

# "АВИАЛЕСООХРАНА"

## проблемы, люди, техника

Авиационная охрана лесов - служба особенная. Человек "со стороны", пусть даже и с высшим лесным образованием, пусть даже прошедший снизу по всем "земным" ступеням познания лесного дела, поработавший, к примеру, и лесничим, и директором лесхоза, и в региональных или даже федеральном органах управления лесами, руководить ею, наверное, не сможет. Так же, как, скажем, танкист или артиллерист, хотя бы и в генеральском чине, командовать десантной дивизией. Ведь здесь, в "Авиалесоохране", руководить надо тоже десантниками, хотя они и не носят голубых беретов. И путь в генералы начинается здесь, как и в армии, с лейтенанта:

Беседа первая:

с руководителем Департамента использования и восстановления лесного фонда Министерства природных ресурсов Российской Федерации Н.А. Андреевым

До названного выше поста Николай Алексеевич Андреев 27 лет - с 1973 по 2000 год - возглавлял Центральную базу авиационной охраны лесов. В общей же сложности в этой Центральной базе в подмосковном городе Пушкино проработал более трёх десятков лет - с апреля 1968 года был заместителем её начальника по лётно-производственной работе. Но сначала прошёл по всем низовым ступеням этой беспокойной службы - "от лейтенанта".

Учился он в Ленинградской лесотехнической академии. Лесную профессию выбрал по любви, по внутреннему призванию. А что позвало в небо, зародило желание подняться над лесом?

- В Академии на военной кафедре нам преподавали штурманское дело. Была и соответствующая практика, летали на самолётах рядом с пилотом, - рассказывает Николай Алексеевич. - Лётная работа понравилась. Когда окончил вуз и получил диплом, представилась возможность поступить на курсы лётчиков-наблюдателей лесной авиации. Прошёл здесь обучение и был направлен в Бурятию, в Улан-Удэ, где стал работать в соответствующей должности в Забайкальском авиаотряде: Должность лётнаба беспокойная. Десантные отряды лесных пожарных в случае острой надобности могут быть переброшены из того же Забайкалья, например, в Якутию или даже на Европейский Север. За годы работы в Улан-Удэ, а в особенности в последующие, в Центральной базе "Авиалесоохраны", Андреев побывал во всех, кажется, лесных уголках России. И не только России.

- В 1978 году в Афганистане сложилась чрезвычайная обстановка, всюду бушевали лесные пожары. По просьбе афганской стороны туда была направлена большая группа парашютистов-пожарных и лётчиков-наблюдателей. Мне довелось руководить ею, - вспоминает Николай Александрович. - Налаживая международное сотрудничество в деле охраны лесов, был в США, Канаде, Франции. В 1977 году, будучи в Америке, вместе с их специалистами лесопожарной службы десантировался с самолёта. И для того чтобы установить более доверительные отношения с ними, и чтобы продемонстрировать достоинства отечественного парашюта "Лесник":

Упоминаю о географии его поездок потому, что вижу в них логическую основу выдвижения его на нынешнюю его должность. Лес он видел не только сверху. В разъездах по стране и беседах с низовыми работниками лесного хозяйства узнавал об их трудностях, в зарубежных поездках сравнивал, как идут дела у них и как у нас. По долгу службы, будучи руководителем "Авиалесоохраны", присутствовал на многих федерального уровня совещаниях по лесному хозяйству и знакомился с его злободневными проблемами. Да и в организации самой службы авиационной охраны лесов земных проблем тоже более чем достаточно. Девяностые годы были для неё, как, впрочем, для всей нашей страны, особенно трудными. И, пожалуй, именно закалённый в борьбе с огненной стихией характер помог Николаю Алексеевичу в условиях стихии рыночной сохранить и организованность, и боеспособность вверенной ему службы. Главная проблема, которая и сегодня ещё остаётся головной болью, - финансирование работ по авиационной охране лесов. Мало того, что оно недостаточное, деньги из государственной казны на счета Центральной базы и региональных её подразделений поступают с большим запозданием. Пожароопасный сезон начался, леса уже горят, а авиационное патрулирование лесов ещё не начиналось, не на чем и доставлять пожарные десанты к горящим массивам, куда иным, кроме как воздушным, путём добраться нельзя. Ведь нет ещё денег ни на аренду самолётов или вертолётов, ни на горючее для собственного парка воздушных судов. В долг сегодня никто и ничего не даёт, все сыты заверениями, которые так часто оказывались пустыми. Здесь следует упомянуть, что до распада Советского Союза служба "Авиалесоохраны" работала исключительно на самолётах и вертолётах, которые брала в аренду главным образом у предприятий Министерства гражданской авиации СССР. Последние несли все заботы об эксплуатационном и аэродромном обслуживании, а также о ремонте воздушных судов. Арендные отношения были целесообразны и не накладны. Иное сегодня. Некогда единый и мощный комплекс Аэрофлота распался на множество акционерных компаний. По беднежью большей части населения малая авиация (в частности, самолёты Ан-2

