

**СПРАВОЧНИК**  
**офицера автомобильной службы**

**Часть 2**

**Минск 2010**

БЕЛОРУССКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ  
УНИВЕРСИТЕТ

---

СПРАВОЧНИК  
офицера автомобильной службы

В 2 частях

Часть 2

*Допущено Министерством обороны Республики Беларусь  
в качестве учебного пособия для курсантов военно-технического  
факультета в Белорусском национальном техническом университете,  
а также офицеров автомобильной службы воинских частей и соединений*

М и н с к 2 0 1 0

УДК 623.437.4(035)

ББК 68.91я2

С 74

А в т о р ы:

*П.Н. Тарасенко* (глава 10, 19), *В.Г. Божко* (глава 11),  
*В.Ю. Банников* (глава 12, 13), *В.Н. Цыганков* (глава 14, 15, 16),  
*Ю.Л. Дымарь* (глава 17, 18)

Р е ц е н з е н т ы:

*М.П. Брель, В.Ф. Тамело, А.В. Хоменко*

С 74      Справочник офицера автомобильной службы: учебное пособие:  
в 2. ч. / П.Н. Тарасенко [и др.]. – Минск: БНТУ, 2010. – Ч. 2. – 208 с.

ISBN 978-985-525-358-8 (Ч. 2).

Учебное пособие предназначено для курсантов и выпускников автомобильной специальности военно-технического факультета в БНТУ, а также должностных лиц автомобильной службы воинских частей и соединений, командиров подразделений и воинских частей технического (автотехнического) обеспечения и других должностных лиц, эксплуатирующих автомобильную технику.

В справочнике изложены основные требования руководящих документов (приказов, руководств, инструкций) по автотехническому обеспечению войск в мирное время и в ходе боевых действий. Кроме того, справочник содержит практические рекомендации по подготовке и выполнению воинских автомобильных перевозок, образцы форм документов по эксплуатации и ремонту военной автомобильной техники, автотехническому обеспечению, тактико-технические и регулировочные параметры автомобильной техники.

Ч. 1 вышла в БНТУ в 2010 г.

УДК 623.437.4(035)  
ББК 68.91я2

ISBN 978-985-525-358-8 (Ч. 2)

ISBN 978-985-525-359-5

© БНТУ, 2010

## **10. ПАРК (ГАРАЖ) ВОИНСКОЙ ЧАСТИ И ОРГАНИЗАЦИЯ ВНУТРЕННЕЙ СЛУЖБЫ В НЕМ**

Парк воинской части – территория, оборудованная для хранения, обслуживания, ремонта и приведения в готовность к боевому применению вооружения и военной техники (ВВТ).

Парки воинских частей могут быть:

- постоянные – оборудуются в пунктах постоянной дислокации воинских частей и учебных центрах;
- полевые – оборудуются при временном расположении сил и средств воинских частей (подразделений) в полевых условиях.

Гараж – территория, оборудованная для хранения, обслуживания, ремонта и приведения в готовность к использованию по назначению военной техники (кроме вооружения и боевой техники).

Техническая территория – часть территории парка или отдельная территория, оборудованная для хранения ВВТ, ракет (боеприпасов). Парк, в котором содержатся ВВТ хранения и из которого не осуществляется выпуск в рейс ВВТ постоянного использования, приравнивается к технической территории.

Состав суточного наряда по парку (технической территории) устанавливает командир воинской части исходя из численности личного состава и с учетом обеспечения сохранности ВВТ.

В гараже суточный наряд не назначается.

### **10.1. Постоянные парки (гаражи)**

В соответствии с Инструкцией о порядке оборудования парков воинских частей Вооруженных Сил Республики Беларусь и транспортных войск Республики Беларусь (Приказ Министерства обороны Республики Беларусь № 1 – 2007 г.) и Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь, в постоянном парке оборудуются зоны и элементы, необходимые для хранения и технического обслуживания машин.

Под элементом парка (гаража) понимается часть территории парка (гаража) или отдельные здания и сооружения на территории парка (гаража), предназначенные и оборудованные для хранения, выполнения работ по ТО и ремонту ВВТ, а также для подготовки

их к использованию по назначению. В постоянном парке строятся и оборудуются следующие элементы:

- контрольно-технический пункт (КТП);
- пункт предварительной очистки;
- пункт заправки;
- пункт чистки и мойки;
- пункт ежедневного технического обслуживания (ПЕТО);
- пункт технического обслуживания и ремонта (ПТОР);
- аккумуляторная зарядная станция (АЗС);
- стационарная водогрейка (далее – водогрейка);
- места хранения (стоянки) ВВТ;
- склады военно-технического имущества (ВТИ);
- помещение для дежурных средств;
- санитарно-бытовые помещения;
- места для отдыха (курения);
- площадки различного назначения.

Кроме перечисленных элементов в парке оборудуются дороги, проезды, проходы.

При размещении парка тыльной стороной к казарменной зоне допускается дополнительное оборудование контрольно-пропускного пункта (КПП) для пропуска личного состава, дежурных и служебных машин. КПП оснащается средствами связи с дежурным по парку.

Указанные элементы парка (за исключением КТП, мест хранения ВВТ) не являются обязательными для гаража.

Все элементы парка обозначаются таблицами размером 600х400 мм. Поля табличек окрашиваются в желтый цвет, окантовка – в красный цвет, надписи делаются черной краской. Комнаты внутри зданий парка обозначаются таблицами размером 250х100 мм с указанием номера помещения и его назначения. Высота букв основной надписи – 14 мм, других надписей – 10 мм, цифр – 28 мм. Ширина окантовки таблички – 15 мм.

Территория постоянного парка разделяется на две зоны:

- зона ТО и ремонта;
- зона хранения.

Деление постоянного парка на зоны ограничивает движение ВВТ постоянного использования по территории зоны хранения. Между зонами оборудуется ограждение с проходами и проездами.

В зоне ТО и ремонта постоянного парка находятся: линия технического обслуживания, КТП, аккумуляторные, стационарная водогрейка, склады военно-технического имущества, техника транспортной и учебной группы, трансформаторная, пожарные гидранты или пожарные водоемы, а также площадки различного назначения (проверки технического состояния машин перед выходом из парка; машин, ожидающих ремонта и др.).

Линия ТО парка предназначена для проведения всех видов ТО ВВТ постоянного использования. В ее состав входят: пункт предварительной очистки, площадка для проверки технического состояния машин при возвращении в парк, пункт заправки, пункт чистки и мойки, пункт (площадка) ежедневного ТО, пункт ТО и ремонта.

В зоне хранения ВВТ боевой и строевой групп размещаются в отапливаемых и не отапливаемых хранилищах в два или в один ряд. При этом, гусеничные ВВТ размещаются отдельно от колесных, так чтобы их пути выхода из парка не пересекались. В целях повышения боевой готовности, как исключение, разрешается хранение в одном месте гусеничных и колесных ВВТ в составе подразделения.

Территория парка, закрепленная за подразделениями, обозначается таблицами размерами 400х600 мм. На таблицах указываются: номера участков; должности, воинские звания; фамилии и инициалы лиц, ответственных за состояние этих участков; размеры участков в метрах.

Над каждым объектом ВВТ на местах стоянки вывешивают таблицу размером 400х600 мм с указанием марки машины, номерного знака, воинских званий, фамилий и инициалов водителей (механиков-водителей). Поле таблиц окрашивают в желтый цвет, окантовку делают красной, надписи – черной краской.

Машины, где слита охлаждающая жидкость или сняты АКБ, обозначаются таблицами размерами 100х250 мм.

На всех зданиях и сооружениях вывешиваются таблицы размером 400х600 мм с указанием лиц, ответственных за противопожарное состояние и вскрытие (опечатывание) зданий и сооружений. Поле таблиц окрашивается в белый цвет, а окантовку – в синий цвет и надпись делают черной краской.

Все здания и сооружения парка, их ворота и ворота в ограждении парка нумеруются, причем нумерация элементов парка начинается с КТП, а нумерация ворот зданий и сооружений и в ограждении парка осуществляется слева направо с присвоением первого номера воротам

слева от здания КТП. Номерные знаки на воротах крепятся (наносятся) посередине правой части ворот.

Номерные знаки для зданий и сооружений должны быть диаметром 500 мм, ширина окантовки – 25 мм, размеры цифр – 160х300 мм, а для ворот: диаметр – 250 мм, ширина окантовки – 15 мм, размеры цифр – 90х150 мм. Поле номерных знаков окрашивается в белый цвет, окантовка делается красной, а надписи черной краской. Номерные знаки крепятся с обеих боковых (торцевых) сторон посередине зданий на расстоянии 0,5 м от карниза.

## **10.2. Оборудование элементов постоянного парка (гаража)**

Все элементы парка воинской части создаются в полном соответствии с требованиями Инструкции о порядке оборудования парков воинских частей Вооруженных Сил Республики Беларусь и транспортных войск Республики Беларусь (Приказ Министерства обороны Республики Беларусь № 1 – 2007 г.).

1. КОНТРОЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ПУНКТ – предназначен для: размещения лиц суточного наряда по парку и начальника КТП; контроля ТО выходящих и возвращающихся в парк машин; проверки наличия и правильности оформления путевой документации и документов у водителей (механиков-водителей); организации и несения внутренней службы в парке; контроля за прибытием личного состава (подразделений) в парк и приведением ВВТ в готовность к использованию по назначению и выводу из парка по тревоге.

В здании КТП оборудуются: помещение дежурного по парку, помещение начальника КТП, помещение для отдыха наряда по парку; помещение для водителей дежурных средств; класс безопасности движения, инструктажа водителей, старших машин и наряда по парку; пункт управления приведением части в боевую готовность; санитарный узел; проходная. Здание КТП совмещается с проходной, размещается у основного (главного) выезда. Возле КТП размещается площадка для проверки ТО машин перед выходом и при возвращении в парк, а также въездные и выездные ворота. Помещение дежурного по парку должно обеспечивать обзор территории парка, наблюдение за выходом из парка и возвращением машин в парк и оснащается установленной документацией.

В гараже оборудуется помещение (рабочее место) для дежурного по гаражу, назначенного для контроля за внутренним порядком в гараже, выходом военной техники из гаража и ее своевременным возвращением, начальника КТП. Остальные помещения КТП в гараже оборудуются по решению командира воинской части.

Дополнительно в здании КТП могут оборудоваться:

- помещение для работы заместителя командира воинской части по вооружению и начальников служб воинской части;
- место оформления путевой документации водителями;
- место медицинского осмотра водителей перед выездом из парка;
- место для хранения пенных огнетушителей при отрицательной температуре окружающего воздуха;
- место для курительных и зажигательных принадлежностей лиц, прибывающих в парк;
- место хранения столовой посуды для лиц суточного наряда и водителей дежурных средств.

Прием и выдача путевой документации, ключей от замков зажигания, люков машин и помещений парка осуществляются через специально оборудованный оконный проем со стороны проходной без входа военнослужащих в помещение дежурного по парку.

В помещении дежурного по парку должны быть:

- пульт контроля, отображающий состояние и нахождение ВВТ;
- устройство системы оповещения по тревоге;
- устройство управления выездными и въездными воротами;
- средства связи (телефон, селектор, радиостанция);
- часы и термометр;
- резервные источники освещения и аварийного питания;
- стенды с документацией дежурного по парку;
- комплект общевоинских уставов;
- стол с закрывающимися на замки ящиками, стулья. Для хранения документов может использоваться сейф (металлический ящик);
- шкаф (ящики) с комплектом ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот парка;
- средства пожаротушения;
- комплект имущества для регулирования вывода ВВТ (трехцветные электрические фонари, красные флажки, жезлы регулировщика).

В помещении дежурного по гаражу должны находиться:

- стенды с документацией дежурного по гаражу;
- средства связи (телефон, селектор, радиостанция);
- стол с закрывающимися на замки ящиками, стулья. Для хранения документов может использоваться сейф (металлический ящик);
- шкаф (ящики) с комплектом ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот гаража.

Помещение (рабочее место) дежурного по технической территории оборудуется в соответствии с требованиями общевоинских уставов.

В помещении дежурного по парку (гаражу, технической территории) может устанавливаться аппаратура приема сигнала технических средств охраны и контроля за территорией и элементами парка.

У дежурного по парку (гаражу) должна находиться следующая документация:

- а) на стенде со стеклом размером 1400x1200 мм размещаются:
  - инструкция дежурному по парку, в том числе и на случай угрозы применения противником оружия массового поражения;
  - инструкция дневальному по парку;
  - инструкция водителям дежурных средств;
  - инструкция по требованиям пожарной безопасности;
  - распорядок работы в парке;
  - схема закрепления территории парка за подразделениями для уборки;
  - образцы пропусков в парк и подписей должностных лиц воинской части;
  - образцы путевой документации (для путевого листа – правильно оформленные лицевая и оборотная стороны);
- б) на стенде со стеклом (закрываемом шторкой) размещаются:
  - схема парка;
  - план вывода ВВТ при объявлении тревоги (в гараже может не разрабатываться).

В гараже документацию дежурного, предписанную размещать на стендах, допускается содержать в папке;

- с) в закрывающихся ящиках стола (сейфе для документов):
  - книга приема и сдачи дежурства по парку;
  - журнал выхода и возвращения машин;
  - книга вскрытия парковых помещений, боевых и строевых машин;
  - книга выдачи ключей от замков зажигания и люков машин, по-

мещений и ворот парка;

- наряд на использование машин (наряды на использование машин других воинских частей, ВВТ которых содержатся в парке);

- рабочая тетрадь;

- таблица позывных телефонных станций и должностных лиц (разрабатывается при необходимости);

- описи ВВТ, имущества и оборудования парка воинской части;

- образцы слепков с печатей (пломб) для опечатывания помещений парка и ВВТ;

- папка с документацией;

d) в папке с документацией:

- выписка из приказа командира воинской части на учебный год (о внутреннем порядке и распорядке работы в парке);

- список личного состава, назначаемого для несения службы дежурным по парку (в гараже разрабатывается при необходимости);

- список старших машин (в гараже разрабатывается при необходимости);

- список водителей, допущенных для перевозки пассажиров и опасных грузов;

- список должностных лиц, которые имеют право вскрывать объекты парка или могут быть допущены к приему от караула объектов парка и ВВТ, находящихся на стоянках;

- указания о порядке опечатывания объектов парка, ВВТ, хранящихся на открытых площадках, сдачи их под охрану дежурному по парку и караулу;

- перечень помещений, складов, открытых стоянок и сооружений, сдаваемых под охрану караулу;

- инструкции по проверке и эксплуатации аппаратуры телевизионного видео наблюдения, технических средств охраны, установленных на территории и элементах парка (при необходимости).

Для контроля технического состояния выходящих из парка и возвращающихся в парк машин, проверки наличия и правильности оформления путевой документации и документов у водителей в воинских частях предусматривается должность начальника КТП. При отсутствии штатной должности начальника КТП (механика гаража) приказом командира воинской части назначается нештатный началь-

ник КТП из числа прапорщиков, солдат и сержантов, проходящих службу по контракту, или гражданского персонала ВС, имеющих высшее (среднее специальное) техническое образование. Штатные и нештатные начальники КТП обязаны проходить в установленном порядке специальное обучение и иметь удостоверение начальника КТП.

В помещении начальника КТП должны находиться:

- стол с закрывающимися на замки ящиками, стулья. Для хранения документов может использоваться сейф (металлический ящик);

- стенд с документацией начальника КТП;
- часы, шкаф (вешалка) для одежды;
- выносной ящик с инструментом;
- медицинская аптечка.

В гараже для начальника КТП может оборудоваться рабочее место.

У начальника КТП должна находиться следующая документация:

а) на стенде со стеклом (оргстеклом):

- инструкция начальнику КТП;
- инструкция по требованиям безопасности при проверке ВВТ;
- график работы начальника КТП;
- перечень неисправностей транспортных средств, при которых запрещается их участие в дорожном движении;
- образцы подписей должностных лиц воинской части;
- образцы путевой документации (для путевого листа – правильно оформленные лицевая и оборотная стороны);

б) в запирающихся ящиках стола:

- инструкции по эксплуатации базовых шасси ВВТ, находящихся на укомплектовании воинской части;
- операционные карты по проверке технического состояния базовых шасси ВВТ, находящихся на укомплектовании воинской части;
- задание начальнику КТП на неделю;
- рабочая тетрадь по учету результатов проверки машин, выходящих в рейс.

При проверке технического состояния машин начальник КТП кроме визуального контроля применяет инструмент (приложение 1, с. 159) для проверки приводов управления, тормозов, ходовой части, других систем и механизмов машин, определяющих их исправность и допуск к участию в дорожном движении.

Проверке технического состояния подвергаются все ВВТ, выходящие из парка (гаража), включая ВВТ, прикомандированные из других воинских частей. Результаты проверки начальник КТП фиксирует в рабочей тетради.

В помещении водителей дежурных средств оборудуется стенд с документацией, на котором размещаются:

- инструкция водителю дежурного тягача;
- инструкция водителю дежурного автомобиля;
- инструкция по требованиям безопасности при эвакуации ВВТ;
- схема парка с возможными маршрутами эвакуации ВВТ;
- рациональные способы сцепа тягачей с различными образцами ВВТ и порядок их буксирования в различных дорожных условиях.

Класс безопасности движения предназначен для проведения занятий с водителями и старшими машин по правилам дорожного движения, особенностям перевозки пассажиров и отдельных грузов с учетом реальных дорожно-транспортных условий своего гарнизона, проведения инструктажа водителей и старших машин с учетом конкретных задач предстоящего рейса, инструктажа личного состава, заступающего в наряд по парку. Класс укомплектовывается необходимой учебно-материальной базой и средствами контроля знаний ПДД по нормам, установленным правовыми актами Министерства обороны.

Предрейсовый медицинский осмотр проходят в установленном порядке все водители ВВТ, выходящих из парка, включая и прикомандированных из других воинских частей.

Снаружи здания КТП устанавливаются:

- табло (устройство) контроля прибытия личного состава (подразделений) в парк по тревоге;
- устройство для подачи сигналов тревоги или пожара с таблицей сигналов;
- светофоры и дорожные знаки (указатели);
- металлический шкаф для уборочного инвентаря (лопат, веников, ведер, топоров и ломов);
- термометр для измерения температуры окружающего воздуха.

Для проверки технического состояния ВВТ перед выходом из парка около КТП оборудуется специальная площадка, оснащенная:

- эстакадой, которая устанавливается не ближе 15 – 20 м от конечной границы участка торможения;
- указателями тормозного пути (размечаются от 0 до 22 м через

каждый метр);

- столом для инструмента.

Площадка для проверки технического состояния гусеничных машин не оборудуется эстакадой и участком проверки тормозного пути.

Дополнительно на площадке для проверки технического состояния ВВТ оборудуется стенд с документацией, на котором располагаются:

- инструкция о порядке проверки технического состояния штатных машин воинской части;
- перечень неисправностей транспортных средств, при которых запрещается их участие в дорожном движении;
- правила нанесения номерных и опознавательных знаков;
- порядок проверки тормозного пути для транспортных средств различных марок при скорости их движения 40 км/ч;
- требования безопасности при проверке ВВТ.

Площадка для проверки технического состояния ВВТ при возвращении в постоянный парк размещается перед основным въездом и специального оборудования не требует. На площадке устанавливается щит с инструкцией о порядке осмотра ВВТ при их возвращении в парк и с требованиями безопасности при проверке ВВТ.

2. ПУНКТ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ОЧИСТКИ – предназначен для очистки, мойки ходовой части и корпуса гусеничных машин. Он оборудуется перед выездом в парк и, как правило, состоит из поста предварительной очистки и поста обдувки.

3. ПУНКТ ЗАПРАВКИ – предназначен для заправки машин фильтровальным горючим и маслом закрытой струей, выдачи смазок. Он размещается на пути движения ВВТ, возвратившихся в парк, от КТП к пункту чистки и мойки.

4. ПУНКТ ЧИСТКИ И МОЙКИ – предназначен для внутренней очистки и окончательной наружной мойки техники. Его оборудование должно обеспечивать очистку и мойку всех видов техники воинской части, быть простым по устройству и надежным в эксплуатации. Пункт чистки и мойки, как правило, состоит из двух постов: поста внутренней очистки и поста чистовой мойки.

Пост внутренней очистки размещается перед постом чистовой мойки. Он оборудуется раздаточными устройствами для сжатого воздуха, вытяжными вентиляционными установками или пылесосами с комплектами насадок для рыхления высохших песка, пыли и грязи.

Пост чистой мойки оборудуется эстакадами, системой оборотного водоснабжения, помещениями насосной станции и пункта управления, системами электроснабжения и коммуникацией, моечным инвентарем, специальной одеждой и документацией.

5. ПУНКТ (ПЛОЩАДКА) ЕЖЕДНЕВНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (ПЕТО) – предназначен для проведения ежедневного ТО ВВТ в полном объеме после их использования, а также для выполнения мелких сварочных и малярных работ. Он размещается в закрытых отапливаемых зданиях или на открытых площадках под навесом.

ПЕТО оборудуется: смотровыми канавами; сетью переменного трехфазного тока напряжением 380/220 В; напряжением 24 (12) и 36 В; электрическими розетками для подключения оборудования и инструмента; помещением для хранения расходных материалов, приборов и ЗИП; подводом сжатого воздуха; промышленным пылесосом, верстаками, лестницами к машинам; ящиками для ветоши.

На специальных щитах ПЕТО вывешивается наглядная информация (текст, таблицы, схемы), раскрывающая объемы и содержания работ по ЕТО штатных видов техники, порядок выполнения регулировочных работ; карты смазок машин с выделением точек, смазываемых при ЕТО; правила техники безопасности при проведении работ.

В зависимости от специфики и объема работ по ЕТО на ПЕТО оборудуются специальные посты: регулировочных и смазочных работ; проверки и обслуживания вооружения; проверки и обслуживания электроспецоборудования; проверки и обслуживания средств связи; малярных работ предназначен для частичной подкраски машин снаружи после рихтовочных и сварочных работ.

6. ПУНКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА (ПТОР) - предназначен для проведения всех видов ТО и войскового ремонта штатных ВВТ воинской части в соответствии с требованиями нормативно-технических документов.

В ПТОР оборудуются участки:

- комплексного ТО и ремонта ВВТ – состоит из постов ТО и ремонта гусеничных ВВТ, колесных ВВТ, ракетно-артиллерийского вооружения (РАВ);

- контрольно-технического осмотра ВВТ – состоит из постов контрольно-технического осмотра гусеничных, колесных ВВТ и РАВ;
- слесарно-механических работ – состоит из постов токарных (фрезерных), сверлильных, электрозаточных и прессовых работ;
- смазочных работ – состоит из поста смазчика и поста (рабочего места) по ТО фильтров и воздухоочистителей;
- специализированные участки (посты, рабочие места) - предназначены для выполнения работ, необходимость в которых возникает при проведении ТО и ремонта ВВТ.

В ПТОР могут создаваться следующие специализированные участки (посты, рабочие места):

- ТО и ремонта электрооборудования;
- ТО и ремонта топливной аппаратуры;
- электрогазосварочных и медницко-жестяницких работ;
- ремонта и испытаний противооткатных устройств (ПОУ);
- ремонта оружия;
- ТО и ремонта наземной артиллерии и минометов;
- ТО и ремонта противотанковых ракетных комплексов;
- ТО и ремонта оптических и электронно-оптических приборов;
- ремонта блоков и пультовой аппаратуры;
- ТО и ремонта средств связи и автоматизированных систем управления (АСУ);
- ТО и ремонта вооружения войск радиационной, химической и биологической защиты (РХБЗ) и средств защиты;
- мойки агрегатов ВВТ;
- ремонта агрегатов ВВТ;
- шиномонтажных и шиноремонтных работ;
- ремонта сидений и тентов;
- ремонта кузовов и подготовки к покраске;
- покрасочных работ.

Все участки и посты ПТОР обозначаются таблицами и оборудуются щитами с наглядной информацией: перечень и технические условия на проводимые работы; описание оборудования и имущества с указанием ответственного лица; инструкция по требованиям безопасности при выполнении работ.

Участки, посты и рабочие места ПТОР оснащаются оборудованием, номенклатура и количество которого определяются по установленным нормам (Приказ Министра Обороны № 195-1978 г. и Министерства обороны Республики Беларусь № 376-1993 г).

Поточная линия ТО колесных машин ПТОР предназначена для выполнения сезонного обслуживания, ТО большого количества машин при возвращении их с учений и при постановке на хранение, а также для проведения номерных видов ТО. Она размещается в общем помещении с участками комплексного ТО и ТР и включает посты: технической диагностики; обслуживания шин, тормозов и подвески, смазки рессор и подшипников ступиц колес; проверочно-крепежных работ и ТО системы электрооборудования; регулировочных работ и ТО системы питания и охлаждения; смазочно-заправочных работ.

7. МЕСТА ХРАНЕНИЯ (СТОЯНКИ) ВООРУЖЕНИЯ И ВОЕННОЙ ТЕХНИКИ постоянного парка предназначены для размещения и хранения исправных и обслуженных машин. Они оборудуются в отапливаемых и не отапливаемых хранилищах и, как исключение, под навесами и на открытых площадках с твердым покрытием отдельно от производственных помещений.

На местах хранения (стоянках) с соблюдением требований безопасности и противопожарных мероприятий разрешается проводить:

- постановку ВВТ на хранение и ТО в процессе хранения;
- подзаряд АКБ малыми токами и снятие АКБ для зарядки;
- заправку и слив охлаждающей жидкости в зимний период;
- контрольные осмотры ВВТ перед выходом и во время хранения и устранение мелких дефектов, выявленных при осмотрах;
- подкачку шин и работы, связанные с пуском двигателя и выводом машин из парка;
- дозаправку горючим и маслом после консервации (постановки на хранение);
- работы, связанные с переводом на режим летней и зимней эксплуатации.

Внутренние размеры хранилища определяются из необходимости обеспечения минимальных расстояний между машинами и несущими конструкциями: от стены до задней части машины – 1 м; между боковыми бортами машин и стеной или колонной – 0,8 м;

между передней частью машины и воротами – 0,7 м; между машинами в ряду – 1,5 м; между рядами машин – 1 м.

Оборудование навесов и размещение в них ВВТ осуществляется в соответствии с требованиями, предъявляемыми к хранилищам.

При размещении на открытых площадках машины располагаются в два ряда и более. Расстояние между рядами в группе должно быть не менее 10 м интервалом в ряду 1,5 – 2 м.

В каждом подразделении на стоянке техники оборудуются технический уголок с документацией и пожарный щит.

Документация должна включать:

- требования мер безопасности при работе на технике;
- порядок ТО;
- технологическую карту снятия ВВТ с хранения и приведения их в готовность к боевому применению;
- особенности эксплуатации ВВТ в летний и зимний периоды;
- правила подзаряда АКБ малыми токами;
- основные эксплуатационные и регулировочные данные машин;
- перечень и количество ГСМ и специальных жидкостей, заменяемых на технике;
- график проверки состояния ВВТ должностными лицами;
- порядок проверки и оценки состояния техники;
- пожарный расчет;
- схема эвакуации техники;
- инструкция по мерам пожарной безопасности;
- план проведения паркового дня; опись имущества.

8. АККУМУЛЯТОРНАЯ ЗАРЯДНАЯ СТАНЦИЯ (АЗС) предназначена для хранения, обслуживания и ремонта АКБ, их заряда и проведения контрольно-тренировочных циклов (КТЦ), а также для приготовления и хранения необходимых запасов электролита.

В АЗС (кислотной) оборудуются участки (посты):

- подготовки к сдаче АКБ на заряд;
- приема (выдачи) АКБ;
- заряда АКБ;
- хранения АКБ;
- обслуживания и ремонта АКБ;
- приготовления электролита и дистиллированной воды;

- хранения запаса кислоты;
- силового оборудования и зарядно-разрядных устройств (ЗРУ);
- оказания медицинской помощи.

Помещения, специальные участки (места) АЗС оснащаются приборами, инструментами, принадлежностями и зарядными средствами в соответствии с установленными нормами (Приказ Министерства обороны Республики Беларусь № 376 - 1993 г. и № 1 – 2007 г).

Порядок хранения, обслуживания и ремонта АКБ изложен в Руководстве по свинцовым стартерным АКБ и в Инструкции о порядке учета, списания, эксплуатации и ремонта АКБ и обеспечения ими всех видов техники и вооружения (Приказе Министерства обороны Республики Беларусь № 106 – 1994 г).

### **10.3. Обеспечение внутреннего порядка в парке и организация службы в нем**

Внутренний порядок в парке воинской части организуется в строгом соответствии с требованиями главы 10 Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь и Приказа Министерства обороны Республики Беларусь № 1 – 2007 г.

Внутренний порядок в парке должен обеспечивать:

- качественную подготовку машин к выходу из парка и своевременный их выход – согласно наряду на использование машин;
- полную сохранность техники и имущества, поддержание их в постоянной готовности к использованию по назначению;
- своевременное и качественное ТО и ремонт машин;
- поддержание элементов парка и их оборудования в исправности и готовности к работе;
- быстрый выход подразделений (вывод техники, вывоз имущества) при объявлении тревоги или сбора в установленные сроки.

В приказе командира воинской части, издаваемом на учебный период, в соответствующем разделе указываются (определяются):

- разделение территории парка на части (участки) и закрепление их за подразделениями;
- должностные лица, ответственные за поддержание в исправном состоянии и чистоте элементов парка и участков территории;
- организация хранения автомобильной техники, АКБ, ЗИП,

шанцевого инструмента, ключей зажигания (люков машин), ключей от парковых помещений и входных ворот и порядок их выдачи, порядок разгрузки колес и рессор, заправки машин горючим и др.;

- организация ТО и ремонта машин (виды, места и сроки проведения);

- организация ТО машин, возвратившихся в парк после окончания работ и др.;

- организация (порядок) выхода машин из парка и возвращение их в парк (постановка задач и инструктаж водителей и старших машин, контроль за своевременностью возвращения машин в парк);

- порядок допуска личного состава в парк и к машинам, вскрытия парковых помещений, сдача парковых помещений и машин под охрану караулу;

- время начала и окончания работ в парке, подготовка к работе и работа элементов парка, поддержание их в чистоте и исправности;

- организация занятий на автомобильной технике (места занятий, содержание учебного имущества и техники, подготовка их к занятиям и приведение в порядок после занятий);

- организация вывода машин (вывоза имущества) при объявлении боевой тревоги или сбора (порядок оповещения, вскрытия элементов парка, подготовки машин к выходу, погрузка, очередность выхода подразделений (машин), управление работами и др.);

- организация противопожарной охраны в парке (состав и размещение средств пожаротушения, ответственные лица, меры по предупреждению очагов пожара при работе в парке, расчет сил и средств для ликвидации пожара и др.);

- меры безопасности при работе в парке;

- состав внутреннего наряда по парку, обязанности лиц внутреннего наряда, контроль за соблюдением, внутреннего распорядка и распорядка работы в парке и др.

К приказу прилагаются: список офицеров и прапорщиков, назначенных для несения службы в суточном наряде по парку; список военнослужащих, которые имеют право вскрывать парки (парковые помещения) или могут быть допущены к приему от караула вооружения и техники, находящихся на стоянках.

Для поддержания внутреннего порядка в парке назначается дежурный по парку, дневальные и механики-водители (водители) дежурных тягачей.

Инструкции лицам внутреннего наряда по парку и должностным лицам автомобильной службы, работающим в парке, должны включать в себя основные пункты организационного приказа командира части с необходимыми подробностями и уточнениями, обеспечивающими четкое выполнение требований руководящих документов применительно к условиям дислокации и повседневной деятельности части. Инструкции подписываются заместителем командира по вооружению (начальником автомобильной службы или лицом, ответственным за эксплуатацию автомобильной техники), инструкции по пожарной безопасности - заместителем командира воинской части по тылу и утверждаются командиром части.

Дежурный по парку, дневальные и механик-водитель (водитель) дежурного тягача выполняют свои обязанности в соответствии с требованиями Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь (ст. 389 – 399).

Ответственность за организацию внутренней службы в парке, поддержание внутреннего порядка и соблюдение распорядка дня несет заместитель командира части по вооружению, а там, где эта должность штагом не предусмотрена - начальник автомобильной службы или лицо, ответственное за эксплуатацию автомобильной техники воинской части.

За содержание техники, помещений и участков территории парка, закрепленных за подразделениями, отвечают командиры подразделений.

#### **10.4. Парковый день воинской части**

Для осмотра, ТО и поддержания в исправном состоянии машин, изучения личным составом устройства автомобильной техники, а также для дооборудования и благоустройства парков в воинских частях под руководством офицеров и прапорщиков проводятся парковые дни. Планирование, организация и контроль их проведения регламентируется приказом Министерства обороны Республики Беларусь № 48 – 2006 г, который вводит в действие Инструкцию о

порядке проведения парковых дней в Вооруженных Сил Республики Беларусь и транспортных войсках Республики Беларусь.

Парковый день – день, отведенный для проведения работ по поддержанию ВВТ в исправном и боеготовом состоянии, а также работ по благоустройству парков воинских частей.

В воинских частях парковые дни проводятся еженедельно, как правило, по пятницам.

Парковые дни не подменяют плановые работы по ТО машин после проведения занятий и учений, по сезонному ТО, подготовке к хранению и по очередным техническим обслуживаниям.

Основными задачами паркового дня являются:

- проверка должностными лицами, водителями (механиками-водителями), специалистами ремонтниками образцов ВВТ, устранение выявленных неисправностей;
- плановое ТО и ремонт неисправных машин;
- проверка наличия, исправности и правильности размещения на машинах индивидуального комплекта ЗИП, доукомплектование и приведение его в исправное состояние;
- изучение личным составом устройства машин, объемов и последовательности их обслуживания, порядка использования средств ТО и ремонта, техники безопасности и пожарной безопасности;
- оборудование и совершенствование элементов парка.

В парковые дни весь личный состав части работает в парке под руководством командира части и с участием всех офицеров. Парковый день планируется на полный рабочий день, в этот день запрещается проводить занятия, собрания, совещания, не связанные с работой в парке, ограничивается эксплуатация машин. Личный состав подразделений технического обеспечения, водители машин в суточный наряд не назначаются. Для подразделений, стоящих в наряде, парковый день планируется на другой день недели.

Подготовка паркового дня организуется заблаговременно согласно приложению 1, с. 160.

План паркового дня (приложение 1, с. 161) разрабатывает заместитель командира воинской части по вооружению и начальник штаба воинской части и утверждает командир воинской части.

Исходными данными для разработки плана проведения паркового дня являются:

- план боевой подготовки воинской части;

- годовые и месячные планы эксплуатации и ремонта машин;
- результаты ранее проведенных осмотров (проверок) ВВТ и итоги ранее проведенных парковых дней;
- условия эксплуатации и хранения ВВТ;
- заявки командиров подразделений на проведение необходимых специальных работ по обслуживанию и ремонту техники;
- производственные возможности подразделений технического обеспечения воинской части;
- установленные нормативными и правовыми актами Министерства обороны объемы и периодичность плановых ТО машин;
- указания старших начальников.

В плане предусматривается перечень и объем работ, последовательность их выполнения, расчет времени, распределение личного состава, материальное обеспечение работ и ответственные лица.

На основании плана проведения паркового дня воинской части командиры подразделений составляют планы их проведения в подчиненных подразделениях (приложение 1, с. 162), а командиры взводов – план-задание водителям (механикам-водителям) каждой машины (приложение 1, с. 163).

Накануне паркового дня в часы самоподготовки командиры подразделений проводят занятия, на которых изучить объем, порядок и правила выполнения работ, требования правил безопасности, противопожарные мероприятия.

Для выполнения специальных работ в парке разворачиваются специализированные посты и бригады на базе ПТОР части (контрольно-диагностического осмотра, слесарно-механических и токарных работ, электрогазосварочных работ, столярных работ, по проверке и ремонту АКБ и другие), которые работают в подразделениях в соответствии с графиком, который составляет и согласовывает с начальниками служб технической части воинской части командир ремонтного подразделения.

Парковый день начинается с общего построения личного состава воинской части в парке, на котором уточняются задачи, напоминаются требования безопасности при выполнении работ на ВВТ и меры по предупреждению пожара.

Начало и конец работы в парке, а также перерывы делаются по командам, подаваемым в часы, установленные расписанием дня.

Работы в парке выполняются под руководством командиров подразделений, которые контролируют работу личного состава и оказывают ему необходимую помощь, следят за соблюдением правил техники безопасности и противопожарных мер, проверяют техническое состояние и содержание машин, закрепленной территории парка и парковых сооружений.

При проведении парковых дней целесообразно в масштабах части проводить осмотр вооружения и техники одного - двух подразделений части, исходя из необходимости проверки каждого подразделения части не менее 2 раз в год.

Для качественного осмотра ВВТ подразделения заместитель командира воинской части по вооружению совместно с начальником штаба части накануне паркового дня разрабатывает план проведения осмотра вооружения и техники подразделения и представляет его на утверждение командиру воинской части.

В ходе осмотра вооружения и техники подразделения комиссией воинской части подвергают проверке не менее 25 % всех видов ВВТ боевой и строевой групп и 100 % учебной и транспортной групп эксплуатации. По результатам осмотра ВВТ подразделений составляется акт и издается приказ командира воинской части.

Должностные лица подразделений проверяют ВВТ в соответствии со своими обязанностями, результаты проверок отражаются в книгах осмотра ВВТ и боеприпасов, а также формулярах машин.

По мере выполнения работ в планах по проведению паркового дня воинской части и подразделений делаются об этом отметки с обязательной росписью ответственных за их выполнение лиц.

После завершения паркового дня должностные лица воинской части проверяют техническую исправность и боевую готовность ВВТ, пожарную безопасность парка и его элементов. Применяющиеся в подразделениях при ТО, ремонте, проверке и осмотре ВВТ парковое оборудование, инструмент и принадлежности приводятся в порядок и укладываются на свои штатные места. После этого ВВТ, находящиеся на открытых площадках, хранилища и территорию командир подразделения представляют дежурному по парку.

