

В №1 журнала «Авиапанорама» за 2006 г. под рубрикой «Международное сотрудничество» была опубликована статья начальника Федерального управления авиационно-космического поиска и спасения РФ генерал-майора Владимира Попова «40 лет надежде на спасение». В этом номере он продолжает поднятую тему.



БУДЕТ ЗАДЕЙСТВОВАНО КОСМОДРОМОМ КУРУ

До недавнего времени в воздушном пространстве России поисково-спасательное обеспечение полетов авиации и космических объектов было организовано по единому технологическому порядку, по зонам ответственности под управлением специалистов ГКЦПС ФПСУ: над сухопутной территорией – дежурными силами и средствами, в основном ВВС, над морскими акваториями – кораблями и авиацией ВМФ. При необходимости оперативно привлекались другие силы и средства федеральных органов. Ответственность за организацию и координацию поисково-спасательного и эвакуационного обеспечения полетов авиации и космических объектов возлагалась на ФПСУ. Сорокалетний опыт работы авиационных поисковиков-спасателей России был образцом организации и функционирования системы для большинства государств, особенно при обеспечении полетов космических объектов.

Уже на раннем этапе развития авиации мало у кого оставались сомнения относительно безопасности этого рода деятельности для тех, кто ею занимается. Однако обеспечению безопасности полетов изначально уделялось внимание на основе одного только здравого смысла. Первоначально оно заключалось в создании такой техники, которая выполняла бы заданные функции с определенной степенью надежности. Но работой в одном только этом направлении решать растущие год от года проблемы становилось невозможно. Постепенно пришли к пониманию необходимости всестороннего, системного обеспечения полетов, что повышало степень их безопасности, в том числе и путем сведения к минимуму негативных последствий возникающих в полете аварийных ситуаций.

Система обеспечения безопасности полетов уже включала в себя рациональные средства реализации жизненно необходимых в аварийных ситуациях поисково-спасательных мероприятий, как при организации полетов, так и при конструировании воздушных су-

дов, их техническом оборудовании, экипировке экипажей.

С первыми полетами в космос авиационную поисково-спасательную службу включили в состав общей системы, обеспечивающей безопасную работу космической инфраструктуры. Нарботанный опыт авиационного поиска и спасения получил свое признание в системе организации полетов космических объектов.

Поисково-спасательная и эвакуационная система стала обеспечивать полеты авиации и космических объектов под единым руководством вначале поисково-спасательной службы (ПСС) ВВС, затем с 1977 г. – Единой государственной авиационной поисково-спасательной службы (ЕГ АПСС) СССР, а с 1994-го – Федерального управления авиационно-космического поиска и спасения (ФПСУ).

Авиационно-космическое поисково-спасательное и эвакуационное обеспечение (ПСО) сегодня представляет собой комплекс мероприятий, направленных на подготовку летного состава к действиям в нештатных и аварийных ситуациях, специальное осна-

щение воздушных судов, наземных и морских спасательных команд, на обеспечение экипажей средствами спасения, жизнеобеспечения и аварийной сигнализацией, а также специальной радиосвязью. Организация и обеспечение поисково-спасательных работ необходимы для оказания своевременной помощи, сохранения жизни и здоровья терпящих бедствие членов экипажей и пассажиров.

Особенность поисково-спасательных работ заключается в том, что при развитии нештатной ситуации, как правило, не остается времени на рассуждения, а действия поисковиков и спасателей должны носить строго алгоритмизированный, отработанный до автоматизма характер.

Нередки случаи, когда критические ситуации в полете вынуждают экипажи боевых летательных аппаратов и космонавтов (на старте и на участке выведения космического корабля на околоземную орбиту) пользоваться парашютными системами, а в гражданской авиации – совершать вынужденную посадку вне аэродрома. В ходе пилотируемого космического полета поисково-спасательные силы и средства круглосуточно находятся в готовности к немедленным действиям по обеспечению нештатной посадки космического аппарата в любое время суток, на основной или запасной полигоны, а также и вне районов их местонахождения, включая территорию других государств.

Таким образом, от оперативности и своевременности предпринимаемых действий дежурных расчетов, сил и средств поисково-спасательного обеспечения полетов, от степени их готовности, от согласованности действий и хорошо отлаженного понимания задач в поиске задействованными струк-



Спасатели ФПСУ и ВМФ задействованы в поиске и эвакуации космического объекта

турами, зависят порой жизнь и здоровье членов экипажа международной космической станции и пилотируемых космических кораблей.

