



Пожаротушение с применением авиации

Проблемы при выполнении лесоавиационных работ

**Каминов Ч.С., директор, РКП «АК «Тува Авиа»**

**XV Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia  
19-21 мая, МВЦ «Крокус Экспо»**

# Проблемы при выполнении лесоавиационных работ



Наша авиакомпания «АК «Тува Авиа», имеющая статус республиканского казенного предприятия, была образована 25 марта 2010 года и работает на рынке уже более 12 лет.

Численность работников авиакомпании составляет 129 человек, из которых 27 человек или 21% - летный состав, в том числе 14 летчиков приглашены на работу из других регионов России.

За время работы мы накопили большой опыт в организации воздушных перевозок и готовы выполнять авиационные работы различного уровня сложности, обеспечивая стабильность, безопасность и качество взятых на себя обязательств.

Основными видами деятельности предприятия являются:

- управление парком воздушных судов, принадлежащих республике и поддержание их летной годности;
- обеспечение авиатопливом пребывающих в аэропорт Кызыл и убывающих из аэропорта воздушных судов;
- организация наземного обслуживания пребывающих и убывающих воздушных судов;
- организация грузо- и пассажирских перевозок воздушным транспортом по местным воздушным линиям;
- вылеты по оказанию срочной медицинской помощи населению;
- обеспечение поисково-спасательных работ;
- выполнение и обеспечение полетов по предупреждению и ликвидации последствий стихийных бедствий, ЧС;
- выполнение заказных (чартерных) перевозок туристических групп;
- авиатрулирование и тушение лесных пожаров.

# Проблемы при выполнении лесоавиационных работ



Земельный фонд Республики Тыва составляет 168,6 тыс. км<sup>2</sup>. Площадь земель, включенных в категорию лесного фонда, составляет 108,75 тыс. км<sup>2</sup> или 64,5% от общей площади республики, в том числе площадь особо охраняемых территорий и объектов – 6,55 тыс. кв<sup>2</sup>.

В 2021 году на территории республики зарегистрировано 33 лесных пожара на площади 1 071,6 га, в 2020 году – 63 лесных пожаров на площади 1 059,6 га, в 2019 году – 42 лесных пожара на площади 11 045,5 га, в 2018 году – 99 лесных пожаров на площади 7 776,8 га.

Исходя из того, что значительная часть территории республики занята лесами, вопросы охраны лесов от пожаров имеют существенное значение.

В авиапатрулировании и тушении лесных пожаров на территории республики используются как воздушные суда типа Ми-8, так и самолеты Ан-2. Всего для организации работы по авиапатрулированию и тушению лесных пожаров на территории республики определены 4 точки базирования воздушных судов для самолетов Ан-2 и 1 точка для вертолетов Ми-8.

У авиакомпании имеются воздушные суда Ан-2, но остро стоит вопрос кадрового обеспечения летного состава, причем из имеющегося летного состава младше 50 лет только один второй пилот.

На период проведения авиационных работ по авиапатрулированию и тушению лесных пожаров предприятие привлекает пилотов из-за пределов республики, предоставляя льготы по оплате проезда к месту работы и обратно, по оплате аренды квартиры. Но с каждым годом это делать все сложнее, особенно в связи с вступлением в действие ограничений по выполнению коммерческих и авиационных работ частными пилотами. Причем привлеченные пилоты в своем большинстве тоже имеют возраст, зачастую старше 60 лет. У возрастных пилотов возникают проблемы с прохождением ЦВЛЭК.

# Проблемы при выполнении лесоавиационных работ



Система обучения пилотов Ан-2 разрушена. В России в настоящее время первичная подготовка пилотов и авиатехников прекращена, учебные базы не функционируют. Остались только учебные заведения, которые готовят частных пилотов и пилотов сверхлегких воздушных судов. Для ввода в действие выпускников этих учебных заведений авиакомпания необходимо тратить значительные средства и время на их переподготовку. Тренажерная подготовка пилотов Ан-2 осуществляется только в двух учебных центрах – в г. Новосибирске и г. Екатеринбурге. Переучивание пилотов на Ан-2 осуществляется на базе Уральского УТЦ ГА, стоимость обучения с дополнительными модулями составляет 116 тыс. рублей. Стоимость трех часов необходимого налета составляет 135 тыс. рублей (проводится на базе ООО «Аэропром»). Также существует проблема подготовки технического персонала АиРЭО для обслуживания самолетов Ан-2.

Из сложившейся ситуации напрашивается только один вывод - нужно восстанавливать систему подготовки летного и технического состава, необходимого для эксплуатации самолетов Ан-2, а также для нового типа самолета ЛМС-901 «Байкал», в образовательных учреждениях гражданской авиации. Предлагаю поддержать данное предложение, так как оно выражает позицию большинства российского авиационного сообщества.