некогда успешно осуществляли внутриобластные пассажирские рейсы) стала невыгодной и захирела. В 1994 году "Авиалесоохране" пришлось пойти по пути создания собственной лесной авиации. Сейчас служба имеет около сотни самолётов и вертолётв. Но они обеспечивают лишь треть потребностей. В пожароопасный период приходится, как и прежде, прибегать к аренде крылатых машин у других авиапредприятий и авиакомпаний.

Это - накладно.

По этой причине полностью удовлетворить все потребности не удаётся. Практика последних лет уже показала, что стоимость авиаохранных работ, выполняемых на своих воздушных судах, существенно ниже, чем на арендованных. Но на расширение собственного самолёто-вертолётного парка нет средств.

- Раньше, до распада Союза, объём патрульных и десантных рейсов составлял у нас более 100 тысяч лётных часов, - сравнивает Николай Алексеевич. - Сегодня удаётся выполнить лишь около 35 тысяч:

Но это приводит к тому, что большое количество пожаров не удаётся обнаружить на ранних стадиях. Выявляются они лишь тогда, когда огонь уже охватил значительные площади леса, нанёс существенный материальный ущерб. Остановить такой пожар куда труднее, чем малый, в начале его зарождения. Сил и средств, а это опять-таки большие материальные затраты, требуется значительно больше. Для эффективного, своевременного обнаружения пожаров, по словам Андреева, надо иметь возможность обеспечить хотя бы 60-70 тысяч лётных часов.

Скудость финансирования порождает и кадровые проблемы. Штаты укомплектовываются трудно. В восьмидесятых годах общая численность подразделений "Авиалесоохраны" составляла около 12 тысяч человек. Сейчас она - менее семи тысяч. Разница покрывается как за счёт лучшей организации, так и за счёт интенсификации труда. Произошло укрупнение авиаотделений (их было 350, а стало 200), повысилась оперативность переброски парашютистов и десантников-пожарных из благополучных на данный момент в пожарном отношении областей туда, где справиться с огнём своими силами не удаётся. Но всё имеет пределы, и потребность в кадрах сохраняется. Чтобы привлечь их, нужно обеспечить достойную оплату опасного и нелёгкого труда лесных пожарных. Сегодня этого нет. В былые годы, вспоминает Николай Алексеевич, работа в системе "Авиалесоохраны" считалась престижной, молодёжь стремилась к профессиям летчика-наблюдателя, парашютиста и десантника-пожарного. Сейчас у неё иные ценности. - Сегодня, - с горечью говорит Андреев, - и одну группу на курсах лётчиков-наблюдателей не удаётся укомплектовать. Между прочим, в советские времена оклады и заработки работников авиационной охраны лесов тоже были не ахти какими высокими.

Но было уважение к человеку труда, социальная защищённость, уверенность в завтрашнем дне. Престижность профессии измерялась далеко не только деньгами, о достоинствах человека судили не только по его зарплате. Таковы лишь некоторые из проблем "Авиалесоохраны", которые Николай Алексеевич Андреев не по недоработке своей, а в связи с внешними обстоятельствами вынужден был оставить своему преемнику. Конечно же, и на новом своём посту он держит их в поле внимания.