По окончании паркового дня командиры подразделений докладывают по команде о проделанной работе и подводят итоги с личным составом. При этом оцениваются: выполнение плана, качество выполненных работ, работа личного состава каждого взвода, води-

теля (механика-водителя), отмечаются недостатки и их причины, даются указания о порядке выполнения незавершенных работ.

Командир части на основании докладов заместителей, начальников служб, командиров подразделений и своих личных наблюдений подводит итоги паркового дня с офицерами воинской части.

## **10.5. Полевой парк**

Полевые парки организуются при временном расположении воинской части (подразделения) в полевых условиях. Они могут устраиваться компактно или рассредоточено.

Порядок устройства и оборудования полевого парка определяется задачами, возложенными на воинскую часть, продолжительностью ее расположения в районе, размером, характером и рельефом участка местности, отведенной под полевой парк, временем года и наличием средств ТО и ремонта.

Полевые парки должны обеспечивать:

- подготовку ВВТ к использованию и своевременный вывод их по тревоге;
- комплексное ТО и ремонт подвижными средствами обслуживания и ремонта;
- дезактивацию и дегазацию ВВТ;
- материально-техническое и специальное обеспечение работ;
- надежную охрану, оборону и маскировку от наземного и воздушного противника;
- безопасность и удобство работ личного состава на ВВТ;
- соблюдение правил пожарной безопасности, личной и общественной гигиены и охрану окружающей среды.

Участок местности для полевого парка необходимо выбирать по возможности с наличием источников воды и подъездных путей, пригодных для движения автотранспорта, и обеспечивающий естественную маскировку техники, а также быстрый и одновременный вывод ВВТ для выполнения поставленных задач.

Полевой парк состоит из участков для размещения подразделений. В нем оборудуются: контрольно-технический пункт; пункт заправки; пункт чистки и мойки (при наличии источников воды); площадка для ТО и ремонта; площадка для ВВТ, ожидающих ТО и

ремонта; площадка для размещения складов ВТИ; площадка для складирования металлолома; стоянки ВВТ; укрытия для личного состава, ВВТ и материальных средств.

При оборудовании участков для размещения подразделений устраиваются дороги, подъездные пути, основные и запасные выходы для быстрого вывода ВВТ по тревоге и обеспечения возможности подхода к ним подвижных средств обслуживания.

Контрольно-технический пункт размещается у основного выезда (въезда) из полевого парка и включает:

- помещение (кунг, палатку) для дежурного по парку;
- рабочее место начальника контрольно-технического пункта;
- площадку для проверки технического состояния ВВТ перед выходом из парка и при возвращении в него;
- площадку для дежурных тягачей;
- основной выезд (въезд) из парка, оборудованный шлагбаумом;
- место для инструктажа водителей и старших машин;
- место для отдыха наряда по парку и водителей дежурных средств; место для отдыха (курения).

Перед въездом в полевой парк оборудуются пункт контроля за-раженности и площадка для специальной обработки ВВТ.

Пункт заправки – размещается на пути движения машин от КТП к участкам подразделений. Он оборудуется на отдельном участке местности с использованием подвижных средств заправки.

Пункт мойки и чистки – оборудуется вблизи источников воды.

Площадка ТО и ремонта – размещается на пути движения машин от мойки к участкам подразделений. Она организуется с использованием подвижных средств ТО и ремонта, которые развертываются полностью или частично.

Площадка для дежурных средств – размещается рядом с КТП. Дежурные гусеничный и колесный тягачи, пожарная и санитарная машины размещаются в один ряд.

На участках для размещения подразделений – размещаются ВВТ и личный состав не более одного подразделения. Автомобили с боеприпасами, горючим и смазочными материалами размещаются раздельно на удалении не менее 200 м от других ВВТ.

При компактном устройстве парка (рис. 10.1) расположение участков для размещения подразделений и расстановки на них ВВТ



рования металлолома; 11 – площадка для проверки ВВТ перед выходом; 12 – площадка для инструктажа водителей и старших машин; 13 – место для отдыха (курения); 14 – участок подразделения тыла; 15 – участки боевых подразделений

Оборудование и документация элементов полевого парка должны обеспечивать качество решаемых задач в соответствии с требованиями общевоинских уставов, приказов министра обороны и действующих нормативно-технических документов.

В полевом парке и на его участках организуется круглосуточная охрана в соответствии с требованиями общевоинских уставов. Территория полевого парка или его участки должны огораживаться (окапываться).

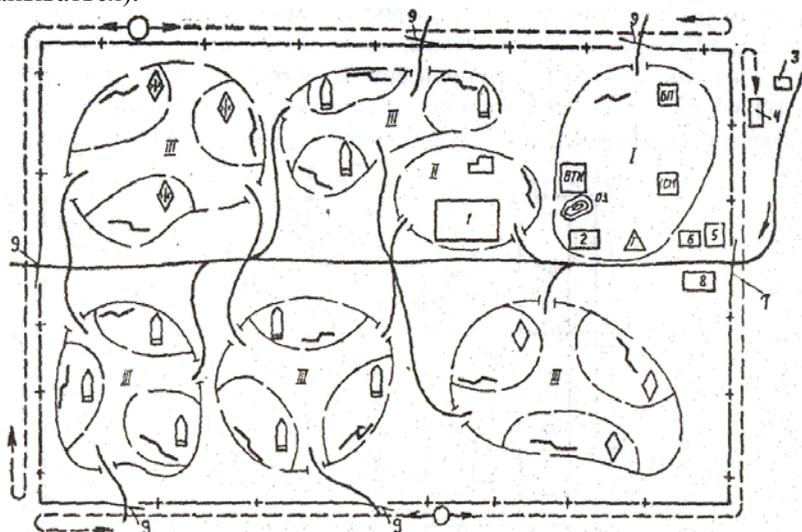


Рис. 10.2. Полевой парк воинской части рассредоточенного типа:

1 – площадка технического обслуживания и ремонта; 2 – пункт мойки; 3 – пункт контроля зараженности; 4 – площадка для специальной обработки; 5 – контрольно-технический пункт; 6 – площадка для дежурных средств; 7 – основной въезд (выход) в парк; 8 – площадка для проверки технического состояния машин перед выходом и при возвращении; 9 – запасные выходы; Г – пункт заправки; I – участок подразделения тыла; II – участок ремонтного подразделения; III – участки боевых подразделений

## 10.6. Оценка состояния парка и внутренней службы в нем

Состояние парков и внутренняя служба в них проверяются в соответствии с требованиями приказа Министерства обороны Республики Беларусь № 21 - 2005 г., Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь и правовых актов Министерства обороны, содержащих требования к устройству, оборудованию и оснащению парков, и оцениваются **«удовлетворительно»** или **«неудовлетворительно»**.

Основные оценочные показатели:

Парк оборудован всеми элементами (помещением дежурного по парку; КТП; классом безопасности движения и инструктажа водителей и старших машин; пунктами: чистки и мойки, заправки, ЕТО, ПТОР; хранилищами для ВВТ; водомаслогрейкой; аккумуляторной зарядной станцией и др.) и обеспечивает качественное ТО, а также хранение и сбережение ВВТ;

Внутренний порядок в парке установлен приказом по воинской части, удовлетворяет требованиям Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь, и выполняется. Дежурный и дневальные по парку, начальник КТП, механик-водитель (водитель) дежурного тягача обязанности знают и правильно их выполняют. Установленный порядок приема и сдачи дежурств, допуска личного состава в парк, правила вскрытия помещений, хранилищ, машин соблюдаются, контроль за выходом и возвращением ВВТ в парк осуществляется, порядок хранения и выдачи ключей от парковых помещений и машин соблюдается;

Состояние противопожарной охраны парка отвечает требованиям Устава внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь, правовых актов Министерства обороны и других руководящих документов. Личный состав знает правила пожарной безопасности, обучен действиям по тушению пожара, штатная (нештатная) пожарная команда укомплектована, состояние средств пожаротушения отвечает установленным требованиям по противопожарной охране, личный состав пожарной команды на положительную оценку выполнил нормативы по боевому развертыванию с подачей воды от водоема;

Генеральный план парка имеется, средства, выделяемые на строительство и ремонт парка, реализуются;

Оборудованы подъездные пути, внутри парковые дороги, запасные выходы, ограждение, освещение территории парка имеются,

устройство и оборудование парка обеспечивают быстрый и удобный выход ВВТ;

Ежедневные осмотры помещений парка с участием командиров подразделений, заведующих складами (хранилищами), дежурных по парку и лиц пожарного наряда в конце рабочего дня организованы и проводятся качественно;

Хранилища парков оборудованы пожарно-охранной сигнализацией и молниезащитой.

Состояние парка и внутренней службы в нем оценивается **«неудовлетворительно»** при невыполнении одного из первых трех или других трех требований оценочных показателей.

## **11. ПРОИСШЕСТВИЯ С МАШИНАМИ И МЕРОПРИЯТИЯ ПО ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ**

Все происшествия с машинами воинской части, связанные с их эксплуатацией, подразделяются на катастрофы, аварии, несчастные случаи и поломки.

**Катастрофой** считается происшествие с машиной, повлекшее за собой гибель людей независимо от повреждения машины.

**Аварией** считается происшествие с машиной, повлекшее за собой телесные повреждения (ранения) людей независимо от повреждения машины, а также происшествие, при котором машина повреждена и подлежит списанию или для восстановления машины требуется капитальный или средний ремонт или замена (капитальный ремонт) одного основного агрегата этой машины.

**Несчастливым** случаем считается происшествие с машиной, повлекшее за собой гибель или телесные повреждения людей, происшедшие не по вине водителя, должностных лиц или лиц суточного наряда воинской части.

**Поломкой** считается происшествие с машиной, повлекшее ее повреждение, для устранения которого необходимо произвести текущий ремонт этой машины без замены или капитального ремонта основных агрегатов.

Повреждения вооружения и специального оборудования, установленного на машинах, классифицируются в соответствующих руководствах и инструкциях.

Естественный износ деталей и отдельных сборочных единиц, не повлекший за собой дополнительных повреждений машины или ее агрегатов, а также боевые повреждения машин к авариям и поломкам не относятся.

К боевым повреждениям относятся повреждения машин в результате воздействия противника.

Мероприятия по предупреждению и снижению боевых повреждений машин осуществляются в боевых условиях командирами всех степеней и личным составом автомобильной службы. Они состоят в умелом применении техники в боевой обстановке, рассредоточении машин в колоннах и на местности, в укрытии и маскировке машин с использованием защитных свойств местности, инженерных сооружений, а также в проведении мероприятий по противовоздушной обороне и защите от оружия массового поражения.

### **11.1. Мероприятия по предупреждению происшествий**

Основными мероприятиями по предупреждению происшествий с машинами являются:

- поддержание в воинских частях и подразделениях твердого уставного порядка, организованности и высокой ответственности всего личного состава за закрепленную технику;

- систематическое изучение машин, правил их эксплуатации и ремонта личным составом;

- постоянное совершенствование навыков вождения машин водителем личным составом;

- точное соблюдение Правил дорожного движения и правил вождения машин и колонн;

- тщательная организация маршей, подготовка и оборудование маршрутов, учет особенностей движения ночью;

- проведение качественного инструктажа водителей и старших машин перед выполнением заданий;

- высокая требовательность командиров и начальников, постоянный контроль за соблюдением правил эксплуатации и ремонта машин и работой водителей на линии;

строгое соблюдение установленного порядка эксплуатации машин и требований внутренней службы в парках;

ограничение использования машин в праздничные дни;

своевременное и качественное техническое обслуживание и ремонт машин;

систематическое обобщение и внедрение передового опыта эксплуатации машин без происшествий;

принятие конкретных мер по каждому происшествию, тщательный разбор их с личным составом;

проведение всесторонних проверок водителей и отстранение от управления машинами водителей недисциплинированных и плохо подготовленных, а также не соответствующих по медицинским показаниям;

поощрение личного состава за успехи, достигнутые в эксплуатации машин без происшествий;

правильная организация работы КТП воинских частей и укомплектование их технически грамотными и требовательными специалистами;

планомерная, систематическая воспитательная работа с водителями, направленная на повышение их дисциплины и сознания высокой личной ответственности за закрепленную технику и безопасность перевозимых на машинах пассажиров и вооружения; проведение собраний и технических конференций с обсуждением передовых методов использования, технического обслуживания машин, безаварийной работы и другие мероприятия.

## **11.2. Порядок проведения расследования по факту происшествия с автомобильной техникой**

Происшествия расследуются немедленно.

Служебное расследование катастроф и других происшествий, повлекших гибель людей или иные тяжкие последствия, командир воинской части проводит лично.

Результаты служебных расследований катастроф, аварий и несчастных случаев оформляются соответствующими документами, а поломки техники - рапортом.

По каждому происшествию, повлекшему гибель людей или другие тяжкие последствия, командир воинской части обязан возбудить уголовное дело и немедленно уведомить об этом военного прокурора.

Донесение о происшествии представляется в установленном порядке.

Командир воинской части в установленном порядке обязан принять меры к взысканию с виновных лиц причиненного государству материального ущерба на основе материалов служебного расследования.

Командир подразделения ежемесячно докладывает командиру воинской части о поломках машин и нарушениях водителями Правил дорожного движения, а также о проведенных и намеченных мероприятиях по устранению причин происшествий.

При повторении однотипных поломок командир воинской части докладывает о них по команде.

Каждое происшествие с машинами учитывается в автомобильной службе командований видов Вооруженных Сил, управлений оперативных (оперативно-тактических) командований, соединений и воинских частей в книге учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев по форме 8, согласно приложению 2, с. 164.

Донесение об аварийности на воинском и личном транспорте представляется по форме 9/АС согласно Табелю срочных донесений по вооружению и военной технике Вооруженных Сил Республики Беларусь.

При проверке состояния автомобильной службы в воинских частях особое внимание обращается на наличие происшествий с машинами и эффективность мероприятий по их предупреждению.

В командованиях видов Вооруженных Сил, управлениях оперативных (оперативно-тактических) командований создаются комиссии по предупреждению происшествий с автомобильной техникой и безопасности движения под руководством заместителей командующих.

## **12. ИСТРЕБОВАНИЕ И ПОРЯДОК РАСХОДОВАНИЯ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ПО АВТОМОБИЛЬНОЙ СЛУЖБЕ**

Потребность воинских частей в денежных средствах на боевую подготовку, содержание и эксплуатацию вооружения, техники обеспечивается за счет государственного бюджета.

Составной частью государственного бюджета является смета МО – это основной финансовый документ, которым предусматриваются все предстоящие расходы на ВС. Смета, утвержденная кабинетом министров, является планом финансирования организаций и учреждений МО и служит основанием для расходования отпускаемых денежных средств из государственного бюджета.

Классификация и перечень расходов по смете МО, разрабатывается управлением военного бюджета и экономики МО и объявляется постановлением МО. Этот документ является обязательным для всех частей и должностных лиц, имеющих право расходовать денежные средства. В настоящее время действует перечень расходов, утвержденный постановлением МО № 26 - 2000 г.

Согласно этому перечню на содержание, хранение и текущий ремонт автомобильной техники воинских частей денежные средства выделяются по статье 2518 сметы МО.

По этой статье оплачивается приобретение не отпускаемых доvoluствующими органами бесплатно материалов, запасных частей, малоценного технического инвентаря и инструмента на следующие виды расходов:

251801 – содержание, ремонт и техническое обслуживание вооружения, техники и имущества, в том числе приобретение запасных частей, специального инструмента и приспособлений к вооружению и техники, принятых на вооружение ВС, ремонту и замене комплектующих и расходных материалов;

251806 – расходы по содержанию и ремонту пунктов приема личного состава и пунктов приема техники;

251807 – централизованная заготовка и изготовление книг и бланков учета вооружения, техники и имущества, приобретение справочной и технической литературы по эксплуатации и ремонту вооружения и военной техники;

251808 – автоматизация учета вооружения, техники и имущества, в том числе расходы по сопровождению программных средств, и их абонентское обслуживание;

251810 – прочие расходы по содержанию, хранению и текущему ремонту вооружения, техники и имущества в войсках.

За своевременное и правильное определение потребности в денежных средствах автомобильной службы, а также за законное и экономное расходование их ответственность несет начальник автомобильной службы воинской части. Он обязан составлять подробные расчеты на денежные средства, потребные в предстоящем году для обеспечения нормальной деятельности службы части.

Планированием определяется потребность в денежных средствах для содержания автомобильной техники, организации и обеспечения эксплуатации и ремонта ее, своевременность истребования и наиболее целесообразное их расходование.

Основанием для планирования и истребования средств по ст. 2518 являются:

1) штатная и фактическая численность техники, наличие пунктов технического обслуживания;

2) техническое состояние техники, ремонтных средств и средств технического обслуживания;

3) годовой план эксплуатации и ремонта машин воинской части;

4) нормы расхода запасных частей, электроэнергии, воды и других материалов;

5) прейскуранты на автомобильную технику, запасные части и другие материалы.

Один раз в год начальник автомобильной службы части (заместитель командира по вооружению) представляет начальнику финансовой службы части расчет, в котором указывает все виды расходов. В расчете должно быть предусмотрено полное обеспечение денежными средствами необходимых мероприятий по эксплуатации и ремонту автомобильной техники, исходя из нормы в год на каждую машину, установленной довольствующим органом. В расчетах на денежные средства по статьям классификации расходов не допускается истребование бюджетных средств сверх действительной потребности и на мероприятия, которые могут быть проведены без денежных затрат за счет внутренних ресурсов воинской части.

Начальник финансового органа воинской части проверяет составленные начальником автомобильной службы расчеты на денежные средства по форме № 5/ФС (приложение 3, с. 165) по статьям классификации расходов в отношении законности и хозяйственной целесообразности планируемых расходов, соответствия планируемых расходов установленным нормам, классификации расходов. О результатах данной проверки начальник финансового органа воинской части докладывает командиру воинской части и в необходимых случаях, по указанию командира воинской части, возвращает расчеты на денежные средства по статьям классификации расходов для доработки.

Проверенные расчеты на денежные средства начальник финансового органа докладывает командиру воинской части и по его указанию составляет годовую смету расходов на предстоящий год.

Порядок расходования денежных средств определен «Инструкцией о порядке организации финансовой деятельности в воинской части Вооруженных Сил Республики Беларусь» (приказ Министерства обороны Республики Беларусь №19 – 2005 г.).

Расходование денежных средств по ст. 2518 допускается в пределах годовых норм назначений и только на надобности, указанные в скорректированных расчетах.

В случае сокращения или отсутствия надобности в расходовании денег по какому-либо виду расходов, освободившиеся средства должны быть отданы на восстановление кредита в довольствующий орган.

Воинским частям разрешается приобретать в децентрализованном порядке запасные части и другое автомобильное имущество, которым они не обеспечиваются по планам снабжения, в организа-

циях, на предприятиях и в торговой сети по действующим в этих организациях свободным (рыночным) ценам в пределах годовых назначений денежных средств.

Оплата запасных частей, материалов и другого имущества, а также оплата услуг различных предприятий, осуществляется, как правило, в безналичном порядке.

Предварительно оплаченный счет организации за товары (работы, услуги) с заверенной в учреждении банка копией платежного поручения начальник финансового органа передает под расписку доверенному должностному лицу воинской части для получения товаров (принятия работы, услуг). В течение не более пяти дней доверенное должностное лицо воинской части обязано получить оплаченные товары, сдать их на склад воинской части, представить в финансовый орган воинской части оформленную в установленном порядке товарно-транспортную накладную и возвратить счет начальнику финансового органа.

Расписки начальник финансового органа хранит в отдельной папке и возвращает лицам, их выдавшим, по предъявлении полностью оформленных товарно-транспортных накладных.

Наличные денежные средства военнослужащим и гражданскому персоналу выдаются под отчет в следующих случаях и размерах:

- на текущие расходы, превышающие размер одной базовой величины, осуществляемые по месту дислокации воинской части, - на срок не более 3 рабочих дней;
- на текущие расходы, превышающие размер одной базовой величины, осуществляемые не по месту дислокации воинской части, - на срок не более 10 рабочих дней;
- на текущие расходы, не превышающие размер одной базовой величины, - на срок до 30 рабочих дней.

Наличные денежные средства выдаются под отчет на предстоящие расходы для осуществления расчетов с организациями в размерах, которые определяет командир воинской части, но не более предельного размера расчетов наличными денежными средствами между организациями, установленного в соответствии с законодательством Республики Беларусь.

Наличные денежные средства выдаются под отчет по заявлениям на выдачу аванса по форме № 18/ФС с разрешения командира воин-

ской части. В заявлении на выдачу аванса по форме № 18/ФС указывается за счет каких статей классификации расходов или видов внебюджетных средств и на какие цели испрашиваются денежные средства.

Наличные денежные средства, полученные под отчет, могут расходоваться только на те цели, на которые они выданы.

Должностные лица, получившие наличные денежные средства под отчет, обязаны не позднее 3 рабочих дней по истечении срока, на который выданы наличные денежные средства под отчет, отчитаться в израсходовании полученных наличных денежных средств и возвратить в кассу воинской части неизрасходованные денежные средства.

Начальник финансового органа воинской части обязан требовать от должностных лиц воинской части своевременного погашения наличных денежных средств, выданных под отчет.

В случае непредставления авансового отчета по форме № 15/ФС (приложение 3, с. 166)) в установленный срок наличные денежные средства, выданные под отчет, удерживаются из очередного денежного довольствия (заработной платы) должностного лица, который их получил.

### **Указания по составлению сметы-расчета**

1. По указанию командира воинской части заместители командира воинской части и начальники служб воинской части составляют на предстоящий год расчеты на денежные средства по статьям классификации расходов по форме № 5/ФС, находящимся в их ведении, с учетом обеспечения потребностей воинских частей, зачисленных на финансовое обеспечение при данной воинской части.

Расчеты на денежные средства по статьям классификации расходов по форме № 5/ФС составляются только по тем статьям классификации расходов, по которым планируется приобретение товаров (работ, услуг).

2. Годовые сметы расходов по форме № 1/ФС (приложение 3, с. 167) составляются в двух экземплярах, их подписывают командир воинской части и начальник финансового органа. Вторые экземпляры годовых смет расходов по форме № 1/ФС в сроки, которые устанавливает помощник МО по вопросам военной экономики и финан-

сам – начальник главного финансово-экономического управления МО, представляются в довольствующий финансовый орган.

К годовым сметам расходов по форме № 1/ФС прилагаются пояснительные записки, в которых излагаются обоснования испрашиваемых сумм по статьям классификации расходов.

3. О назначении денежных средств по статьям классификации расходов из довольствующего финансового органа высылаются в воинскую часть извещение о назначении денежных средств по форме № 6/ФС.

4. После получения извещения о назначении денежных средств по форме № 6/ФС начальники служб воинской части совместно с начальником финансового органа корректируют по указанию командира воинской части расчеты на денежные средства по статье классификации расходов по форме № 5/ФС в соответствии с годовыми назначениями денежных средств.

Расчеты на денежные средства по статье классификации расходов по форме № 5/ФС хранятся при годовых сметах расходов по форме № 1/ФС и служат начальникам служб для руководства при их исполнении, а начальнику финансового органа воинской части – для контроля за расходованием денежных средств.

### **13. ПОДГОТОВКА СПРАВКИ – ДОКЛАДА О СОСТОЯНИИ И ВОЗМОЖНОСТЯХ АВТОМОБИЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОИНСКОЙ ЧАСТИ**

В соответствии с требованиями Инструкции о порядке проверки и оценки состояния вооружения и военной техники в Вооруженных Силах Республики Беларусь (Приказ Министерства обороны Республики Беларусь № 21 - 2005 г.) при подготовке воинской части к комплексной проверке наряду с другими документами готовится справка – доклад о состоянии и возможностях автомобильной службы.

В справке – докладе должны быть отражены следующие вопросы:

- 1) Обеспеченность автомобильной техникой.
- 2) Состояние автомобильной техники:
  - оценка состояния автомобильной техники;
  - мероприятия, проводимые в воинской части для улучшения состояния автомобильной техники;
  - потребность в техническом обслуживании, текущем, среднем, регламентированном и капитальном ремонтах, списании автомобильной техники;
  - процент укомплектованности автомобильной техники индивидуальными и групповыми комплектами ЗИП;
  - расход моторесурсов и соответствие их годовым нормам;
  - запас ресурсов до очередного ремонта;
  - наличие образцов автомобильной техники, выработавших установленные ресурсы до очередного ремонта;
  - оценка состояния автомобильной техники при предыдущей проверке, организация устранения недостатков.
- 3) Состояние эксплуатации автомобильной техники:

- соответствие фактического наличия автомобильной техники учетным данным;

- использование автомобильной техники;
- закрепление автомобильной техники за личным составом;
- проведение смотров автомобильной техники;
- процент укрытия автомобильной техники и имущества в отапливаемых и не отапливаемых хранилищах, на открытых площадках (оборудованных и необорудованных), под навесом;

- выполнение планов строительства хранилищ в текущем году и перспектива строительства;

- условия хранения и зарядки аккумуляторных батарей, обеспеченность электролитом и дистиллированной водой;

- обеспечение хранилищ пожарной и охранной сигнализацией, аварийным освещением;

- соблюдение требований пожарной безопасности, наличие средств пожаротушения;

- наличие молниезащитных устройств, проверка их исправности, наличие расчетной и эксплуатационной документации;

- наличие и состояние объектов, нормативных запасов воды;

- соблюдение периодичности, сроков и качества проведения технических обслуживаний;

- условия технического обслуживания автомобильной техники, силы и средства;

- аварийность автомобильной техники и принимаемые меры по ее исключению;

- проведение парковых и парково-хозяйственных дней;

- работа внутрипроверочной комиссии по проверке автомобильной техники.

#### 4) Организация ремонта и состояние ремонтных подразделений:

- укомплектованность ремонтных подразделений и их обучение в проведении технического обслуживания и ремонта автомобильной техники;

- наличие и состояние подвижных ремонтных средств;

- условия для проведения ремонта, обеспеченность ЗИП и оборудованием, эксплуатационной документацией;

- планирование ремонта и выполнение планов ремонта.
- 5) Состояние парков и внутренней службы в них:
  - наличие и состояние элементов их соответствие генеральному плану;
  - состояние противопожарной охраны парков;
  - оценка состояния парков и внутренней службы в них.
- 6) Состояние запасов автомобильного имущества:
  - расчет запасов на особый период;
  - обеспеченность автомобильного имущества и его учет;
  - условия хранения запасов автомобильного имущества;
  - контроль за правильностью расходования, экономным использованием, сохранностью автомобильного имущества.
- 7) Выводы.

**Справка–доклад о состоянии и возможностях автомобильной службы войсковой части \_\_\_ на «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 200\_\_ г.**

1. Главными задачами автомобильной службы воинской части \_\_\_\_\_ являются:

обеспечение постоянной боевой и мобилизационной готовности автомобильной техники подразделений и, в первую очередь, автомобильных базовых шасси, несущих на себе технические средства связи и управления, ракетно-артиллерийское вооружение и средства наземного обеспечения полетов;

своевременное, надежное и бесперебойное обеспечение подразделений автомобильным имуществом по нормам;

организация технической подготовки офицеров, прапорщиков, водителей и других младших специалистов автомобильной службы;

осуществление работы по предупреждению происшествий с автомобильной техникой;

обеспечение контроля за правильным использованием автомобильной техники.

2. Согласно плану развертывания на военное время \_\_\_\_\_ воинской части требуется:

автомобилей, всего \_\_\_\_\_ ед.

из них: легковых \_\_\_\_\_ ед.

грузовых \_\_\_\_\_ ед.

санитарных \_\_\_\_\_ ед.

автобусов пассажирских \_\_\_\_\_ ед.

автомобильных мастерских типа

МТО–АТ, – АТГ \_\_\_\_\_ ед.

автомобильных базовых шасси \_\_\_\_\_ ед.

гусеничных транспортеров и тягачей, всего \_\_\_\_\_ ед.

тракторов, всего \_\_\_\_\_ ед.

3. По состоянию « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200 г. в \_\_\_\_\_ насчитывается:

автомобилей, всего \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

из них: легковых \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

грузовых \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

санитарных \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

автобусов пассажирских \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

автомобильных мастерских типа

МТО–АТ, – АТГ \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

автомобильных базовых шасси \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

гусеничных транспортеров и тягачей, всего \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

тракторов, всего \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

В связи с проводимыми оргмероприятиями в подразделениях со-  
держится высвободенная (излишествовающая, неиспользуемая) ав-  
томобильная техника:

автомобилей, всего \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

автомобильных прицепов, всего \_\_\_\_\_ ед.( \_\_\_\_%)

Коэффициент технической готовности парка машин (КГТ) \_\_\_\_\_,  
запас хода машин боевой и строевой групп соответствует установ-  
ленной норме.

Боевая и мобилизационная готовность подразделений по нали-  
чию в строю исправной автомобильной техники обеспечивается.

4. Для решения задач автотехнического обеспечения подразде-  
лений \_\_\_\_\_ воинская часть располагает:

складом автомобильного имущества \_\_\_\_\_

отделением (–ями) технического \_\_\_\_\_

обслуживания с МТО–АТ \_\_\_\_\_

ремонтным взводом автомобильной \_\_\_\_\_

техники с ПАРМ–1М \_\_\_\_\_

эвакуационным тягачом (КТ–Л, КЭТ–Л, ГЭТ–С) \_\_\_\_\_

5. Среднесуточные производственные возможности ремонтных  
подразделений составляют, ед/сут.:

ТР автомобилей \_\_\_\_\_  
ТО-1 \_\_\_\_\_  
ТО-2 \_\_\_\_\_

6. Обеспеченность автомобильным имуществом составляет (только для тех частей, которым положено содержать запасы):

запасами для доукомплектования автомобильной техники, поступающей из организаций \_\_\_\_\_%

оборудованием, приспособлениями и инструментом для доукомплектования подвижных мастерских, поступающих из организаций \_\_\_\_\_%

неснижаемыми переходящими запасами автомобильного имущества текущего обеспечения (в процентах от годовой расчетной потребности): \_\_\_\_\_%

двигателями, агрегатами, запасными частями и др. \_\_\_\_\_%

автомобильными шинами \_\_\_\_\_%

аккумуляторными батареями \_\_\_\_\_%

подшипниками качения \_\_\_\_\_%

неснижаемыми запасами фонда оборотных агрегатов (в процентах от нормы содержания): \_\_\_\_\_%

групповыми эксплуатационными комплектами ЗИП \_\_\_\_\_%

запасами имущества для ремонта автомобильной техники подвижными средствами на военное время («НЗ» на \_\_\_\_\_сут. \_\_\_\_\_%

7. Укомплектованность личным составом службы в процентах к штату мирного времени составляет \_\_\_\_\_%

в том числе: офицерами \_\_\_\_\_%

прапорщиками \_\_\_\_\_%

водителями (механиками-водителями) \_\_\_\_\_%

младшими специалистами службы \_\_\_\_\_%

В целом возможности службы обеспечивают установленный уровень боевой и мобилизационной готовности подразделений, за исключением

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
ПРОШУ Вас оказать помощь в решении задач:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Начальник автомобильной службы войсковой части \_\_\_\_\_

---

«\_\_» \_\_\_\_\_ 200\_\_ года

## Основные данные о состоянии сил и средств автомобильной службы

Наличие и техническое состояние автомобильной техники, ед./%

Наименование, марка машины	Положено иметь			Приписано		Состоит на « »				
	На военное время	На текущее обеспеч.	В «НЗ»	Всего	В т.ч. в составе АКВТ*	В «НЗ»	На текущее обеспеч.	УМ, %	КТГ	Неисправные
Автомоб.										
Гус.маш.										
Тракторы										
Прицепы										

\*АКВТ – автоколонны войскового типа

Распределение АТ по группам эксплуатации и срокам службы

Тип машин	Группа эксплуатации			Срок службы			Прим.
	боевая	строевая	учебная	транспортная	до 5 лет	от 6 до 10 лет	
Легковые							
Грузовые т.ч. автотягачи							
Спец. ОВН							
АБШ							
Всего автомобилей							
Гусеничные машины							
Тракторы							

Укомплектованность подразделений автомобильной техникой

Подразделение	Легковые				Грузовые				Спец. ОВН				АБШ				Всего			
	по штату в/вр	по штату м/вр	по списку	% укомплект. в «НЗ»	по штату в/вр	по штату м/вр	по списку	% укомплект. в «НЗ»	по штату в/вр	по штату м/вр	по списку	% укомплект. в «НЗ»	по штату в/вр	по штату м/вр	по списку	% укомплект. в «НЗ»	по штату в/вр	по штату м/вр	по списку	% укомплект. в «НЗ»
Всего																				

Обеспеченность автомобильной техники хранилищами

Подразделение	Кол-во ед. АТ.	Укрыто		Содержится на открытых площадках	Из числа укрытых машин «НЗ»	Примеч.
		в хранилищах	под навесами			
Всего						

### Расход моторесурсов

Типы машин	Легковые		Грузовые		Спец. ОВН		АБШ		Всего автомобилей		Примеч
Группы эксплуатации											
Боевые											
Строевые											
Учебные											
Транспортные											
Всего											

### Наличие и производственные возможности подразделений АТО

Наименование	Требуется на военное время	Сост.в наличии	Производственные возможности, ед./сут.						Объем запасов, сут.	
			ТР		ТО-1		ТО-2е			
			автомобилей	Гусеничных машин	автомобилей	Гусеничных машин	автомобилей	гусеничных машин		
Всего										
Склад АИ										
ото АТ										
Рем .в АТ										

### Обеспеченность запасами автомобильного имущества

№ п/п	Наименование	Ед.изм.	Поло- жено	Имеется	%
1	2	3	4	5	6
1. Имущество для доукомплектования автомобилей и мастерских, приписанных из предприятий и организаций					
1.1	Цепи противоскольжения	к-т			
1.2	Тросы буксирные	к-т			
1.3	Светомаскировочные устройства	к-т			
1.4	Краска защитная	кг			
1.5	Краска белая	кг			
1.6	Оборудование, приспособления и инструмент для мастерских МТО-АТ	к-т			
1.7	То же для ПАРМ-1М	к-т			
1.8	То же для ПАРМ-3М	к-т			
2. Неснижаемые запасы имущества					
2.1	Запасные части и материалы	тонн			
2.2	Автошины	к-т			
2.3	Аккумуляторные батареи	шт.			
2.4	Подшипники качения	шт.			

## Окончание таблицы

1	2	3	4	5	6
2.5	Агрегаты оборотного фонда	к-т			
2.6	Групповые эксплуатационные комплекты	к-т			
2.7	Запасные части и материалы	тонн			
<b>3. Запасы для ремонта автомобильной техники на военное время</b>					
3.1	Комплекты № 1	к-т			
3.2	Комплекты № 2	к-т			
3.3	Комплекты № 3	к-т			
3.4	Комплекты материалов	к-т			
3.5	Комплекты агрегатов	к-т			
3.6	Автошины	к-т			
3.7	Аккумуляторные батареи	шт.			
3.8	Комплекты № 1 (для гусеничных машин)	к-т			
3.9	Комплекты № 3 (для гусеничных машин)	к-т			
3.10	Гусеничные ленты	к-т			

## Укомплектованность водителями и младшими специалистами службы

Подразделения	Водители					Ремонтники					Примечание
	по штату в/вр	по штату м/вр.	по списку	% укомплектованности	налицо	по штату в/вр	по штату м/вр.	по списку	% укомплектованности	налицо	
Всего											

## Происшествия с автомобильной техникой

Подразделение	Всего ДТП	Из них					Пострадало людей		Выведено из строя машин – по требованию			Примечание
		столкновение	наезд				погибло	ранено	списания	КР	СР	
Всего												

Рекомендации по заполнению и представлению:

1. Подготовленную справку-доклад иметь в рабочей тетради начальника автомобильной службы, данные уточнять не менее одного раза в месяц.
2. Представлять при итоговых проверках части старшему по проверке автомобильной службы.

## **14. РАБОТА АВТОМОБИЛЬНОЙ СЛУЖБЫ В ОСОБЫЙ ПЕРИОД**

### **14.1. Организация работ по переводу автомобильной техники из режима хранения в готовность к использованию**

Перевод автомобильной техники из режима хранения в готовность к использованию по назначению представляет собой комплекс организационных и технических мероприятий, которые должны планироваться и проводиться в целях обеспечения своевременного приведения воинской части в различные степени боевой готовности.

Время (продолжительность) перевода автомобильной техники в готовность к использованию по назначению для каждой воинской части устанавливается соответствующими документами.

Приведение автомобильной техники в готовность к использованию по назначению осуществляется водителями (механиками-водителями) кадра и прибывшими военнослужащими запаса с участием экипажей (расчетов) по технологическим картам снятия машин с хранения (приложение 4, с. 168).

Работами руководят командиры подразделений и их заместители по вооружению (техники рот).

Начальник автомобильной службы непосредственно организует работу должностных лиц автомобильной службы части, контролирует выполнение мероприятий по обеспечению перевода автомобильной техники, проводит инструктаж водителей, прибывающих из запаса, о порядке снятия машин с хранения, мерам безопасности и другое.

Наиболее сложными и требующими значительных затрат времени являются следующие работы:

- приведение сухозаряженных аккумуляторных батарей в рабочее состояние и доставка их к машинам;
- разгерметизация приборов, узлов и агрегатов автомобильной техники;
- заправка систем охлаждения жидкостью, особенно зимой в условиях низкой температуры;

- запуск двигателей и вывод автомобильной техники в район сосредоточения;

- расконсервация и приведение в готовность к использованию технологического оборудования ремонтных мастерских;

- погрузка и вывоз запасов автомобильного имущества.

При подготовке машин к использованию запрещается:

- при пуске двигателя находиться впереди и сзади машины;
- пускать двигатель при закрытых воротах хранилища;
- начинать движение без команды старшего или командира подразделения;

- сцеплять тягач с прицепом (вооружением) без старшего (руководителя);

- превышать скорость движения в парке и двигаться во встречном направлении;

- разводить огонь для подогрева двигателя и агрегатов машин;

- пользоваться неисправными предпусковыми подогревателями.

Все команды и сигналы подаются порядком, установленным строевым уставом Вооруженных Сил Республики Беларусь.

При работе в парке с техникой необходимо соблюдать правила пожарной безопасности.

