

1 ПАРА - МДК 02.01 Охрана и защита лесов

ЗАДАНИЕ на 21.11.24

1) Составить краткий конспект по Теме 1. 16

Выполненную работу сфотографировать и прислать на проверку.

Почта преподавателя – tursheva67@mail.ru

Тема 1.16 Авиационное патрулирование лесов

Авиационное патрулирование лесов заключается в систематическом наблюдении с воздуха за лесной территорией с целью своевременного обнаружения лесных пожаров и выявления нарушений Правил пожарной безопасности в лесах Российской Федерации.

Авиапатрулирование проводят по утвержденным маршрутам. Его начинают с наступлением пожарной опасности в лесу по условиям погоды независимо от плановых сроков начала и окончания работ, предусмотренных договором. Полеты выполняют по заявкам ответственных представителей авиабаз.

Накануне дня вылета летчик-наблюдатель дает предварительную заявку в письменном виде, радиограммой (если летчик-наблюдатель находится в полете) или по телефону диспетчеру аэропорта, командиру авиаотряда или другому уполномоченному лицу авиапредприятия. В день вылета (за 2 ч до вылета) летчик-наблюдатель дает письменную заявку, как правило, командиру воздушного судна или командиру летного отряда, авиапредприятия.

При необходимости срочного вылета для разведки или тушения лесного пожара заявка на полет может быть подана в день вылета без предварительной заявки и подлежит выполнению не позднее чем через 1 ч по получении заявки. Заявку на полет выписывают в четырех экземплярах: один выдают командиру воздушного судна, второй и третий экземпляры остаются у летчика-наблюдателя и для отчета в авиабазе, четвертый передается в авиапредприятие работнику по специальному применению авиации.

В заявке на полет указывают вид работ, цель полета, время вылета (по Гринвичу или поясное) и лиц заказчика, включаемых в состав экипажа, летчика-наблюдателя и контролирующее его работу лицо, имеющее действующее летное свидетельство; маршрут полета; пункты посадки (если в этом есть необходимость); число служебных пассажиров, парашютистов и десантников-пожарных с приложением списка; а также указывают массу груза в килограммах. Заявку подписывает летчик-наблюдатель или начальник авиаотделения и принявший ее командир воздушного судна.

По окончании полета ответственный представитель авиабазы – начальник авиабазы – своей подписью и печатью подтверждает выполнение заявки и заполняет обратную сторону заявки (акт-отчет). Если заявка на полет не выполнена по вине авиации, то затраченное летное время оплате авиабазой не подлежит. Во всех остальных случаях ответственность за выполнение работ, указанных в заявке, несет авиабаза.

Для выполнения полетов на пожароопасный сезон авиаотделению устанавливают лимит летного времени по каждому типу воздушного судна. При использовании лимита и необходимости продолжения поле-



тов авиабаза может выделять дополнительный лимит при наличии необходимого финансирования.

Первый облет маршрутов должен проводиться до начала горимости лесов, как правило, с участием представителя лесничества, присутствующим на борту воздушного судна. При этом проверяют подготовку лесничества, его лесного фонда и авиаотделения к проведению авиалесоохранных работ и определяют необходимость начала регулярного авиапатрулирования.

Летчики-наблюдатели, направленные в авиаотделение впервые, вводятся в строй старшим по должности лицом летного состава. В необходимых случаях начальник авиабазы вправе доверить ввод в строй вновь назначенного летчика-наблюдателя одному из наиболее опытных летчиков-наблюдателей. Летчики-наблюдатели I класса допускаются к самостоятельной работе без ввода в строй. Ввод в строй проводится путем выполнения ознакомительных полетов по территории, закрепленной за авиаотделением, с отработкой элементов самолетовождения, обнаружения пожаров и ведения всей установленной полетной и другой производственной документации. О вводе в строй составляется акт. Допуск летчиков-наблюдателей к самостоятельной работе оформляется приказом по авиабазе.

Планирование полетов – это включение в план полетов воздушного судна по району управления полетами аэропорта и назначение полетов в соответствии с классом пожарной опасности в лесу по условиям погоды, определяемым по стандартной или местной шкале пожарной опасности. Планирование полетов в авиабазах возможно в пунктах диспетчерского управления работой авиаотделений. При отсутствии таких пунктов заявки на включение в план полетов и назначение полета осуществляет начальник авиаотделения, летчик-наблюдатель.