Беседа вторая:

с руководителем федерального государственного учреждения Центральная база авиационной охраны лесов "Авиалесоохрана" Н.А. Ковалёвым

Так уж получилось, что имя и отчество у него такие же, как у предшественника - Николай Алексеевич. Конечно же, не это послужило основанием для назначения на должность, предшествующий трудовой путь. Профессию Ковалёв выбрал наследственную: отец у него - лесничий. В 1978 году окончил лесохозяйственный факультет Сибирского (Красноярского) технологического института. Однако же лесничим не стал. Он сухощав и строен, черноволос и усат. Внешность, а также то обстоятельство, что, как я узнал, родился он в Забайкалье, в Читинской области, в местах, которые русские казаки-первопроходцы называли Даурией, заставили спросить: не от даурских ли казаков ведёт он свою родословную? Оказалось: да! В семье хранится фотография прадеда в парадной казачьей форме. Быть может, от врождённой казачьей лихости и родилась у него тяга к полёту. Получив институтский диплом, он поехал в подмосковное Пушкино на курсы лётчиков-наблюдателей. Окончив их, работал парашютистом-инструктором в городе Енисейске Красноярского края, потом был назначен начальником Долгомостовского авиаотделения Красноярской же базы "Авиалесоохраны". Далее он - заместитель по лётной службе, а с 1986 года начальник Красноярской базы. Подопечная территория у авиабазы огромна: только Красноярский край, протянувшийся от морей Северного Ледовитого океана до Саянских гор на юге, по площади равняется четырём Франциям, да плюс к тому Республика Тыва. Соответственно и опыт организации борьбы с лесными, а также тундровыми, на оленьих пастбищах, пожарами у Ковалёва немалый. - Ежегодно на нашей территории возникало от одной до полутора тысяч пожаров, - рассказывает он. - Своих сил, чтобы справиться с ними, часто не хватало. Требовалась помощь других авиабаз:

Мы беседовали с Николаем Алексеевичем в начале июля. По сводке (они ежедневно составляются диспетчерской службой Центральной авиабазы) в лесах Красноярского края было относительно спокойно: отмечено двадцать очагов огня. С ними красноярцы справлялись сами. Тревожная ситуация была в Архангельской области: более

полусотни пожаров. Здесь требовалось подкрепление, и с аэродрома Владимирского авиапредприятия "Авиалесоохраны" туда направлялся отряд десантников. Непокойно было и в Якутии: сорок один пожар. Там, в местах малонаселённых и труднодоступных, куда "только самолётом можно долететь", огонь распространяется порой на огромные массивы леса. И не хватает сил справиться с ним. Здесь тоже не обойтись без участия других авиабаз, и надо думать, откуда перебросить подмогу.

- По сравнению с восьмидесятыми годами численность парашютной и десантно-пожарной службы в системе "Авиалесоохраны" сократилась чуть ли не вдвое, - замечает Ковалёв, акцентируя ту же кадровую проблему, что и его предшественник. - Работа нелёгкая и опасная, а достойную оплату этого труда мы предложить не можем. А потому и не идёт к нам

молодёжь:

Более 80 процентов лесных пожаров возникают по вине человека. Но это статистика районов с высокой или относительно высокой плотностью населения. Здесь, наверное, нужна активизация усилий наземных служб охраны лесов, поиск более эффективных путей воспитания противопожарной культуры людей, которые идут в лес - отдыхать, по грибы-ягоды, на рыбалку к берегам рек и лесных озёр или работают в лесу. Судя по неумещающемуся из года в год числу пожаров, установленные на входе в лесной массив плакаты типа "Береги лес от огня" оказываются малодейственными. Быть может, нужны специальные исследования социологов, их подсказка в поиске новых путей.

Однако же в малонаселённых таёжных районах Сибири, в Якутии воспитательные меры могут оказаться вовсе бесполезными. Здесь иная статистика причин возникновения лесных пожаров: до 60 процентов их возникает от ударов молний. В летнюю пору в этих краях часты "сухие грозы". Небо закрывают чёрные, набухшие влагой тучи, но жаждущей земле не достаётся ни капли дождя. Они, не долетев до земли, испаряются в сухом и горячем воздухе. И здесь главным становится своевременное, пока пожар не распространился на большую площадь, обнаружение и подавление очага огня. Но справиться с этой задачей мешает всё та же нехватка средств.