Работы по снятию машин с хранения следует начинать только после приведения средств пожаротушения в готовность к использованию.

## **14.2. Приведение аккумуляторных батарей в рабочее состояние**

Батареи могут приводиться в рабочее состояние обычным (рис. 14.1, табл. 14.1 и 14.2) и ускоренным способом (рис. 14.2).

Приведение сухозаряженных аккумуляторных батарей в рабочее состояние осуществляется в следующей последовательности:

- приготовление электролита требуемой плотности;
- заливка электролита в аккумуляторы;
- пропитка электролитом электродов и сепараторов;
- заряд аккумуляторной батареи.



Рис. 14.1 Приведение АКБ в рабочее состояние обычным способом

Таблица 14.1 Значения плотности электролита

Климатические районы, средняя месячная температура воздуха в январе, °С	Время года	Плотность электролита, приведенная к 25 <sup>0</sup> С	
		заливаемого	заряженной батареи
Холодный:			
очень холодный от –50 до –30	круглый год	1,28	1,30
холодный от –30 до –15	круглый год	1,26	1,28
Умеренный:			
умеренный от –15 до –8	круглый год	1,24	1,26
жаркий сухой от –15 до +4	круглый год	1,21	1,23
теплый влажный от 0 до +4	круглый год	1,21	1,23

Таблица 14.2 Количество воды и серной кислоты для приготовления электролита

Требуемая плотность электролита при 25 <sup>0</sup> С, г/см <sup>3</sup>	Количество воды и серной кислоты плотностью 1,83 г/см <sup>3</sup> при температуре 25 <sup>0</sup> С для получения 1л электролита	
	воды, л	кислоты, л
1,21	0,849	0,211
1,23	0,829	0,231
1,24	0,819	0,242
1,26	0,800	0,263
1,28	0,781	0,285
1,30	0,761	0,306
1,40	0,650	0,423

Примечания:

1. Изменение температуры на 15 градусов приводит к изменению плотности на  $0,01 \text{ г/см}^3$ .
2. Перед заливкой электролита удалить герметизирующие диски, пленку, или срезать выступы вентиляционных отверстий.
3. Температура электролита должна быть не выше  $25^{\circ}\text{C}$  в холодном и умеренном районах и не выше  $30^{\circ}\text{C}$  в жарком и теплом влажном районах.
4. Уровень электролита должен быть на 10–15 мм выше предохранительного щитка.
5. Батареи включаются на заряд, если температура электролита в них не выше  $30\text{--}35^{\circ}\text{C}$ . Заряд батарей осуществляется при постоянном токе  $I_3 = 0,1C_{20}$ , А.
6. Корректировка плотности – водой или раствором кислоты плотностью  $1,4 \text{ г/см}^3$ . После корректировки необходимо заряд продолжить в течение 30мин для полного перемешивания электролита, произвести повторный замер плотности электролита.
7. Если батареи хранились при отрицательных температурах, то температура заливаемого электролита должна быть около  $40^{\circ}\text{C}$ . Электролит такой температуры можно приготовить, если смешать электролит плотностью  $1,19\dots 1,21 \text{ г/см}^3$  с кислотой плотностью  $1,83 \text{ г/см}^3$  (из расчета на 1 литр электролита 0,13 л кислоты).
8. В случае повышения температуры электролита в процессе подзаряда более чем на  $45^{\circ}\text{C}$  ток заряда следует снизить до  $0,03\text{--}0,05C_{20}$ .



Рис. 14.2. Приведение АКБ в рабочее состояние ускоренным способом

Способ срочного ввода в рабочее состояние аккумуляторных батарей применяется в экстренных случаях

Батареи со сроком хранения в сухом виде до одного года приводятся в рабочее состояние без подзаряда. При этом плотность заливаемого электролита составляет  $1,28 \text{ г/см}^3$ .

После пропитки в течение 20 минут батарею устанавливают на машину.

При хранении батарей при отрицательных температурах необходимо использовать электролит с температурой  $(40 \pm 2)^{\circ}\text{C}$ . Для машин с дизельным двигателем при хранении батарей при температуре ниже минус  $10^{\circ}\text{C}$  время пропитки необходимо увеличить до 1 часа.

Батареи со сроком хранения в сухом виде от одного года до пяти лет приводятся в рабочее состояние способом заливки электролита плотностью  $1,28 \text{ г/см}^3$  с одновременным подзарядом в течение 1 часа током  $0,3-0,4C_{20}$  без предварительной пропитки.

В зависимости от температурных условий хранения батарей работы выполняются в следующей последовательности:

- при температуре выше минус  $10^{\circ}\text{C}$  – заливка электролита плотностью  $1,28 \text{ г/см}^3$  и подзаряд;
- при температуре ниже минус  $10^{\circ}\text{C}$  – заливка электролита плотностью  $1,19 \text{ г/см}^3$  до уровня верхних кромок электродов, затем доливка серной кислоты плотностью  $1,83 \text{ г/см}^3$  до нормального уровня и подзаряд.

При первой возможности АКБ, приведенные в рабочее состояние ускоренным способом, следует дозарядить и откорректировать плотность электролита в соответствии с климатическим районом.

Существуют два основных метода заряда АКБ:

- а) при постоянной величине тока;
- б) при постоянном напряжении.

При использовании первого метода ( $I_3 = \text{const}$ ) величина зарядного тока может быть найдена по формуле:

$$I_3 = \frac{U_{\text{ист}} - U_6}{R}, \quad (14.1)$$

где  $U_{\text{ист}}$  – напряжение источника тока, В;

$U_6$  – напряжение батарей в данный момент заряда, В;

$R$  – общее сопротивление зарядной цепи, Ом.

Для поддержания неизменной величины тока необходимо повысить напряжение зарядного устройства или уменьшить сопротивление регулировочного реостата, включенного последовательно в зарядную цепь батареи.

Расчетное напряжение заряда должно быть 2,7 В на один аккумулятор. Величина зарядного тока для автомобильных аккумуляторных батарей может быть определена по формуле:

$$I_3 = 0,1 C_{20}, \quad (14.2)$$

где С – номинальная емкость аккумуляторной батареи при 20-часовом режиме разряда, А.ч.

При заряде аккумуляторные батареи последовательно соединяют друг с другом в группы. Количество батарей в группе зависит от напряжения зарядного источника и определяется по формуле:

$$k = \frac{U_{ист}}{U_б} = \frac{U_{ист}}{2,7n}, \quad (14.3)$$

где k – количество батарей в группе;

$U_{ист}$  – напряжение источника, В;

$U_б$  – напряжение батарей в конце заряда, В;

n – количество аккумуляторов в батарее, шт;

2,7 – расчетное напряжение на один аккумулятор, В.

Число групп батарей, которое можно подключить к источнику тока, определяется по формуле:

$$m = \frac{I_n}{I_3}, \quad (14.4)$$

где m – число групп;

$I_n$  – номинальный ток нагрузки зарядного устройства, А;

$I_3$  – величина зарядного тока, А.

Величина номинального тока нагрузки зарядного устройства определяется по формуле:

$$P_n = \frac{P_n}{U_{ист}}, \quad (14.5)$$

где  $P_n$  – номинальная мощность зарядного устройства, Вт.

Схема для подключения АБ при  $I_3 = \text{const}$  показана на рис. 14.3.

В группы набирают максимально возможное количество батарей с тем, чтобы в реостате как можно меньше поглощалась энергия. Все последовательно включенные батареи в одну группу должны иметь одинаковую емкость и примерно одинаковую степень заряда.

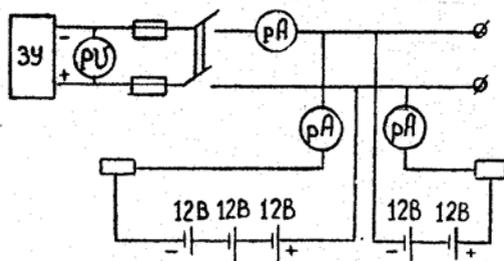


Рис. 14.3. Электрическая схема подключения АКБ при  $I_z = \text{const}$

При включении в группу батарей различной емкости величину зарядного тока необходимо устанавливать по батарее с наименьшей емкостью.

Во время заряда проверяют напряжение аккумуляторов, плотность и температуру электролита через 2-3 часа, в конце заряда – через каждый час.

При достижении температуры электролита  $+45^\circ\text{C}$ , зарядный ток снижают наполовину или прекращают заряд на время, необходимое для снижения температуры электролита до  $30-35^\circ\text{C}$ .

Основными признаками заряженной АКБ являются:

- постоянство напряжения на каждом аккумуляторе;
- постоянство плотности электролита;
- обильное газовыделение.

Эти признаки должны наблюдаться в течение 1 часа. В конце заряда плотность электролита приводится к  $25^\circ\text{C}$ , должна быть в пределах нормы в соответствии с климатическим районом. Если конечная плотность электролита отличается от нормы, необходимо произвести корректировку.

Достоинством заряда батарей при постоянной силе тока является то, что этот метод позволяет:

- легко выбирать необходимую величину зарядного тока;
- регулировать и контролировать по амперметру силу тока в процессе всего заряда;
- доводить батареи до полного (100 %) заряда;
- использовать мощность источника тока с максимальной эффективностью.

Основными недостатками этого метода заряда являются:

- большая продолжительность заряда;
- необходимость контроля зарядного режима;
- значительные потери энергии в реостатах;
- потеря энергии на газовыделение в конце заряда, когда практически вся энергия расходуется на электролиз воды электролита.

При использовании второго метода заряда ( $U_3 = \text{const}$ ) (рис. 14.4) величина расчетного напряжения на один аккумулятор принимается равной 2,3–2,4 В, напряжение заряда на батарею определяется по формуле:

$$U_3 = (2,3 - 2,4)n, \quad (14.6)$$

где  $n$  – количество аккумуляторов в батарее.

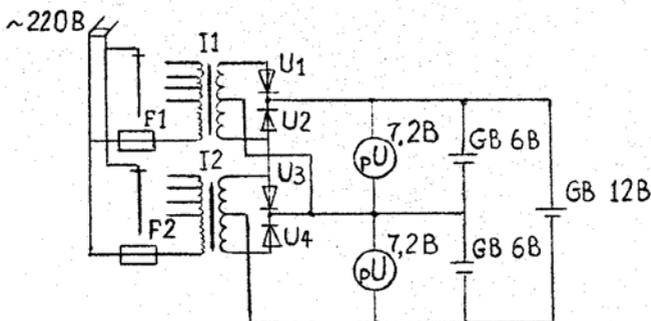


Рис. 14.4. Электрическая схема подключения АКБ при  $U_3 = \text{const}$ .

Заряд при постоянном напряжении вначале идет при очень большом зарядном токе, который зависит от ЭДС и внутреннего сопротивления батареи.

$$I_3 = \frac{U - E_{\text{я}}}{r_{\text{я}}} \quad (14.7)$$

По мере заряда ЭДС возрастает, и ток быстро уменьшается. Большой ток вначале заряда обеспечивает быстрое восстановление активной массы, в результате за 3-4 ч батарея заряжается на 90%. Однако, вследствие постоянного тока процесс теоретически должен продолжаться бесконечно и поэтому полный заряд практически невозможен.

Момент окончания заряда определяется временем и достигнутой величиной плотности электролита.

Поскольку батареи можно подключать к зарядному устройству только параллельно, должно иметь строго стабилизированное напряжение и большую мощность, которая используется лишь кратковременно в начале заряда.

Особенностью заряда батарей на машинах являются большие колебания температуры электролита. Снижение температуры вызывает увеличение внутреннего сопротивления и, как следствие, уменьшение зарядного тока. В связи с этим зарядное напряжение необходимо корректировать.

При температурах 25-40°С ниже нуля, чтобы создать необходимый зарядный ток, напряжение генератора требуется повысить до 16-18 В, что недопустимо для многих потребителей. Но и в этом случае ток расходуется в основном на электролиз воды, а не на восстановление активной массы. Заряд при  $U_3 = \text{const}$  практически дает заметный эффект при температурах не ниже 0 – минус 5°С. При более низких температурах для обеспечения надежности и поддержания в заряженном состоянии батарей необходимо их утепление и обогрев.

### **14.3. Оборудование для заряда аккумуляторных батарей**

Заряд АКБ осуществляется, как правило, на зарядных станциях, размещенных в специально оборудованных помещениях пунктов технического обслуживания и ремонта машин войсковых частей.

В полевых условиях АКБ заряжаются с помощью зарядных устройств МТО-АТ, ПАРМ-1М1, ПАРМ-3М1 с оборудованием места для заряда батарей в палатке или на открытой площадке.

Для заряда АКБ применяются выпрямители на полупроводниковых приборах, электромашинные преобразователи и электрические станции.

К зарядным выпрямителям относятся выпрямители типа ВСА-5К, ВАК-12-115, ВАК-6-115, УЗА-150-80, ВАК-6-28,5, ВАК-12-28,5. Последние два предназначены для заряда АКБ как при постоянном напряжении, так и при постоянном токе, остальные – при постоянном токе.

Технические характеристики кремниевых выпрямителей приведены в табл. 14.3.

Таблица 14.3 Технические характеристики кремниевых выпрямителей

Показатели	ВАК 6-115	ВАК-12- 115	ВАК-6- 28,5	ВАК- 12-28,5
Потребляемая мощность, кВт	9,2	18,8	9,2	18,8
Отдаваемая мощность, кВт	6,0	12	6	12
Выпрямленное напряжение, В	115	115	28,5	28,5
Диапазон регулирования напряжения, В	57...138	57...138	12...36	12...36
Диапазон регулирования тока, А	2,5...24	2,5...24	16...183	33...363

Для заряда АКБ в подвижных ремонтных средствах имеется:

- в МТО-АТ-М1 – установка для ручной дуговой сварки и заряда АКБ УДЗ-103, она состоит из сварочного преобразователя постоянного тока ПД-1601 и зарядно-разрядного устройства УЗР 201. Зарядно-разрядное устройство состоит из реостата, КИП, коммутирующей аппаратуры. Пределы регулирования зарядного тока 4,5-18,5 А, максимальный зарядный ток 20 А. Количество одновременно заряжаемых АКБ при токе  $I_3 = 10$  А – 4 шт. 12-вольтовых, 2 шт. 24-вольтовых;

- в ПАРМ-1М1-передвижная зарядная электростанция ЭСБ-4-ВЗ-1-М1, она включает в себя: 4-тактный 2-цилиндровый карбюраторный двигатель УД-2 мощностью 5,9 кВт, генератор ГАБ-4/115 постоянного тока мощностью 4,6 кВт и напряжением 115 В. Зарядно-распределительное устройство имеет четыре зарядно-разрядные группы. Силы зарядного и разрядного токов устанавливаются с помощью реостатов. Допустимая сила тока, А: 1 гр. – 5; 2 гр. – 10; 3 гр. – 20; 4 гр. – 20. Одновременно с помощью зарядной станции ЭСБ-4-ВЗ можно заряжать до 28 12-вольтовых автомобильных АКБ;

- в ПАРМ-3М1 – ремонтно-зарядная аккумуляторная станция СРЗ-А-М1 состоит из 3-фазного электросилового генератора тока мощностью 30 кВт, работающего от двигателя автомобиля; устройства зарядного автоматического (зарядного преобразователя) УЗА-200-60, зарядно-распределительного устройства ЗРУ (15 групп, предел регулирования: 1-14 гр. – 4-20А, 15 гр. – 0,5-3А). Устройство

зарядное автоматическое совместно с зарядно-распределительным устройством позволяет производить заряд батарей как при постоянной величине зарядного тока, так и при постоянном напряжении зарядного источника.

#### **14.4. Разогрев и доставка охлаждающей жидкости**

При температуре окружающего воздуха ниже  $+5^{\circ}\text{C}$  воду в систему охлаждения необходимо заливать подогретой до  $80-90^{\circ}\text{C}$ . Для этой цели следует использовать передвижные водомаслогрейки типа ВГ-1500, стационарные водогрейки или передвижные водогрейки, изготавливаемые в воинских частях, на авторемонтных предприятиях округа (ВГ-1200, ВГ-800). В каждой машине, хранящейся с незаполненной системой охлаждения, должна находиться емкость (ведро, канистра) для доставки воды.

Для ускорения раздачи воды целесообразно канистры, заполненные водой, содержать в термоскафах. Для выдачи горячей воды из водогреек необходимо иметь в части 10-15 раздаточных кранов (один кран на 8-10 машин).

#### **14.5. Основные способы ускорения пуска двигателя при низких температурах**

Наиболее простым и эффективным способом облегчения воспламенения в цилиндрах при пуске является впрыск легковоспламеняющихся жидкостей (ЛВЖ) во впускной трубопровод двигателя. В качестве ЛВЖ могут использоваться пусковые жидкости «Север М», «Холод Д-55К», «Арктика» и др. Для подачи ЛВЖ в настоящее время наибольшее распространение получили приспособления типа 5ПП-40. Более перспективными являются приспособления П-1500А, электроиспарительное пусковое приспособление ЭИПП и система подачи пускового топлива СППТ.

При пуске двигателя требуется большое количество электроэнергии АКБ, при этом возможны глубокий разряд и снижение стартовых характеристик батарей. Указанную потребность в энергии можно компенсировать за счет использования установок модели Э-307, выпрямителей типа ВАК с кабельной сетью.

## **14.6. Подготовка машин к движению**

В процессе хранения колесных машин снижается давление воздуха в шинах. Поэтому после двигателя необходимо открыть шинные краны, проверить давление воздуха в шинах и при необходимости довести давление до номинального или хотя бы до минимально допустимого для движения (1–1,5 кгс/см<sup>2</sup>).

Для сокращения времени снятия автомобильной техники с подставок необходимо один ведущий мост устанавливать на саморазгружающиеся подставки (чертежи указанных подставок приведены в Руководстве по хранению).

При выводе автомобильной техники из хранилища должны строго соблюдаться требования безопасности, а также режимы светомаскировки.

## **14.7. Организация приема транспортных ресурсов в воинских частях**

### *14.7.1. Общие положения*

В целях организованного и своевременного сбора, проведения технического осмотра, приема и распределения поступающих транспортных ресурсов в войсковых частях создаются пункты приема техники.

Прием поступающей техники может осуществляться в пункте постоянной дислокации воинской части и в районах сосредоточения как на стационарных, так и на подвижных пунктах приема техники.

Количество развертываемых пунктов приема техники определяется решением командира соединения (воинской части). Они развертываются, как правило, по одному на часть.

При поступлении в воинскую часть менее 20 машин пункт приема техники может не создаваться. Порядок приема и распределения этой техники определяет командир воинской части.

Для работы пунктов приема техники в мирное время изготавливается и накапливается оборудование и имущество, которые хранятся на складах или в автомобилях и прицепах в готовности к немедленному вывозу в район сосредоточения. Кроме того, подбирается и готовится личный состав из числа военнослужащих части и

граждан, прибывающих из запаса, предназначенных в состав организационного ядра.

Стационарные пункты приема техники развертываются в пунктах постоянной дислокации. Для этой цели используются элементы постоянных парков воинских частей с имеющимися на них имуществом и оборудованием, запасами горючего и смазочных материалов.

При организации приема мобилизационных транспортных ресурсов используется вся технологическая линия постоянного парка воинской части с существующими на нем элементами. Для ускорения процессов дозаправки автомобилей горючим и смазочными материалами, нанесения военных номерных знаков, мелкого ремонта на стационарном пункте могут использоваться мастерские технического обслуживания МТО-АТ и автомобили-топливозаправщики.

Подвижные пункты приема техники развертываются, как правило, в районах сосредоточения и оборудуются в соответствии с требованиями к устройству, размещению, оснащению средствами технического обслуживания и ремонта машин применительно к полевым паркам.

Для развертывания подвижных пунктов приема техники используются полевые сооружения, каркасные палатки и другие укрытия с имеющимся в них оборудованием, а также подвижные мастерские технического обслуживания автомобильной техники, автомобили-топливозаправщики. Выбирается местность, имеющая хорошие подъездные пути, естественные укрытия и обладающая маскирующими свойствами.

Для стационарных и подвижных пунктов приема техники за счет средств, выделяемых на текущие нужды, в мирное время накапливается оборудование, инструмент, необходимые ремонтные и эксплуатационные материалы и другое имущество, которые хранятся в "НЗ", загруженными в специально оборудованные прицепы и автомобили. Прицепы должны обеспечить полную сохранность имущества ППТ, а после выгрузки использование их в любое время года и погоды в качестве рабочих мест начальника пункта и начальников отделений. В обязательном порядке в "НЗ" должны находиться имущество и оборудование, которые невозможно изготовить в процессе развертывания пункта приема техники.

Для инструмента, оборудования, ремонтных и эксплуатационных материалов, используемых в текущей работе ремонтных и

иных подразделений (на элементах постоянного парка), в случае, если они заложены в “НЗ”, составляется расчет на их передачу соответствующими должностными лицами начальнику пункта приема в исполнительный период.

Работа пунктов приема техники организуется решением командира воинской части в несколько потоков в зависимости от количества, сроков и порядка поступления машин.

*Требования к пунктам приема техники:*

- начальниками пунктов приема техники назначаются: в частях постоянной готовности – начальники автомобильных служб, в частях сокращенного состава и вновь формируемых – заместители командиров по вооружению;

- время развертывания – решением командующего войсками;

- пропускная способность одного потока – 6-8 машин/час;

- время на осмотр и оформление приема одной машины – до 10 минут;

- профессиональная подготовленность и высокая натренированность администрации пункта;

- готовность к работе – определяется развертыванием всех элементов пункта и способностью осуществить прием техники в первые 2 часа работы;

- соответствие разработанных документов плана комплектования техникой воинской части расчетом комплектования, нарядам и плану взаимодействия с комплекующими военными комиссариатами по пунктам, срокам, порядку и количеству поставляемой и принимаемой техники.

*Пункт приема состоит из следующих элементов:*

- управления пункта (приложение 4, с. 170);

- отделения сбора прибывающей техники (приложение 4, с. 173);

- отделения приема техники (приложение 4, с. 176);

- отделения распределения и передачи техники (приложение 4, с. 179).

#### *14.7.2. Организация работы пункта приема техники*

Прием мобилизационных транспортных ресурсов является важнейшим мероприятием по приведению соединений и воинских ча-

стей в боевую готовность в установленные сроки. Это достигается продуманной, четкой системой взаимодействия воинских частей и военных комиссариатов по организации отбора и изучения техники, проверки ее технического состояния в период проведения государственных технических осмотров, неукоснительным выполнением мероприятий мобилизационной недели, а также постоянным контролем со стороны командиров (начальников) всех степеней за состоянием мобилизационной готовности техники.

Прибывающую на пункт приема технику встречает регулировщик, который направляет представителей автохозяев (военных комиссариатов) к начальнику отделения сбора прибывшей техники.

Начальник отделения убеждается в правильности прибытия техники по назначению, уточняет количество прибывших машин по военкоматам и автохозяевам и дает указания техническому работнику произвести отметку о прибытии в ведомости контроля и выдать на каждую единицу техники лист осмотра.

Затем начальник отделения разъясняет прибывшим: порядок работы пункта, сигналы оповещения, порядок их подачи и действия личного состава по ним, объясняет правила заполнения листов осмотра и напоминает, какие документы необходимо подготовить для оформления приема техники. После заполнения листов осмотра и выдачи их водителям он направляет представителей автохозяев (военкоматов) к начальнику отделения приема. Одновременно регулировщики размещают технику на площадке по военкоматам (автохозяевам) в ожидании приема и при необходимости организуют силами водителей подготовку машин к приему, а дозиметрист-регулировщик выборочно проверяет технику на зараженность радиоактивными веществами. Зараженная техника приему не подлежит и по команде представителя военного комиссариата возвращается в автохозяева.

По мере подготовки регулировщики равномерно направляют машины в отделение приема техники на посты технического осмотра одного из потоков. На каждом потоке имеется три поста: пост №1 – внешний осмотр машины, проверка состояния электроосветительных приборов, электрооборудования и авторезины; пост №2 – проверка двигателя, агрегатов трансмиссии, состояния шасси; пост №3 – проверка укомплектованности автомобиля запасными частями, инструментом и другим оборудованием и принадлежностями.

При осмотре и определении технического состояния машин и агрегатов старшие автомеханики руководствуются требованиями, предъявляемыми к агрегатам и механизмам, установленными приказом Министра Обороны.

Техническое состояние машин определяется наружным осмотром всех агрегатов, узлов, систем и приборов, прослушиванием и проверкой во время их работы на месте и при коротком пробеге.

Техника принимается технически исправной, с положенными на машину паспортами транспортных средств и формулярами, соответствующими инструкциями по эксплуатации специального оборудования, комплектами запасных частей, водительского и шанцевого инструмента, принадлежностей и инвентаря. Грузовые автомобили, предназначенные для перевозки личного состава, должны быть оборудованы съёмными сиденьями.

Машины, имеющие незначительные неисправности, ремонтируются силами водителей, а также ремонтников отделения с использованием технических и других средств ремонтных мастерских (мастерских технического обслуживания МТО-АТ).

Результаты проверки техники старшие автомеханики записывают в листы осмотра. Начальник отделения приема техники по записям в листах осмотра определяет годность машин к поставке в войска.

После этого он дает указания техническим работникам выписать на принятые машины справки.

На машины, принятые от всех владельцев техники, за исключением организаций, основанных на государственной муниципальной собственности, справки заполняются с указанием в них группы машин по пробегу, техническому состоянию и времени приобретения ее в торговой сети.

При непосредственной поставке техники в часть машины, подлежащие замене из-за неисправностей, которые невозможно устранить в отделении приема, возвращаются их владельцам. Листы осмотра на эти машины, а также паспорта транспортных средств передаются в управление пункта для анализа укомплектованности и своевременного принятия мер по полному и качественному выполнению задания комплектуемыми военкоматами. Паспорта транспортных средств с отметками о причине браковки возвращаются представителям автохозяйств, а листы осмотра машин остаются в воинской части.

Принятые машины направляются в отделение распределения и передачи техники. По мере поступления техники начальник отделения в соответствии с расчетом распределяет ее по подразделениям. В случае прибытия взамен приписанной другой машины начальник отделения, руководствуясь ведомостью допускаемой замены, принимает решение о приеме прибывшей машины и зачисляет ее в одно из подразделений.

Технический работник принимает у водителя мобилизационное предписание на машину, паспорт транспортного средства и лист осмотра машины, а затем выдает щитки с военными номерными знаками и направляет машины на площадки принятой техники по подразделениям. Государственные номерные знаки изымаются для последующей передачи представителям военных комиссариатов и раскладываются по военкоматам.

Водительскому составу выдаются противогазы и он направляется на пункт приема личного состава для оформления призыва и экипировки.

Проверка противогазов производится на пункте приема личного состава.

Работа пункта приема завершается передачей паспортов транспортных средств на принятые машины и листов осмотра в штаб части, мобпредписаний и государственных номерных знаков – представителям военкоматов, справок о приеме машин – представителям организаций и военкоматов, а также гражданам. Затем в штабе части составляется приказ о распределении техники по подразделениям и закреплении машин за водительским составом, а также гражданские паспорта транспортных средств переоформляются для использования в воинской части.

В подразделении поступивший транспорт при необходимости дооборудуется, а при наличии времени и обслуживается, а затем включается в работу согласно плану.

*Особенности приема техники, предназначенной в состав оряздра*

Техника, предназначенная в состав оряздра, принимается в пунктах постоянной дислокации воинских частей или непосредственно в организациях-поставщиках. Для этого из состава пункта приема техники выделяются старшие автомеханики (1-2 чел), тех. работники (1-2 чел.), дозиметрист-регулировщик (1чел.), которые осу-

шествляют встречу техники, ее осмотр и прием, оформление необходимых документов: заполнение листов осмотра, справок о приеме машин, расчета приема и распределения машин, предназначенных в состав оргядра, по объектам работ. Принятые машины немедленно используются для выполнения первоочередных работ, а после их выполнения направляются в свои подразделения.

Документы на принятую в состав оргядра технику (расчет, мобилизационные предписания, паспорта машин, государственные номерные знаки) передаются на пункт приема техники.

Военные номерные знаки выдаются сразу после приема машин, нанесение номерных знаков на борта машин производится в подразделении или в пункте приема. Мобилизационные предписания и государственные номерные знаки передаются представителям военных комиссариатов, справки о приеме машин – представителям организаций и военкоматов, а также гражданам.

Оформление призыва водителей и их экипировка производится в порядке, определяемом командиром части, как правило, в период работы пункта приема личного состава.

Для личного состава выделенного для приема техники оргядра, разрабатываются и утверждаются подробные инструкции и предусматривается первоочередное выделение из имеющихся на ППТ необходимых для работы имущества, оборудования, инструмента и приборов.

Контрольный осмотр и оформление документов на технику, поступившую с прямо-сдаточных пунктов военных комиссариатов

Техника, поступившая в воинские части с прямо-сдаточных пунктов военных комиссариатов, подвергается контрольному осмотру в целях определения работ по техническому обслуживанию и устранению отдельных дефектов, возникших при доставке машин. Обслуживание, устранение отдельных дефектов, дозаправка машин, нанесение военных номерных знаков производится в подразделениях, часть этих работ при наличии времени может производиться на пункте приема техники в отделении приема и отделении распределения и передачи. Документы и имущество на прибывшую технику (маршрутные листы, именные списки водителей, паспорта транспортных средств, государственные номерные знаки) передаются на пункт приема для учета при распределении машин по подразделе-

ниям. Представителям военных комиссариатов (начальникам партий) возвращаются в качестве подтверждения о сдаче техники и водителей заверенные печатью воинской части маршрутные листы и именные списки водителей.

Экипировка личного состава производится на пункте приема личного состава.

Машины, принятые приемо-сдаточными пунктами военных комиссариатов, но вышедшие из строя в пути следования до воинских частей и оказавшиеся непригодными для дальнейшей эксплуатации, возвращаются военным комиссариатам или направляются в ремонт по указанию выше стоящего штаба.

*Особенности учета и распределения личного состава и техники автомобильных колонн войскового типа.*

Автомобильные колонны войскового типа, принятые представителями воинской части или военного комиссариата в районах сосредоточения (приема) или в пунктах постоянной дислокации автоколонн, следуют в составе колонн в воинские части.

Документы на принятый личный состав и технику (приемо-сдаточный акт с приложением именного списка личного состава, списка автомобилей и прицепов, накладных на переданные запасные части, оборудование и другое имущество) передаются на пункт приема техники или непосредственно в штаб части.

Государственные номерные знаки (в случае, если их изъятие не было предусмотрено при приеме колонны) по прибытии автоколонны в часть снимаются и передаются представителям организации (военного комиссариата). На каждую машину выдаются военные номерные знаки. Обслуживание, устранение отдельных дефектов, дозаправка машин, нанесение военных номерных знаков производится в подразделениях.

Экипировка личного состава автоколонн производится в порядке, определяемом решением командира воинской части, на пункте приема личного состава или в подразделениях.

## **15. ОРГАНИЗАЦИЯ АВТОТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЧАСТИ В ХОДЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ**

### **15.1. Последовательность и содержание работы начальника автомобильной службы по организации автотехнического обеспечения при подготовке к бою и в ходе боя**

Организация автотехнического обеспечения зависит от задач, выполняемых войсками, боевой обстановки, наличия и подготовленности личного состава службы, укомплектованности войск машинами и автомобильным имуществом, наличия и состояния сил и средств службы, характера местности, времени года и метеорологических условий.

При автотехническом обеспечении боевой деятельности войск решаются следующие основные задачи:

- своевременное укомплектование войск машинами и их учет;
- организация правильной эксплуатации машин и поддержание их в постоянной готовности к использованию;
- своевременное восстановление машин при выходе из строя;
- обеспечение войск автомобильным имуществом;
- освоение машин личным составом;
- управление силами и средствами автотехнического обеспечения.

Мероприятия по автотехническому обеспечению должны проводиться скрытно, с учетом особенностей боевых действий. При решении задач автотехнического обеспечения в первую очередь принимаются меры к поддержанию боевой готовности главной группировки войск.

Автотехническое обеспечение соединения (воинской части) непосредственно организует начальник автомобильной службы под руководством заместителя командира соединения (воинской части) по вооружению.

В подразделениях (воинских частях), не имеющих по штату начальника автомобильной службы, автотехническое обеспечение организует заместитель командира воинской части по вооружению – начальник технической части или командир подразделения (воинской части).

Автотехническое обеспечение организуется на основе решения командира воинской части и распоряжения старшего начальника автомобильной службы под общим руководством заместителя командира воинской части по вооружению – начальника технической части (начальника автомобильной службы).

Начальник автомобильной службы после получения задачи от заместителя командира воинской части по вооружению – начальника технической части свою работу по организации автотехнического обеспечения проводит в следующей последовательности:

- уясняет полученную задачу;
- проводит расчет времени;
- оценивает состояние автомобильной службы и определяет мероприятия по автотехническому обеспечению, которые необходимо провести до начала боя (марша);
- готовит предложения по автотехническому обеспечению в предварительное распоряжение по техническому обеспечению, отдает предварительные распоряжения по службе;
- оценивает обстановку по службе на период боя (марша) и готовит предложения (решение) по автотехническому обеспечению в решение по техническому обеспечению;
- докладывает заместителю командира воинской части по вооружению – начальнику технической части предложения (решение) по автотехническому обеспечению в решение по техническому обеспечению;
- участвует в разработке плана технического обеспечения и распоряжения по техническому обеспечению;
- осуществляет взаимодействие с начальниками служб, контролирует выполнение мероприятий по автотехническому обеспечению и оказывает помощь подразделениям;
- докладывает заместителю командира воинской части по вооружению – начальнику технической части о готовности службы к бою (маршу).

Вариант расчёта времени представлен в приложении 5, с. 182.

Вариант оценки состояния автомобильной службы представлен в приложении 5, с.183.

В предварительных распоряжениях устанавливаются сроки, объем и порядок осуществления мероприятий, связанных с подготов-

кой машин, созданием запасов автомобильного имущества, завершением восстановления вышедших из строя машин, подготовкой подразделений автотехнического обеспечения, мероприятий по освоению машин и других, проведение которых вызвано сложившейся обстановкой.

Вариант предложений в предварительное распоряжение по техническому обеспечению оборонительного боя (марша) представлен в приложении 5, с. 184.

Предварительные распоряжения по автотехническому обеспечению включаются в распоряжения по техническому обеспечению и отдаются в соединении письменно, а в воинских частях устно. Письменное распоряжение воинским частям подписывается начальником штаба и заместителем командира воинской части по вооружению – начальником технической части (начальником автомобильной службы), распоряжение командиру воинской части технического обеспечения и начальникам подчиненных складов – только заместителем командира соединения по вооружению. Начальник автомобильной службы может отдавать частные предварительные распоряжения по автотехническому обеспечению (приложение 5, с. 185 и 5, с. 185).

В приложении 5, с. 186 представлен вариант оценки обстановки по автомобильной службе.

Предложение (решение) на организацию автотехнического обеспечения соединения (воинской части) отрабатывается текстуально и включает:

- состояние автомобильной службы на время доклада;
- основные задачи по автотехническому обеспечению в период подготовки и ведения боевых действий;
- содержание предложений (решение) на подготовку к бою (маршу), которое включает мероприятия по укомплектованию, эксплуатации, восстановлению и освоению машин, обеспечению автомобильного имущества и управлению службой;
- укомплектованность и коэффициент технической готовности машин к началу боевых действий;
- возможный объем, структуру и размещение вышедших из строя машин в ходе боя (марша), потребности в эвакуации;

- предложения (решение) на организацию эксплуатации, технической разведки, эвакуации, ремонта и обеспечение автомобильным имуществом в ходе боя;
- задачи своим и приданным силам и средствам автотехнического обеспечения по эвакуации и ремонту вышедших из строя машин;
- порядок приведения отремонтированных машин в готовность к использованию и возвращение их в воинские части (подразделения);
- порядок передачи машин, не охваченных восстановительными работами в соединении (воинской части), средствам старшего начальника;
- организацию управления автомобильной службой, сроки и порядок представления донесений;
- предполагаемые показатели по службе к концу дня боя (марша), просьбы.

Вариант решения по автотехническому обеспечению представлен в приложении 5, с. 187.

В ходе боевых действий мероприятия по автотехническому обеспечению могут уточняться и дополняться в соответствии с изменениями обстановки, указаниями командира и старшего начальника автомобильной службы.

Мероприятия по автотехническому обеспечению доводятся до войск и отдельных исполнителей распоряжениями по техническому обеспечению или частными распоряжениями по автотехническому обеспечению.

При отсутствии указаний по организации автотехнического обеспечения начальник автомобильной службы обязан самостоятельно его организовывать и осуществлять, согласовывая свою работу с заместителем командира воинской части по вооружению – начальником технической части и докладывая по возможности о проведенных и намеченных мероприятиях старшему начальнику автомобильной службы.

Для управления органами службы, ремонтными и эвакуационными средствами используется связь тылового пункта управления, технического обеспечения.

Начальник автомобильной службы в ходе боевых действий обязан знать обстановку и иметь данные о местонахождении, состоянии и задачах, выполняемых подчиненными ремонтными и эвакуационными подразделениями, умело руководить их действиями.

Начальник автомобильной службы должен докладывать заместителю командира воинской части по вооружению – начальнику технической части о ходе выполнения мероприятий автотехнического обеспечения.

Местонахождение начальника автомобильной службы определяется обстановкой и указаниями заместителя командира воинской части по вооружению – начальника технической части. Как правило, он находится на тыловом пункте управления.

## **15.2. Мероприятия автотехнического обеспечения**

Место, время и порядок проведения технического обслуживания машин определяются командиром соединения (воинской части, подразделения) в зависимости от выполняемой задачи и сложившейся обстановки.

Объем работ по техническому обслуживанию определяется с учетом пробега машин после предыдущего технического обслуживания, предполагаемого расхода моторесурсов и наличия времени.

Для проведения технического обслуживания машин используются перерывы в боевых действиях, привалы и время нахождения в резерве (втором эшелоне). В некоторых случаях техническое обслуживание может проводиться и в ходе боевых действий.

Организация работ по техническому обслуживанию машин должна обеспечивать скрытность и быстроту выполняемых работ и не снижать боевую готовность воинской части (подразделения).