При обеспечении космических полетов для ФПСУ главным является организация своевременного обнаружения спускаемых аппаратов на различных этапах полета ракеты-носителя или космического корабля, передача информации о работе объекта и направление необходимых сил и средств в район предполагаемой посадки. Формировать дежурные силы приходится таким образом, чтобы в кратчайшие сроки спасатели во главе с офицерами ФПСУ могли приступить к поиску оказавшихся в условиях автономного существования космонавтов, а после обнаружения защитить их от неблагоприятных воздействий окружающей среды до подхода основных сил, предназначенных для эвакуации. При этом предусмотрена возможность оказания экстренной медицинской помощи.

Решение каждой из этих задач требует проведения, как правило, разноплановых мероприятий, сводящихся к одному: обеспечить безопасность работы техники и людей в экстремальных условиях складывающейся обстановки.

Организация и проведение поисково-спасательных и эвакуационных работ является основным мероприятием в содержании ПСО полетов как авиационных, так и космических объектов. В настоящее время ни один запуск и ни одна посадка космического аппарата не могут быть

выполнены без проведения работ по всестороннему обеспечению полета.

Поэтому с появлением перспектив планируемых международных запусков космических аппаратов с космодрома Куру (Французская Гвиана), где Россия будет принимать активное участие, мы задумались о возможностях по обеспечению их безопасности.

В действительности, имеющиеся в распоряжении и оперативном подчинении поисковиков-спасателей, работающих с космическими объектами, силы и средства воздушного, наземного и морского предназначения являются крайне ограниченными. Общее сокращение Российской армии отразилось на штатных и нештатных поисковых формированиях. По своему составу они рассчитаны на применение только в строго определенных районах. Недофинансирование привело к тому, что в последнее десятилетие поисковики обеспечивались по «остаточному принципу». Остановилось техническое оснащение и развитие перспективных образцов специальной техники. На сегодня в государственной авиации общее количество штатных воздушных судов сокращено более чем в два раза, с 300 до 120 единиц. Во многом оборудование спасателей устарело, а новое имущество и снаряжение с 1992 по 2004 г. в подразделениях и команды ПСС практически не поступало. Все, что имелось, эксплуатировалось специалистами на свой страх и риск по техническому состоянию за пределами назначенного ресурса.

В настоящее время оснащенность поисково-спасательным имуществом не превышает 30–40% от требуемого. Например, парашютами Д1-5у, аварийными радиостанциями Р-855ум, батареями питания «Прибой» и плавсредствами индивидуального и группового пользования – не более 12–15% от необходимого по штатному расписанию. При этом благополучное проведение поисково-спасательных операций все

более становится залогом умений руководства и офицеров ФПСУ преодолевать растущие перегрузки, прогнозировать проблемы с тем, чтобы решать их в предельно сжатые сроки сокращающимися ресурсами.

В то же время известны современные разработки поисковой техники, специализированных воздушных судов, медицинского оборудования и поискового имущества, отвечающих всем требованиям по обеспечению оперативности, функциональности, надежности при осуществлении поисково-спасательных работ. Например, созданный еще в 1980-х годах поисково-спасательный самолет-амфибия А-40 «Альбатрос», неоднократно демонстрировавшийся на различных авиасалонах, до сих пор не доведен до серийного производства и остается уникальным аппаратом для использования на морских акваториях и в районах с большим количеством озер и рек.

Великолепно зарекомендовал себя на совместных международных учениях «Сарекс МКС-2003» самолет-амфибия Бе-200 «Альтаир», запущенный в серийное производство НПК «Иркут». В своем классе он не имеет аналогов в мировой практике по спектру решаемых задач: поиск и спасение на воде, санитарные перевозки, патрулирование морской экономической зоны, не говоря уже о его противопожарном варианте.

На учениях, организованных Федеральным управлением авиационно-космического поиска и спасания, были впервые продемонстрированы возможности Бе-200 по обнаружению спускаемого космического аппарата, приводнившегося на морской акватории одного из запасных районов посадки. Самолет-амфибия, на глазах канадских и американских авиационных спасателей, произвел посадку на море вблизи спускаемого космического аппарата, где по легенде приводнились космонавты, экстренно возвращающиеся с МКС. Циркулируя возле объекта,

Один из эпизодов учения по ПСО



спасатели установили с ними радио- и визуальную связь, спустили на воду надувную моторную лодку и взяли на борт космонавтов.

Кроме этого, были обеспечены обслуживание спасателями спускаемой капсулы по ее страховке от затопления, передача координат спасательным кораблям ВМФ. После чего амфибия оперативно доставила космонавтов для оказания им медицинской помощи на берегу в развернутом мобильном полевом госпитале.