- По подсчётам экономистов, "Авиалесоохране" для эффективной профилактики и борьбы с лесными пожарами необходимы полтора миллиарда рублей в год, - замечает Николай Алексеевич. - Это по скромным подсчётам: Но мы получаем лишь половину необходимого - 750 миллионов. Причем средства часто выделяются с запозданием, и по этой причине на местах не успевают вовремя подготовиться к началу пожарного сезона и встретить его во всеоружии. У нас есть умение, разработаны научные подходы к решению стоящих перед нашей службой задач. В этом деле мы стоим вровень с двумя другими странами, также владеющими обширными лесными массивами и организовавшими их

охрану с воздуха, - США и Канадой. Не только мы к ним, но и оттуда (не говоря уж о других странах) к нам приезжают учиться, перенимать опыт. Однако же финансовые возможности лесных авиационных служб этих стран и России несравнимы. Отсюда и проистекает множество наших проблем как в кадровом, так и в техническом обеспечении. Следствие же их - огромные потери ресурсов древесины. Беседа третья: с начальником лётно-производственной службы Центральной базы "Авиалесоохраны" А.П. Щербаковым

Слово лётнаб, лётчик-наблюдатель, идёт от первых десятилетий практического применения авиации, из 20-30-х годов минувшего века, и поначалу, на мой слух, казалось каким-то старомодным, статичным, даже созерцательным. Вспоминалась есенинская строчка: "природы праздный соглядатай:". Совсем иной характер этой лесной профессии и образ её представителей возник после эмоционального рассказа Алексея Павловича Щербакова о людях и делах своей службы. Лётнаб, прежде всего, человек широких знаний и умений. Он - разведчик пожаров и штурман, точно определяющий координаты места нахождения как воздушного судна, так и очага огня в лесу, умеющий с учётом метеорологических условий предсказать пути возможного распространения пожара. Он - лесовед, который и в этом прогнозе, и в выборе тактики тушения опирается на знание особенностей конкретного лесонасаждения: состава древесных пород, ярусности леса, почвы и почвенного покрова и прочих. Он - организатор, командир, который при необходимости десантируется - с парашютом или по тросу с вертолётa - вместе с отрядом пожарных и готов рядом с ними вступить в борьбу с огнём, применяя для этого необходимые и возможные в данных условиях средства. На курсах подготовки лётчиков-наблюдателей, заметил Алексей Павлович, парашютно-десантная подготовка - один из главнейших предметов. А о командирах вспомнилось мне услышанное однажды высказывание ветерана, фронтовика Великой Отечественной. Командиры, по его определению, различаются по тому, как отдают устный приказ о начале атаки. Одни говорят при этом: вперёд! Другие: за мной! Подчинённые, заметил тогда ветеран, любят и ценят именно последних: Несколько слов о служебной биографии Алексея Павловича. Родом он из Воронежской области, окончил в 1959 году Воронежский лесотехнический институт по специальности инженер лесного хозяйства. По распределению попал он в "Авиалесоохрану" и был направлен на курсы лётнабов. Окончив их, два года работал в этом звании в Забайкальской авиабазе в Улан-Удэ, откуда его перевели в Северную, базировавшуюся тогда в посёлке Красноборск Архангельской области. Здесь он был сначала старшим, а затем главным лётчиком-наблюдателем - заместителем начальника авиабазы. Так что прошёл все низовые ступеньки службы. В Пушкино в Центральной