При недостатке времени на проведение технического обслуживания машин в один прием в полном объеме допускается выполнение работ последовательно в несколько приемов без нарушения установленной периодичности. При этом в первую очередь обслуживаются агрегаты и системы, обеспечивающие работоспособность и безопасность движения машин.

Организация ремонта поврежденных машин должна обеспечить быстрое ее восстановление и ввод в строй. Ремонт машин производится в местах выхода из строя (в укрытиях), на сборных пунктах

поврежденных машин или в местах размещения ремонтных средств. Он выполняется ремонтными воинскими частями (подразделениями), а также выделяемыми из их состава ремонтными группами, ремонтно-эвакуационными группами с участием водителей. В состав ремонтной группы включаются одна-две ремонтные мастерские, машина с автомобильным имуществом, горючим и смазочными материалами, а в состав ремонтно-эвакуационной группы – дополнительно эвакуационные тягачи.

В ходе боевых действий ремонт машин разрешается проводить в сокращенном объеме с выполнением ремонтных работ, которые необходимы для поддержания машин в состоянии, обеспечивающем их использование по прямому назначению, но с обязательным завершением остальных работ после выполнения боевой задачи.

В целях быстрого ввода в строй неисправных машин в первую очередь ремонтируются машины с меньшим объемом работ. Базовые шасси комплексов, несущие вооружение, средства управления и связи во всех случаях также ремонтируются в первую очередь.

Места размещения ремонтных и эвакуационных средств, сборных пунктов поврежденных машин и складов устанавливаются с учетом защитных свойств местности, вдали от возможных объектов нападения противника, в районах наибольшего скопления поврежденных машин, вблизи путей подвоза и эвакуации, источников воды и тщательно маскируются.

Порядок использования, размещения и перемещения ремонтных и эвакуационных средств определяется:

- боевой обстановкой, характером действий и задачами воинской части;
- количеством, состоянием и местонахождением машин, требующих ремонта и эвакуации, а также их значимостью для обеспечения боевых действий;
- производственными возможностями ремонтных и эвакуационных средств и временем, предоставленным для восстановления и эвакуации машин.

При организации обеспечения автомобильным имуществом учитываются:

- продолжительность и характер боевых действий;
- наличие и техническое состояние машин;

- наличие поврежденных машин и потребность в автомобильном имуществе для восстановления;
- объем и сроки поступления автомобильного имущества со складов довольствующего органа.

Исчисление потребностей воинских частей в автомобильном имуществе производится в комплектах, а по автомобильному имуществу, не входящему в комплекты, – по наименованию и количеству.

Исходя из основных задач автотехнического обеспечения в подготавливаемый период автомобильная служба организует:

- получение прибывающих на доукомплектование машин и распределение их по подразделениям;
- эксплуатацию машин, которая заключается в техническом обслуживании и приведении машин в готовность к боевому использованию по назначению;
- ремонт, а также передачу машин, которые не могут быть отремонтированы к началу боевых действий своими силами и средствами, в ремонтные органы вышестоящего по службе начальника;
- получение автомобильного имущества от довольствующих органов и сдачу ненужного, излишнего имущества, а также обеспечение автомобильным имуществом ремонтных подразделений;
- освоение машин личным составом;
- подготовку сил и средств автотехнического обеспечения и управление ими;
- планирование автотехнического обеспечения боя (марша).

Подготовка машин включает:

- проведение контрольных осмотров, технического обслуживания и ремонта машин;
- доукомплектование машин индивидуальными комплектами запасных частей, средствами повышения проходимости, шанцевым инструментом, инструментом водителя, светомаскировочными устройствами, приборами ночного видения, дополнительными емкостями для горючего и воды, пожарным инвентарем и средствами специальной обработки;
- обновление защитной окраски и опознавательных знаков.

Использование машин воинских частей в период подготовки к бою должно быть максимально ограничено, а водителям выделено необходимое время для обслуживания и подготовки машин.

Очередное техническое обслуживание № 1 или 2 проводится вне зависимости от пробега. В первую очередь проходят техническое обслуживание тягачи и специальные машины, непосредственно обеспечивающие боевую готовность войск.

Техническое обслуживание машин проводится водителями под непосредственным руководством командиров подразделений и их заместителей по вооружению (техников подразделений). Для ускорения работ в помощь водителям привлекаются технически подготовленные солдаты из подразделений (расчетов) и используются подразделения технического обслуживания и ремонта.

Степень готовности сил и средств автотехнического обеспечения зависит от качества подготовки ремонтных и эвакуационных средств и специалистов-ремонтников к предстоящим боевым действиям.

При подготовке ремонтных и эвакуационных средств проводятся контрольные осмотры оборудования подвижных мастерских и автомобильных базовых шасси, на которых они смонтированы, а также эвакуационных тягачей и устранение выявленных на них неисправностей. Подвижные мастерские пополняются запасными частями и материалами (ремонтными комплектами) до установленных норм, создаются ремонтные группы для ремонта машин на месте выхода из строя и ремонтно-эвакуационные группы для ремонта и эвакуации машин, а также могут организовываться эвакуационные команды и группы технической разведки.

Подготовка ремонтников к предстоящим боевым действиям заключается в:

- постановке задач личному составу по ремонту и эвакуации машин, защите, охране, обороне ремонтных средств в ходе боя, а также в проведении боевого расчета личного состава на случай отражения нападения наземного или воздушного противника;
- тренировке ремонтников по оказанию помощи водителям в ходе боя (марша);
- обнаружении и устранении неисправностей на машинах;

- проведении специальной обработки машин, оборудования ремонтных мастерских и автомобильного имущества;
- совершенствовании навыков ремонтников в выполнении работ по укрытию и маскировке ремонтно-эвакуационных средств, действиях по сигналам оповещения.

При подготовке ремонтников первостепенное внимание следует уделять совершенствованию навыков в быстром развертывании и свертывании мастерских в ходе боя, а также в вытаскивании застрявших и приведении в транспортабельное состояние неисправных машин.

Текущий ремонт машин и наиболее сложные работы по техническому обслуживанию в подразделениях проводятся личным составом подразделений технического обслуживания и ремонта с привлечением водителей машин. В первую очередь ремонтируются машины, требующие для восстановления меньших трудозатрат.

Для ускорения ремонта машин из ремонтного подразделения воинской части (соединения) могут выделяться в помощь подразделениям группы или отдельные специалисты.

Машины, которые не могут быть отремонтированы в подразделении, направляются в ремонтные органы старшего начальника.

При подготовке к бою ремонтные подразделения воинских частей выполняют текущий ремонт, а в отдельных случаях – и средний ремонт машин на готовых агрегатах.

При необходимости в помощь ремонтным подразделениям из ремонтной воинской части соединения выделяются ремонтные группы с агрегатами и запасными частями.

Машины, которые не могут быть отремонтированы к началу боя, по разрешению старшего начальника передаются или отправляются в ремонтные воинские части или сборный пункт поврежденных машин старшего начальника.

### **15.3. Методика основных расчетов по автотехническому обеспечению**

При подготовке к бою (маршу), начальнику автомобильной службы, в силу ограниченного времени, необходимо применять максимально простые способы выполнения расчетов, позволяющие

в короткие сроки наиболее полно и всесторонне оценить обстановку по службе и принять оптимальное решение на организацию АТО.

Целесообразно определять величину основных показателей, необходимых для подготовки предложений по АТО в следующей последовательности:

1. Степень укомплектованности воинской части автомобильной техникой, %

$$У_{Мс} = \frac{M_c}{M_{ш}} \cdot 100, \quad (15.1)$$

где  $M_c$  – количество машин по списку, ед.;

$M_{ш}$  – количество машин по штату, ед.

2. Степень укомплектованности воинской части исправной автомобильной техникой, %

$$У_{Ми} = \frac{M_i}{M_{ш}} \cdot 100, \quad (15.2)$$

где  $M_i$  – количество машин исправных, ед.

3. Коэффициент технической готовности машин, имеющихся в части на определенный момент времени:

$$КТГ = \frac{M_u}{M_c}. \quad (15.3)$$

При подготовке к бою или в ходе боевых действий в зависимости от конкретной обстановки значение  $У_{ми}$  и  $КТГ$  будет устанавливаться командиром или старшим начальником; обозначается  $У'_{ми}$  и  $КТГ'$ .

4. Количество исправных машин ( $M'_u$ ), которое необходимо иметь при установленных командиром  $У'_{ми}$  или  $КТГ'$ , к определенному времени определяется по зависимости, ед:

$$M'_u = \frac{M_{ш} \cdot У'_{ми}}{100}. \quad (15.4)$$

или

$$M'_u = M_c \cdot КТГ'. \quad (15.5)$$

5. Количество машин, которое необходимо отремонтировать или получить на доукомплектование, чтобы обеспечить заданное  $U_{ми} / (КГТ')$  определяется по формуле, ед.:

$$M_p = M_u' - M_u. \quad (15.6)$$

6. Степень укомплектованности воинской части водителями:

$$\hat{O}_{\hat{a}\phi} = \frac{\hat{A}_n}{\hat{A}_\phi} \cdot 100, \quad (15.7)$$

где  $B_c$  – количество водителей по списку, чел.;

$B_{ш}$  – количество водителей по штату, чел.

$$Y_{sc} = \frac{B_c}{M_c} \cdot 100, \quad (15.8)$$

7. Трудозатраты на выполнение технического обслуживания и ремонта машин, чел. –ч.

$$\dot{O}_{\delta l} = \dot{O}_{\delta l-1} \cdot \hat{E}_{\delta l-1} + \dot{O}_{\delta l-2} \cdot \dot{I}_{\delta l-2} \cdot \hat{E}_{\delta l-2}, \quad (15.9)$$

где  $T_{TO-1}$ ,  $T_{TO-2}$  – трудоемкость ТО–1 или ТО–2 (усредненная или для конкретной марки машин), чел. – ч;

$M_{TO-1}$ ,  $M_{TO-2}$  – количество машин, требующих ТО–1 или ТО–2, ед;

$K_{TO-1}$ ,  $K_{TO-2}$  – коэффициент, учитывающий степень использования специалистов – ремонтников при выполнении ТО ( $K_{TO-1} = 0,15$  и  $K_{TO-2} = 0,30$ );

$$\dot{O}_p = \dot{O}_{TP} \cdot \dot{I}_{TP} + \dot{O}_{CP} \cdot \dot{I}_{CP}, \quad (15.10)$$

где  $T_{TP}$ ,  $T_{CP}$  – трудоемкость TP или CP (усредненная или для конкретной марки машин), чел. – ч;

$M_{TP}$ ,  $M_{CP}$  – количество машин, требующих TP или CP, соответственно, ед.

$$\Sigma T = T_{TO} + T_P \quad (15.11)$$

Значения усредненной трудоемкости ТО, а также данные о трудоемкости текущего и среднего ремонта машин по военнотехническим требованиям (ВВТ), извлеченные из Норм времени на TP и CP в подвижных ремонтных частях и подразделениях (М.: Воениздат, 1983), приведены в табл. 15.1.

Таблица 15.1 Данные о трудоемкости ТО, ТР и СР машин

Вид АТ	Трудоемкость, чел.ч.					
	ТО-1	ТО-2	ТР		СР	
			вышедших из строя от:			
			экспл.	боевых поврежд.	экспл.	боевых поврежд.
Автомобили	6	22	30	20	140	105
Гусеничные машины	13	28	35	30	430	310
Специальные колесные шасси	25	56	75	55	490	350

Усредненная трудоемкость ремонта: автомобилей – ТР-25, СР-115; гусеничных машин – ТР-35, СР-330 чел. – ч.

8. О возможностях сил и средств АТО по выполнению всего объема ТО и ремонта в установленное время можно судить, сравнивая суммарные трудозатраты на ТО и ремонт ( $\Sigma T$ ) с фондом рабочего времени  $\Phi_p$  всех специалистов ремонтных подразделений воинской части. Величина фонда рабочего времени определяется по зависимости:

$$\hat{O}_D = \times_N \cdot t, \div, \quad (15.12)$$

где  $\mathcal{C}_C$  – число специалистов во всех ремонтных подразделениях воинской части, чел.;

$t$  – время, отводимое на выполнение ТО и ремонта, ч.

Если  $\Phi_p \geq T$ , то допустимо сделать вывод, что работы по ТО и ремонту машин могут быть выполнены в установленные сроки.

9. Производственные возможности одного ремонтного подразделения по ТО-1, ТО-2 или ТР машин можно определить по зависимостям:

$$W_{\hat{O}_{\partial i-1}} = \frac{\times_{\hat{n}} \cdot t}{\hat{O}_{\partial i-1} \cdot \hat{E}_{\partial i-1}}; \quad (15.13)$$

$$W_{\hat{O}_{\partial i-2}} = \frac{\times_{\hat{n}} \cdot t}{\hat{O}_{\partial i-2} \cdot \hat{E}_{\partial i-2}}; \quad (15.14)$$

$$W_{\text{об}} = \frac{\times_{\bar{n}} \cdot t}{\dot{O}_{\text{об}}} . \quad (15.15)$$

Суточные производственные возможности ремонтных подразделений по ТР, применяемые при ведении оперативных расчетов: отом – 1,5–2 ТР; ремв АТ – 6–8 ТР автомобилей или 4–5 ТР гусеничных машин; ремр АТ орвб – 25–30 ТР.

10. Об обеспеченности воинской части запасами АИ можно судить путем сравнения величины нормативных запасов с их фактическим наличием.

Величина нормативных запасов АИ в ремонтных комплектах №№ 1, 2, 3, комплектах материалов, автомашинах и аккумуляторных батареях для каждой марки машин определяется по зависимости:

$$K1a = 0,08M_{и,к-m} ; \quad (15.16)$$

$$K1z_{м} = 0,1M_{и,к-m} ; \quad (15.17)$$

$$K2a = 0,03M_{и,к-m} ; \quad (15.18)$$

$$K3a = 0,005M_{и,к-m} ; \quad (15.19)$$

$$K3z_{м} = 0,006M_{и,к-m} ; \quad (15.20)$$

$$K_{м}^* = \frac{K3a}{3},_{к-m} . \quad (15.21)$$

\* Только на каждые три комплекта для автомобилей, для гусеничных машин материалы входят в состав каждого комплекта № 3.

$$A_{иш} = \frac{M_{иш}}{20} \text{ (на складе в/ч); } \frac{M_{иш}}{40} \text{ (на складе соед.), шт.} \quad (15.22)$$

$$A_{\bar{б}} = \frac{M_{иш}}{30} \text{ (на складе в/ч); } \frac{M_{иш}}{60} \text{ (на складе соед.), шт.} \quad (15.23)$$

Кроме того, на складе воинской части должны содержаться 1–2 комплекта агрегатов для ТР (в комплекте 1 двигатель и 1 другой основной агрегат). В начале войны со стационарного склада воинской части в район боевых действий также должны быть вывезены АИ текущего обеспечения и ГЭК ЗИП. Они создаются и поставляются в условиях мирного времени в войска заводами – изготовите-

лями АТ согласно Ведомости ЗИП АТ. Предназначены для поддержания в постоянной боевой готовности группы машин в процессе их эксплуатации.

11. Расход АИ на ремонт определяется по следующим зависимостям (для каждой марки машин).

$$\hat{E}1\delta = \frac{\dot{I}_{\partial D\dot{I}}}{\hat{A}\hat{e}1} + \frac{\dot{I}_{\partial D\dot{A}} \cdot (1 - \ddot{A}2)}{\hat{A}\hat{e}1} + \frac{\dot{I}_{\partial D\ddot{D}}}{\hat{A}\hat{e}1}, \hat{e} - \delta, \quad (15.24)$$

$$\hat{E}2\delta = \frac{\dot{I}_{\partial D\dot{A}} \cdot \ddot{A}2}{\hat{A}\hat{e}2}, \hat{e} - \delta, \quad (15.25)$$

$$\hat{E}3\delta = \frac{\dot{I}_{\partial D\ddot{D}} \cdot \ddot{A}3}{\hat{A}\hat{e}_{\zeta(\partial D)}} + \frac{\dot{I}_{\bar{N}D\ddot{D}}}{\hat{A}\hat{e}_{\zeta(\bar{N}D)}}, \hat{e} - \delta, \quad (15.26)$$

где  $M_{TP0}$ ,  $M_{TPB}$ ,  $M_{TPP}$  – количество машин TP, которое планируется восстановить в ремонтных подразделениях силами ото, ремв АТ, ремр АТ соответственно, ед.;

$D2$ ,  $D3$  – коэффициенты, учитывающие долю расхода комплектов № 2 и 3. при выполнении TP силами ремв АТ или ремр АТ по отношению к расходу комплекта № 1 ( $D2=0,65$ ;  $D3=0,85$ ).

В ремр АТ орвб, соответственно 85% с использованием комплектов № 3 и 15% с использованием комплекта № 1.

$M_{CPR}$  – количество машин CP, которое планируется восстановить в ремонтном подразделении силами ремр АТ, ед.;

$V_{K1}$ ,  $V_{K2}$ ,  $V_{K3}$  – возможности комплектов №№ 1, 2, 3 по текущему (для комплекта № 3 по текущему и среднему) ремонту машин ( $V_{K1}=6$  TP автомобилей;  $V_{K3}=50$  TP или 10 CP автомобилей, либо 15 TP или 3 CP гусеничных машин).

Расход комплектов агрегатов для TP (в комплекте 1 двигатель и 1 другой основной агрегат) определяется по зависимости:

$$Kap_{(TP)} = \frac{M_{TP}}{Va_{(TP)}}, \kappa - m, \quad (15.27)$$

где  $M_{TP}$  – количество машин TP, которое планируется восстановить в ремонтных подразделениях в/части, ед.;

$Va_{(TP)}$  – возможности комплекта агрегатов для ТР (автомобилей – 15, гусеничных машин – 50).

Расход комплектов агрегатов для СР (в комплекте 1 двигатель и 3 других основных агрегата) определяется по зависимости:

$$Kap_{(CP)} = \frac{0,8M_{CP}}{Va_{(CP)}}, k - m, \quad (15.28)$$

где  $M_{CP}$  – количество машин СР, которое планируется восстановить в ремонтном подразделении силами ремр АТ, ед.;

$Va_{(CP)}$  – возможности комплекта агрегатов для СР (для автомобилей и для гусеничных машин – 2);

Расход автомобильных шин и аккумуляторных батарей определяется по зависимостям:

$$\dot{A}\phi\delta = 0,01\dot{I}\ddot{n} \cdot \ddot{A}, \phi\delta ; \quad (15.29)$$

$$\dot{A}\acute{a}\delta = 0,006\dot{I}\ddot{n} \cdot \ddot{A}, \phi\delta , \quad (15.30)$$

где  $D$  – продолжительность боевых действий, сут.

12. Оценивая обстановку на период боя (марша), НАС в целях установления напряженности использования машин и возможного выхода их из строя от эксплуатационных неисправностей определяет среднесуточный пробег автомобилей (гусеничных машин).

На марше:

$$Pc = \frac{L_m}{D}, км. \quad (15.31)$$

В наступлении с выдвиганием из глубины:

$$Pc = (L_v \cdot K_m + T_n \cdot K_m) \cdot K_p, км. \quad (15.32)$$

В наступлении из положения непосредственного соприкосновения с противником:

$$Pc = T_n \cdot K_m \cdot K_p, км, \quad (15.33)$$

где  $L_m$  – протяженность маршрута, измеренная по карте, км.;

$K_p$  – коэффициент рельефа местности. Учитывает увеличение протяженности маршрута, измеренной по карте в зависимости от масштаба карты и характера местности. Значения  $K_p$  приведены в табл. 15.2.

Таблица 15.2 Значение коэффициента рельефа местности

Характер местности	Масштаб карты			
	1:500000	1:200000	1:100000	1:50000
Равнинная (слабопересеченная)	1,05	1,05	1,00	1,00
Холмистая (среднепересеченная)	1,20	1,15	1,10	1,05
Горная (среднепересеченная)	1,30	1,25	1,20	1,15

Км – коэффициент маневра. Учитывает увеличение пробега машин в зависимости от характера боевых действий. Принимается равным: на марше – 1,05–1,1; при выдвигении – 1,1–1,2; в наступлении – 1,3–2,00;

Д – продолжительность марша, сут.;

Лв – протяженность маршрута выдвигения на рубеж перехода в атаку, измеренная на карте, км.;

Тн – средний темп наступления.

Расход моторесурсов за сутки всеми автомобилями (гусеничными машинами) воинской части можно определить по зависимости:

$$D_i = \dot{I}n \cdot \dot{I}n', \text{ км.} \quad (15.34)$$

Зная расход моторесурсов, НАС может определить величину возможного выхода машин из строя в ТР от эксплуатационных неисправностей (применяется в условиях отсутствия огневого воздействия противника), ед.

$$M_{ЭН} = \frac{P_M}{H_{Mр}}. \quad (15.35)$$

На основании результатов научных исследований считается, что  $H_{Mр}$  неисправность (отказ) в ходе эксплуатации на автомобиле может возникнуть через 3 тыс. км пробега, на гусеничной машине – через 1,5 тыс. км.

13. Вероятный объем выхода машин из строя за сутки боевых действий зависит от вида боевых действий, места воинской части в боевом порядке, средств огневого поражения, применяемых противником. Он определяется в зависимости:

$$M_{бн} = 0,01(M_c \cdot H_{вб}), \text{ ед,} \quad (15.36)$$

где  $N_{вб}$  – вероятностная величина (теоретически обоснованная норма) выхода машин из строя по боевым повреждениям.

Суммарный выход машин из строя от эксплуатационных неисправностей и по боевым повреждениям будет определяться по формуле:

$$M_n = M_{Эн} + M_{бн}, \text{ ед.} \quad (15.37)$$

14. Вероятное распределение вышедших из строя машин по видам ремонта можно определить по зависимости:

$$M_{тп}(ср, кр, бн) = 0,01V_m \cdot H_{тп}(ср, кр, бн), \text{ ед.} \quad (15.38)$$

где  $H_{тп}(ср, кр, бн)$  – вероятностная величина (теоретически обоснованная норма) вышедших из строя машин и требующих соответственно текущего, среднего, капитального ремонта и относящиеся к безвозвратным потерям, %. Величина  $H_{тп}(ср, кр, бн)$  для наступательного боя приведена в табл. 15.3.

Таблица 15.3 Величина  $H_{тп}(ср, кр, бн)$  для наступательного боя приведена

ВИД АТ	Для машин, вышедших из строя											
	от боевых повреждений				от эксплуатационных неисправностей				от общего выхода			
	ТР	СР	КР	БП	ТР	СР	КР	БП	ТР	СР	КР	БП
Автомобили	40	25	15	20	96	2	1	1	65	15	10	10
Гусеничные машины	45	20	15	20	78	9	9	4	60	15	10	15

15. Количество машин, подлежащих эвакуации, определяется по зависимости:

$$M_{Э} = 0,01 \cdot V_m \cdot H_{Э}, \text{ ед.} \quad (15.39)$$

где  $H_{Э}$  – вероятностная величина (теоретически обоснованная норма) объема эвакуации машин, вышедших из строя, %.

16. Количество эвакуационных средств, необходимое для эвакуации вышедших из строя машин, определяется по формуле:

$$K_m = \frac{2P_{Э} \cdot M_{Э}}{C_{Э} \cdot t_{Э} \cdot K_n}, \text{ ед.} \quad (15.40)$$

где  $P_{Э}$  – расстояние (плечо) эвакуации, км.;

$Cэ$  – скорость эвакуации (10–15 км/ч);

$tэ$  – суточная продолжительность работы (10–12ч);

$Kn$  – коэффициент, учитывающий потери времени на подготовку машин к эвакуации (0,8–0,85).

17. Производственные возможности ремонтных подразделений воинской части в бою можно определить по зависимости, при этом продолжительность работы специалистов в течение суток ( $t$ ) принимается равной 10–12 ч.

18. Производственные возможности штатных и приданных эвакуационных средств можно определить по зависимости:

$$Wэ = \frac{Km \cdot tэ \cdot Cэ \cdot Kn}{2Пэ}, \text{ ед.} \quad (15.41)$$

19. Потери водителей определяются по зависимости:

$$Вв = 0,3Вм(\text{бп}), \text{ чел.}, \quad (15.42)$$

где  $Вм(\text{бп})$  – количество машин, вышедших из строя от боевых повреждений, ед.

20. Потери ремонтников определяются по зависимости:

$$Вр = 0,025Чс, \text{ чел.} \quad (15.43)$$

21. Потери АИ за сутки боевых действий от огневого воздействия противника могут составлять 1% от общей массы запасов АИ воинской части.

22. При определении расхода АИ на ремонт АТ в ходе боевых действий можно использовать зависимости 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30.

## 16. ПЕРЕВОЗКИ ВОЙСК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

### 16.1. Общие положения

Перевозки войск автомобильным транспортом (ПВАТ) – это перемещение материальных средств, личного состава, раненых и больных, а также соединений, воинских частей, подразделений, организаций Министерства обороны Республики Беларусь (далее – воинские части) из одного района в другой, осуществляемое по планам военного командования с использованием соединений, воинских частей и подразделений автомобильных войск ВС.

Виды ПВАТ:

- мобилизационные – это перевозки людей, военной техники и материальных средств, необходимых для укомплектования и обеспечения воинских частей и организаций в период мобилизации;
- оперативные – это перевозки воинских частей из районов постоянной дислокации в назначенные районы, к месту новой дислокации, в лагеря, на учения и маневры, на борьбу со стихийными бедствиями, а также перевозки, осуществляемые в ходе перегруппировки войск;
- снабженческие – это перевозки материальных средств для обеспечения условий военной службы и быта войск. Эти перевозки являются наиболее массовыми и выполняются систематически для создания запасов, восполнения расходов и потерь материальных средств в войсках, воинских частях материального обеспечения ВС;
- эвакуационные – это перевозки раненых и больных военнослужащих, военной техники и вооружения, подлежащих ремонту, а также ненужного войскам имущества и трофеев;
- людские – это перевозки призывников и военнослужащих, увольняемых из ВС, команд или военнослужащих и членов их семей, следующих на учебу, в отпуска, на лечение и в др. случаях.

Автомобильные войска – специальные войска, состоящие из автомобильных батальонов, рот, взводов, входящих в состав соединений, частей и подразделений материального обеспечения.

Основной вид действий автомобильных войск – выполнение перевозок, включающее подготовку личного состава и техники, марш, действия в районах погрузки, выгрузки и передачи материальных средств.

## **16.2. Планирование перевозок войск автомобильным транспортом**

### *16.2.1. Планирование ПВАТ в автомобильном батальоне*

В планировании ПВАТ в автомобильном батальоне принимают участие (рис. 16.1): командир батальона, штаб батальона, а также заместители командира батальона и начальники служб.

При необходимости к планированию привлекаются командиры автомобильных рот.

Исходными данными для планирования являются:

- приказ (распоряжение) вышестоящего командования на выполнение перевозок;
- выписка из плана перевозок автомобильным транспортом на сутки (конкретную перевозку);
- сведения о состоянии грузоподъемности транспорта автомобильных рот батальона.

Штаб на основании приказа (распоряжения) вышестоящего командира на перевозки и решение командира батальона на их организацию разрабатывает:

- план-расчет на перевозки автомобильными колоннами;
- боевой приказ командира батальона на перевозки;
- рабочую карту командира автомобильного батальона;
- график контроля за работой автомобильных колонн.

### *16.2.2. Планирование ПВАТ в батальоне материального обеспечения*

В планировании в батальоне материального обеспечения принимают участие: командир батальона, штаб батальона, заместители командира и начальники служб, начальник объединенного склада.

Исходными данными для планирования перевозок в батальоне материального обеспечения являются:

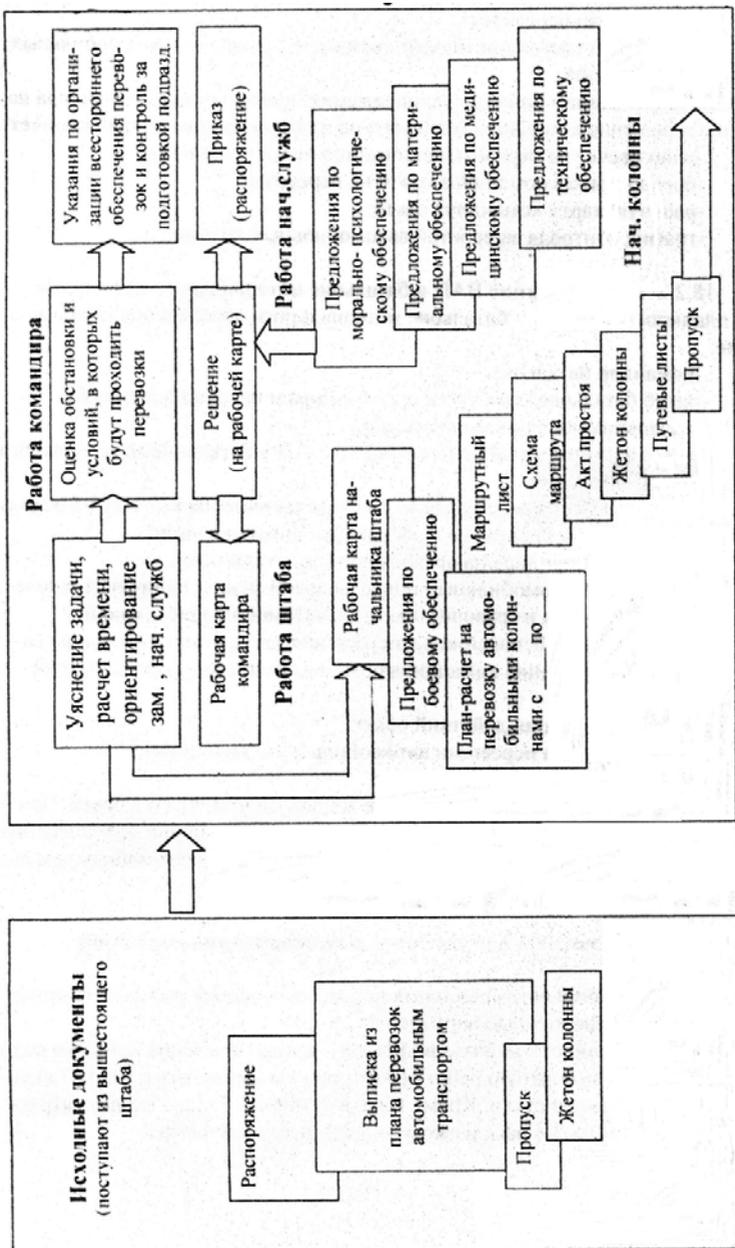


Рис 18.1. Планирование автомобильных перевозок в автомобильном батальоне

- распоряжение заместителя командира соединения по тылу на подвоз материальных средств со складов объединения в части;
- решение командира на организацию действий обмо;
- донесения подразделений обмо о наличии, техническом состоянии и грузоподъемности автомобильной техники.

Штаб батальона на основании распоряжения заместителя командира соединения по тылу и решения командира обмо на организацию его действий разрабатывает: план организации действий обмо, план-расчет на перевозки автомобильными колоннами, боевой приказ командира обмо.

Штаб обмо выдает начальнику колонны те же документы, что и в оавтб. При выполнении транспортной работе в тыловой полосе соединения жетон автомобильной колонны и пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам не выдаются.

### **16.3. Нормативы для расчетов и планирования перевозок**

При планировании автомобильных перевозок в основу расчетов принимаются следующие усредненные нормативы:

1. Продолжительность работы водителя – время, в течение которого водитель выполняет транспортную работу (погрузка, движение, выгрузка). Оно установлено 10-12 часов в сутки. Кроме того, в суточный баланс входит затрата времени на привалы – 3-4 часа и ежесуточный отдых – 6-8 часов.

2. Суточный пробег – путь, пройденный машиной за сутки, км. В различных звеньях подвоза нормы суточного пробега в зависимости от состояния дорог, времени простоя под грузовыми операциями, плеча подвоза и других причин различным и в среднем принимаются: в войсковом звене подвоза – 150 км, в объединении – 200 км, для автотранспорта центра – 250 км и более.

3. Плечо подвоза – расстояние (в километрах) от пункта погрузки до пункта выгрузки. Плечо подвоза автотранспортом соответствующего звена, как правило, не должно превышать половины величины суточного пробега.

4. Среднетехническая скорость движения (км/ч) – отношение пройденного пути (участка, маршрута или за сутки) к времени движения (на том же участке, маршруте или за сутки).

При планировании автомобильных перевозок величину средне-технической скорости берут в пределах 30 км/ч.

$$V_{мсп} = \frac{L}{tg}, \text{ км/ч,} \quad (16.1)$$

где L – протяженность определенного участка, км;  
 tg – время движения (без учета времени простоев), ч.  
 Средняя маршевая скорость (эксплуатационная)

$$V_{мсп} = \frac{L}{tg}, \text{ км/ч,} \quad (16.2)$$

где L – расстояние, пройденное машиной за рабочий день, км;  
 tn – время нахождения автомобиля в наряде, ч.

Время простоя автотранспорта под грузовыми операциями – время, необходимое для погрузки или разгрузки отдельного автомобиля, (автомобильного подразделения).

Нормы времени на загрузку автомобилей и автомобильных колонн приведены в табл. 16.1.

**Таблица 16.1 Нормы времени на загрузку автомобилей и автомобильных колонн со средствами механизации**

Наименование	Продолжительность погрузки, мин	
	днем	ночью
Автомобиль грузоподъемностью от 4 до 7 т	15	20
Автомобиль грузоподъемностью выше 7 т	20	25
Автомобильный взвод в составе автомобилей грузоподъемностью от 4 до 7 т	45	60
То же при грузоподъемности автомобилей свыше 7 т	60	80
Автомобильная рота в составе автомобилей грузоподъемностью от 4 до 7 т	120	180
То же при грузоподъемности автомобилей свыше 7 т	180	240

При ручном способе выполнения погрузочно-разгрузочных работ нормы времени увеличиваются в 1,5 раза.

Нормы времени на налив и слив горючего колонн автомобильных частей и подразделений приведены в табл. 16.2.

Таблица 16.2 **Нормы на налив и слив горючего колонн автомобильных частей и подразделений**

Состав колонны	Продолжительность, мин	
	налива*	слива**
Автомобильный взвод с топливоцистернами на 4000 л	20-30	<u>20-30</u> 20-30
То же, с топливоцистернами на 8000 л	30-40	<u>30-40</u> 30-40
Автомобильная рота с топливоцистернами на 4000 л	60-90	<u>20-30</u> 60-90
То же с топливоцистернами на 8000 л	90-120	<u>30-40</u> 90-120
Автомобильный батальон с топливоцистернами на 4000 л	180-270	<u>60-90</u> 180-270
То же с топливоцистернами на 8000 л	270-360	<u>90-120</u> 270-360

\* При наличии на полевого складе механизированной заправки на 20-25 топливоцистерн одновременно.

\*\* В числителе приведены нормы времени при наличии механических насосов на топливоцистернах, в знаменателе – при наливе (сливе) горючего с помощью мотопомп.

Коэффициент использования грузоподъемности (КИГ) – показатель, характеризующий степень использования грузоподъемности транспортного средства.

$$КИГ = \frac{Q}{P^H}, \quad (16.3)$$

где Q – количество перевозимого груза, т;

$P^H$  – номинальная грузоподъемность автомобиля, т.

Величина КИГ может колебаться в пределах от 0 до 1.0 и в среднем находится в пределах:

- при погрузке боеприпасов - 0,76-0,97;
- стрелкового оружия - 0,45-0,79;
- автомобильного имущества - 0,81-0,92;
- продовольствия - 0,81-0,85;
- вещевого имущества - 0,38-0,53.

Коэффициент использования пробега (КИПр) – показатель того, в какой степени использован пробег автомобиля для полезной работы

$$КИПр = \frac{L_r}{L}, \quad (16.4)$$

где  $L_r$  – пробег автомобиля с грузом, км;

$L$  – общий пробег автомобиля, км.

КИПр принимается не менее 0,5 (колеблется от 0,5 до 1,0).

Коэффициент технической готовности (КТГ) – показатель, характеризующий техническое состояние автомобильного транспорта части (подразделения)

$$КТГ = \frac{M_i}{M_c}, \quad (16.5)$$

где  $M_i$  – количество исправных машин;

$M_c$  – количество машин по списку.

Грузоподъемность является одним из важнейших показателей, характеризующих производственные возможности автомобильного транспорта.

Различают следующие виды грузоподъемности автомобиля: номинальную ( $p_n$ ) и фактическую ( $p_f$ ).

Номинальная грузоподъемность устанавливается заводом-изготовителем в зависимости от основных конструктивных параметров и условий использования.

Фактическая грузоподъемность автомобиля – масса груза, фактически загруженного в кузов автомобиля (автопоезда).

Однако, при планировании ПАТ необходимо знать грузоподъемности автомобильной части (подразделения).

Различают следующие виды грузоподъемности автомобильной части (подразделения): номинальную, штатную, списочную и фактическую.

Номинальная (штатная, списочная) грузоподъемность автомобильного соединения, части и подразделения определяется как сумма номинальных (штатных, списочных) грузоподъемностей

штатных или списочных автомобилей (автопоездов) при КТГ = 1,0 и КИГ = 1,0

$$G_{н(шт.сп)} = \sum_{i=1}^m A_{шт(сп)i} \cdot g_{ni} \cdot КТГ \cdot КИГ, \text{ т} \quad (16.6)$$

где  $A_{шт(сп)i}$  – штатное (списочное) количество автомобилей  $i$ -ой марки, предназначенных для перевозки воинских грузов;

$m$  – количество марок автомобилей, предназначенных для перевозки соответствующих грузов.

При определении штатной грузоподъемности автомобильных соединений, частей и подразделений, не имеющих целевого предназначения по перевозке запасов определенных видов материальных средств, принимается КИГ = 0,7; КТГ = 1.

Для соединений, частей и подразделений материального обеспечения КИГ принимается по тому виду материальных средств, для перевозки которых они предназначены.