Одновременно с Бе-200 в учении были задействованы самолет Ан-12 ПСК ВВС, десантировавший спасателей парашютным способом, вертолет Ка-27 авиации ВМФ, показавший свои возможности по эвакуации космонавтов с режима висения. Тем временем подоспевшие морские спасательные суда приступили к оказанию технической помощи по эвакуации и обслуживанию космического объекта.

Динамика учений, насыщенность их показательными элементами, слаженность действий всех служб приятно удивили гостей и участников проводимых мероприятий. После практической части учения канадские и американские специалисты с восторгом осматривали самолет Бе-200 на стоянке, а летчики-испытатели с удовольствием отвечали на их вопросы и рассказывали об особенностях и возможностях этой машины. Действительно, накануне впервые были проведены совместные испытания по обеспечению поиска и спасания приводнившихся космических аппаратов с использованием Бе-200. Испытания и показы подтвердили его широкие потенциальные возможности как поисковика-спасателя для обеспечения деятельности космической инфраструктуры на морских акваториях.

В недалеком будущем этот самолет может стать одним из основных компонентов сил и средств ПСО при обеспечении безопасности стартов ракет-носителей с космодрома Куру. При неоднократных встречах и беседах на эту тему с генеральным директором КБОМ Игорем Барминым, коллектив которого проектирует, разрабатывает и организует совместное строительство стартового комплекса для запуска российских ракет «Союз» на Куру, он отмечал, что, к сожалению, наши партнеры мало что знают о российских возможностях по поисково-спасательному обеспечению полетов. Возможно, еще рано говорить об этом как о проблеме, но если в дальнейшем встанет вопрос о запуске космонавтов и астронавтов с нового океанского космодрома, то без опыта и технического обеспечения россиян мировому космическому альянсу не обойтись. Тогда и наши самолеты-амфибии

Бе-200, вертолеты Ка-27, корабли-спасатели, специалисты авиационно-космического поиска и спасания будут востребованы, ибо по эффективности их применения в поисково-спасательных операциях в мире им нет равных.

То есть, если потребуется, основные технические средства авиационно-космического поиска и спасания могут быть отоброшены. Вряд ли столь оптимистически можно говорить о специалистах ПСО. Последнее реформирование российского авиационно-космического поисково-спасательного обеспечения полетов, по нашему мнению, приведет к значительной децентрализации, особенно по космическим объектам. Дело в том, что при создании Федеральной аэронавигационной службы (ФАНС) было принято необоснованное решение передать в их ведение и функции по организации авиационно-космического поиска и спасания в воздушном пространстве России. При этом основные силы и средства по обеспечению космических полетов были и остаются в ведении Минобороны России. Исторически сложилось так, что «по космосу» работали всегда и только силовые структуры, а специалисты гражданской авиации никогда к его мероприятиям не привлекались.

Сейчас в своей работе по обслуживанию космических объектов новая структура будет вынуждена обращаться за помощью к силовикам, арендуя их поисковую компоненту, так как своих технических средств нет. Например, по наблюдению за космическими объектами в ФАНСе их просто быть не может, а специализированные подразделения авиационно-космического поиска и спасания в основном остаются в составе ВВС и ВМФ России. По вновь нарабатываемым документам получается так,

что пилотируемые космические аппараты должны обеспечивать гражданские структуры ФАНС, а военные космические объекты остаются «за силовиками».

Этим подтверждается факт децентрализации, нарушается единая методика работы, размывается степень ответственности за организацию поиска и спасания. Эффективен ли такой подход к делу с экономической точки зрения – еще не ясно, но проблемы в функционировании новой системы уже наметились. При создании ФАНС с присоединением к нему авиационно-космической, самостоятельно функционирующей системы была допущена поспешность. Будь проведено полное финансово-экономическое и научно-техническое обоснование, как этого требуют руководящие государственные документы при проведении любых административных реформ, многие вопросы могли быть сняты в установленном порядке. Получается – нет обоснований, нет дискуссии, то есть незачем и некому прислушиваться к мнению руководителей, непосредственно связанных в той или иной степени с космосом и авиацией в поисково-спасательном отношении. Появившееся административное решение породило новые проблемы.

Всю 40-летнюю историю Федерального управления авиационно-космического поиска и спасания ее костяк составляли люди, которые далеки от иронии к песенным словам: «Прежде думай о Родине, а потом – о себе». Подобные им люди в нашем Отечестве часто оказывались распятыми между присущими им уважением к принятым на государственном уровне решениям и искренним стремлением блюсти государственные интересы.

Владимир ПОПОВ

*Руководители
международного
трехстороннего
учения
«Сарекс МКС-2003»
вместе
с представителями
ТНТК
им. Г.М.Бериева*