авиабазе на посту начальника лётно-производственной службы работает уже два десятка лет. Конечно же, часто выезжает на места, знает сегодняшние трудности низовых руководителей. Главная, о которой говорит Алексей Павлович, всё та же - финансирование. Мало того, что оно скудное, так ещё и запаздывает на месяцы. Оттого порой невозможно вовремя, пока не начали гореть леса, запастись горючим для авиации, по той же причине задерживается решение вопросов с арендой воздушных судов: Всё это, между прочим, приводит не только к тому, что выгорают большие массивы лесов и гибнет огромное количество древесины. Ещё горше, что это действует на психологию, на настроения людей: если бы не эта волокита "на верхах", они могли бы оперативно потушить те пожары, но отсутствие средств сковывает руки! Отсюда рождается равнодушие к судьбе леса и соответственное отношение к "начальству" всех ступеней, вплоть до правительства, выражаемое известной формулой: им наплевать на лес, а нам что? Больше всех надо, что ли: - Эта не по своей вине беспомощность, ощущение словно бы и ненужности своей, пожалуй, даже в большей степени, чем низкие заработки, подрывает престиж нашей профессии, - считает Щербаков. Но вместе с тем отмечает, что, несмотря на все трудности, текучесть кадров среди лётнабов невысокая - в основном в связи с выходом на пенсию. Старшее поколение воспитано было в атмосфере преданности делу, бескорыстной любви к своей трудной профессии. Однако же сегодня молодёжь на эту работу не рвётся. Алексей Павлович приводит уже упомянутый пример с постоянным в последние годы недобором слушателей на курсах лётнабов. Между прочим, дело здесь осложняется ещё и тем, что значительную часть кандидатов отклоняет медицинская комиссия: ребята не пригодны к работе лётнаба по состоянию здоровья. И это тоже явное следствие наших трудных времён, низкой материальной обеспеченности, которая вынуждает многих студентов параллельно с учёбой работать, часто жертвуя сном и здоровым отдыхом. Между тем расхожее изречение - "грызть гранит науки" - в своей первооснове совсем не шутка, а точный образ: настоящая, глубокая и творческая учёба сама по себе нелёгкий труд.

Лётнабы - ведущая профессия в системе авиационной охраны лесов. Старение этих кадров особенно тревожит Щербакова. Без постоянного притока сюда молодёжи порвётся связь времён, преемственность традиций честного и преданного отношения к своему делу, которые позволяют лётнабам гордиться своей профессией.

В заключение нашей беседы Алексей Павлович называет имена лучших лётнабов "Авиалесоохраны", на которых можно равняться и тем, кто сегодня в строю, и молодым, которые всё-таки должны прийти в эту профессию завтра. Это старший лётнаб Дальневосточной авиабазы Александр Валентинович Ежков, также старшие лётнабы

Виталий Иванович Миронов и Владимир Григорьевич Коваленко из Читинской авиабазы, Роман Меркулович Иванов и Александр Васильевич Григорьев из Забайкальской, лётнабы Иркутской авиабазы Евгений Васильевич Боц и Евгений Иосифович Квятковский, начальник отделения Якутской авиабазы Зинур Мустафович Музафаров, лётнаб Владимир Павлович Хряпчин и старший лётнаб Виктор Иванович Янковский из Красноярской авиабазы, старшие лётнабы Алтайской авиабазы Юрий Антонович Долин и Ханты-Мансийской - Николай Константинович Константинов, лётнабы Северной - Александр Петрович Бесполитов и Сыктывкарской - Евгений Михайлович Жирков, старший лётнаб Северо-Восточной авиабазы Николай Петрович Процкий: Я отметил про себя, что Щербаков начал и вёл перечисление с востока - по ходу солнца над землёй. Может быть, это штурманская - лётнабовская особенность?.. - Многих из них я знаю лично, о других слышал самые похвальные отзывы от людей, мнению которых вполне доверяю, - заметил Алексей Павлович. - Несомненно, список этот можно было бы продолжить:

Беседа четвёртая: с начальником научно-технического отдела Центральной базы "Авиалесоохраны" Э.П. Давыденко