В зависимости от класса пожарной опасности рекомендуются соответствующие режимы авиапатрулирования. При I классе пожарной опасности авиапатрулирование, как правило, не проводится. Могут назначаться эпизодические полеты для контроля за состоянием действующих пожаров и оказания помощи командам, работающим на тушении пожаров. С наступлением пожарной опасности в лесу по условиям погоды и по мере ее усиления увеличивается интенсивность авиапатрулирования:

- при малой пожарной опасности (II класс) до начала горимости патрулирование проводится через 1...2 дня;
- основанием для назначения ежедневного однократного патрулирования является наступление периода средней пожарной опасности (III класс) или наличие пожаров в дни со II классом;
- основанием для назначения двухкратного патрулирования является наступление периода высокой пожарной опасности (IV класс)



или наличие пожаров в дни с III классом;

- основанием для назначения трехкратного патрулирования является наступление периода высокой пожарной опасности (V класс) или наличие пожаров в дни с IV классом.

Кратность авиапатрулирования может увеличиваться при скорости ветра более 8 м/с, а также в выходные и праздничные дни с массовым посещением лесов населением. Кратность патрулирования может быть снижена при изменении погоды и выпадении осадков как на всей обслуживаемой территории, так и на ее части. Полеты для осмотра ранее обнаруженных, но еще не потушенных (действующих) пожаров, и для принятия дополнительных мер по их тушению проводят независимо от класса пожарной опасности и выполняют до полной ликвидации пожаров. В периоды повышенной горимости лесов полеты, связанные с доставкой к местам действующих лесных пожаров рабочих и средств пожаротушения, должны начинаться, как правило, с рассветом или в самые ранние утренние часы.

Определение места возникновения и вида пожара

Место пожара, в большинстве случаев, определяется визуально путем привязки его к ближайшим опознанным ориентирам. При значительном удалении пожара от ориентиров его место определяется пеленгацией. Для этого прокладывают истинные пеленги на пожар с двух ориентиров, выбранных с таким расчетом, чтобы пеленги от них не пересекались под углом меньше 45° или больше 135° .

Во всех случаях при полете по маршруту летчик-наблюдатель ведет общую ориентировку по полетной карте. Заметив дым (дымовую точку), летчик-наблюдатель устанавливает место нахождения воздушного судна по хорошо опознанному ориентиру, берет курс на дымовую точку, переходит на ориентировку по патрульной карте, при необходимости для самоконтроля по времени полета и путевой скорости определяет расстояние от точки схода с маршрута до дымовой точки (пожара) и откладывает его на карте. Затем уточняет место пожара путем привязки его к имеющимся ориентирам. При отсутствии в районе пожара ориентиров его место определяют по двум пеленгам. Для этого при полете по маршруту над хорошо опознанным ориентиром самолет разворачивают по направлению на дымовую точку и снимают магнитный курс, по которому на карте прокладывается пеленг, и продолжают полет по маршруту до следующего ориентира, с которого прокладывают второй пеленг, и с этим курсом самолет направляют на дымовую точку, которая будет в точке пересечения двух пеленгов. Одновременно для самоконтроля определяют расстояние от точки схода с маршрута до пожара. Для большей уверенности в расчетах рекомендуется брать третий пеленг – обратный одному из взятых или с дополнительного ориентира. Как и в первом случае, место действия по-

жара уточняется путем привязки его к ближайшим ориентирам. При этом способе точность установления места пожара по отмеченной на карте точке должна быть не более 500 м.

Летчик-наблюдатель имеет право продолжать дальнейший полет по маршруту лишь после того, как убедится в правильности определения места пожара. В тех случаях, когда экипаж не может задерживаться для уточнения места пожара из-за позднего времени, недостатка горючего или санитарной нормы налета, летчик-наблюдатель обязан при первой возможности вылететь к пожару вторично и уточнить его место.

Для определения с воздуха вида пожара служат следующие признаки:

- низовой – горение происходит под пологом древостоя или на открытой местности, форма площади пожара вытянутая, с извилистыми границами; огонь под пологом древостоя обычно виден местами, цвет дыма беловатый;
- верховой – площадь пожара сильно вытянута, видны горящие кроны деревьев, огонь хорошо заметен с высоты 600 м, цвет дыма – темный;
- торфяной или подземный – границы недавно возникшего пожара плохо заметны, дым поднимается со всей площади пожара, огонь не виден; на старом пожаре границы выгоревшей площади хорошо заметны, дым сосредоточен по периферии пожара, много вываливающихся деревьев, огонь не виден.

