители авиабаз заменены на «эффективных менеджеров», удобных чиновников или случайных людей. Качество подготовки работников ощутимо снизилось. Все это напрямую влияет на эффективность борьбы с лесными пожарами в стране.

В погоне за быстрым результатом чиновник-неспциалист всегда выбирает удобное или дешевое решение. В региональных лесных организациях за последние годы появился новый тип Заказчика услуг – тип «Безграмотный».

Так, в мае 2013 года в Архангельской области по требованию высокого чиновника, несмотря на возражения специалистов, был заключен контракт на авиапатрулирование с авиакомпанией, предложившей меньшую цену, так как их самолет Ан-2 летал на автомобильном бензине Аи-95. Первый патрульный полет с парашютистами-пожарными на борту завершился вынужденной посадкой из-за проблем с двигателем. К счастью, без пострадавших.

Весомую долю в увеличении общего налета ВС на авиалесоохранных работах внесли самолеты класса «ультралайт» и различные «раритетные» самолеты, которые подкупают заказчика выгодной низкой стоимостью летного часа. Часто заказчик не озадачивается вопросами: надежный ли этот тип ВС? Где исполнитель берет бензин для ВС? А надо бы! Подобные предложения часто делают маленькие компании, использующие самолеты, имеющие только сертификат экземпляра, или откровенно старую технику. Ежегодно в этой сфере специалистами отмечается масса нарушений. Самое распространенное – это заправка самолета бензином Аи-95 с ближайшей деревенской автомобильной заправки,





пилоты с просроченными свидетельствами, не постановка полетов в план.

23 сентября 2011 года в районе поселка Сарыг-Сеп Республики Тыва разбился легкомоторный двухместный самолет Х-32, задействованный в работах по авиационному патрулированию лесов. Пилот погиб, летчик-наблюдатель – с тяжелейшими травмами.

27 июля 2013 года в Республике Коми совершил аварийную посадку самолет L-200

«Морава». Самолет сгорел, пилот – с ушибами, летчик-наблюдатель получил травму позвоночника.

Специалист знает, что в высокой цене услуги авиации значительную долю составляет стоимость обеспечения мер безопасности проведения полетов и эксплуатации техники. Цена увлечений дешевыми решениями – жизнь Человека!

Требуется всегда помнить о том, что тушение лесных пожаров – это опасные виды работ. Авиация, по определению, всегда имеет высокую степень рисков. В авиационной охране лесов опасности огня и риски авиации присутствуют одновременно!

27 июня 2010 года в Нижегородской области патрульный самолет Ан-2 «Владимирской базы авиационной охраны лесов» совершил аварийную посадку на реку. Самолет затонул. Экипаж, включая летчика-наблюдателя, не пострадал.



Количество пострадавших работников авиопожарной службы при выполнении десантных работ

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	на 30.07.2013 г.
тренировочные прыжки	4	2	5	1	3	4
тренировочные спуски				1		1
прыжки к месту лесного пожара	5	2	1	6	3	1
спуски к месту лесного пожара						
в т. ч. погибло			2			3

Количество пострадавших на работах, связанных с тушением лесных пожаров

	2010 г.	2011 г.	2012 г.	на 30.07.2013 г.
Пострадало в авиационных происшествиях, чел.		12	1	2
в т. ч. погибло, чел.		1		
Число авиационных происшествий	1	5	1	4
Травмировано на тушении лесных пожаров, чел.	15	17	25	11
Погибло при тушении лесных пожаров, чел.	8	8	13	1

12 июля 2011 года в Удорском районе республики Коми произошло падение вертолета Ми-8. В момент аварии вертолет Ми-8 начал выполнять спуски десантников-пожарных в лес на высоте 30 метров. Успели распустить бухту (шнур) и прицепить первого десантника-пожарного. Лопаста несущего винта задели дерево, внезапно началось сильное вращательное движение, вертолет рухнул. Практически все пострадали в разной степени. Для шести человек потребовалась госпитализация.

18 июля 2011 года в Чукотском АО вертолет Ми-8 выполнял работы по переброске групп десантников-пожарных на лесном пожаре. При взлете с лесной площадки в салоне появились дым и языки пламени. Экипаж сразу произвел экстренную посадку. Экипаж и десантники покинули горящий борт через все возможные выходы за секунды – в момент эвакуации в салоне вертолета уже пылал огонь. Вертолет сгорел. Жертв удалось избежать благодаря грамотным действиям экипажа и обученности десантников «Авиалесоохраны» действиям в подобных ситуациях.

19 и 20 июня 2013 года в Красноярском крае и Якутии произошли аварийные посадки вертолетов Ми-8, занятых переброской десантников-пожарных на лесных пожарах – в обоих случаях обошлось без жертв и травм, вертолеты получили серьезные повреждения.

Каждое жаркое лето приносит огромный поток производственной информации, похожей на сводки боевых действий.

В августе 2011 года в Волгоградской области при тушении крупного лесного пожара вертолет Ми-8 с ВСУ авиации МЧС, действуя без радиоконтакта с наземными силами, произвел слив на работающий пожарный трактор лесопожарной службы. Слив произведен на малой высоте, удар массы воды деформировал кабину и выбил стекла, тракторист получил многочисленные порезы.

Летом 2012 года в горах Тувы крупный лесной пожар забрал жизни 8 опытных десантников-пожарных Тувинской авиабазы. Это самый массовый случай гибели профессионалов в истории «Авиалесоохраны».

19 июня 2013 года в Иркутской области при выполнении производственного прыжка к лесному пожару погиб опытный парашютист-пожарный.

Эксперты отмечают, что в России за период 2007-2012 гг. уровень травматизма и гибели работников при тушении лесных пожаров вырос в 10 раз по сравнению с периодом 2000-2006 гг. Это четкий индикатор ситуации в отрасли.

Добиться определенных производственных улучшений, выделить больше денег – этого мало для того, чтобы преодолеть проблему лесных пожаров в России. Требуются серьезные интеллектуальные и финансовые инвестиции в каждого человека – от рядового лесного пожарного до руководителя авиабазы. Компетентность должна снова стать главным показателем в авиационной охране лесов от пожаров!