Фактическая грузоподъемность автомобильного соединения части, подразделения ( $G_{факт.}$ ) определяется как сумма номинальных грузоподъемностей списочных автомобилей при фактических значениях КТГ и КИГ по виду материальных средств в соответствии с полученной задачей:

$$G_{ф} = \sum_{i=1}^m A_{спi} \cdot g_{ni} \cdot КТГ \cdot КИГ, \text{ т}, \quad (16.7)$$

Для частей и подразделений наливных (переоборудованных под налив) машин грузоподъемность определяется:

$$G_{нал} = \sum_{i=1}^m A_i \cdot V_i \cdot Y_{cp} \cdot КТГ, \text{ т}, \quad (16.8)$$

где  $V_i$  – объем цистерн, установленных на автомобиль,  $\text{м}^3$ ;

$Y_{cp}$  – средняя плотность наливных грузов,  $\text{т}/\text{м}^3$ .

При перевозке горючего принимается  $Y_{бенз} = 0,75$ ,  $Y_{дт} = 0,85 \text{ т}/\text{м}^3$ .

При планировании перевозок также учитываются:

- нормы посадки личного состава, погрузки раненых и больных на автомобили и автопоезда;
- нормы затрат времени на дооборудование автомобилей для перевозки горючего в резервуарах;

- нормы погрузки резервуаров и тары с горючим на бортовые автотранспортные средства;
- нормы погрузки материальных средств на грузовые автомобили и автопоезда (справочники по видам материальных средств).

#### **16.4. Последовательность и содержание работы командира автомобильного подразделения (начальника автомобильной колонны) после получения приказа на перевозку автомобильным транспортом**

Командир подразделения (начальник автомобильной колонны), получив приказ (распоряжение) на перевозку, обязан:

- уяснить полученную задачу, порядок и сроки ее выполнения, основные и запасные маршруты движения;
- организовать подготовку личного состава и техники к выполнению поставленной задачи;
- произвести боевой расчет личного состава, установить сигналы оповещения о нападении противника и сигналы управления колонной;
- проверить у личного состава наличие и состояние оружия, боеприпасов, положенных средств оказания медицинской помощи и индивидуальной противохимической защиты, а также обеспеченность всеми видами довольствия;
- проверить наличие и состояние транспортных средств и средств связи замыкания и сопровождения колонны, обеспечить положенным инструментом, запасными частями, материалами и приспособлениями для повышения проходимости;
- вручить водителям автомобилей путевые листы;
- проинструктировать личный состав колонны о порядке и особенностях выполнения задачи (приложение 6, с. 189);
- доложить командиру части (начальнику штаба) о готовности к выполнению перевозки;
- отдать личному составу устный приказ на выполнение перевозки.

## 16.5. Принципы формирования и построения автомобильных колонн

Состав автомобильных колонн представлен в табл. 16.3.

Таблица 16.3 Состав автомобильных колонн

Подразделения	Количество личного состава, чел.	Количество автомобилей, ед.	КП-130, ед.	АЦ (АТМЗ), ед.	Резервный автомобиль, ед.	Мастерские	Санитарный автомобиль, ед.
авто	10-12	10-12	-	-	-	-	-
автв	25-30	24-25	-	-	-	-	-
автр	80-100	70-80	1	1-2	1-2	МТО-АТ	-
автб	350-400	250-270	3	5-7	3-5	ПАРМ-1М	1

При формировании и построении автомобильной колонны должны соблюдаться следующие принципы:

1) обеспечение соответствия количества и марок машин роду и объему перевозимого груза;

2) обеспечение соответствия состава средства боевого, материального, технического и медицинского обеспечения составу колонны, важности перевозимого груза, условиям боевой обстановки, природно-климатическим условиям, времени года и суток, продолжительности выполнения перевозки;

3) сохранение организационно-штатной целостности автомобильных подразделений, привлекаемых к выполнению перевозок;

4) максимально возможное сокращение количества типов и марок машин, включаемых в состав колонны;

5) обеспечение максимальной автономности автомобильной колонны в боевом, материальном, техническом и медицинском отношении и возможности делимости колонны в ходе выполнения перевозок с сохранением управляемости ею;

6) обеспечение совместимости воинских грузов, перевозимых на автотранспорте с учетом их физических свойств;

7) обеспечение возможности сохранения постоянного места в колонне каждому автомобилю в течение всего марша при выполнении перевозок.

### **16.6. Содержание приказа командира автомобильного подразделения (начальника автомобильной колонны) на выполнение перевозок**

Перед началом марша командир подразделения (начальник колонны) отдает личному составу устный приказ.

В приказе указывает:

- 1) сведения о противнике;
- 2) задачу колонны;
- 3) маршрут движения и его особенности;
- 4) скорость движения, дистанции между автомобилями в движении и на остановках;
- 5) время прохождения исходного пункта, пунктов регулирования, диспетчерских пунктов;
- 6) время и место привалов и отдыха;
- 7) меры по защите, охране и обороне на маршруте, в пунктах погрузки (выгрузки);
- 8) организация питания личного состава и заправки машин;
- 9) состава замыкания и его задачи;
- 10) размещение на маршруте пунктов технической, медицинской помощи и обогрева, сборных пунктов поврежденных машин;
- 11) порядок преодоления мостов, железнодорожных переездов, подъемов (спусков), бродов, участков заражения, пожаров, завалов;
- 12) сигналы управления и оповещения;
- 13) требования безопасности при погрузке (выгрузке) и перевозке грузов;
- 14) свое место в колонне и заместителя.

При отдаче приказа начальник колонны дает возможность личному составу записать основные пункты маршрута, пункты погрузки (выгрузки), остановок и отдыха и разъясняет мероприятия по обеспечению скрытности перевозки, напоминает об ответственности за сохранность груза.

## 16.7. Документы начальника автомобильной колонны

Штабом части начальникам автомобильных колонн вручаются следующие документы: маршрутный лист (приложение 6, с. 192), ведомость состава и загрузки автомобильной колонны (приложение 6, с. 194), а при необходимости – жетон автомобильной колонны (приложение 6, с. 194), пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам (приложение 6, с.195) и бланки актов простоя (прогона) автомобиля (автомобильной колонны) (приложение 6, с. 196).

Отпуск материальных средств со склада производителя по накладным (требованиям).

Материальные средства, погруженные на автомобили колонны, принимаются сопровождающими, а при его отсутствии – начальником колонны. В этом случае начальнику колонны вручаются два экземпляра наряда. При сдаче груза первый экземпляр с отметкой грузополучателя о приеме материальных средств возвращается начальнику колонны, второй остается у грузополучателя.

Для контроля за сохранностью перевозимого груза и установления ответственности водителей за перевозимые материальные средства на складе (грузоотправителем) выписывается и вручается каждому водителю сопроводительный лист (приложение 6, с. 197).

Сопроводительный лист выписывается на каждый автомобиль в двух экземплярах. Второй остается у грузоотправителя.

Грузополучатель при соответствии фактического количества и качества груза данным наряда делает в наряде и сопроводительных листах отметки «Груз принят». Роспись грузополучателя заверяется гербовой мастичной печатью. В случае несоответствия количества и качества груза составляется акт о приеме материалов.

При перевозке груза одним автомобилем сопроводительный лист не выписывается.

В случае утери сопроводительного листа начальник колонны проверяет груз и оформляет факт утери сопроводительного листа актом с указанием в нем материальных средств, находящихся в машине. Копия акта высылается грузоотправителю, а водителю (сопровождающему) выделяется новый лист на фактическое наличие материальных средств.

При необходимости начальник автомобильной колонны обрабатывает рабочую карту.

На рабочую карту наносятся:

- сведения о противнике (при необходимости);
- район размещения батальона;
- район размещения своего подразделения, места размещения пунктов управления;
- пункты погрузки (выгрузки) материальных средств;
- исходный пункт и время его прохождения;
- пункты регулирования и время их прохождения;
- маршруты движения с элементами дорожного обеспечения;
- радиационная и химическая обстановка;
- районы привалов и отдыха;
- пункты технической помощи и СППМ;
- пункты питания, обогрева и медицинской помощи;
- сигналы оповещения.

Кроме того, на рабочей карте могут отображаться:

- схема связи в колонне;
- построение походного порядка автомобильной колонны;
- состав сил и средств автомобильной колонны и др.

## **16.8. Организация марша автомобильных колонн**

Марш – организованное передвижение войск в колоннах по дорогам и колонным путям в целях выхода в назначенный район или на указанный рубеж.

Автомобильная колонна – автомобильное подразделение (часть) или группа автомобилей (два и более), следующие по одному маршруту под единым командованием и выполняющие общую задачу.

Для своевременного начала марша и регулирования скорости движения колонн назначаются (рис. 16.2):

1) исходный рубеж (пункт) на удалении, обеспечивающий вытягивание колонн ( $\approx 2-5$  км);

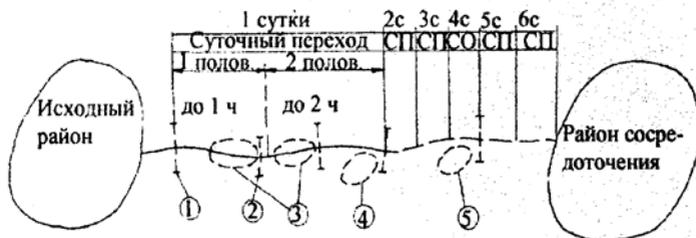
2) рубежи (пункты) регулирования (через 3-4 часа движения) с указанием времени их прохождения головами колонн.

Для отдыха личного состава, приема пищи, проверки состояния техники и их ТО в ходе марша назначаются:

3) привалы (через 3-4 часа движения) продолжительностью до 1 часа в первой половине суточного пробега (далее СП) и до 2 часов во второй половине СП;

4) дневной (ночной) отдых, в конце каждого СП.

При совершении марша на большое расстояние через каждые 3-5 СП может назначаться:



$V_{ср} = 25-30$  км/ч; СП – до 300 км

Рис. 16.2. Элементы марша автомобильной колонны

5) суточный отдых (СО).

Дистанции на марше между:

батальонами	ротами	взводами	машинами
3-5км	2-3км	0,5-1км	25-30м

На остановках дистанции между подразделениями сохраняются такими же, между автомобилями – не менее 10 м.

### 16.9. Последовательность и содержание работы начальника автомобильной колонны в районе погрузки (выгрузки) материальных средств

По прибытии в район (пункт) ожидания:

- разместить рассредоточенно машины или в походном порядке на установленных дистанциях с соблюдением мер маскировки;

- доложить начальнику базы (склада) о прибытии колонны и предъявить ему маршрутный лист для отметки времени прибытия;
  - согласовать вопросы о порядке движения и подачи автомобилей под погрузку (выгрузку), подъездах и выездах, местонахождении укрытий для личного состава, организации связи, охраны и обороны;
  - поставить задачу личному составу колонны на погрузку (выгрузку) грузов, довести сигналы оповещения, указать места укрытия личного состава и техники;
  - организовать подготовку автомобилей для перевозки соответствующих видов материальных средств;
  - провести инструктаж личного состава о порядке работы и требованиях безопасности при погрузочно-разгрузочных работах.
- Во время погрузки (выгрузки) грузов:
- организовать подачу автомобилей из района (пункта) ожидания на погрузочно-выгрузочные площадки;
  - организовать прием (сдачу) груза по нарядам (накладным) и сопроводительным листам;
  - осуществлять контроль за правильной укладкой и креплением грузов;
  - принимать меры по обеспечению наиболее полного использования грузоподъемности и грузоместимости автомобилей;
  - осуществлять контроль за соблюдением мер безопасности;
  - организовать вывоз автомобилей с погрузочно-выгрузочных площадок в район (пункт) сбора после погрузки (выгрузки).
- По окончании погрузки (выгрузки):
- предъявить начальнику базы (склада) маршрутный лист для отметки времени окончания погрузки (выгрузки);
  - проверить правильность укладки и крепления груза;
  - провести инструктаж личного состава, отдать приказ на марш.

#### **16.10. Работа личного состава по возвращении колонны в часть**

По прибытии в часть начальник колонны в разделе 4 маршрутного листа составляет отчет о выполненной работе, в котором указывает:

- время, затраченное на выполнение задания;
- наименование количества перевезенного груза (личного состава);
- количество пройденных километров с грузом и без груза;
- причины несвоевременного выполнения задания, докладывает командиру подразделения (части) о выполнении задания на перевозку;
  - сдает в штаб маршрутный лист, жетон колонны, пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам, акт простоя (прогона) автомобиля (автомобильной колонны), ведомость состава и загрузки автомобильной колонны, документы на груз;
  - докладывает рапортом по команде о происшествиях при выполнении перевозок.

Командиры подразделений организуют подготовку автомобилей и прицепов, вернувшихся в часть, к очередному рейсу.

Водители, вернувшиеся из рейса в часть, должны полностью заправить горючим баки автомобилей, а также дополнительные емкости, предназначенные для увеличения запаса хода, провести техническое обслуживание автомобилей и прицепов и поставить их в укрытие.

Все автомобили, требующие ремонта, направляются в ремонтные мастерские подразделений.

Командир подразделения привлекает весь личный состав к приведению в порядок автомобилей и прицепов и их ремонту, с тем чтобы подразделение как можно быстрее было в полной готовности к выполнению нового задания на перевозки.

## **17. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА СРЕДСТВ НАЗЕМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В АВИАЦИОННЫХ ЧАСТЯХ ВВС И ВОЙСК ПВО**

На вооружении ВВС и войск ПВО состоят современные авиационные комплексы, у которых качественно изменилось бортовое оборудование и соответственно возросли требования к его наземному обслуживанию.

Для обеспечения своевременной и качественной подготовки летательных аппаратов используется большое количество специальных автомобилей.

От технического состояния специальных автомобилей в значительной степени зависит боевая готовность подразделений и частей ВВС и войск ПВО.

Основой обеспечения высокой постоянной готовности средств аэродромно-технического обеспечения (АТО) полетов к использованию по назначению является своевременное, полное и качественное проведение предусмотренного нормативно-технической документацией комплексного технического обслуживания.

Техническое обслуживание средств АТО полетов является важным элементом эксплуатации техники, обеспечивающим безопасность движения специальных машин и полетов летательных аппаратов, минимальный расход горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов.

Непрерывным условием высококачественного выполнения технического обслуживания средств АТО полетов является глубокое знание личным составом объема работ по техническому обслуживанию, приемов выполнения операций, методов обнаружения и устранения неисправностей.

В каждой воинской части техническое обслуживание машин организуется с учетом конкретных условий эксплуатации.

Разработанные на основе руководящих документов с использованием опыта войск методические рекомендации могут оказать помощь личному составу автомобильной и электрогазовой службы при решении задач организации технического обслуживания средств АТО полетов.

## **17.1. Системы технического обслуживания и ремонта средств аэродромно-технического обеспечения полетов**

Техническое состояние машин в процессе эксплуатации не остается постоянным. В результате эксплуатации машин в их агрегатах происходят изменения, которые в зависимости от износа, влияния внешних факторов и времени снижают надежность машин.

Для поддержания надежности машин необходимо периодически проводить их техническое обслуживание.

Своевременное и качественное техническое обслуживание является основой эксплуатации машин и должно обеспечивать:

- постоянную техническую готовность машин;
- безопасность движения;
- безопасность полетов;
- установленные межремонтные пробеги;
- исключение причин, вызывающих преждевременный износ, неисправности узлов и механизмов;
- минимальный расход топлива и смазочных материалов.

Техническое обслуживание машин включает: заправку машин горючим, смазочными и эксплуатационными материалами, внешний уход, проверку укомплектованности, техническое диагностирование, крепежные, смазочные, регулировочные и другие работы, выполняемые, как правило, без разборки агрегатов и снятия отдельных узлов.

При проведении технического обслуживания машин уборочно-моечные, проверочно-крепежные и контрольно-регулирующие работы выполняются в обязательном порядке. Заправочные, крепежные, регулировочные работы и устранение неисправностей выполняются по потребности.

Основные понятия и термины системы технического обслуживания и ремонта ВВТ изложены в приказе Министерства обороны Республики Беларусь от 25.10.2004 № 41 «Об утверждении Инструкции о порядке технического обслуживания и ремонта вооружения и военной техники в Вооруженных Силах Республики Беларусь в мирное время».

Система технического обслуживания и ремонта ВВТ – совокупность взаимосвязанных сил и средств, документации технического

обслуживания и ремонта, мероприятий, необходимых для поддержания и восстановления качества ВВТ, входящих в эту систему. Основными мероприятиями по поддержанию и восстановлению качества ВВТ являются контроль технического состояния, техническое обслуживание и ремонт:

- техническое диагностирование – совокупность операций, которые должны проводить специалисты ремонтного подразделения (воинской части), члены комплексной технической комиссии воинской части в целях определения технического состояния образца ВВТ, возможностей и сроков дальнейшей эксплуатации, а также объемов и сроков проведения его технического обслуживания и ремонта по техническому состоянию;
- техническое обслуживание образца ВВТ – комплекс операций по поддержанию работоспособности и исправности образца ВВТ при использовании по назначению и хранении;
- техническое обслуживание с периодическим контролем – техническое обслуживание, при котором контроль технического состояния проводится с установленными НТД периодичностью и объемом, а объем остальных операций определяется техническим состоянием изделия в момент начала технического обслуживания.

В целях повышения качественных показателей технического состояния ВВТ на протяжении их жизненного цикла при одновременном снижении расходов на эксплуатацию в существующую плано-предупредительную систему технического обслуживания и ремонта внедряются техническое обслуживание с периодическим контролем и ремонт по техническому состоянию.

Контроль технического состояния, техническое обслуживание и ремонт сложных образцов ВВТ должны планироваться и проводиться, как правило, комплексно, совмещено по времени и месту их проведения для всех составных частей образцов ВВТ с привлечением специалистов соответствующих служб, отвечающих за их техническое состояние.

Система технического обслуживания и ремонта ВВТ включает в себя единые виды контроля технического состояния, технического обслуживания и ремонта ВВТ.

В связи с внедрением технического обслуживания с периодическим контролем и ремонта по техническому состоянию вводятся

следующие виды контроля технического состояния ВВТ: контрольный осмотр (КО); контрольно-технический осмотр (КТО); техническое диагностирование (ТД); инструментальная дефектация агрегатов, узлов и деталей (ИД) в ходе ремонта образца ВВТ.

Основными видами технического обслуживания ВВТ являются:

- по этапам эксплуатации – ТО при использовании, ТО при хранении;
- по регламентации выполнения – ТО с периодическим контролем, РТО;
- по периодичности и объемам проведения – ЕТО, ТО-1, ТО-2, ТО-1х, ТО-2х, ТО-2х при хранении с переконсервацией и контрольным пробегом;
- по условиям эксплуатации – сезонное обслуживание.

Инструментальная дефектация агрегатов, узлов и деталей – определение фактических значений показателей и качественных признаков, характеризующих техническое состояние, сопоставление их с требованиями, установленными нормативно – техническими документами (НТД), с целью оценки технического состояния и остаточного ресурса агрегатов, узлов и деталей.

Контроль технического состояния образца ВВТ – определение фактических значений показателей и качественных признаков, характеризующих техническое состояние образца ВВТ, сопоставление их с требованиями, установленными НТД, с целью оценки технического состояния образца ВВТ.

КО – совокупность операций, которые должны проводить члены экипажа (расчета), водитель (механик-водитель) в целях определения степени готовности образца ВВТ к применению по назначению.

КТО – совокупность операций, которые должны проводить специалисты подразделений и воинских частей в целях определения технического состояния образца ВВТ, а также объемов его технического обслуживания и ремонта по техническому состоянию.

РТО – техническое обслуживание, предусмотренное НТР и выполняемое с периодичностью и в объеме, установленными в них, независимо от технического состояния образца ВВТ в момент начала технического обслуживания.

Ремонт – комплекс операций по восстановлению исправности, работоспособности и ресурса образца ВВТ или его составных частей.

В связи с введением ремонта по техническому состоянию виды ремонта ВВТ классифицируются:

- по степени восстановления ресурса – ТР, СР, второй СР (для автомобильной техники – и третий) СР, КР, РР. По решению довольствующего органа для ВВТ длительного хранения может проводиться вместо РР КР по техническому состоянию;
- по регламентации выполнения – ремонт по техническому состоянию, регламентированный ремонт;
- по планированию – плановый ремонт, неплановый ремонт;
- по совмещению времени и места проведения ремонта составных частей образца ВВТ – комплексный ремонт, специализированный ремонт.

Основой обеспечения постоянной готовности ВВТ к использованию по назначению является проведение в установленные сроки контроля их технического состояния с последующим полным и качественным выполнением работ по ТО и ремонту в соответствии с требованиями НТД и реальным техническим состоянием.

Эксплуатационные и ремонтные документы должны содержать сведения по контролю технического состояния, техническому обслуживанию и ремонту всех составных частей образцов ВВТ независимо от их принадлежности.

Для многоцелевой составной части, применяемой в ряде образцов ВВТ, могут разрабатываться отдельные эксплуатационные и ремонтные документы. В этом случае все доработки составной части, связанные с ее применением в образце ВВТ, при необходимости, отражаются в эксплуатационных и ремонтных документах, разработанных для данного образца ВВТ.

Непосредственная ответственность за техническое состояние и готовность к использованию по назначению, организацию контроля технического состояния, технического обслуживания и ремонта ВВТ возлагается на командира соединения (воинской части, подразделения), соответствующих заместителей командира соединения (воинской части), начальников довольствующих органов и начальников ремонтных органов, осуществляющих ремонт ВВТ.

Высокий технический уровень эксплуатации средств АТО полетов достигается в результате глубокого знания личным составом ее устройства, твердых практических навыков по ее использованию, техническому обслуживанию и выполнению ремонтных (регламентных) работ.

Основным показателем технического состояния средств АТО полетов является коэффициент технической готовности (КТГ), который определяется отношением количества исправных машин к их списочному количеству.

## **17.2. Организация работ и порядок проведения комплексного технического обслуживания и ремонта средств АТО полетов**

Комплексное обслуживание и ремонт специальной техники – это комплекс мероприятий по периодическому осмотру, проверке, регулировке, поддержанию заданных характеристик и устранению выявленных неисправностей агрегатов специального оборудования и средств подвижности вооружения с целью обеспечения их постоянной исправности и готовности к применению по назначению.

Техническое обслуживание машин выполняется в определенной технологической последовательности на оборудованных постах и рабочих местах.

Технологический процесс технического обслуживания характеризуется количеством постов и рабочих мест, необходимых для выполнения производственной программы, технологическими особенностями выполнения операций технического обслуживания, распределением общего объема работ по постам и их специализацией.

Пост предназначен для выполнения определенных операций технологического процесса и оснащается необходимым оборудованием, приспособлениями и инструментом.

Рабочее место – это участок на посту, обслуживаемый одним или группой специалистов, совместно выполняющих одну работу или операцию, оснащенный необходимым оборудованием и инструментом, технологической документацией.

В зависимости от числа постов, между которыми распределены работы данного вида обслуживания, их специализации и применяемого оборудования различают два основных метода технического обслуживания машин:

- тупиковый (на универсальных постах);
- поточный.

В автомобильной ТЭЧ, как правило, применяется тупиковый метод технического обслуживания машин, при котором все работы выполняются на универсальных постах на неподвижной машине специализированными бригадами. При этом посты должны быть оборудованы, а бригады специализированы для выполнения работ по агрегатам, системам и механизмам всех типов и марок машин авиационной воинской части. Специализация бригады по данному агрегату, механизму или системе включает диагностику машин, выполнение контрольно-крепежных работ, смазку, регулировку, настройку, проверку и испытание, а при необходимости и текущий ремонт.

При организации работ специализированными бригадами весь технологический процесс технического обслуживания машин разбивается по видам работ с указанием последовательного выполнения каждой бригадой определенного перечня операций. При этом машины на посту остаются неподвижными, а к ним поочередно в соответствии с разработанной технологией и графиком перемещаются бригады с инструментом и необходимым оборудованием.

При большой программе работ по техническому обслуживанию машин одних и тех же марок может применяться поточный метод. Каждый из двух методов имеет свои преимущества и недостатки.

При тупиковом методе обслуживания простой одной машины на посту не влияет на простой других машин, что позволяет проводить обслуживание разных марок и с разной трудоемкостью работ, а также выполнять сопутствующий обслуживанию текущий ремонт. Однако время простоя машины при тупиковом методе обслуживания значительно больше, чем при поточном методе обслуживания.

Организация технического обслуживания машин в воинской части должна обеспечить:

- согласованную работу личного состава мастерских и подразделений;
- наиболее эффективное использование паркового оборудования и производственных площадей;
- высокое качество работ при минимальном простое машин при обслуживании.

По окончании технических обслуживаний составных частей специальных машин должностные лица, осуществляющие руководство работами, делают необходимые записи о выполнении технического обслуживания в книге ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества.

Ответственность за своевременное и качественное проведение технического обслуживания средств аэродромно-технического обеспечения полетов возлагается на командиров воинских частей и подразделений.

Для обеспечения надежной работы специальных машин в сложных климатических условиях, при интенсивном использовании, для выявления отказов и в других случаях командир воинской части имеет право дать указание о проведении внеочередного технического обслуживания.

Места и порядок технического обслуживания специальных машин с учетом конкретных условий, наличия сил и средств, а также полноты материального обеспечения определяются приказом командира воинской части.

Количество и специализация рабочих постов в местах проведения работ по техническому обслуживанию специальных машин устанавливаются в воинской части с учетом:

- численности и квалификации личного состава, привлекаемого к техническому обслуживанию;
- наличия оборудования, инструмента и приборов для технического обслуживания составных частей специальных машин;
- обеспечение выполнения плана-графика технического обслуживания и ремонта машин;
- требованиям боевой готовности, предъявляемых к специальным машинам.

Своевременное и качественное ТО специальных машин способствует быстрейшему выявлению и устранению причин, вызывающих преждевременный износ агрегатов и деталей, увеличению норм наработки (сроков службы) до ремонта и списания машин.

В автоТЭЧ все работы выполняются бригадами на универсальных постах. При этом посты должны быть оборудованы, а бригады специализированы для выполнения работ по агрегатам, системам и механизмам всех типов и марок машин авиационно-технической части.

Специализация бригады по данному агрегату, механизму или системе включает диагностику машин, выполнение контрольно-крепежных работ, смазку, регулировку, настройку, проверку и испытание, а при необходимости и текущий ремонт.

При таком построении производства количество постов и бригад в автоТЭЧ определяется объемом производства, наличием личного состава, технологического оборудования, типами и марками обслуживаемых (ремонтируемых) машин.

В автоТЭЧ оборудуются:

- пост диагностики (допускается совмещенный);
- пост технического обслуживания и текущего ремонта электроагрегатов, гидроустановок, кондиционеров и тепло-технических средств;
- пост технического обслуживания и текущего ремонта кислородно-газовой техники;
- пост технического обслуживания и текущего ремонта машин;
- пост текущего ремонта агрегатов и слесарно-механических работ;
- пост кузнечно-сварочных работ;
- пост ремонта электрооборудования и топливной аппаратуры;
- пост шиномонтажных и вулканизационных работ;
- пост ремонта и зарядки аккумуляторных батарей;
- пост столярных и обойных работ.

При наличии в авиаТЭЧ кислородно-газового комплекса пост технического обслуживания и текущего ремонта кислородно-газовой техники оборудуется на его территории.

В автоТЭЧ входят следующие структурные подразделения:

- мастерская обслуживания и регламента предназначена для технического обслуживания, текущего ремонта специального оборудования средств АТО полетов на специализированных постах;
- мастерская технического обслуживания предназначена для технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей на постах технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей;

- мастерская ремонтная предназначена для выполнения токарных, вулканизационных, жестяно-медницких, электросварочных, электромонтажных и других ремонтных работ;

- зарядно-аккумуляторная станция (ЗАС) предназначена для ввода в строй новых бортовых авиационных аккумуляторных батарей, поддержания их технического состояния на требуемом уровне и хранения батарей, снятых с самолетов, и ухода за ними.

Решающее значение в определении технического состояния машин и выявлении неисправностей агрегатов, механизмов и систем имеет техническое диагностирование.

В автоТЭЧ техническое диагностирование является элементом технологического процесса технического обслуживания машин.

В авиационных частях, где имеется разномарочная техника, техническое диагностирование совмещается с работами технического обслуживания и текущего ремонта и выполняется на тупиковых постах автоТЭЧ.

Посты оснащаются приборами и стендами в соответствии с существующими нормами от количества обслуживаемых машин.

### **Мастерская электрогазовой техники МЭГТ-1.**

Мастерская МЭГТ-1 предназначена для выполнения технического обслуживания и текущего ремонта специального оборудования средств АТО полетов в полевых условиях в составе подвижной авторемонтной мастерской ПАРМ-1М или ПАРМ-3М.

Мастерская МЭГТ-1 состоит из двух самостоятельных единиц: МЭГТ-1 (часть 1) и МЭГТ-1 (часть 2).

Мастерская МЭГТ-1 (часть 1) предназначена для выполнения технического обслуживания и текущего ремонта специального оборудования АПА, ЭГУ, УПГ в полевых условиях в составе подвижной авторемонтной мастерской ПАРМ-1М или ПАРМ-3М.

Комплексом мастерской на специальном оборудовании АПА, ЭГУ, УПГ выполняются следующие основные работы:

- проверка работоспособности электросистем АПА, ЭГУ;
- ремонт электрожгутов и кабелей;
- ремонт, регулировка и проверка электромеханизмов;
- ремонт, регулировка и проверка коммутационной аппаратуры под нагрузкой до 300 А;
- электромонтажные работы;

- проверка работоспособности гидросистем ЭГУ, УПГ;
- ремонт, регулировка и опрессовка гидроагрегатов;
- ремонт, регулировка и опрессовка пневмоагрегатов;
- мелкие слесарные работы.

Оборудование мастерской МЭГТ-1 (часть 1) размещено в специальном кузове-фургоне КМ-4310.

Мастерская МЭГТ-1 (часть 2) служит для выполнения работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту газозарядных и теплотехнических средств АТО полетов в полевых условиях в составе ПАРМ-1М, ПАРМ-3М.

Комплексом мастерской на специальном оборудовании газозарядных и теплотехнических средств выполняются следующие основные работы:

- ремонт, регулировка и опрессовка агрегатов, узлов и арматуры;
- ремонт, регулировка и проверка электромеханизмов;
- ремонт электрожгутов;
- мелкие слесарные работы.

### **17.3. Контроль технического состояния средств аэродромно-технического обеспечения перед их допуском к применению на авиационной технике**

В целях обеспечения высокой боевой готовности частей, исключения предпосылок к лётным происшествиям и отказов авиационной техники по вине личного состава подразделений технического обеспечения средства АТО полётов и находящиеся в них специальные жидкости и газы проходят различные виды проверок.

В этом разделе будут рассмотрены общие требования, предъявляемые к средствам АТО полётов, объём проверки перед их допуском к применению на авиационной технике и организация проведения подготовки и проверки средств АТО полётов, которую должны знать специалисты автомобильной и электрогазовой службы авиационной части.

Основными видами проверок средств и находящихся в них компонентов перед их применением на авиационной технике являются следующие.

Контрольный осмотр средства. Производится механиком-водителем перед выходом из парка или на площадке для стоянки машин на аэродроме.

Контрольный осмотр специального оборудования средств АТО перед выходом из парка. Проводится командиром взвода, заместителем командира роты, командиром роты.

Проверка технического состояния средств перед выходом из парка. Проводится начальником контрольно-технического пункта.

Контрольный осмотр перед выходом со склада (станции). Осуществляется должностными лицами служб, в подчинении которых находятся склады (станции).

Контроль технического состояния средств АТО полётов на аэродроме (далее – аэродромный контроль). Осуществляется должностными лицами инженерно-авиационной службы совместно с дежурным по АТО на площадке для стоянки машин.

Все средства АТО полетов должны быть заблаговременно подготовлены к обеспечению полетов и отвечать общим требованиям, предъявляемым к ним. К этим требованиям относятся:

- автомобиль и специальное оборудование, стёкла кабины и приборы световой сигнализации, номерные и опознавательные знаки должны быть чистыми, не должно быть наружных вмятин, царапин, пробоин, деформаций, трещин и других повреждений кузова и капотов специальной установки; световая и звуковая сигнализация должна быть в рабочем состоянии;
- автомобиль и специальная установка должны быть заправлены теми сортами горючесмазочных материалов и специальными жидкостями, которые предусмотрены инструкциями по эксплуатации на данный автомобиль и специальную установку;
- специальная установка должна быть укомплектована приборами, приспособлениями и инструментом согласно описи, инструмент должен быть чистым, исправным и иметь клеймение, определяющее его принадлежность в соответствии с требованием Руководства по электрогазовой службе авиации Вооруженных Сил Республики Беларусь;
- измерительные приборы специальной установки должны быть проверены проверочной лабораторией и иметь обязательную

отметку о времени поверки в виде клейма или записи в аттестат (паспорт, формуляр);

- огнетушители и системы пожаротушения должны быть в наличии, исправны и закреплены на установленных местах, баллоны системы пожаротушения должны быть проверены, заряжены и опломбированы и иметь надпись на бирке или корпусе о времени зарядки и проверки. Зарядка (дозаправка) огнетушителей в зависимости от их типа производится в сроки, установленные инструкцией по эксплуатации, но не реже одного раза в шесть месяцев (при переходе на зимний или летний период эксплуатации). Срок очередной проверки Котлонадзором указывается на корпусе. В случае истечения сроков освидетельствования противопожарных баллонов Котлонадзором их эксплуатация запрещается.

Системы специального оборудования должны быть герметичными и не иметь подтеканий жидкостей и утечки газа:

- крышки фильтров, дыхательные и предохранительные клапаны, приёмные патрубки заливных горловин и другие, оговорённые инструкцией узлы и агрегаты, должны быть законтрены, опломбированы и зачехлены;

- чехлы заливных горловин, приемных патрубков, раздаточных кранов, дыхательных и предохранительных клапанов должны быть чистыми, исправными и надёжно закрепленными;

- фильтры специальной установки должны быть типовыми и не должны иметь повреждений, разрывов и засорений механическими частицами;

- раздаточные устройства, краны, штепсельные разъемы, рукава и жгуты должны быть чистыми и исправными, не должны иметь забоев, трещин, надрезов, деформаций, изломов, проколов, обрывов, обгораний, коррозии, нарушения изоляции и других повреждений, нарушающих их работоспособность, герметичность, обеспечение надёжного контакта при подсоединении к летательному аппарату;

- заземление должно быть предусмотренной конструкции и установленной длины, не должно иметь обрыва прядей троса (кабеля). Место соединения троса с клином и барабаном должно быть пропаяно. Длина троса заземления указывается в инструкции по

эксплуатации, но может быть изменена для обеспечения нормальной работы оборудования в конкретных условиях использования;

- техническая документация должна быть в наличии, своевременно и правильно заполнена.

После подготовки средств АТО перед допуском их к обеспечению полётов проводятся контрольные осмотры средств, которые имеют целью проверить техническое состояние базового шасси и специального оборудования, качество подготовки их к применению, кондиционность специальных жидкостей и газов, а также проверить правильность и своевременность заполнения технической документации. Все контрольные осмотры проводятся должностными лицами автомобильной и электрогазовой службы (подразделений технического обеспечения) и инженерно-авиационной службы воинской части.

При положительных результатах проверки средств АТО и залитых (заправленных) в них компонентов должностные лица автомобильной и электрогазовой службы (подразделений технического обеспечения) заполняют и подписывают соответствующую техническую документацию (формуляр, журнал учета работы спецустановки, путевой лист) с разрешением подачи средств к летательным аппаратам.

Допуск средств АТО полетов к заправке, зарядке и проверке систем летательных аппаратов производится должностными лицами инженерно-авиационной службы авиационной части после проведения контрольного осмотра этих средств на аэродроме (аэродромный контроль). При положительных результатах этого контрольного осмотра должностное лицо инженерно-авиационной службы, производившее осмотр и проверку, дает разрешение на допуск их к применению с записью в соответствующей документации (контрольном талоне, формуляре или журнале учета работы спецустановки): «Заправку (зарядку, применение) разрешаю», ставит свою подпись и дату.

Если средства аэродромно-технического обеспечения полетов не удовлетворяют требованиям руководящих документов, то они не допускаются к обслуживанию летательных аппаратов. При отстранении средств аэродромно-технического обеспечения полетов от применения на авиационной технике по причине неудовлетворительного технического состояния или некондиционности масла,

спецжидкости или газа должностные лица инженерно-авиационной службы обязаны произвести соответствующую запись в журнале учета работы специальной установки (формуляре, контрольном талоне или паспорте), поставить свою подпись и дату.

Запрещается допускать к применению средства аэродромно-технического обеспечения полетов, не обеспечивающие:

- безопасности движения автотранспорта по аэродрому;
- безопасности в работе авиационной техники;
- мер безопасности при работе личного состава и противопожарной безопасности при их использовании;
- если средства АТО, масла, специальные жидкости и газы не удовлетворяют установленным требованиям.

### *17.3.1. Контрольный осмотр средств АТО полетов в подразделении и перед выходом из парка*

Подготовка средств к аэродромно-техническому обеспечению полётов проводится, как правило, накануне дня полётов закреплёнными за ними водителями под руководством командиров подразделений с привлечением личного состава автомобильной ТЭЧ или авиационной ТЭЧ. Эта подготовка является основным видом подготовки специальных автомобилей (установок) к применению их на авиационной технике. Она проводится в парке на стоянках машин подразделения или на территории автомобильной (авиационной) ТЭЧ.

Подготовка средств АТО к применению на авиационной технике проводится механиком-водителем и включает:

- проверку герметичности систем;
- заправку машин спецжидкостями и газами;
- проверку наличия чехлов и пломб узлов и агрегатов, оговоренных в инструкциях по эксплуатации;
- осмотр фильтров, раздаточных устройств, кранов, аэродромных бортовых разъёмов, шлангов, жгутовки заземлений;
- проверку исправности агрегатов, систем и механизмов;
- устранение выявленных неисправностей;
- заполнение технической документации.

Контрольный осмотр средств АТО полётов перед выходом из парка проводится в целях проверки технического состояния шасси и специального оборудования средств АТО полётов, кондиционности находящихся в них спецжидкостей и газов, качества подготовки к применению, наличия и полноты заполнения технической документации.