Установив место и вид пожара, летчик-наблюдатель проводит облет пожара на высоте 600...800 м и наносит простым карандашом его границы на патрульную карту по ориентирам, опознанным на местности. Если площадь пожара в масштабе карты составляет менее 0,5 см², его место на карте отмечают точкой. Площади, пройденные пожарами, определяют палеткой. Площади пожаров, место которых на карте обозначено точкой, определяют глазомерно. Допускаемые погрешности в определении площадей не должны превышать 30%.

После определения площади и вида пожара составляют донесение и схему места пожара с нанесением квартальной сети, населенных пунктов, рек, озер, дорог, троп и других ориентиров.

На схему красным цветом наносят границы пожара или обозначают его кружком (если размеры пожара незначительны). Направление распространения огня указывают красной стрелкой. Схему составляют цветными карандашами (фломастерами), при этом голубым цветом на схему наносят реки, озера, болота; коричневым – дороги; зеленым – квартальную сеть; черным – направление ветра (стрелкой), названия населенных пунктов (ориентиров). На схеме указывают дополнительные ориентиры, которых нет на карте, а также естественные преграды,

которые можно использовать для остановки огня, и дают рекомендации по тактике тушения пожара.

После составления схемы пожара высота полета снижается для детального осмотра пожара: на самолетах – не ниже 200 м истинной высоты и на вертолетах – 100 м. Летчик-наблюдатель проводит описание насаждения (состав, полнота, возрастная группа – молодняки, средневозрастные, спелые). Если пожар действует на не покрытой лесной растительностью площади, указывается ее категория. Кроме того, устанавливают наличие или отсутствие на пожаре рабочих, определяют интенсивность пожара, выявляют и наносят на схему дополнительные данные.

Для определения интенсивности низовых пожаров служат следующие признаки:

- при сильной интенсивности пожара пламя видно с высоты 200 м и по всему фронту пожара;
- при средней интенсивности пожара пламя с высоты 200 м видно лишь на отдельных участках фронта пожара;
- при малой интенсивности огонь с высоты 200 м не заметен.

При осмотре пожара летчик-наблюдатель определяет потребность технических средств и рабочих по нормативам, а также тактику и технику тушения пожара в данных условиях. При этом следует учитывать вероятное распространение пожара до прибытия сил и средств.

Летчик-наблюдатель обязан немедленно сообщить по радио с борта воздушного судна о пожаре и принимаемых мерах по его ликвидации в авиаотделение для передачи этих сообщений в пункт диспетчерского управления (ПДУ) авиабазы. При наличии радиосвязи с лесничеством, на территории которого обнаружен пожар, летчик-наблюдатель открытым текстом передает сообщение о пожаре. Донесение в этом случае может не составляться. Если радиосвязь с лесничеством отсутствует, летчик-наблюдатель обязан сбросить донесение о лесном пожаре в ближайший пункт приема донесений, от которого наиболее удобны пути подхода к пожару. Если дальнейший маршрут полета проходит вблизи конторы лесничества, летчик-наблюдатель при необходимости может сбросить туда копию донесения или сообщение с указанием места пожара, его характеристики и мер по его тушению.

При обнаружении нарушений Правил пожарной безопасности в лесах Российской Федерации летчик-наблюдатель обязан принять меры к их прекращению. Если нарушение не влечет за собой возникновения лесного пожара, летчик-наблюдатель может передать сообщение о нем в соответствующее лесничество после окончания полета. Если в результате выявленного нарушения может начаться лесной пожар, летчик-наблюдатель обязан сбросить нарушителям письменное предписание о прекращении нарушения или использовать для передачи сообще-

ния о его прекращении звуковещательную станцию. В случае необходимости летчик-наблюдатель может высадить для пресечения нарушений и оформления соответствующего протокола работника ПДПС. При полетах на вертолете летчик-наблюдатель может, если есть возможность, совершить посадку и лично принять меры к прекращению нарушения и привлечению нарушителей к ответственности.

О всех нарушениях Правил пожарной безопасности в лесах Российской Федерации летчик-наблюдатель обязан сообщать в соответствующее лесничество. В периоды, когда наблюдается большое число нарушений правил пожарной безопасности, могут проводиться специальные полеты по их предупреждению и принятию мер к их прекращению. В таких полетах должны принимать участие руководители лесничеств, представители местных органов власти, органов внутренних дел.