Темой дипломной работы студента Ленинградской лесотехнической академии Эдуарда Давыденко была организация авиационной охраны лесов на примере Северной авиабазы. Наверное, сделать её можно было по письменным источникам - в частности, служебным документам, которые у нас создаются в изобилии, и беседам с ведущими сотрудниками авиабазы. Но он пошёл другим путём. За время преддипломной практики освоил профессию пожарного-десантника, потом патрулировал леса в должности стажёра-лётнаба. Это и определило дальнейшее. После защиты диплома его направили на курсы летнабов, окончив их, он летал над лесами в Белоруссии, на Украине, и теперь уже с полным правом и налагаемой должностью ответственностью занимал в самолёте кресло лётчика-наблюдателя. Сверху видно всё: не только лесные пожары, но и следы массового нашествия на лес насекомых-вредителей, болезней деревьев. Эдуарда Павловича заинтересовал этот аспект охраны и защиты леса. Он стал лесопатологом, глубоко вник в проблему. Работал в Центральной авиабазе, в Пушкино, где вырос до заместителя начальника её. А в 1977-1980 годах работал на Кубе: по просьбе правительства республики наши специалисты помогали создать здесь службу охраны лесов. - Там я выучил испанский язык, общался с кубинцами легко, разговаривал, как дома на русском, - вскользь замечает Эдуард Павлович. - Теперь уж, наверное, позабыл всё: нет практики: Стоит упомянуть, что английским он овладел ранее, и в поездках за рубеж, в



деловой международной переписке, как и при чтении литературы, пользуется им свободно. Давыденко - эксперт ООН по проблеме борьбы с лесными пожарами. В этом качестве в 1989-1990 годах участвовал в реализации проекта по укреплению службы охраны от огня лесов и степей Монголии. Степные пожары наносят монгольскому животноводству - основной отрасли народного хозяйства этой страны - огромный ущерб. Учитывая это, международное сообщество выделило республике 300 тысяч долларов, чтобы наладить борьбу с ними. Опыт советских специалистов был здесь очень полезным.

Впоследствии были деловые поездки в США, в том числе на Аляску, в Европейские страны, в Китай. Встречи и беседы с зарубежными коллегами были не только кабинетными. Выезжая с ними в лес, Эдуард Павлович дотошно знакомился с техникой, с инструментами и приёмами борьбы с огнём в лесу. Иногда оказывалось полезным позаимствовать у коллег не только последние новинки, но и давние их находки.

- Основное вооружение десантника-пожарного - это топор и лопата, ещё - ранцевый огнетушитель, а большего на себе и не унесёшь, - рассказывает Эдуард Павлович. - Но каменистые почвы трудно поддаются лопате. Американские же пожарные используют ручной инструмент, который называется у них пуласки - по фамилии изобретателя, предложившего его ещё в 1915 году. Рабочая его часть - слитые воедино топор и мотыга. Мотыга легко врежется и в каменистый грунт. Соединение же двух инструментов позволяет облегчить груз десантника: Опыт собирается по крупицам. В Китае Эдуард Павлович знакомился с тем, как для борьбы с огнём на кромке пожара используются воздуходувки. Там это оказывается очень эффективным. Однако в российских условиях на торфяных почвах или при плотном моховом покрове эффект получался обратным: воздушная струя раздувала огонь, помогала ему распространяться. Наши специалисты предложили способ увлажнения струи водой. Он оказался вполне надёжным и теперь достаточно широко применяется. Чтобы повысить результативность работы ранцевых огнетушителей, химики давно уже изобрели разного рода добавки к заправляемой в них воде. Химикаты повышают смачиваемость залитой водой поверхности и тем самым уменьшают расход её. (Ёмкость ранцевого огнетушителя - 18-20 литров жидкости, более тяжёлый груз затруднит передвижения пожарного, которому приходится работать в опасной близости с огнём.) Однако на практике они применялись редко: смесь необходимо было готовить непосредственно перед началом работы, а полевых условиях это сложно. Но сейчас разработаны качественно новые препараты, нужный эффект достигается при добавке их к воде в количестве всего 0,1-0,3 процента, и приготовить такой состав можно легко и быстро. Такого рода, казалось бы, "мелочи" - об их внедрении заботятся сотрудники

научно-технического отдела - существенно помогают воздушным десантникам в борьбе с огнём в лесу. Но главный "инструмент" "Авиалесоохраны" - авиация, самолёты и вертолёты. Как расширить их возможности, какими, в каком разнообразии и с каким оснащением нужны они для решения её задач? Более полувека поднимаются в небо крылатые труженики - самолёты Ан-2, получившие самое разнообразное применение. В том числе и в "Авиалесоохране". Здесь они используются и для патрульных полётов, и для выброса пожарных десантов (Ан-2 берёт на борт шесть парашютистов с их снаряжением и имуществом, необходимыми и для работы, и для автономной жизни в тайге, вдали от населённых пунктов), и даже в качестве воздушных танкеров, вступающих в непосредственную борьбу с огнём.