По результатам данного осмотра определяются возможность выхода средств с заполненными емкостями спецжидкостями и газами из парка и подача их на аэродромы к летательным аппаратам.

Контроль средств перед выходом из парка включает два этапа:

- контрольный осмотр средств в подразделениях перед выходом из парка;
- контрольный осмотр средств при выходе из парка на контрольно-техническом пункте воинской части.

Контрольный осмотр средств АТО в подразделениях перед выходом из парка проводится на специальной площадке осмотра или на местах стоянок машин в парке. Этот вид контроля проводится заместителем командира батальона по вооружению (старшим техником батальона, техником батальона), командиром роты, заместителем командира роты или командиром взвода. При этом водитель должен подготовить машину к осмотру (очистить её от грязи и пыли, проверить уровень смазки в двигателе, наличие охлаждающей жидкости в системе охлаждения, исправность световых приборов, рулевого управления и тормозов) и представить для проверки. Осмотру должны подвергаться все машины, запланированные и подготовленные к обеспечению полётов летательных аппаратов. Осмотр средств АТО должен проводиться накануне полётов.

Проверяются наличие и правильность заполнения документации:

- военного билета механика-водителя;
- удостоверения на право управления автомобилем данной категории;
- удостоверения водителя (механика-водителя) специального автомобиля (станции, установки);
- путевого листа;
- транспортного талона;
- сертификата о прохождении технического осмотра.

В состав технической документации средств АТО полётов в специальной папке должны быть:

- инструкция и памятка водителю по мерам безопасности;
- журнал учёта работы специального автомобиля (станции, установки, агрегата) или формуляр;
  - паспорт на газ (для газозарядной техники);
  - контрольный талон (для гидроустановок);
  - схема движения по аэродрому;
  - схема подъезда к летательному аппарату;
  - памятка водителю о правилах движения по аэродрому;
  - описание клеймённого водительского инструмента.

При проведении контрольного осмотра в подразделении проверяются внешний вид и готовность водителя к выполнению работ по аэродромно-техническому обеспечению полётов. Водитель должен быть по форме одет, иметь опрятный вид, знать маршруты движения транспорта по аэродрому, порядок подъезда к летательным аппаратам и основные задачи на день (ночь) работы.

Результаты контрольного осмотра при исправности машины записываются в соответствующем разделе путевого листа с обязательным указанием даты и подписи проверяющего. Если машина оказалась неисправной, путевой лист не подписывается, а все замечания записываются в журнал учёта работы установки (формуляр) и водитель обязан принять меры к устранению этих неисправностей либо самостоятельно, либо с помощью должностных лиц подразделения.

При положительных результатах контрольного осмотра водитель представляет машину начальнику контрольно-технического пункта для проверки.

Проверка технического состояния средств аэродромно-технического обеспечения полётов при выходе из парка проводится начальником контрольно-технического пункта на специально оборудованной площадке. Проверка технического состояния машин начальником КТП проводится по специально отработанной инструкции, утверждённой командиром воинской части, которая должна охватывать проверку не только шасси автомобиля, но и оборудование специальной установки.

Проверка средств начальником КТП перед выходом из парка включает проверку:

- внешнего вида машины, наличия номерных и опознавательных знаков и надписей;
- исправности машины, механизмов и узлов, обеспечивающих безопасность движения и перевозки людей;
- технического состояния и комплектов оборудования специальной установки.

При проверке водителя начальником КТП водитель обязан представить ему следующие документы:

- военный билет с оформленными записями;
- водительское удостоверение на право управления автомобилем соответствующей категории;
- технический талон на право эксплуатации автомобиля;
- сертификат о прохождении технического осмотра;
- путевой лист, оформленный в соответствии с требованиями руководящих документов;
- рабочий лист агрегата (только для водителей средств АТО полётов);
- страховое свидетельство;
- удостоверение водителя (механика-водителя) специального автомобиля (только у водителей средств АТО полётов).

При проверке специального оборудования начальником КТП обращается особое внимание на техническое состояние узлов, агрегатов и систем, от которых зависят безопасность движения и безаварийная работа по обслуживанию летательных аппаратов. Это прежде всего тормозная система, рулевое управление, световая сигнализация, наличие и исправность средств пожаротушения, отсутствие подтеканий топлива, масла, охлаждающей и специальных жидкостей, наличие и исправность заземления, пломбировки заправочных горловин раздаточных емкостей специальной установки, исправность штепсельных разъёмов. Перед проверкой начальником КТП водитель обязан пройти медицинский осмотр, который проводится врачом (фельдшером) в лазарете части или в специально отведённой для этого комнате (месте) на контрольно-техническом пункте. О проведении медицинского осмотра делается запись в путевом листе о допуске водителя к работе на машине.

При положительных результатах начальник КТП ставит свою подпись и дату в путевом листе.

### *17.3.2. Контрольный осмотр средств АТО полетов на аэродроме (аэродромный контроль)*

Контрольный осмотр средств аэродромно-технического обеспечения полётов на стоянке (площадке) аэродрома (аэродромный контроль) проводится должностными лицами инженерно-авиационной службы авиационной воинской части совместно с должностными лицами автомобильной и электрогазовой службы воинской части, дежурным по АТО и механиком-водителем. Цель – осмотра исключения подачи к летательным аппаратам некондиционных специальных жидкостей, газов и средств, оборудование и параметры которых не соответствуют требованиям инструкций по эксплуатации летательных аппаратов, а также в целях окончательной проверки готовности средств к обеспечению полётов летательных аппаратов.

Этот вид контроля средств производится на стоянке (площадке) аэродрома ежедневно перед допуском их к применению, а также после каждого нового заполнения их резервуаров специальными жидкостями и газами и после устранения отказов и неисправностей в системах специального оборудования.

Контрольный осмотр средств АТО на стоянке (площадке) аэродрома (аэродромный контроль) перед допуском их к применению на летательных аппаратах включает объём общих проверок всех типов средств АТО и объём проверок специального оборудования каждого типа средств АТО (АПА, УПГ, ЭГУ и т.д.).

Объём общих проверок средств АТО на стоянке (площадке) средств АТО включает:

- проверку внешнего состояния средств (установок);
- проверку заправки (зарядки) систем специальной установки;
- проверку состояния измерительных приборов и положения регулировочных устройств;
- проверку наличия средств пожаротушения;
- проверку наличия и оформления технической документации.

В зависимости от типа средства на каждой специальной машине необходимо иметь:

- путевой лист на специальный автомобиль;
- рабочий лист агрегата на специальную установку;
- журнал учёта работы специального автомобиля (станции, установки, агрегата);
  - контрольный талон (паспорт) на специальные жидкости и газ;
  - схему подъезда к летательному аппарату и движения по аэродрому;
  - инструкцию и памятку водителю по технике безопасности;
  - памятку водителю о правилах движения по аэродрому авиации ВС;
  - описание клейменного инструмента.

В путевом листе должны быть записи должностных лиц в соответствующих графах, подписи старшего техника (командира) подразделения и начальника контрольно-технического пункта о проверке технического состояния и исправности машины.

В журнале учета работы специальной установки (формуляре) должны быть записи и подписи должностных лиц о допуске средства к обеспечению полётов.

В контрольном талоне (паспорте) на специальные жидкости и газы проверяется полнота записей и подписей должностных лиц о контроле качества продукта.

Если такие записи отсутствуют, то аэродромно-техническое средство к обеспечению полётов не допускается, категорически запрещается допускать к применению специальные автомобили, не обеспечивающие безопасность движения по аэродрому, независимо от их состояния и исправности специального оборудования установки.

## **18. ОСОБЕННОСТИ АТО БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ ВВС И ВОЙСК ПВО, СИЛ СПЕЦИАЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ И АРТИЛЛЕРИЙСКИХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ И ЧАСТЕЙ**

Основу боевого потенциала Вооруженных Сил Республики Беларусь составляют ВВС и войска ПВО, силы специальных операций, артиллерийские подразделения и части.

### **18.1. Особенности организации АТО боевых действий частей ВВС**

#### *18.1.1. Задачи и организация автомобильной и электрогазовой службы частей ВВС*

Основной задачей автомобильной и электрогазовой службы как в мирное, так и в военное время является организация и осуществление автотехнического и электрогазового обеспечения воинских частей.

Под автотехническим и электрогазовым обеспечением понимается комплекс мероприятий по оснащению воинских частей автомобильной и электрогазовой техникой, автомобильным и электрогазовым имуществом в пределах установленных штатов, табелей, норм и лимитов и по поддержанию автомобильной и электрогазовой техники в состоянии, обеспечивающем необходимую степень боевой готовности частей.

На автомобильную и электрогазовую службу возлагаются следующие задачи:

- обеспечение, учет и перераспределение автомобильной и электрогазовой техники и имущества;
- организация и осуществление технически правильной эксплуатации автомобильной и электрогазовой техники, поддержание ее в постоянной боевой готовности;
- организация своевременного и качественного ремонта автомобильной и электрогазовой техники, внедрение передовых методов ремонта, повышение эффективности работы ремонтных предприятий, частей и подразделений;

- организация эвакуации автомобильной и электрогазовой техники;

- руководство технической подготовкой водителей, механиков-водителей и других специалистов автомобильной и электрогазовой службы, автомобильной подготовкой офицеров и прапорщиков;

- проведение мероприятий по предупреждению автомобильных и летных происшествий, а также предпосылок к ним по вине личного состава автомобильной и электрогазовой службы;

- изучение, разработка предложений по совершенствованию и распространению передового опыта работы воинских частей и подразделений по эксплуатации, ремонту и эвакуации автомобильной и электрогазовой техники;

- организация изучения и проведение доработок на автомобильной и электрогазовой технике по бюллетеням заводов-изготовителей;

- контроль за эксплуатацией и ремонтом автомобильной и электрогазовой техники, выполнением требований приказов и директив.

Кроме того, А и ЭГС участвует в аэродромно-техническом обеспечении авиационных соединений и частей, а также в планировании и организации подвоза материальных средств, т.е.:

- организует и осуществляет контроль за работой авиационных зарядно-аккумуляторных станций, за добычей (получением) и качеством сжатых и сжиженных газов, за подготовкой к работе централизованных систем и электрообеспечения летательных аппаратов как на технических позициях, так и в укрытиях;

- оказывает помощь авиационным частям в эвакуации летательных аппаратов при вынужденной посадке и их разделке при списании и др.

Организационная структура А и ЭГС построена таким образом, чтобы в полной мере обеспечить решение многогранных задач, стоящих перед ней.

Оснащение соединений и частей современными сложными и многообразными авиационными комплексами предъявило высокие требования к организации аэродромно-технического обеспечения и привело к качественным и количественным изменениям в составе средств наземного обеспечения полетов (СНОП), а также и в организации автотехнического и электрогазового обеспечения.

Значительно возросли потребности в материальных средствах и объем задач по их подвозу. Вместе с тем усложнились задачи, и возрос объем работ по подготовке аэродромов и непосредственному обеспечению летательных аппаратов, возросло количество и номенклатура типов СНОП выделяемых для их обеспечения. Все это привело к повышению напряженности использования автомобильного транспорта подвоза, потребовалась более продолжительная работа СНОП у летательных аппаратов при приведении их в боеготовое состояние, а, следовательно, привело к увеличению расхода мото-ресурсов и как результат к возрастанию объема выхода машин из строя по эксплуатационным причинам.

Одновременно с ростом объема задач А и ЭГС резко сократились сроки и усложнились условия их выполнения.

Большая маневренность и возрастание напряжения боевых действий авиации, резкие и неожиданные изменения оперативнотыловой и воздушной обстановки обуславливают необходимость своевременно реагировать на это во всех звеньях А и ЭГС, быстро вносить коррективы в ранее созданные группировки сил и средств автотехнического и электрогазового обеспечения.

Автомобильная техника в авиации является одним из основных средств, обеспечивающих высокую техническую и оперативную подвижность и боевую готовность авиационных объединений, соединений и частей. Она служит базой для монтажа (установки) вооружения, техники и специального оборудования средств оперативного (боевого) технического и тылового обеспечения и широко используется для перевозки личного состава, подвоза материальных средств и участвует в непосредственной подготовке летательных аппаратов к полетам.

Расчеты показывают, что в ВВС на каждый летательный аппарат в среднем приходится 8-10 и более автомобилей, до 0,5-1,0 гусеничного тягача и трактора и порядке 4-5 и более прицепов.

Таким образом, всю автомобильную технику можно подразделить на четыре группы:

- 1-я группа – автомобили и специальные установки на базе автомобилей, используемые для предполетной подготовки, заправки и запуска самолетов;

- 2-я группа – автомобили по уходу за аэродромом и содержанию его в постоянной боевой готовности;
- 3-я группа – автомобильная техника для подвоза материальных средств;
- 4-я группа – техника используемая для выполнения технического обслуживания и ремонта автомобилей и электрогазового обслуживания.

Для выполнения задач обеспечения полетов имеется автомобильная техника самого различного назначения:

- для своевременного подвоза материальных средств поступают грузовые автомобили;
- для непосредственного обслуживания самолетов перед полетами – специальные автомобили: топливозаправщики, маслозаправщики, воздухозаправщики, аэродромный заправщик огнегасительным составом (АЗОС), азотно-зарядная станция (АЗС), автомобильная кислородно-зарядная станция (АКЗС), компрессорные станции, транспортный резервуар жидкого топлива (ТРЖК);
- для двигателей применяются подвижные аэродромные электроагрегаты (АПА);
- для проверки гидросистем самолета используется установка для проверки гидравлических систем (УПГ).

Для поддержания летного поля и взлетно-посадочной полосы (ВПП) в постоянной эксплуатационной готовности необходимы специальные машины:

- для очистки взлетно-посадочной полосы, мест стоянки самолетов, рулежных дорожек и внутриаэродромных дорог от снега и льда имеется снегоочистители;
- для очистки покрытий аэродрома от свежевывавшего снега в зимнее время, удаления пыли, грязи и мелких камней со взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек, мест стоянок самолетов и внутриаэродромных дорог в летнее время, а также для мойки покрытий - комбинированные поливомоечные машины;
- для очистки бетонных покрытий взлетно-посадочных полос (ВПП), рулежных дорожек и мест стоянки самолетов от песка, камней и других посторонних предметов весом до 100 г – аэродромные вакуумные уборочные машины;

- для удаления ледяных и гололедных образований с бетонных покрытий аэродромов и для оплавления льда при образовании шероховатой поверхности – тепловые и другие машины.

Авиационно-технические части укомплектовываются легковыми, грузовыми автомобилями, автомобильными тягачами, пассажирскими, санитарными автобусами, автоприцепами, топливозаправщиками, маслозаправщиками, воздухозаправщиками, кислородно-зарядными станциями, силовыми электростанциями, аэродромными подвижными электроагрегатами и другими специальными машинами и установками для обеспечения:

- внутри аэродромного подвоза материальных средств;
- перевозок личного состава, табельного имущества авиационной и авиационно-технической частей и подвижных запасов материальных средств при перемещении на новый аэродром;
- заправки систем самолетов горючим, маслами и специальными жидкостями;
- зарядки самолетов медицинским кислородом, азотом, сжатым воздухом и другими сжиженными или сжатыми газами;
- получения и хранения необходимых запасов этих газов;
- зарядки самолетных и аэродромных аккумуляторных батарей;
- доставки летного и инженерного-технического состава с мест расквартирования к самолетам и другим местам их работы.

Боевое использование авиации определяет особенности использования, размещения автомобильной техники и организации авиационно-технического обеспечения.

К особенностям использования автомобильной техники в Военно-воздушных силах по сравнению с Сухопутными войсками можно отнести:

- большую интенсивность эксплуатации машин как днем, так и ночью для обеспечения полетов;
- частые перемещения автомобильной и электрогазовой техники своим ходом на большие расстояния в короткие сроки;
- большой объем подвоза различных материальных средств на аэродромы для обеспечения полетов;
- необходимость специальной подготовки водителей, большинство которых работает на машинах с дополнительным специальным оборудованием;

- использование большого количества машин с прицепами.

Таким образом, в отличие от сухопутных войск, где автомобильная техника является основой подвижности войск, в ВВС она используется для наземного обеспечения полетов авиации и своевременного подвоза материальных средств, т.е. автомобильная техника выступает как средство тыла.

### *18.1.2. Особенности организации АТО боевых действий частей ВВС*

Аэродромно-техническое обеспечение включает комплекс мероприятий, выполняемых авиационно-технической частью на аэродроме по обеспечению полетов авиационных частей, подразделений и отдельных самолетов.

Автотехническое обеспечение, являющееся составной частью аэродромно-технического обеспечения, проводится по этапам: накануне дня полетов, в день полетов, после окончания полетов, при перебазировании авиационно-технической части в новый район.

Накануне дня полетов на основании распоряжений по тылу из авиационно-технической части для обеспечения полетов планируется выделение автомобильной и электрогазовой техники. Для этих целей автомобильной и электрогазовой службой части составляется наряд на использование машин, который утверждается командиром части.

Автомобильная и электрогазовая служба обеспечивает качественную подготовку автомобильной техники, средств службы и своевременную подачу их на стоянки самолетов и технические позиции подготовки самолетов для выполнения следующих задач:

- заправки самолетов горючим, маслом и специальными жидкостями;
- зарядки бортовых систем самолетов с сжатыми и сжиженным газом;
- зарядки огнегасительными смесями;
- проверки герметичности кабин экипажей;
- проверки электрических и радиосистем самолетов и запуска их двигателей;
- проверки гидравлических бортовых систем самолетов;

- кондиционирования воздуха в скафандрах экипажей, кабинах и технических отсеках самолетов;
- подогрева двигателей и отдельных агрегатов при низких температурах воздуха;
- буксировки самолетов;
- транспортировки и подачи специального оборудования, вооружения;
- очистки кабин, санузлов, мойки их и ухода за лакокрасочными покрытиями самолетов;
- уборки и транспортировки аварийных самолетов с мест вынужденной посадки.

Автомобильная и электрогазовая техника, выделенная для аэродромно-технического обеспечения полетов, подготавливается закрепленными за ними водителями.

Силами мастерских ПАРМ-1М и МТО-АТ оказывается помощь водителям машин в устранении выявленных неисправностей и в проведении номерных технических обслуживаний.

Ход подготовки техники и средств автомобильной и электрогазовой службы к предстоящему аэродромно-техническому обеспечению полетов контролируется командирами подразделений и должностными лицами автомобильной и электрогазовой службы.

При аэродромно-техническом обеспечении полетов должны строго соблюдаться правила движения личного состава, автомобильной и электрогазовой техники на аэродромах, а также правила техники безопасности и правила пожарной безопасности.

Для оказания своевременной помощи вышедшим из строя машинам в ходе аэродромно-технического обеспечения полетов на аэродроме в районе технической позиции разворачивается мастерская ПАРМ-1М, вблизи которой располагается и склад автомобильного и электрогазового имущества.

Для оказания помощи неисправным машинам, которые не могут подойти к мастерской в силу их специфики использования, в мастерской ПАРМ-1М может создаваться ремонтная группа, которая будет выдвигаться для оказания помощи этим машинам на местах их стоянок.

После окончания полетов силами водителей в первую очередь проводится контрольный осмотр и устраняются выявленные неис-

правности, а затем выполняется ежедневное техническое обслуживание автомобильной техники и регламентные работы электрогазовой техники.

Личный состав ремонтных мастерских занимается ремонтом неисправной автомобильной и электрогазовой техники и оказывает помощь в проведении номерных технических обслуживаний.

Техническое обслуживание автомобильной и электрогазовой техники включает перечень работ, который определен «Инструкцией по ТО», и дополнительные работы для специального оборудования, установленного на шасси автомобиля.

К таким работам относятся:

- проверка измерительных приборов на точность показаний;
- пополнение машин специальными жидкостями;
- зарядка (подзарядка) аккумуляторных батарей аэродромных подвижных агрегатов;
- зарядка и перезарядка огнетушителей.

Время и место проведения технического обслуживания автомобильной и электрогазовой техники определяется заместителем командира подразделения по вооружению, а там, где его нет по штату – командиром подразделения, исходя из условий боевой обстановки.

Подготовку автомобильной и электрогазовой техники к работе и ежедневное техническое обслуживание проводят водители и механики подразделений на местах стоянок.

Номерное техническое обслуживание проводится силами водителей и личного состава авторемонтной мастерской.

Техническое обслуживание специального оборудования машин и других агрегатов осуществляется специалистами соответствующих служб согласно инструкциям по эксплуатации специального оборудования и агрегатов.

При организации и проведении технического обслуживания самое пристальное внимание необходимо уделять специальным машинам как технике, имеющей наиболее важное значение в аэродромно-техническом обеспечении полетов самолетов. Ремонт автомобильной техники

Автомобильная и электрогазовая техника при аэродромно-техническом обеспечении полетов в ходе боевых действий может выходить из строя как от эксплуатационных неисправностей, так и

из-за боевых повреждений от воздействия авиации и десантов противника.

Должностные лица автомобильной и электрогазовой службы при организации ремонта в ходе боевых действий должны в первую очередь восстанавливать специальные машины, которые используются для непосредственного обеспечения полетов, а также машины с небольшим объемом ремонтных работ.

В авиационно-технической части будет проводиться, как правило, только текущий ремонт силами ремонтных мастерских и водителей. Машины, требующие текущего ремонта, будут восстанавливаться как в местах выхода их из строя, так и в местах размещения авторемонтных мастерских МТО-АТ или ПАРМ-1М.

У специальных машин, непосредственно обслуживающих самолеты или участвующих в подготовке летного поля, в местах их работы устраняются лишь незначительные повреждения, т.е. такие, которые могут быть устранены водителями в течение нескольких минут с использованием инструмента водителя и индивидуального комплекта запасных частей.

Текущий ремонт специальных машин, длительное время работающих на одном месте может проводиться в местах их расположения силами водителей и ремонтной группы, высылаемой из ремонтной мастерской МТО-АТ. Неисправные машины, требующие текущего ремонта и занятые на подвозе материальных средств, восстанавливаются в районе расположения ремонтных мастерских силами водителей с привлечением личного состава авторемонтных мастерских.

Машины, требующие среднего и капитального ремонта, отправляются для восстановления в ремонтные органы старшего начальника по службе.

Зараженные машины ремонтируются после дозиметрического и химического контроля и частичной или полной специальной обработки.

#### *Эвакуация поврежденной автомобильной техники*

Поврежденные и неисправные машины, которые требуют текущего ремонта и которые не представляется возможным восстановить на месте выходе их из строя, эвакуируются к местам расположения автомобильных ремонтных мастерских.

Поврежденные машины, требующие среднего или капитального ремонта, эвакуируются на СППМ, который организуется частью сил ремонтных мастерских, авиационно-технической части вблизи мест их расположения.

За своевременную эвакуацию поврежденных и неисправных машин несут ответственность командиры подразделений и начальник автомобильной и электрогазовой службы авиационно-технической части.

Для эвакуации используется, как правило, попутный транспорт и грузовой автомобиль автомобильной мастерской ПАРМ-1М. В перерывах между полетами эвакуировать неисправные машины могут и автотягачи самолетов. На СППМ машин, требующие среднего и капитального ремонта, готовятся к дальнейшей эвакуации к ремонтным средствам старшего по службе начальника, а машины, требующие списания, могут разбираться на детали и агрегаты, которые используются для восстановления машин. Автомобильная и электрогазовая техника к дальнейшей эвакуации на СППМ подготавливается силами водителей, механиками подразделений под руководством заместителя командира подразделения по технической части.

#### *Снабжение автомобильным имуществом*

Имущество автомобильной и электрогазовой службы по заявкам начальника автомобильной и электрогазовой службы авиационно-технической части поступает со склада старшего начальника по службе на склад автомобильного и электрогазового имущества авиационно-технической части.

Для выполнения работ автомобильными ремонтными мастерскими Военно-Воздушных Сил разработаны специальные ремонтные комплекты автомобильного имущества, которые обеспечивают также ремонт и специального оборудования, установленного на шасси автомобилей.

Эти комплекты в зависимости от их назначения содержатся в мастерских МТО-АТ, ПАРМ-1М и на складе авиационно-технической части согласно установленным нормам и обеспечивают бесперебойную и устойчивую работу ремонтных мастерских.

## 18.2. Особенности АТО частей и подразделений войск ПВО

### 18.2.1. Организация автомобильной службы в частях ПВО

Условия автотехнического обеспечения соединений и частей ПВО определяются:

- стоящими перед ними задачами;
- организационной структурой подразделений и частей;
- боевым порядком подразделений и частей;
- тактикой применения подразделений и частей в различных видах боевых действий;
- наличием, составом и предназначением автомобильной техники;
- размещением автомобильной техники в боевых порядках;
- интенсивностью использования автомобильной техники;
- вероятным среднесуточным выходом автомобильной техники из строя;
- необходимым уровнем восстановления неисправной (поврежденной) автомобильной техники;
- количественным и качественным составом сил и средств автотехнического обеспечения.

Зенитные ракетные войска являются основной огневой силой ПВО. Они имеют на вооружении зенитные ракетные комплексы (ЗРК) дальнего действия, средней, малой дальности и ближнего действия, способные уничтожать воздушного противника на дальних и ближних подступах к прикрываемым объектам. Свои задачи зенитные ракетные войска выполняют в тесном взаимодействии с истребительной авиацией и радиотехническими войсками.

Основу автомобильного парка войск ПВО составляют многоцелевые полноприводные автомобили и быстроходные гусеничные машины. Значительная часть боевой техники смонтирована на автомобильных шасси или автомобильных прицепах. Кроме того, в войсках ПВО имеется большое количество различных силовых установок с автомобильными двигателями на инженерной, ракетной и другой наземной технике. В подразделениях и частях зенитных ракетных войск специальные автомобили и автотягачи составляют более 80 процентов всех автомобилей.

Значительная часть автомобильной техники подразделений и частей зенитных ракетных войск входит в ракетные комплексы и несёт на себе уникальное оборудование. На шасси автомобилей смонтированы кабины станций наведения ракет, кабины с аппаратурой управления, оборудование контрольно-испытательных передвижных станций и др. Кроме того, большое количество седельных авто тягачей используется для перевозки ракет.

Основными марками машин ЗРК являются:

- комплекс С-300 - МАЗ-543,537 - под пусковые установки, командные пункты, кабины управления и др.,
- седельные тягачи КрАЗ-255В, КрАЗ-260В – для подвоза ракет;
- комплекс С-200 - КрАЗ-255В, КрАЗ-260В, ЗИЛ-131, ГАЗ-66;
- комплекс С-125 - ЗИЛ-131В, КАМАЗ-4310, Урал-4320;
- комплекс «БУК» - ГМ-569,567, КрАЗ-255В, КрАЗ-260В;
- для перевозки ракет - Урал-4320, КАМАЗ-4310;
- комплекс «ОСА» - БАЗ-5937,5939 – под пусковые установки, транспортно-заряжающие машины.

*Зенитный ракетно-артиллерийский дивизион ОМБр*

Для прикрытия от ударов воздушного противника подразделений и частей отдельной механизированной бригады предназначен зенитный ракетно-артиллерийский дивизион (*зрадн*) входящий в состав *ОМБр*.

Зенитный ракетно-артиллерийский дивизион состоит:

1) зенитная ракетно-артиллерийская батарея "Тунгуска" в составе 2-х огневых взводов по 3 расчёта в каждом, комплекс установлен на ГМ-352,355, на каждую установку имеется транспортно-заряжающая машина;

2) зенитно-ракетная батарея "Стрела-10М1" в составе 2-х взводов по 4 расчёта боевых машин "Стрела-10М1" на базе МТ-ЛБ.

3) две зенитно-ракетные батареи "Игла", одна батарея на БМП, вторая батарея на ГАЗ-66, каждая батарея состоит из 3-х взводов по 3 отделения.

Кроме того, в состав *зрадн* входят: управление, штаб, взвод управления, взвод материального обеспечения, группа регламентно-настроечных работ и ремонта, медицинский пункт.

Количество автомобильной техники *озрадн* составляет 39 единиц, из них:

- грузовые автомобили – ГАЗ-66 – 12 ед., ЗИЛ-131 – 1 ед., Урал-4320 – 8 ед.;
- санитарный автомобиль УАЗ-452 – 1 ед.;
- автомобильные базовые шасси под монтаж вооружения и техники – ГАЗ-53 – 1 ед., ГАЗ-66 – 1 ед., ЗИЛ-131 – 2 ед., Урал-4320 – 7 ед., КАМАЗ-4310 – 6 ед., ГМ-352, 355 – 6 ед., МТ-ЛБУ – 9 ед.;
- прицепы составляют 4 ед.

Ремонтное подразделение представлено отделением технического обслуживания в количестве 4-х человек с материальной базой МТО-АТГ.

Основные задачи зенитного ракетно-артиллерийского дивизиона в обороне: прикрытие от ударов воздушного противника главных сил отдельной механизированной бригады при выдвижении, переходе к обороне и в ходе боя. При этом основные усилия сосредотачиваются для прикрытия батальонов первого эшелона на направлении главного удара противника, командных пунктов *ОМБр*, бригадной артиллерийской группы, а в последующем для прикрытия второго эшелона бригады.

Зенитная ракетно-артиллерийская батарея «Тунгуска» применяется повзводно для прикрытия батальонов первого эшелона на направлении главного удара противника, а в последующем для прикрытия второго эшелона при вводе его в бой.

Зенитно-ракетная батарея «Стрела-10М1» применяется повзводно для прикрытия батальонов первого эшелона на другом направлении, командных пунктов *ОМБр*, бригадной артиллерийской группы.

Зенитно-ракетная батарея «Игла» повзводно придаётся батальонам, а оставшиеся взвода применяются для прикрытия командного пункта, запасного командного пункта, тылового пункта управления, противодесантного резерва, противотанкового резерва, подвижного отряда заграждений и других объектов.

### *18.2.2. Особенности организации АТО боевых действий частей ПВО*

Автомобильная техника войск ПВО в ходе боевых действий будет использоваться для обеспечения маневра силами и средствами ПВО, перемещения подразделений и частей ПВО в новые позиции

онные районы, инженерного оборудования этих районов, подготовки к пуску и обеспечения пуска ракет, подвоза ракет, ракетного топлива и других материальных средств.

Основной особенностью использования автомобильной техники отдельного зенитного ракетно-артиллерийского дивизиона является большое рассредоточение их батарей и взводов в полосе прикрываемого соединения. В тоже время автомобильная техника размещается на стартовых и технических позициях очень компактно. Техника концентрируется на небольших участках местности из-за того, что машины объединены технологическим процессом, или подготовки ракет к пуску, или обеспечения пуска ракет.

Всю автомобильную технику подразделений и частей ПВО по характеру использования можно разделить на три основные группы:

- первая группа – машины, входящие в состав зенитных ракетных и радиолокационных комплексов;
- вторая – машины, на которых смонтированы средства управления и боевого обеспечения;
- третья – машины, предназначенные для тылового и технического обеспечения.

При организации автотехнического обеспечения особое внимание необходимо уделять машинам первой и второй групп, которые могут составить до 70-75 % от общей численности автомобилей и 100 % гусеничных машин.

Исследования показывают, что среднесуточный расход моторесурсов на одну списочную машину в ходе наступательного боя может составить:

- в наступлении – по автомобилям – 70-80 км, по гусеничным машинам – 60-70 км;
- в обороне соответственно: 55-60 км и 50-55 км.

Вероятный среднесуточный выход автомобильной техники из строя, как показывает опыт последних учений войск и проведенные исследования, подразделений и частей ПВО может составить:

- в обороне – автомобилей – 5-6 %, гусеничных машин – 5-7 %;
- в наступлении – соответственно – 6,5-8 % и 7-9 %.

Исходя из предполагаемой напряженности использования автомобильной техники и возможного воздействия средств воздушного нападения противника по подразделениям и частям ПВО, можно

дать оценку вероятного выхода ее из строя. Выход автомобильной техники из строя от эксплуатационных неисправностей в значительной степени будет зависеть от расхода моторесурсов, физико-географических и природно-климатических условий. Расход же моторесурсов в свою очередь зависит от характера боевых действий прикрываемых войск, интенсивности воздействия по ним воздушного противника, темпов перемещения соединений и частей ПВО в новые позиционные районы, а также объема работ по инженерному оборудованию этих районов.

При оценке вероятного выхода автомобильной техники из строя от боевых повреждений необходимо учитывать, что противник будет стремиться в первую очередь вывести из строя командные пункты, наиболее мощные зенитные ракетные и радиолокационные комплексы.

Учитывая специфику использования автомобильной техники подразделений и частей ПВО, по которым противник будет наносить в основном удары с высокой точностью, характер распределения неисправных машин по видам ремонта будет несколько отличаться от общевойсковых соединений и частей. Так, за счет увеличения доли тяжелых повреждений (КР и СП), характер распределения – может быть следующим: текущего ремонта – до 50 %, среднего и капитального ремонта – по 15 % и списания – до 20 %.

Из всего выше сказанного можно выделить следующие условия, которые будут влиять на организацию автотехнического обеспечения подразделений и частей ПВО:

- наличие большого количества в подразделениях и частях автомобильных базовых шасси, спецустановок с автономными двигателями автомобильного типа (так, например: автомобильные базовые шасси составляют до 80 % от общего количества автомобильной техники);
- рассредоточенное размещение автомобильной техники в позиционных районах подразделений и частей, при этом части и подразделения обычно располагаются на большом удалении от ремонтных средств;
- необходимость поддержания более высокого уровня укомплектованности подразделения (части) исправной автомобильной техникой из-за потребности комплекта машин для обеспечения подготовки и пуска ракет;

подразделения и части ПВО являются первоочередными объектами для поражения ударами противника;

- необходимость использования неисправных базовых шасси с исправным специальным оборудованием для подготовки и пуска ракет;

- подразделения и части ПВО являются первоочередными объектами для поражения ударами противника;

- необходимость проведения базовым автомобильным шасси комплексного технического обслуживания и ремонта;

- неравномерность расхода автомобильного имущества как по времени, так и по подразделениям и частям, что требует от автомобильной службы гибкости в организации маневра средствами службы и запасами имущества;

- большая разномарочность парка машин подразделений и частей ПВО;

- сложность конструкции отдельных марок БАЗ-5937 (5939), МАЗ-537 (543);

- высокие требования к боевой и технической выучке личного состава службы, особенно водителей специальных машин.

#### *Особенности подготовки к предстоящим боевым действиям*

При подготовке к предстоящим боевым действиям в подразделениях и частях ПВО проводятся те же мероприятия автотехнического обеспечения, что и в других частях соединения, однако исходя из предназначения подразделений и частей ПВО в выполнении боевых задач соединения и характера их боевого использования, имеются определённые особенности в проведении этих мероприятий. Так, доукомплектование подразделений и частей ПВО автомобильной техникой осуществляется в первую очередь до начала боевых действий в районах постоянной дислокации или отмотелизования. В этом случае прием машин осуществляется должностными лицами автомобильной службы совместно со специалистами других служб. Исправность и пригодность специального оборудования к боевому применению имеет при этом первостепенное значение.

При подготовке автомобильной техники к предстоящим боевым действиям необходимо учитывать следующие положения:

- техническое обслуживание № 1 или № 2 автомобилей ракетных комплексов проводят вне зависимости от пробега и в первую очередь;

- работы по техническому обслуживанию шасси специальных машин ракетных комплексов выполняют одновременно с проведением регламентных работ специального оборудования, смонтированного на них;

- выполнение технического обслуживания и ремонта машин в дежурных батареях не должно снижать боевую готовность этих батарей к отражению налётов воздушного противника.

При подготовке личного состава автомобильной службы к предстоящим боевым действиям в зависимости от наличия времени предусматривают проведение занятий с водителями и специалистами автомобильной службы и их инструктаж. Объём и содержание этих занятий определяют командиры подразделений и частей ПВО, а проведение их осуществляется обычно после окончания подготовки техники к боевым действиям. При проведении занятий особое внимание обращается на умение быстро и правильно занимать стартовые позиции, водить тяжёлые поезда по бездорожью, пользоваться специальным оборудованием, смонтированным на машине (прицепе), на соблюдении мер безопасности при работе на машине. Особое внимание должно уделяться подготовке водителей транспортно-заряжающих машин, которые эксплуатируются в основном без старших машин. При тренировке этих водителей необходимо уделять основное внимание отработке следующих элементов:

- сцепка и расцепка автопоезда;
- вождение автопоезда по лесным дорогам;
- проезд крутых поворотов и маневрирование;
- подача автопоезда на стартовую позицию;
- меры безопасности при работе с ракетами.

По окончании регламентных работ, обслуживания и ремонта машин организуется проверка, обслуживание и устранение выявленных неисправностей специального оборудования и шасси подвижных мастерских. Одновременно пополняются запасы автомобильного имущества.

## *Особенности организации эвакуации и ремонта автомобильной техники*

Учитывая вышеперечисленные условия применения соединений и частей ПВО, можно сформулировать следующие основные положения по организации ремонта и эвакуации автомобильной техники:

- пусковые установки, специальные автомобили зенитных ракетных и радиолокационных комплексов, требующие текущего ремонта, восстанавливаются, как правило, на месте выхода их из строя силами водителей (экипажей), ремонтного подразделения; а при необходимости – ремонтными группами соединения (объединения);

- пусковые установки, специальные автомобили с наземным оборудованием и средствами боевого обеспечения, требующие среднего ремонта, эвакуируются в первую очередь на СППМ соединения, где восстанавливаются ремонтными группами ремонтно-восстановительной части соединения или готовятся к последующей эвакуации на СППМ объединения (центра);

- специальные автомобили, без которых невозможны боевые действия, могут восстанавливаться путём замены агрегатов и шасси за счёт автомобилей общего назначения, для восстановления машин в ходе боевых действий кроме штатных ремонтных средств используются мастерские и предприятия местной промышленной базы;

- автомобильная техника общего назначения, требующая текущего ремонта, в зависимости от объема работ или восстанавливается на месте выхода из строя или эвакуируется на СППМ соединения, где восстанавливается силами их ремонтных органов, а требующая среднего ремонта эвакуируется на СППМ соединения (объединения) и восстанавливается силами их ремонтных органов или готовятся к последующей эвакуации;

- автомобильная техника, требующая капитального ремонта, эвакуируется, как правило, на СППМ соединения (объединения) откуда базовые шасси специальных машин (делимые объекты) отправляются на ремонтные предприятия без вооружения и техники (которые демонтируются в ремонтных органах соответствующих служб), после восстановления базовые шасси возвращаются в те ремонтные органы, которые производили демонтаж вооружения и

специального оборудования; неделимые объекты целиком направляются на ремонтные предприятия Центра соответствующих служб;

- отдельные образцы вооружения (делимые объекты) могут восстанавливаться путем замены шасси специальных машин.