- Лучшего самолёта такого класса авиаконструкторы пока ещё не придумали, - замечает Эдуард Павлович. Но сейчас они нашли путь модернизации самолёта. Не изменяя конструкции планера, поставили на него новый, более мощный в сравнении со старым поршневым, турбовинтовой двигатель. Это существенно улучшило лётно-технические характеристики машины, которая в этом варианте получила наименование Ан-3. "Авиалесоохрана" договорилась с одним из авиационных заводов о переоснащении нескольких Ан-2 из своего парка. Лишь нескольких, потому что стоит такая модернизация недёшево. О достоинствах Ан-2 сказано. Тем не менее для патрулирования лесов желательно иметь более лёгкий и соответственно более экономичный самолёт. Таким, по мнению Эдуарда Павловича, мог бы стать самолёт типа построенного уже четырёхместного Ил-103. Одна машина этой марки сейчас эксплуатируется во Владимирском авиапредприятии "Авиалесоохраны", и практика показывает, что конструкция её требует доработки. Перспективным считает Давыденко и опытный пока самолёт нижегородских авиаконструкторов М-101 "Гжель". Герметизированная кабина позволяет ему осуществлять полёты на высоте до четырёх тысяч метров со скоростью 400 километров в час. Дальность полёта - до тысячи километров. Но удастся ли "Авиалесоохране" пополнить свой авиапарк новыми машинами? Необходимость в них большая, но средств на это пока нет: Широкие перспективы в борьбе с лесными пожарами открывает применение самолётов-танкеров, непосредственно обрушивающих на огонь воду из своих ёмкостей. Выше упоминалось о таком применении специально оборудованных Ан-2. Но грузоподъёмность этих машин, а соответственно и ёмкость баков, невелика. Хорошо показали себя самолёты-амфибии Бе-12. Три таких машины "Авиалесоохрана" приобрела у военных авиаторов, они базируются в Иркутской авиабазе и с успехом используются при тушении пожаров в водоохранных лесах озёра Байкал.

В мирной своей модификации оснащённые пожарными ёмкостями машины получили наименование Бе-12П. Заправка ёмкостей водой производится при глиссировании самолёта по водной поверхности и занимает считанные секунды. Опыт применения Бе-12 позволил специалистам "Авиалесоохраны" уточнить и сконцентрировать технические требования к самолётам подобного назначения. С их учётом авиаконструкторы создали самолет Бе-200П, вызвавший большой интерес и у зарубежных специалистов. Последнее обстоятельство вызывает надежду на серийный выпуск этих машин в ближайшее время. Всё большее применение получает сегодня непосредственное использование для борьбы с огнем тяжёлых вертолётов - например, Ми-8Т способен однократно поднимать на внешней подвеске и доставлять к месту лесного пожара до двух с половиной, а Ми-8МТВ до четырёх тонн воды. Здесь ёмкости - водосливные устройства (их конструкция - итог совместных усилий специалистов Санкт-Петербургского АО "Техноэкос", краснодарского Института применения авиации в народном хозяйстве и "Авиалесоохраны") автоматически открываются, и водный поток обрушивается на огонь. Стоит упомянуть, что водосливные устройства отечественной конструкции по эксплуатационным качествам превосходят зарубежные, в том числе и сделанные в Канаде, которая была пионером в их применении на лесных пожарах. К тому же наши дешевле зарубежных. В 1999 году на международной выставке в Брюсселе российские ВСУ были отмечены серебряной медалью. Авиация - главный "инструмент" "Авиалесоохраны". И естественно, что эта тема была главной в нашей беседе с начальником научно-технического отдела, а потому мы не успели даже затронуть многие другие. Между тем техника, применяемая лесными пожарными, совершенствуется непрерывно. Не стоит на месте и наука, открывающая новые подходы и к борьбе с лесными пожарами, и к предупреждению их. Но обо всём сразу рассказать невозможно:

Роальд ФЁДОРОВ.