Эвакуация поврежденной автомобильной техники осуществляется силами и средствами подразделений и частей ПВО, а так же силами и средствами соединения. Для эвакуации используются машины подразделений, грузовые автомобили из состава ремонтных органов и штатные средства эвакуации. Эвакуация осуществляется по подготовленным в позиционных районах дорогам, предназначенным для подвоза ракет и других материальных средств.

Величина плеч эвакуации зависит в основном от размеров позиционных районов подразделений и частей ПВО, взаимного удаления зенитных ракетно-артиллерийских батарей и взводов друг от друга, наличия и состояния дорог. Исходя из этого, среднее плечо эвакуации в соединении может составить 5-18 км.

При организации эвакуации вышедших из строя вооружения и техники необходимо учитывать, что СППМ соединения нецелесообразно развертывать в непосредственной близости от боевых позиций ракетных, зенитных ракетных и, особенно, радиолокационных комплексов. С целью повышения живучести сил и средств технического обеспечения необходимо особое внимание уделять инженерному оборудованию и маскировке районов размещения ремонтных органов и ремонтного фонда.

Реальным путем сокращения объема земляных работ является умелое использование рельефа местности, производственных выработок, а также укрытий, оставленных нашими войсками и противником.

Для обеспечения боеспособности подразделений и частей ПВО укомплектованность их исправными машинами должна быть не только равна, но и несколько выше укомплектованности основным вооружением. Поэтому необходимый уровень восстановления вышедшей из строя автомобильной техники в них должен быть выше, чем в общевойсковых соединениях и частях. Опыт учений войск и проведенные исследования показывают, что в подразделениях и частях ПВО необходимо восстанавливать в ходе боевых действий 100% машин, требующих текущего ремонта и не менее 40-60 % – среднего ремонта.

Производственные возможности отделения технического обслуживания *зрадн* не обеспечивают восстановление автомобильной

техники требующей текущего ремонта, а для выполнения средних ремонтов оно вообще не предназначено. Поэтому ремонтные органы соединения (объединения) должны ремонтировать автомобильную технику текущего и среднего ремонтов и, в первую очередь, автомобильных базовых шасси зенитных ракетных и радиолокационных комплексов.

Своевременное восстановление вышедшей из строя автомобильной техники возможно только при четко организованной системе снабжения ремонтных органов автомобильным имуществом, возимые запасы которого создаются до установленных норм заблаговременно, в мирное время.

### *Особенности организации снабжения автомобильным имуществом*

При организации снабжения частей и подразделений ПВО необходимо учитывать, что из-за наличия большого количества автомобильных базовых шасси, автономных двигателей и автомобильных прицепов значительно увеличивается потребность в автомобильных шинах, аккумуляторных батареях и обменных агрегатах (особенно в автомобильных двигателях). Из-за ограниченных возможностей автомобильного транспорта подвоз автомобильного имущества в подразделения и части ПВО будет осуществляться, как правило, транспортом соединения и объединения, а транспорт подразделений и частей ПВО использоваться только для подвоза материальных средств в подчиненные части (подразделения) и ремонтные органы.

### **18.3. АТО боевых действий сил специальных операций**

Силы специальных операций (ССО), являются родом Сухопутных войск и предназначены для прикрытия стратегического развертывания ВС РФ, срыва специальных операций противника и выполнение других внезапно возникающих задач. В угрожаемый период и в ходе приграничных военных конфликтов, а также в районах с нестабильной военно-политической обстановкой мобильные силы ведут борьбу с банд-формированиями и десантно-диверсионными силами противника.

В оборонительных и контрнаступательных операциях они могут использоваться для захвата и удержания важных объектов и рубежей на отдельных направлениях, действовать в составе стратегического резерва Главнокомандующего Вооруженными Силами, а также для проведения аэромобильных рейдов, создание активного фронта борьбы в тылу противника и для выполнения других специальных задач.

Организационно ССО состоят из командования и отдельных мобильных бригад, отдельная мобильная бригада является общевойсковым, тактическим соединением ССО. Она представляет собой соединения смешанного состава, оснащенной бронетанковой и автомобильной техникой.

Задачи, решаемые ССО, обусловлены условиями военно-политической обстановки, в которых они будут применяться.

Тактическими задачами являются:

- в мирное время: оказание помощи в ликвидации последствий техногенных катастроф и стихийных бедствий во взаимодействии с воинскими формированиями МЧС;
- в угрожаемый период: локализация и свертывание военного конфликта малой интенсивности (масштаба) на территории республики во взаимодействии с пограничными войсками (другими воинскими формированиями);
- оказание помощи внутренним войскам в обеспечении организованного вывоза материальных средств и эвакуации населения из района военного конфликта (горячей точки) вблизи государственной границы;
- участие в обеспечении стратегического развертывания Вооруженных Сил на возможных направлениях вооруженной агрессии;
- охрана и оборона наиболее важных стратегических объектов (направлений) во взаимодействии с воинскими формированиями территориальных войск;
- наращивание силы войск прикрытия.

При отражении агрессии:

- отражение вооруженного вторжения противника на направлениях, где нет войск прикрытия или их количество незначительно (во взаимодействии с пограничными войсками или самостоятельно);

- обеспечение проведения мобилизационного и оперативного развертывания войск;
- прикрытие и удержание (во взаимодействии с территориальными войсками или самостоятельно) важных районов, рубежей, объектов экономики Республики Беларусь;
- блокирование и уничтожение банд-формирований и десантно-диверсионных сил;
- замена войск, подвергшимся ударам ОМП, закрытие брешей;
- проведение рейдов, создание активного фронта борьбы в тылу противника;
- усиление группировок войск, оказавшихся в окружении или блокированных противником, с целью вывода их из окружения;
- наращивание усилий и группировок войск;
- проведение демонстрационных действий с целью ввода противника в заблуждение и сокрытия истинных замыслов обороняющихся войск;
- решение внезапно возникающих и специальных задач.

Для координации действий сил и средств Центра по техническому тыловому обеспечению мобильных бригад в штабе ССО создаются группы планирования технического и тылового обеспечения. Группой планирования отрабатываются планы.

Характер боевого использования подразделений и частей ССО в современных условиях требует высокой подвижности и маневренности. В соответствии с этими требованиями они должны быть оснащены бронетанковой и автомобильной техникой, отвечающей спецификой их боевого применения.

Задачи, решаемые ССО, определяют особенности АТО.

Особенности автотехнического обеспечения отдельной мобильной бригады в мирное время являются:

- высокая боевая готовность сил и средств АТО;
- использование автомобильной техники, работа личного состава службы в районах затопления, завалов, пожаров, на зараженной местности и в других экстремальных условиях;
- выход АТ из строя не только по эксплуатационным причинам, а также из-за находжений в районах стихийных бедствий и техногенных катастроф;

- вытаскивание и эвакуация затонувших, опрокинутых, зараженных машин, эвакуация из районов пожаров и завалов;
- организация ремонта в экстремальных условиях катастроф и стихийных бедствий;
- сложность доставки АИ в районы затоплений, завалов, пожаров, заражений;
- создание совместных группировок АТО ССО и воинских формирований гражданской обороны.

Особенности организации АТО отдельной мобильной бригады в угрожаемый период:

- повышенный расход моторесурсов в связи с действиями на отдельных направлениях и на значительном удалении от ВС РБ;
- значительное рассредоточение автомобильной техники, использование ее в отрыве от средств обслуживания и ремонта;
- выход техники из строя не только по эксплуатационным причинам, а также от воздействия банд-формирований и диверсионных групп;
- ремонт АТ вышедшей из строя выездными бригадами, что снижает возможность ремонтных подразделений из-за частых перемещений либо централизованный ремонт, в этом случае увеличивается объем эвакуации;
- взаимодействие при организации АТО с войсками МВД, пограничными и территориальными войсками, создание совместных группировок для выполнения задач технического обеспечения.

При отражении агрессии противника особенности АТО отдельной мобильной бригады являются:

- отражение агрессии во взаимодействии с пограничными войсками на направлениях, где нет войск, приведет к увеличению нагрузки на силы и средства АТО, в необходимости обеспечения пограничных войск;
- ухудшение снабжения АИ, из-за увеличения плеча подвоза;
- увеличения плеча эвакуации в неисправной АТ из-за нахождения *омобр* в отрыве от ВС РБ;
- увеличение объема выхода машин из строя по эксплуатационным причинам и по боевым повреждениям;
- блокирование и уничтожения ДРГ и банд-формирований ведет к рассредоточению АТ *омобр* во всей полосе выполнения боевых задач, увеличивает время нахождения АТ в неисправном состоянии.

#### **18.4. АТО боевых действий артиллерийских подразделений и частей**

Роль артиллерии в бою зависит от характера боевых действий и ее боевых возможностей. Артиллерия в годы Великой Отечественной войны была главной боевой ударной силой Сухопутных войск.

В настоящее время с появлением ракетных войск значение артиллерии не уменьшилось. В ходе боевых действий без применения ядерного оружия, огонь артиллерии в сочетании с ударами авиации и огнем других средств будет являться фактором поражения противника. Артиллерия может быть бригадная, ОК, центра.

Автотехническое обеспечение в артиллерийских частях организует заместитель командира соединения (части) по вооружению через начальника автомобильной службы, которому подчиняется помощник, а по вопросам служебной деятельности командир ремонтного взвода АТ, командир отделения технического обслуживания.

Наиболее важной группой автомобильной техники РВ и А составляет автомобильное базовое шасси. К автомобильным базовым шасси относится 48% автомобилей, 100% гусеничных тягачей и 50 – 70% прицепов.

По характеру использования автомобильное базовое шасси можно объединить в две группы. Первая группа – машины, несущие на себе артиллерийское вооружение и вторая группа – машины, предназначенные для обеспечения (топливозаправщики, радиомастерские, мастерские по техническому обслуживанию и ремонту автомобильной, бронетанковой техники, техники ракетно-артиллерийского вооружения и др.).

Размещение автомобильной техники артиллерийской части зависит от применения артиллерии в ходе боевых действий. Как правило, большая часть артиллерии до начала боевых действий распределяется по артиллерийским группам передается в нижестоящие общевойсковые соединения и части, действующие на направление главного удара.

Для развертывания в боевой порядок артиллерийской группе назначают район боевых позиций, район командно наблюдательных и наблюдательных пунктов подразделений, места командного и

наблюдательного пункта группы, рубежи развертывания подразделений артиллерийской разведки.

В зависимости от состава и назначения артиллерийской группы, дальности артиллерийских систем и условий обстановки основной район огневых позиций размещается на удалении 2-6 км, от переднего края своих войск. В районах огневых позиций находится основная масса автомобильной техники, что предопределяет ее выход из строя от всех видов оружия противника. В ходе оборонительного боя для осуществления маневра артиллерии назначают запасные районы огневых позиций.

Для обеспечения живучести автомобильная техника артиллерийских дивизионов в районах огневых позиций рассредоточивается на 1-2 км по фронту и в глубину, расстояние между группами машин соседнего дивизиона должно быть не менее 1 км.

Противотанковый резерв, как правило, размещается на удалении в обороне 3-5 км, вблизи дороги обеспечивающих быстрый маневр на угрожаемое направление. Артиллерийские тягачи, автомобили под боеприпасы располагаются с учетом защитных свойств местности, с соблюдением мер маскировки обычно сзади (слева, справа) от орудий на удалении, обеспечивающим связь с ними и быструю подачу к орудиям. В отдельных случаях автомобильная техника может размещаться в тылу дивизиона на удалении 1,5-2 км от огневых позиций.

Характер боевых действий артиллерийских соединений частей и особенности размещения автомобильной техники позволяет кроме специалистов ремонтников использовать для восстановления поврежденных машин силы водителей (механиков-водителей), экипажей. А в отдельных случаях и расчетов. При нахождении *птадн* в противотанковом резерве, до движения на огневые рубежи вся автомобильная техника размещается в своем районе. С получением *птадн* задачи из района расположения выдвигается только его артиллерийские подразделения и подразделения боевого обеспечения со своей техникой, а подразделения технического и тылового подразделения остаются в прежнем районе, до получения команды на перемещение в новый район, что позволяет увеличить время работы ремонтных средств на одном месте, а следовательно восстановить большее количество поврежденных машин.

В ходе боевых действий автомобильная техника артиллерийских групп перемещается по дивизионно, скачками по 8-12 км для гаубичных и реактивных дивизионов и 15-20 км – для пушечных дивизионов, а противотанкового резерва от рубежа к рубежу.

Во всех случаях при перемещении артиллерийских групп организуется техническое замыкание, которое осуществляется, как правило, своими силами.

Анализ размещения автомобильной техники артиллерийских соединений и частей в ходе боевых действий показывает, что на удалении до 10 км от переднего края размещается до 60 % автомобилей, и 70-80 % гусеничных тягачей, а на удалении 15-20 км до 15 % автомобилей и около 10 % гусеничных тягачей. Следовательно, основная часть автомобильной техники будет находиться в зоне досягаемости огня противника, что приведет к возрастанию потерь машин от боевых повреждений.

Маневренный характер использования артиллерии в ходе боевых действий, частые переподчинения, смена огневых позиций, эксплуатация машин в условиях бездорожья обуславливает значительный среднесуточный выход машин из строя от эксплуатации.

В общем комплексе мероприятий АТО артиллерийских соединений и частей в ходе боевых действий является своевременное восстановление машин, вышедших из строя как от боевых, так и от эксплуатационных повреждений.

Проведенные исследования свидетельствуют, что в артиллерийских соединениях и частях могут потребовать эвакуации до 65-70 % машин, вышедших из строя за сутки, остальная автомобильная техника восстанавливается на месте выхода из строя или в местах ближайших укрытий, либо эвакуация ее нецелесообразна в виду полного разрушения.

Эвакуация автомобильной техники в артиллерийских соединениях и частях, как правило, усложняется за счет рассредоточения машин, это приведет к значительному увеличению плеч эвакуации; возрастание потерь машин от боевых повреждений ведет к увеличению объема эвакофонда и к росту трудозатрат на эвакуацию поврежденных машин.

При организации эвакуации поврежденной техники артиллерийских соединений и частей в ходе боевых действий целесообразно учитывать следующие особенности:

- недостаточное количество эвакуационных средств в артиллерийских частях;
- увеличение плеч эвакуации в 1,5-2 раза (до 10-15 км);
- возможность широкого привлечения для эвакуации транспорта подвоза, возвращающегося в тыл.

Эвакуация в артиллерийских частях возлагается прежде всего на свои силы и средства. При этом, как правило, используются грузовые автомобили подвоза боеприпасов, запасные тягачи артиллерийских батарей, в зависимости от сложившейся обстановки по решению командира батареи, дивизиона могут привлекаться боевые и другие машины. Артиллерийская группа *омбр* не развёртывает своего СППМ.

Следует отметить, что своими силами прежде всего эвакуируется автомобильная техника из-под огня противника в месте ближайших укрытий, к ремонтным средствам артиллерийских дивизионов (МТО-АТГ), на пути подвоза и эвакуации, как исключение на СППМ *омбр*. Эвакуированная техника охраняется своими силами до документальной передачи ремонтно-эвакуационным (ремонтым) органам общевойсковых соединений, в интересах которых действует артиллерия, или старшего начальника.

Ремонт автомобильной техники как от эксплуатационных так и от боевых повреждений прежде всего осуществляется в штатных ремонтных органах артиллерийских частей. Для ремонта автомобильной техники в артиллерийских частях имеется взвод по ремонту автомобильной техники с материальной частью ПАРМ-1М и отделения технического обслуживания с материальной частью МТО-АТ или МТО-АТГ.

В ходе боевых действий ремонтные органы артиллерийских соединений и частей, как правило, размещаются и перемещаются за основной группировкой артиллерии в следующих районах:

- отделение технического обслуживания с материальной частью (МТО-АТ, МТО-АТГ) дивизионов разворачивается в районах размещения артиллерийских тягачей на удалении от огневых позиций до одного километра;

- взвод по ремонту автомобильной техники группы артиллерии развертывается в районе размещения их тылов – за огневыми позициями на удалении от них до 4 км в наступлении и до 8 км в обороне.

Особенности боевого применения артиллерийских соединений и частей приводит к рассредоточению ремонтного фонда по всей полосе *омбр*. Ограниченное количество ремонтных средств, затрудняет своевременное восстановление машин.

В ходе боевых действий автомобильная техника, требующая текущего ремонта, ремонтируется как правило, на месте выхода из строя или в местах ближайших укрытий. Ремонт машин, прежде всего, возлагается на водителей (экипажа), свободные расчеты, на отделения технического обслуживания, ремонтные и ремонтно-эвакуационные группы. Восстановление машин приводится в объеме, обеспечивающее надежное их использование при выполнении боевых задач с последующим проведением остальных работ после окончания операции. Машины, не восстановленные на месте выхода из строя, эвакуируются на СППМ силами *рвб*. При восстановлении автомобильной техники необходимо использовать местные промышленные базы.

Обеспечение АИ артиллерийских частей в мирное время организуется установленном порядке, как и в общевойсковых соединениях и частях. В ходе боевых действий, учитывая особенности боевого применения артиллерийских частей, обеспечение, как правило, осуществляется со склада автомобильного имущества соединения.

Учитывая степень важности артиллерийских частей и их отрыв в ходе боевых действий от органов снабжения целесообразно заблаговременно создавать повышенные запасы автомобильного имущества и содержать их ремонтных органах и в транспорте подразделений. Кроме этих мероприятий необходимо провести полное комплектование индивидуальных и групповых комплектов, что позволит повысить живучесть каждой машины, меньшую зависимость от подвоза и быстроту восстановления поврежденной автомобильной техники.

Для повышения автономности работы ремонтных органов целесообразно все запасы комплектов для МТО-АТ (МТО-АТГ) и ПАРМ-1М передать непосредственно в ремонтные мастерские, дополнительно к комплектам № 1 и № 2 запас дивизиона может выдаваться до 100 кг, а в запас артиллерийской группы – до 300 кг

имущества текущего обеспечения (материал и другое имущество в номенклатуре).

Управление техническим (автотехническим) обеспечением возлагается на НАС частей. Оно осуществляется через заместителей командиров дивизионов по вооружению (начальников автомобильных служб).

При организации технического (автотехнического) обеспечения следует учитывать особенности боевого применения в артиллерии. Это обуславливает необходимость тесного взаимодействия с частями соединения по следующим вопросам:

- решение на применение ремонтных органов и складов;
- согласование путей подвоза и эвакуации;
- использование транспорта подвоза для эвакуации поврежденных машин;
- восстановление техники, требующей комплексного ремонта;
- пополнение запаса автомобильного имущества и др.

## 19. ПРЕДЪЯВЛЕНИЕ РЕКЛАМАЦИЙ НА ВОЕННУЮ ТЕХНИКУ

При ведении рекламационной работы в воинской части необходимо руководствоваться государственным военным стандартом Республики Беларусь СТБ В 15.703–2007 «Система разработки и постановки на производство оборонной продукции. Военная техника. Порядок предъявления и удовлетворения рекламаций», а также для автомобильной техники, сдаваемой и прошедшей капитальный ремонт, СТБ 928–2004, СТБ 929–2004 и СТБ 930–2004.

Поставщик принимает на поставляемые им изделия гарантийные обязательства на соответствие показателям качества, комплектности, установленным в стандартах, технических условиях (ТУ), эксплуатационных документах или договоре.

Если в ТУ, стандартах, эксплуатационной документации на изделие гарантийный срок не установлен, он может быть установлен в договоре на поставку.

Гарантийный срок исчисляется в соответствии с требованиями раздела «Гарантийные обязательства» формуляра (паспорта), ТУ на изделие или договора на поставку.

Гарантийный срок эксплуатации автомобильной техники, прошедшей КР – 12 месяцев со дня выдачи из ремонта при пробеге (для первой категории условий эксплуатации), СТБ 929-2004:

- не более 24 тыс. км – автобусов и не более 20 тыс. км – прочих автомобилей всех видов и назначений;
- гарантийный срок эксплуатации двигателей, используемых в составе передвижных и стационарных установок – 6 месяцев при наработке не более 300 ч;
- гарантийный срок на отремонтированные автомобили и их составные части исчисляется со дня ввода их в эксплуатацию, но не позднее 6 месяцев со дня получения из ремонта, при условии соблюдения правил консервации и хранения, установленными нормативными документами.

### *а) Порядок вызова представителя поставщика*

При несоответствии качества или комплектности изделия установленным требованиям потребитель (командир воинской части) в течение суток с момента обнаружения дефекта обязан направить поставщику изделия и представителю заказчика (ПЗ) при постав-

щике (начальнику АУ ВС, для машин прошедших КР) уведомление (приложение 7, с. 198) о вызове полномочных представителей (ремонтной бригады) для устранения дефекта изделия.

Порядок направления уведомления (письмом, телеграммой, телефонограммой, по факсу, электронной почте) определяет потребитель.

Поставщик на следующий день с момента получения уведомления сообщает телеграммой потребителю о дате получения уведомления, о времени выезда своего представителя или ремонтной бригады, а также время и способ отправки груза (при необходимости).

Если потребитель и поставщик находятся в одном городе, то представитель (ремонтная бригада) поставщика обязан прибыть по вызову потребителя на следующий день, если в уведомлении не указан срок прибытия.

Представитель (ремонтная бригада) иногороднего поставщика обязан прибыть к потребителю не позднее чем в 2-дневный срок после получения уведомления, не считая времени, необходимого для проезда, если иной срок не предусмотрен в договоре.

При необходимости поставщик изделия по согласованию с представителем заказчика может уполномочить другую организацию на составление рекламационного акта и устранение дефекта (некомплектности) изделия при наличии у нее лицензии на выполнение указанных видов работ, о чем уведомляет потребителя, а также и эту организацию.

Если причиной возникновения дефекта в изделиях является дефект комплектующего изделия (КИ), то при получении уведомления от потребителя поставщик изделия по согласованию с ПЗ в тот же день по телеграфу уведомляет поставщика КИ, в котором возник дефект. Привлекает, при необходимости, его к участию в проверке качества и комплектности изделия, составлению рекламационного акта и устранению дефекта (восстановлении) изделия.

Уведомления о вызове представителя поставщика КИ поставщик изделия направляет потребителю и ПЗ при поставщике КИ.

Поставщик КИ обязан командировать своих представителей к потребителю для совместного с поставщиком изделия участия в проверке его качества и комплектности, составления рекламационного акта и устранения дефектов (восстановлении) изделия.

*б) Порядок составления рекламационного акта*

Для составления рекламационного акта в двухстороннем порядке назначается распоряжением руководителя потребителя (командиром воинской части) комиссия в составе:

- председатель комиссии - заместитель руководителя потребителя или лицо, им уполномоченное;
- представитель поставщика изделия или уполномоченной им организации при его прибытии;
- представитель поставщика КИ и (или) подрядчика при необходимости;
- члены комиссии – представители подразделений (войсковых частей), в которых обнаружен дефект изделия.

Комиссия обязана:

- уточнить установленный дефект изделия, а также что сделано до прибытия представителя поставщика;
- проверить выполнение требований эксплуатационной документации при эксплуатации изделия (в том числе режим работы, применяемые горючесмазочные материалы, своевременность выполнения проверок, регламентных работ и др.), порядок ведения формуляра и (или) паспорта и др.;
- определить, выполнены ли доработки и внесены ли изменения в эксплуатационную документацию (в том числе в формуляр или паспорт) по бюллетеням, если они были выпущены;
- определить внешнее проявление дефекта и выявить отказавшие КИ;
- провести исследования для определения характера дефекта изделия (производственный, конструктивный, эксплуатационный, программный, дефект комплектующего изделия), а также причину его возникновения;
- определить порядок дальнейшего исследования изделия для выявления конкретной причины и характера дефекта, если она на месте не может быть определена однозначно;
- определить возможность восстановления изделия непосредственно у потребителя или необходимость проведения этой работы у поставщика;
- составить рекламационный акт (приложение 7, с. 200).

При составлении одностороннего рекламационного акта к нему прикладывают заверенное в установленном порядке уведомление о вызове представителя поставщика.

В рекламационном акте делают запись о причине составления одностороннего рекламационного акта.

В бланке рекламационного акта должны быть заполнены все пункты, по которым имеются сведения, изложены характер дефекта, его последствия, даны четкие формулировки, указаны конкретные параметры со ссылками на пункты руководства по эксплуатации и применению по назначению изделия.

В акте могут быть указаны дополнительные данные, которые необходимы для подтверждения дефектов (некомплектности) продукции, ее восстановления и удовлетворения рекламации.

Рекламационный акт подписывают все члены комиссии.

Член комиссии, не согласный с содержанием рекламационного акта, обязан подписать акт с оговоркой о несогласии и изложить свое особое мнение. С особым мнением должны быть ознакомлены все члены комиссии. Если особое мнение составляет представитель поставщика, то лицо, утверждающее акт, составляет мотивированное заключение по особому мнению.

Особое мнение представителя поставщика (потребителя) не является основанием для отказа поставщика (потребителя) от выполнения мероприятий утвержденного рекламационного акта по удовлетворению рекламации.

При наличии разногласий в определении причин и характера дефекта и особых мнений к рекламационному акту прилагают документы, отражающие эти вопросы.

Допускается прикладывать результаты лабораторных исследований, фотоснимки, акты отбор образцов и другие документы, отражающие результаты проведенных исследований по установлению причин и характера дефекта.

Результаты исследования используют при составлении рекламационного акта.

В пункте рекламационного акта «Заключение», кроме подтверждения факта несоответствия изделия, должны быть указаны:

- предварительные данные о причинах возникновения дефекта, его характер, порядок дальнейших исследований по установлению

конкретных причин дефекта с указанием организации, которая будет проводить исследования;

- возможность дальнейшего применения изделия или меры по его восстановлению и конкретные исполнители работ.

Рекламационный акт должен быть составлен в течение 5 дней после обнаружения дефектов продукции. Если для участия в составлении акта вызывают представителя поставщика (подрядчика, поставщика КИ), то к установленному 5-дневному сроку добавляют время, необходимое для его приезда.

Если к моменту составления рекламационного акта будут выявлены другие дефекты продукции, кроме указанных в уведомлении, то их оформляют в составляемом рекламационном акте.

Общий срок составления рекламационного акта не должен превышать 15 дней с момента обнаружения дефектов продукции.

Потребитель в 2-дневный срок после составления рекламационного акта обязан направить его поставщику, заказчику и ПЗ при поставщике изделия. Один экземпляр рекламационного акта остается у потребителя. Одновременно с рекламационным актом поставщику направляется при необходимости дефектное КИ (составная часть).

Рекламационный акт, полученный поставщиком и ПЗ при поставщике, должен быть не позднее чем в 2-дневный срок со дня его получения рассмотрен ими для принятия согласованного решения по устранению и предотвращению аналогичных дефектов. О принятом решении поставщик в 2-дневный срок в письменной форме сообщает заказчику и потребителю.

Рекламационный акт на технику, поступившую из ремонта, составляется в трех экземплярах, подписывается комиссией, утверждается командиром части, и в последующем направляется: начальнику автомобильного управления Вооруженных Сил, ремонтному заводу и в дело воинской части.

В том случае, когда машина ремонтировалась в ремонтной части (подразделении) соединения, рекламация не составляется, а машина возвращается для устранения дефекта.

В том случае, если обнаруженные в машине дефекты явились результатом нарушения правил эксплуатации и хранения ее воинской частью, заводу-поставщику возмещаются расходы, связанные с восстановлением машины.

*в) Порядок исследования дефектных изделий*

Исследование изделия проводят во всех случаях составления рекламационного акта с целью:

- установления характера дефектов (конструктивный, производственный, эксплуатационный, программный, дефект КИ) и причин их возникновения;
- разработки и реализации организационно-технических мероприятий по устранению причин возникновения дефектов;
- исключения возникновения аналогичных дефектов в изделиях, находящихся в производстве и эксплуатации.

Исследование дефектного изделия у потребителя проводит комиссия, назначенная распоряжением руководителя потребителя (командиром воинской части).

Потребитель обязан предъявить комиссии дефектное изделие для исследования. Результаты исследования используют при составлении рекламационного акта.

Если исследование изделия у потребителя не может выявить характер и причины возникновения дефектов, то потребитель в 5-дневный срок со дня составления рекламационного акта, если иной срок не предусмотрен соглашением сторон, направляет изделие совместно с документацией (формуляр, паспорт при их наличии в поставке) поставщику для исследования.

Исследование дефектного изделия у поставщика является, как правило, окончательным для установления характера и причин возникновения дефектов.

По результатам исследования составляют акт исследования дефектного изделия комиссией поставщика изделия или комиссией поставщика комплектующих изделий.

В отдельных случаях по соглашению сторон допускается направлять изделие для исследования в другую организацию, которую указывают в акте исследования. В этом случае исследование проводит комиссия указанной организации. В состав комиссии включают представителей:

- поставщика изделия;
- поставщика КИ;
- потребителя изделия при необходимости;
- представителей заказчика при поставщике изделия и поставщике КИ.

Срок исследования изделия (составной части) не должен превышать 10 дней со дня получения поставщиком рекламационного акта и изделия (составной части) с документацией на него.

Порядок исследования дефектных изделий изложен в СТБ В 15.703–2007 «Военная техника. Порядок предъявления и удовлетворения рекламаций».

г) *Удовлетворение рекламаций*

Рекламацию считают удовлетворенной, если:

- изделие восстановлено (заменено) и доставлено потребителю;
- использованный ЗИП потребителя восполнен поставщиком;

оформлен акт удовлетворения рекламации.

Поставщик по требованию заказчика обязан устранить дефекты в принятой потребителем продукции, отремонтировать продукцию, в которой они обнаружены, независимо от причин появления дефектов или разногласий в оценке их происхождения.

Поставщик изделия совместно с ПЗ в течение суток сообщают потребителю телеграммой об отправке КИ, материалов и полуфабрикатов, предназначенных для устранения дефектов изделия.

Устранение дефектов или ремонт (восстановление) продукции должны быть осуществлены в 5-дневный срок с момента прибытия представителя или ремонтной бригады поставщика к месту нахождения продукции с привлечением в случае необходимости поставщиков КИ.

Потребитель обеспечивает представителю поставщика необходимые условия для участия в проверке качества поставленной продукции и для работы по устранению выявленных в ней дефектов или по ее восстановлению.

В целях оперативного восстановления дефектной продукции у потребителя представителями поставщика могут быть использованы имеющиеся у потребителя запасные части из состава ЗИП.

В этом случае и в случае восстановления рекламационного изделия силами и средствами потребителя поставщик обязан произвести безвозмездное восполнение затраченных средств и обеспечить отгрузку израсходованных запасных частей в 10-дневный срок со дня получения рекламационного акта и отказавшего КИ (составной части), если другой срок не установлен соглашением сторон.

При обнаружении в поставленной продукции конструктивных дефектов, выявленных в процессе эксплуатации до истечения гарантийных обязательств, поставщик обязан устранить такие дефекты своими силами, средствами в кратчайший технически возможный срок, определяемый соглашением (бюллетенем, протоколом) заказчика с поставщиком.

При обнаружении в период действия гарантийных обязательств в поставленной продукции производственных дефектов, устранение которых требует заводского ремонта, поставщик обязан заменить такую продукцию или восстановить ее своими силами в срок, установленный соглашением сторон. По соглашению сторон продукцию можно восстановить на ремонтном предприятии заказчика.

При обнаружении в период действия гарантийных обязательств в поставленной продукции производственных дефектов, для устранения которых не требуется заводского ремонта, потребитель вправе устранить дефекты своими силами и средствами, но за счет поставщика.

После устранения несоответствия производят проверку изделия у потребителя на соответствие требованиям эксплуатационной, ремонтной документации. У поставщика изделие проверяют на соответствие требованиям ТУ в согласованном с ПЗ объеме.

Отремонтированное и проверенное потребителем или его представителем изделие используется по назначению.

Изделие считают восстановленным, если дефекты, указанные в рекламационном акте, устранены и его качество соответствует требованиям эксплуатационной или ремонтной документации, а также проведена государственная поверка средств измерений, входящих в состав изделия, если они были заменены по рекламации.

О работах, проведенных по восстановлению изделия, делают отметку в формуляре (паспорте) в установленном порядке.

Гарантийный срок эксплуатации продлевают на время, прошедшее со дня оформления уведомления об отказе до дня ввода изделия в эксплуатацию при ремонте у потребителя или до дня приемки представителем заказчика при ремонте изделия у поставщика.

Не позднее, чем на следующий день после восстановления изделия и восполнения ЗИП потребитель с участием представителя поставщика (если он у потребителя) составляет акт удовлетворения рекламации (приложение 7, с. 203).

Акт удовлетворения рекламации не составляют, если устранение дефектов в изделии или его восстановление произведено у потребителя силами и средствами поставщика. В этом случае основанием удовлетворения рекламации является подписанный и утвержденный установленным порядком рекламационный акт с записью об удовлетворении рекламации.

Акт удовлетворения рекламации рассылают в том же порядке и в те же адреса, что и рекламационный акт.

д) *Учет рекламационных документов*

К рекламационным документам, подлежащим учету, относят:

- уведомление о вызове поставщика;
- рекламационный акт;
- акт удовлетворения рекламации;
- акт исследования дефектного изделия;
- другие документы, связанные с проведением рекламационной работы.

Учет рекламационных документов проводят по журналам учета: потребитель, поставщик и ПЗ при поставщике.

ПЗ при поставщике осуществляет контроль за ходом работ по рекламационным актам, своевременному удовлетворению рекламаций и недопущению дальнейшей отгрузки продукции с дефектами, указанными в рекламациях.

Поставщик представляет в соответствующие республиканские органы государственного управления по подчиненности и заказчику в установленном порядке согласованную с ПЗ при поставщике информацию о поступлении и удовлетворении рекламаций, а также о принятых мерах по устранению причин возникновения дефектов. Копию указанной информации поставщик направляет ПЗ при поставщике.

На основе анализа документов по рекламационной работе организации промышленности принимают меры по повышению качества и надежности изделий, устранению причин появления дефектов изделий, совершенствованию изготовления и эксплуатации изделий.

## СОКРАЩЕНИЯ

ВС – Вооруженные силы  
МО – Министерство обороны  
ВАТ – военная автомобильная техника  
ВВТ – вооружения и военная техника  
СПВ – средства подвижности вооружения  
АТ – автомобильная техника  
АИ – автомобильное имущество  
ТО – техническое обслуживание  
ТО № 1 – техническое обслуживание № 1  
ТО № 2 – техническое обслуживание № 2  
СО – сезонное техническое обслуживание  
РТО – регламентированное техническое обслуживание  
ТР – текущий ремонт  
СР – средний ремонт  
КР – капитальный ремонт  
РР – регламентированный ремонт  
КТП – контрольно-технический пункт  
ЕТО – ежедневное техническое обслуживание  
ПЕТО – площадка ежедневного технического обслуживания  
ПТОР – пункт технического обслуживания и ремонта машин  
АКБ – аккумуляторная батарея  
АС – автомобильная служба  
НАС – начальник автомобильной службы  
ЗКВ – заместитель командира по вооружению  
АТО – автотехническое обеспечение  
СППМ – сборные пункты поврежденных машин  
ГСМ – горюче-смазочные материалы  
ЗИП – запасные части, инструменты и принадлежности  
НЗ – неприкосновенный запас  
ВВК – военно-квалификационная комиссия  
ВАИ – военная автомобильная инспекция  
ПДД – правила дорожного движения  
ВВС – Военно-Воздушные Силы  
ПВО – противовоздушная оборона  
НТД – нормативно – техническая документация  
автотЭЧ – автомобильная технико-эксплуатационная часть  
А и ЭГС – автомобильная и электрогазовая служба  
СНОП – средства наземного обеспечения полетов

## ЛИТЕРАТУРА

1. Устав внутренней службы Вооруженных Сил Республики Беларусь. – Минск: Воениздат, 2001. – 299 с.
2. Руководящие документы по автотехническому обеспечению войск и воинским автомобильным перевозкам (приказы, руководства, инструкции – см. с. 4 – 10 – данного справочника).
3. Справочник офицера автомобильной службы и автомобильных войск. – Рязань: РВАИ имени генерала армии В.П. Дубинина, 2003. – 445 с.
4. Справочник офицера-автомобилиста. – Челябинск: ЧВВАКИУ (ВИ), 2005. – 248 с.
5. Сапроненко, А.П. Автотехническое обеспечение и воинские автомобильные перевозки. Основы автотехнического обеспечения войск: учебное пособие / А.П. Сапроненко, В.Н. Цыганков. – Минск: Военная академия Республики Беларусь, 2003. – 103 с.
6. Автомобили, их составные части, сдаваемые в капитальный ремонт. Общие технические требования и правила приемки: СТБ 928–2004. – Минск: Госстандарт, 2004.
7. Автомобили, их составные части, выпускаемые из капитального ремонта. Общие технические требования: СТБ 929–2004. – Минск: Государственный стандарт, 2004.
8. Автомобили, их составные части, сдаваемые в капитальный ремонт и выпускаемые из капитального ремонта. Комплектность: СТБ 930–2004. – Минск: Государственный стандарт, 2004.
9. Военная техника. Порядок предъявления и удовлетворения рекламаций. Основные положения: СТБ В 15.703–2007. – Минск: Государственный военный стандарт, 2007.
10. Тарасенко, П.Н. Войсковой ремонт автомобильной техники: учебное пособие / П.Н. Тарасенко. – Минск: БНТУ, 2006. – 300 с.
11. Справочник офицера автомобильной службы: учебное пособие. – Минск: БНТУ, 2007. – 400 с.
12. Тарасенко, П.Н. Проектирование парков воинских частей: учебно-методическое пособие / П.Н. Тарасенко. – Минск: БНТУ, 2008. – 226 с.

## ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1 (к разделу 10)

### ПРИМЕРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ инструмента начальника контрольно-технического пункта

№ п/п	Наименования приборов (приспособлений, инструмента)	Для проверки колесных машин (малый ящик)	Для проверки гусеничных машин (большой ящик)
1	Линейка металлическая длиной 0,3 (0,5) м	1	1
2	Молоток с длинной ручкой (масса 0,2 кг, длина ручки 0,8 м)	1	1
3	Щуп пластинчатый (набор)	1	1
4	Штангенциркуль-глубиномер	1	1
5	Прибор для проверки рулевого управления	1	-
6	Приспособление для замера ходов педалей сцепления и тормоза	1	-
7	Комплект шинных манометров для колесных машин	2	-
8	Приспособление для замера остаточной глубины рисунка протектора	1	-
9	Прибор для проверки герметичности пневматического привода тормозов	1	-
10	Приспособление для замера момента пробуксовки вентилятора	-	1
11	Шаблон для замера износа зубьев венцов ведущих колес	-	1
12	Лом стальной круглый длиной 1,25 м, диаметром 0,03 м	-	1
13	Ключ динамометрический для проверки затяжки гаек пальцев гусеничных лент	-	1
14	Приспособление для проверки натяжения гусеничных лент (два отвеса и нить)	-	1



**УТВЕРЖДАЮ**

Командир воинской части \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, фамилия)

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200 \_\_\_\_ г.

**П Л А Н**

проведения паркового дня в войсковой части \_\_\_\_\_ « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

№ п/п	Наименование ра-бот (мероприятий)	Время выполнения	Подразделения (объекты, место работы)	Привлекаемые силы и средства		Ответственные ис-полнители	Кто контролирует выполнение работ	Отметка о выпол-нении
				Личный со-став	Материально-техническое обеспечение			
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1. Организационные мероприятия:

- а) при подготовке к парковому дню;
- б) в ходе паркового дня.

2. Осмотр ВВТ должностными лицами

3. ТО ВАТ, содержащихся на кратковременном хранении

4. ТО ВАТ, содержащихся на длительном хранении

5. ТО ВАТ учебной и транспортной групп эксплуатации

6. Совершенствование территории и объектов парка

7. Подведение итогов паркового дня

Начальник штаба войсковой части \_\_\_\_\_

(воинское звание, фамилия, подпись)

Заместитель командира войсковой части \_\_\_\_\_ по вооружению

(воинское звание, фамилия, подпись)

**УТВЕРЖДАЮ**

\_\_\_\_\_

(воинские должность и звание,

(подпись, инициалы, фамилия)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200 \_\_\_\_ г.

**П Л А Н**

проведения паркового дня в подразделении « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

1. Расчет личного состава для работы на ВВТ и объектах парка

№ п/п	Наименование (перечень) работ	Распределение личного состава						Итого	Ответственный за выполнение работ
		наименование подразделений							

2. Задачи по изучению материальной части ВВТ

3. Планируемые работы

№ п/п	Наименование (перечень) работ (мероприятий)	Время выполнения работ	Подразделения (объекты, место работы)	Привлекаемые силы и средства		Исполнители	Отметка о выполнен.
				личный состав	обеспечение		
Организационные мероприятия							
Осмотры ВВТ							
Техническое обслуживание ВВТ кратковременного хранения							
Техническое обслуживание ВВТ длительного хранения							
Ремонт и ТО ВВТ учебной и транспортной групп эксплуатации							
Совершенствование территории и хранилищ батальона							
Подведение итогов работы							

Командир подразделения

\_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)

## ПЛАН-ЗАДАНИЕ

механику-водителю (водителю) машины № \_\_\_\_\_  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 200 г.

№ п/п	Наименование работ	Кто выполняет	Время выполнения	Материальное обеспечение	Отметка о выполнении и подпись ответственного лица
1	2	3	4	5	6
1	Заменить топливный насос				
2	Обслужить аккумуляторную батарею. Уровень электролита довести до нормы.				
3	Проверить наличие водительского инструмента				
	.....				

Командир подразделения

\_\_\_\_\_ (воинское звание, подпись, инициалы, фамилия)

Лицевая страница

**КНИГА**  
учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев

(наименование воинской части, соединения, объединения, вида Вооруженных Сил)

Начата « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 г.  
Окончена « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 г.

Первая страница

№ п.п.	Наименование происшествия (для воинской части) Наименование части (для соединения, объединения, вида Вооруженных Сил)	Страницы
--------	--	----------

Последующие страницы

№ п.п.	Воинская часть, подразделение	Дата происшествия	Марка и регистрационный знак машины, фамилия, имя, отчество водителя	Обстоятельства происшествия, характер повреждения, кто пострадал, (ФИО)	Причины происшествия	Время отправления донесения	Мероприятия командира воинской части
--------	-------------------------------	-------------------	--	---	----------------------	-----------------------------	--------------------------------------

Примечания:

1. Записи в книге производятся на основании материалов служебного расследования, донесений о катастрофах, авариях, поломках и несчастных случаях, актов технического состояния, актов рекламаций и других документов в день их поступления.
2. Книга учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев ведется:
  - в воинской части – раздельно по видам происшествий;
  - в командовании вида ВС, управлении оперативного (оперативно-тактического) командования, соединения – раздельно по происшествиям и венским частям.

**РАСЧЕТ**

на денежные средства по статье классификации расходов \_\_\_\_\_  
 по разделу \_\_\_\_\_, подразделу \_\_\_\_\_ функциональной классификации на  
 20\_\_ г

№ п/п	Наименование расходов	Испрашивается				Корректировка после получе- ния годового назначения			Отметки
		единица изме- рения	количество	цена	сумма	количество	цена	сумма	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Всего по статье								

Начальник \_\_\_\_\_ воинской части  
 (наименование службы)

\_\_\_\_\_ (воинское звание)      \_\_\_\_\_ (подпись)      \_\_\_\_\_ (инициалы, фамилия)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Отчет проверен и принят в сумме:  
 по статье \_\_\_\_\_ руб.  
 по статье \_\_\_\_\_ руб.  
 Итого \_\_\_\_\_ руб.  
 Начальник финансового органа

Расход в сумме \_\_\_\_\_ руб.  
 УТВЕРЖДАЮ  
 Командир войсковой части 00001

\_\_\_\_\_  
 (воинское звание) (подпись) (ФИО)

\_\_\_\_\_  
 (воинское звание) (подпись) (ФИО)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

### АВАНСОВЫЙ ОТЧЕТ

\_\_\_\_\_  
 (воинские должность и звание, фамилия, инициалы подотчетного лица)

в израсходовании аванса, полученного по статьям \_\_\_\_\_  
 классификация расходов на \_\_\_\_\_  
 (надобности, на которые получен аванс)

Получено « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. \_\_\_\_\_ руб.

Израсходовано \_\_\_\_\_ руб.

Остаток \_\_\_\_\_ руб.

Перерасход \_\_\_\_\_ руб.

Приложение: \_\_\_\_\_ документов согласно описи на обороте

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
 (подпись подотчетного лица)

Остаток аванса в сумме \_\_\_\_\_ руб.  
 (сумма прописью)

принят « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г. по \_\_\_\_\_  
 (наименование и номер документа)

\_\_\_\_\_  
 (подпись кассира)

В окончательный расчет \_\_\_\_\_ руб. получил

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
 (подпись подотчетного лица)

#### Оборотная сторона авансового отчета

№ п/п	Дата документа	Кому, по каким документам и за что уплачено, а по командировкам – номера командировочных удостоверений и расчет причитающихся денежных средств	Сумма	Примечание
1	2	3	4	5



**Технологическая карта снятия автомобиля ЗИЛ-131  
(военный номер 25-41 КЕ) с длительного хранения (вариант)**

Номер и содержание операции	Количество одновремен- но работаю- щих, чел.	Время, мин	
		При тем- пературе выше +5°C	При тем- пературе ниже +5°C
1	2	3	4
1. Работы первой очереди		69	99
1.1. Распломбировать двери кабины, грузовой платформы, инструментальные ящики	1	2	2
1.2. Установить и закрепить АКБ, подсоединить провода (АКБ доставляются к хранилищу на прицепе)	1	6	6
1.3. Разгерметизировать воздушные фильтры, выпускные трубы глушителей, предпусковой подогреватель, топливные баки, узлы пневмопривода тормозной системы, приборы освещения и сигнализации	1	6	6
1.4. Заправить топливом незаполненные топливные баки (канистры с топливом доставляются на тележке)	1	8	8
1.5. Заправить систему охлаждения двигателя водой, проверить уровень охлаждающей жидкости (водогрейка буксируется к хранилищу)	1	6	6
1.6. Разогреть двигатель перед пуском проливкой системы горячей водой или предпусковым подогревателем (при температуре ниже +5°C)	1	-	24
1.7. Проверить уровень масла в двигателе, заполнить систему питания топливом, провернуть коленчатый вал двигателя рукояткой (стартером)	1	4	4
1.8. Пустить двигатель, прогреть и проверить работу на различных режимах. Проверить работу контрольно-измерительных приборов	1	6	12

Окончание таблицы

1	2	3	4
1.9. Установить щетки стеклоочистителей, зеркала заднего вида	1	2	2
1.10. Проверить давление воздуха в шинах	1	10	10
1.11. Разгерметизировать сапуны картеров агрегатов трансмиссии	1	2	2
1.12. Снять автомобиль с подставок и разгрузить рессоры	1	6	6
1.13. Уложить ЗИП, приборы и комплекты дополнительного оборудования согласно схеме размещения (ЗИП доставляется на автомобилях текущего довольствия)	1	7	7
1.14. Выполнить работы в объеме контрольного осмотра машины перед выходом из парка	1	4	4
2. Работы второй очереди (выполняются в районе сосредоточения)		16	14
2.1. Уложить войлочные и резиновые коврики на пол кабины, установить тент	2	12	12
2.2. Очистить инструмент от консервационной смазки	1	2	2
2.3. Заправить водой бачки омывателей ветровых стекол, разгерметизировать распылители	1	2	-
2.4. Расконсервировать индивидуальный дегазационный комплект	По необходимости	По необходимости	По необходимости

### Управление пункта

*а) Задачи управления:*

- 1 Руководство работой отделения пункта.
- 2 Поддержание организованности и порядка в районе расположения пункта, организация его охраны и обороны.
- 3 Поддержание взаимодействия с комплектуемыми военными комиссариатами по вопросам поступления и приема ресурсов.
- 4 Выдача справок о приеме техники представителям автохозяйств и военных комиссариатов, гражданам. Передача мобилизационных предписаний на машины представителям военных комиссариатов. Направление представителей военных комиссариатов, граждан в отделение распределения и передачи для получения государственных номерных знаков.
- 5 Передача технических паспортов и др. документов на технику в штаб части.
- 6 Проведение воспитательной работы с прибывшими водителями.
- 7 Доклад в установленные сроки командиру части о ходе приема техники.

*б) Расчет личного состава:*

Наименование должности	Кто выделяется	Количество	Примеч.
Начальник пункта	Офицер	1	Кадр
Заместитель начальника пункта по воспитательной работе	Офицер	1	
Техработник	Сержант	1	
Патрули	Солдаты	3	
Итого: офицеров – 2, сержантов и солдат – 4			

*в) Перечень обрабатываемых документов:*

№	Наименование	К-во
1	Инструкция начальнику пункта приема техники и каждому должностному лицу управления	6
2	Расчет обеспеченности пункта оборудованием и имуществом	1
3	Опись оборудования и имущества	1
4	Сигналы оповещения и порядок действия по ним	1
5	Список личного состава пункта приема	1
6	Перечни комплектов запасных частей, инструмента и принадлежностей, передаваемых с поступающей техникой	1
7	Инструкция о порядке приема и определения годности техники, поступающей из организаций и от граждан	1
8	Перечень основных требований, предъявляемых к агрегатам, механизмам, узлам и оборудованию при приеме техники	1
9	Ведомость допускаемой замены	1
10	Справка о порядке распределения техники на группы по	1

	техническому состоянию и размерам скидки на изношенность	
--	--	--

2) Расчет имущества и оборудования:

№	Наименование	Количество
1	Палатка лагерная	1
2	2-х осный прицеп (кунг)	1
3	Столы письменные	3
4	Стулья и табуретки	3
5	Телефоны и телефонные провода	1
6	Печи в комплекте (запас дров, угля, горючего)	1
7	Бачки для питьевой воды с кружками	1
8	Аккумулятор и оборудование для освещения	1
9	Керосиновые лампы	2
10	Нарукавные повязки для личного состава с указанием должности	6
11	Указатель пункта приема техники ( светящийся )	1
12	Указатель управления пункта (светящийся )	1
13	Канцелярские принадлежности	1 компл.
14	Медицинская аптечка	1
15	Радиостанция	1
16	Электростанция	1
17	Электромегафон	2
18	Противопожарное оборудование	1 компл.
19	Ящики для документов	2
20	Для разметки площадок и направления движения на пункте: колышки 4-5 см, высота 100 см киперная лента	150 м 1500 м

## ИНСТРУКЦИЯ

### начальнику пункта приема техники (вариант)

Начальником пункта приема техники назначается офицер. Он отвечает за своевременное развертывание пункта приема и слаженность работы его элементов.

Он обязан:

1. Постоянно знать состав администрации пункта приема и не реже одного раза в месяц тренировать личный состав практическим действиям по приему транспортных ресурсов.
2. Поддерживать оборудование пункта к немедленному развертыванию и не реже одного раза в месяц проверять состояние и комплектность оборудования пункта, а также расчет автотранспорта на его вызов.
3. С получением распоряжения организовать сбор администрации и вывоз оборудования и имущества пункта приема в район сосредоточения:
  - а) к “Ч”+\_\_\_\_\_ развернуть пункт приема и подготовить его к работе, доложить о готовности командиру части;
  - б) установить связь и организовать взаимодействие с комплектуемыми воен-

ными комиссариатами по вопросам своевременной поставки техники;

с) организовать охрану и оборону района расположения пункта приема;

д) определить сроки и порядок доклада начальникам отделений о ходе прибытия, приема и распределения техники:

- через каждые два часа – о ходе поступления техники по организациям и военкоматам, о количестве принятой и переданной в подразделения техники, об укомплектованности подразделений;

- немедленно – по выбраковке каждой отдельной машины, при прибытии на пункт представителей комплектовующих военкоматов; по окончании комплектования подразделений; по окончании поставки техники военкоматами, а также в других случаях не терпящих отлагательств.

4. Осуществлять контроль за выполнением своих функциональных обязанностей личным составом, обращая особое внимание на организацию связи с КП части и между элементами пункта.

5. Своевременно доводить до личного состава сигналы оповещения и порядок действия по ним.

6. С началом поступления техники:

- дать команду начальникам отделений на подготовку к работе;
- осуществлять контроль за работой всех элементов пункта и за ходом прибытия техники из комплектовующих военкоматов;

- поддерживать порядок и дисциплину среди личного состава пункта;

- выдавать справки о приеме техники представителям организаций, военкоматов и отдельным гражданам;

- осуществлять контроль за прибытием представителей подразделений и передачей им принятой техники;

- докладывать через каждые два часа на КП части о ходе приема техники, комплектования подразделений, о некомплекте, об окончании поставки техники.

7. С окончанием приема техники:

- принять от начальников отделений доклады об окончании работы и рабочие документы;

- проверить полноту и качество укомплектованности подразделений техникой;

- передать представителям военных комиссариатов моб. предписания на машины, вторые экземпляры справок о приеме машин и государственные номерные знаки;

- свернуть пункт приема и передать его соответствующим службам;

- передать паспорта транспортных средств и другие документы на технику в штаб части для их последующего оформления;

- доложить на КП части об окончании работ.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА

ВОИНСКОЙ ЧАСТИ ПО ВООРУЖЕНИЮ \_\_\_\_\_

**Примечание:** Аналогичные инструкции с подробным порядком действий разрабатываются для каждого должностного лица пункта приема техники, подписываются начальником отделения и утверждаются начальником ППТ.

### Отделение сбора прибывающей техники

*а) Задачи отделения:*

1. Встреча техники и учет прибывающих ресурсов.
2. Проверка наличия документов у водителей: военного билета с мобилизационным предписанием на водителя, паспорта транспортного средства (техпаспорта, формуляра), свидетельства о регистрации транспортного средства с мобилизационным предписанием на машину и удостоверения на право управления машиной.
3. Разъяснение порядка работы пункта приема, мер маскировки, противопожарной безопасности, требований по сохранению военной тайны и соблюдению дисциплины. Доведение сигналов оповещения и порядка действия по ним.
4. Проверка прибывающей техники и водителей на зараженность РВ.
5. Рассредоточение машин на площадке стоянки прибывающей техники и подготовка их к приему силами водителей.
6. Направление машин в отделение приема.
7. Доклад начальнику пункта о ходе поступления техники.

*б) Расчет личного состава:*

Наименование должности	Кто выделяется	Количество	Примечание
Начальник отделения	Сержант	1	Кадр
Техработник	Солдат	1	
Дозимитрист-регулирующий	Солдат	1	
Регулирующий	Солдат	1	
ИТОГО: сержантов и солдат – 4			

*в) Перечень обрабатываемых документов:*

№	Наименование	Количество
1	Схема организации работы пункта приема техники	1
2	Инструкция начальнику отделения и каждому должностному лицу	1
3	Опись оборудования и имущества	1
4	Сигналы оповещения и порядок действия по ним	1
5	Список личного состава отделения	1
6	Ведомость контроля за ходом поступления техники	1
7	Бланки листов осмотра машин	Без огр.

*г) Расчет имущества и оборудования:*

№	Наименование	Количество
1	2	3
1	Палатка лагерная	1
2	2-х – осный прицеп (кунг)	1
3	Столы письменные	2

1	2	3
4	Стулья и табуретки	4
5	Телефоны и телефонные провода	1
6	Печи в комплекте ( запас дров, угля,горючего )	1
7	Бачки для питьевой воды с кружками	1
8	Аккумулятор и оборудование для освещения	1
9	Керосиновые лампы	2
10	Нарукавные повязки для личного состава с указанием должности	4
11	Указатель отделения сбора (светящийся)	1
12	Указатель пункта приема техники (светящийся)	1
13	Указатели военных комиссариатов-поставщиков	1
14	Дозиметрический прибор	1
15	Ящики для документов	1
16	Канцелярские принадлежности	1 компл.
17	Набор мелков	1
18	Медицинская аптечка	1
19	Планшеты техработникам	1
20	Кувалда	1
21	Пила поперечная	1
22	Противопожарное оборудование	1 компл.

## ИНСТРУКЦИЯ

### начальнику отделения сбора прибывающей техники (вариант)

Начальником отделения сбора прибывающей техники назначается сержант. Он подчиняется начальнику пункта приема техники.

Он обязан:

1. К “Ч” + \_\_\_\_\_ развернуть отделение и подготовить его к работе, доложить о готовности к работе начальнику пункта приема техники.

2. В ходе поступления техники:

- проверять правильность прибытия техники по назначению и полноту поставки по ВК и автохозяйствам;
- проверять наличие документов у водителей: военного билета с мобилизационным предписанием на водителя, паспорта транспортного средства, свидетельства о регистрации транспортного средства (техталона) с мобилизационным предписанием на машину и удостоверения на право управления машиной;
- давать указания дозиметристу-регулировщику выборочно проверять технику на зараженность радиоактивными веществами;
- разъяснять представителям организаций и водителям порядок работы пункта приема техники, меры маскировки, противопожарной безопасности, требования по сохранению военной тайны и соблюдению воинской дисциплины, доводить сигналы оповещения и порядок действия по ним;

- давать указания регулировщику о расстановке машин по военкоматам и автохозяйствам и организовывать их подготовку к приему силами водителей и представителей автохозяйств;
  - давать указания техработнику производить отметки в ведомости контроля за ходом поступления техники о количестве и времени поступления машин из военкоматов;
  - направлять машины в отделение приема, а представителей организаций (военкоматов) к начальнику отделения приема;
  - докладывать начальнику пункта приема о ходе поступления техники: через каждые два часа – обобщенные данные о количестве прибывшей техники и водителей по военкоматам и организациям;
  - немедленно: при прибытии на ППТ машин других партий; при обнаружении машин явно не пригодных к поставке; по окончании поставки техники данной организацией, военкоматом.
3. С окончанием приема техники:
- свернуть отделение прибывающей техники;
  - вернуть документы начальнику пункта приема;
  - сдать на склады воинской части имущество и оборудование отделения согласно расчета;
  - доложить начальнику пункта приема об окончании работы отделения сбора прибывающей техники.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА  
 ВОИНСКОЙ ЧАСТИ ПО ВООРУЖЕНИЮ \_\_\_\_\_

**Примечание:** Аналогичные инструкции с подробным порядком действий разрабатываются для каждого должностного лица отделения.

### Отделение приема техники

*а) Задачи отделения:*

1. Проверка технического состояния машин, наличия комплектов запасных частей, сидений, водительского и шанцевого инструмента, определение годности техники к поставке в войска.
2. Определение группы машин по техническому состоянию.
3. Оказание помощи водителям в ремонте машин, который может быть выполнен в период работы пункта приема.
4. Направление принятых машин в отделение распределения и передачи техники, а неисправных – на площадку забракованных машин.
5. Заполнение справок на принятую технику и передача их в управление пункта
6. Заполнение листов осмотра машин.
7. Доклад начальнику пункта о ходе приема техники.

*б) Расчет личного состава:*

Наименование должности	Кто выделяется	К-во	Примеч.
Начальник отделения	Офицер (прапорщ.)	1	Кадр.
Старшие автомеханики	Сержанты (солдаты)	1-3	
Техработники (на 1 потоке)	Солдаты	1-3	
Ремонтники	Солдаты	2-3	
Итого: офицеров – 1, сержантов и солдат – 4-9			

*в) Перечень отрабатываемых документов:*

№	Наименование	К-во
1	Инструкция начальнику отделения и каждому должностному лицу	1
2	Опись оборудования и имущества	1
3	Сигналы оповещения и порядок действия по ним	1
4	Список личного состава отделения	1
5	Перечни комплектов запасных частей, инструмента и принадлежностей, передаваемых с поступающей техникой (для каждого потока)	1
6	Инструкция о порядке приема и определения годности техники, поступающей из организаций и от граждан (для 1 потока)	1
7	Перечень основных требований, предъявляемых к агрегатам, механизмам, узлам и оборудованию при приеме техники (для каждого потока)	1
8	Ведомость (выписка) допускаемой замены	1
9	Справка о порядке распределения техники на группы по техническому состоянию и размерам скидки на изношенность	1
10	Бланки справок о приеме машин	Без огр.

з) Расчет имущества и оборудования:

№	Наименование	К-во
1	Палатка лагерная	1
2	Палатка каркасная ( специальная )	1
3	2-х – осный прицеп (кунг)	1
4	Столы письменные	4
5	Инструмент и приборы старшего автомеханика	1
6	Столы специализированные (для инструмента)	1
7	Инструмент ремонтника	1
8	Стулья и табуретки	10
9	Телефоны и телефонные провода	1
10	Печи в комплекте (запас дров, угля,горючего)	2
11	Бачки для питьевой воды с кружками	2
12	Аккумулятор и оборудование для освещения	1
13	Аккумуляторы с переноской или фонари	5
14	Керосиновые лампы	5
15	Светофоры	1
16	Полуэстакады	1
17	Эстакада (смотровые ямы)	1
18	Спецодежда для автомехаников и ремонтников	5
19	Нарукавные повязки для личного состава	14
20	Указатель отделения сбора (светящийся)	1
21	Указатели каждого потока ( поста ) (светящийся)	1
22	Канцелярские принадлежности	1
23	Светящиеся указатели: включи фары (ближний, дальний свет) включи повороты (правый, левый) тормози	2 2 1
24	Медицинская аптечка	1-2
25	Планшеты техработникам	1-3
26	Шлагбаум	1
27	Флажки (жезл) для регулировщика	1
28	Фонари сигнальные	2
29	Кувалда	1
30	Электротреугольник	1
31	Знак места стоянки “Р”	1
32	Знаки направления движения	1
33	Пила поперечная	1
34	Противопожарное оборудование	1
35	Ремонтная база (мастерские стационарные и МТО-АТ)	1
36	Ящики для документов и инструментов	2
37	Лекала для проверки комплекта инструмента водителя	1

## ИНСТРУКЦИЯ начальнику отделения приема техники (вариант)

Начальник отделения приема техники назначается из офицеров. Он подчиняется начальнику пункта приема техники.

Он обязан:

1. К «Ч»+\_\_\_\_\_ развернуть отделение и подготовить его к работе, доложить о готовности к работе начальнику пункта приема техники.
2. В ходе поступления техники:
  - организовать проверку технического состояния машин, наличия комплектов запасных частей, сидений, водительского и шанцевого инструмента, определение годности техники к поставке в войска;
  - определять группу по техническому состоянию, по паспорту транспортного средства – год приобретения в торговой сети;
  - организовать силами водителей ремонт машин, который может быть выполнен в период работы пункта приема;
  - направлять принятые машины в отделение распределения и передачи техники, а неисправных – на площадку забракованных машин.
  - докладывать начальнику пункта приема о ходе приема техники: через каждые два часа – о количестве принятых машин; немедленно - при выявлении бракованных машин;
    - по окончании приема техники данной организацией, военкоматом.
3. С окончанием приема техники:
  - свернуть отделение приема техники;
  - возвратить документы начальнику пункта приема;
  - доложить начальнику пункта приема об окончании работы отделения приема техники.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА  
ВОИНСКОЙ ЧАСТИ ПО ВООРУЖЕНИЮ \_\_\_\_\_

**Примечание:** Аналогичные инструкции с подробным порядком действий разрабатываются для каждого должностного лица отделения.

## Отделение распределения и передачи техники

### *а) Задачи отделения*

1. Распределение и сосредоточение машин на площадках стоянки по подразделениям. Выдача щитков военных номерных знаков.
2. Выдача водителям противоголозов.
3. Заправка автомобилей, не имеющих горючего для дальнейшего движения.
4. Передача машин в подразделения под расписку в расчете приема и распределения.
5. Изъятие документов на технику (техпаспортов, формуляров, мобпредписаний на машины и листов осмотра машин ) и передача их в управление пункта.
6. Снятие государственных номерных знаков и раскладка их по военным комиссариатам для последующей передачи представителям военных комиссариатов.
7. Направление водителей на пункт приема личного состава для оформления призыва и экипировки.
8. Докладывать начальнику пункта приема о ходе укомплектования подразделений.

### *б) Расчет личного состава:*

Наименование должности	Кто выделяется	К-во	Примеч.
Начальник отделения	Сержант	1	Кадр
Заместитель начальника отделения	Сержант	1	
Техработник	Солдат	1	
Посыльный-регулировщик	Солдаты	1-2	
Заправщик топливом	Солдат	1	
Химинструктор	Сержант	1	
Итого: сержантов и солдат – 6-7			

### *в) Перечень обрабатываемых документов:*

№	Наименование	Количество
1	Инструкция начальнику отделения и каждому должностному лицу	13
2	Опись оборудования и имущества	1
3	Сигналы оповещения и порядок действия по ним	1
4	Список личного состава отделения	1
5	Расчет приема и распределения машин, предназначенных в состава организационного ядра по объектам работ	1
6	Расчет приема и распределения техники по подразделениям	1
7	Ведомость (выписка) допускаемой замены	1

з) Расчет имущества и оборудования:

№	Наименование	Количество
1	2	3
1	Палатка лагерная	1
2	Палатка каркасная (специальная)	1
3	2-х – осный прицеп (кунг)	1
4	Столы письменные	4
5	Стулья и табуретки	6
6	Телефоны и телефонные провода	1
7	Печи в комплекте (запас дров, угля, горючего)	2
8	Бачки для питьевой воды с кружками	1-2
9	Аккумулятор и оборудование для освещения	1
10	Аккумуляторы с переноской или фонари	4
11	Керосиновые лампы	4
12	Светофор	1
13	Нарукавные повязки для личного состава с указанием должности	13
14	Указатель отделения распределения и передачи	1
15	Указатели каждого подразделения (светящийся)	1
16	Указатель начальника отделения	1
17	Канцелярские принадлежности	1 компл.
18	Медицинская аптечка	2
19	Планшеты техработникам	1
20	Шлагбаум	1
21	Флажки (жест) для регулировщика	1 пара
22	Фонари сигнальные	2
23	Кувалда	1
24	Электромегатон	1
25	Знак места стоянки “Р”	1
26	Знаки направления движения	1 компл.
27	Молоток	2
28	Гвозди	2-3 кг
29	Пила поперечная	1
30	Противопожарное оборудование	1 компл.
31	Ящики для номерных знаков (государ. и военных)	2
32	Кассеты для нанесения номерных знаков	1
33	Трафареты цифр	1 компл.
34	Пульверизатор	3
35	Краска: зеленая, белая, черная	по потребн.
36	Кисти малярные разные	10
37	Подвижная ремонтная мастерская (МТО-АТ) совместно с отделением приема	1

## Окончание таблицы

1	2	3
38	Пост заправки (стационарный или автомобиль-топливозаправщик) с запасом ГСМ	1-2
39	Ящики для противогазов	3
40	Противогазы	по к-ву. вод.
41	Указатель поста выдачи противогазов	1

**ИНСТРУКЦИЯ****начальнику отделения распределения и передачи техники (вариант)**

Начальник отделения распределения и передачи техники назначается из sergeants. Он подчиняется начальнику пункта приема.

Он обязан:

1. К “Ч” + \_\_\_\_\_ развернуть отделение и подготовить его к работе, доложить о готовности к работе начальнику пункта приема техники.
2. Распределить и сосредоточить машины на площадках стоянки по подразделениям. Выдать щитки военных номерных знаков, государственные – изъять.
3. Выдать водителям противогазы и направить их на пункт приема личного состава для оформления призыва и экипировки.
4. Заправить автомобили, не имеющие горючего для дальнейшего движения.
5. Передать машины в подразделения под расписку в расчете приема и распределения техники по подразделениям.
6. Доложить начальнику пункта о ходе укомплектования подразделений.

ЗАМЕСТИТЕЛЬ КОМАНДИРА

ВОИНСКОЙ ЧАСТИ ПО ВООРУЖЕНИЮ \_\_\_\_\_

**Примечание:** Аналогичные инструкции с подробным порядком действий разрабатываются для каждого должностного лица отделения.

**Примечание** к приложению 13.2 – 13.5:

1. В состав пункта приема не входит, но обязательно развертывается пункт встречи пополнения, в обязанности которого входит направление прибывающих граждан и партий машин на пункты приема личного состава и техники. На пункте встречи находится регулировщик с ведомостью оперативного учета прибывающих партий по военкоматам и времени прибытия.
2. На пункте приема техники предусматриваются:
  - площадки стоянки прибывшей техники по военкоматам и автохозяйствам;
  - площадка стоянки забракованной техники;
  - площадка принятой техники;
  - район сосредоточения подразделений;
  - места стоянок подвижных ремонтных мастерских и автомобилей-топливозаправщиков.
 Все площадки, район и места стоянок машин оборудуются световыми указателями.

**Расчет времени начальника автомобильной службы \_\_\_\_\_  
на организацию АТО \_\_\_\_\_ боя (марша)  
(Вариант)**

1. Исходные данные:

время получения задачи \_\_\_\_\_ ;

время доклада ЗКВ предложений по техническому обеспечению в предвари-  
тельное распоряжение по техническому обеспечению боя (марша) \_\_\_\_\_ ;

время доклада ЗКВ предложений по техническому обеспечению в план и при-  
каз по техническому обеспечению боя (марша) \_\_\_\_\_ ;

время готовности личного состава и средств службы к бою \_\_\_\_\_ .

Расчетный фонд:

общего времени \_\_\_\_\_ ч;

времени, отводимого на подготовку автомобильной техники и средств службы  
к (бою) маршу \_\_\_\_\_ ч :

в том числе светлого \_\_\_\_\_ ч.

2. Распределение времени работы начальника автомобильной службы

№	Наименование мероприятия	Отводимое время, мин.	Начало – конец
1	Расчет времени		
2	Оценка состояния АС, определение первооче- редных мероприятий АТО		
3	Подготовка предложений по АТО в предвари- тельное распоряжение по техническому обеспечению		
4	Доклад предложений в предварительное распо- ряжение по техническому обеспечению		
5	Отдача частных предварительных распоряжений по службе		
6	Оценка обстановки и выработка предложений по АТО		
7	Доклад предложения по АТО в решение по тех- ническому обеспечению		
8	Участие в разработке плана технического обес- печения		
9	Уточнение предложений по службе согласно приказу по техническому обеспечению выше- стоящего звена; отдача частных распоряжений		
10	Взаимодействие с начальниками служб, осу- ществление контроля и оказание помощи под- разделениям в выполнении мероприятий АТО, проводимых при подготовке к бою.		
11	Доклад о готовности АС к бою (маршу)		

### Вариант оценки состояния службы:

1. Укомплектованность на \_\_\_\_\_ АТ и ее техническое состояние  
(время)

По списку в \_\_\_\_\_ автомобилей и \_\_\_\_\_ гусеничных машин  
(часть, кол-во) (кол-во)

Укомплектованность машинами \_\_\_\_\_ %.

Неисправных машин \_\_\_\_\_, из них требуют:

ТР \_\_\_\_\_; СР \_\_\_\_\_; КР \_\_\_\_\_; СП \_\_\_\_\_.

Укомплектованность исправными машинами \_\_\_\_\_ %, из них требуют  
ТО-1 \_\_\_\_\_; ТО-2 \_\_\_\_\_.

Коэффициент технической готовности \_\_\_\_\_.

Для доведения КТГ до \_\_\_\_\_ необходимо иметь исправных машин \_\_\_\_\_,  
для чего требуется отремонтировать или получить на доукомплектование не менее  
\_\_\_\_\_ машин.

К началу боя (марша) КТГ с учетом исключения из списков машин, сданных в  
ремонтно-эвакуационные органы, может составить \_\_\_\_\_.

2. Укомплектованность ремонтными средствами и личным составом службы.

Имеется \_\_\_\_\_  
(наименование ремонтных и эвакусредств и их состояние)

Младшими специалистами часть укомплектовано на \_\_\_\_\_ %, водителями  
\_\_\_\_\_ %.

3. Возможности ремонтных средств по выполнению ТО и ремонта.

Трудозатраты на выполнение работ:

по ТО \_\_\_\_\_ чел/час; по ТР \_\_\_\_\_ чел/час;

общие трудозатраты \_\_\_\_\_ чел/час.

Общий фонд рабочего времени ремонтников \_\_\_\_\_ чел/час.

С объемом работ по ТО и ТР (СР) машин младшие специалисты справятся, так  
как  $F_{рв} \geq T_0$  (не справятся, так как  $F_{рв} \leq T_0$ ).

4. Обеспеченность автомобильным имуществом.

Положено иметь: комплектов № 1 \_\_\_\_\_; комплектов № 2 \_\_\_\_\_;  
комплектов № 3 \_\_\_\_\_; комплектов материалов \_\_\_\_\_;  
автошин, комплектов \_\_\_\_\_; АКБ, шт. \_\_\_\_\_.

Расход АТИ в подготовительный период может составить:

комплект № 1 \_\_\_\_\_; комплект № 2 \_\_\_\_\_;

комплектов № 3 \_\_\_\_\_; комплектов материалов \_\_\_\_\_.

Для доведения запасов автомобильного имущества до нормы с учетом расхода  
его за подготовительный период потребуется получить:

комплектов № 1 \_\_\_\_\_; комплектов № 2 \_\_\_\_\_; комплектов № 3

\_\_\_\_\_; комплектов материалов \_\_\_\_\_;

автошин, комплектов \_\_\_\_\_; аккумуляторных батарей, шт. \_\_\_\_\_.

Время выдачи автомобильного имущества со склада части (соединения) с  
\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_.

**Предложения в предварительное распоряжение по техническому  
обеспечению оборонительного боя (марша)  
(Вариант)**

Тов. \_\_\_\_\_ в целях качественной подготовки  
(в/звание)

личного состава и АТ к \_\_\_\_\_ бою (маршу) и обеспечения выполнения поставленной задачи

**П Р Е Д Л А Г А Ю:**

Контрольный осмотр машин и очередные ТО-1 и ТО-2 АТ провести силами водителей и ремонтников отделений технического обслуживания. Для ускорения работ по ТО-1 и ТО-2 в помощь водителям привлечь необходимое количество технически подготовленных солдат из подразделений, а также водителей, чьи машины обслужены. Доукомплектовать машины средствами повышения проходимости, индивидуальными комплектами запасных частей, шанцевым и водительским инструментом, обновить защитную окраску и опознавательные знаки.

ТР провести силами водителей и личного состава подразделений ТО и Р.

Автомобильную технику, требующую ТР и СР и невосстанавливаемую силами подразделений передать в \_\_\_\_\_ к \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_.  
(время) (место)

Автомобильную технику, требующую ТР и СР невосстанавливаемую своими силами а так же требующую КР и СП передать в \_\_\_\_\_ к \_\_\_\_\_  
(рем. орган ст. нач.)

\_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_.  
(время) (место)

Пополнить подразделения технического обслуживания и ремонта запасами автомобильного имущества до установленных норм.

Выполнить контрольный осмотр оборудования и машин МТО-АТ и ПАРМ-1М. подготовку ремонтных и эвакуационных средств закончить к \_\_\_\_\_  
(время)

Заявки на недостающее АИ подать к \_\_\_\_\_.  
(время)

Комплекты автомобильного имущества, а также другое имущество не входящее в комплекты, получать на складе АИ (принадлежность) \_\_\_\_\_  
(пункт)

с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_  
(время). (время)

Одновременно сдать на склад излишествующее имущество, а также тару из-под комплектов.

С водителями машин провести занятия на тему: \_\_\_\_\_

Доклад о выполнении всех мероприятий и готовности к \_\_\_\_\_ бою  
(маршу) к \_\_\_\_\_  
(время)

**Распоряжение командиру ремонтного подразделения**  
(Вариант)

Противник: \_\_\_\_\_  
(краткие сведения)

Соединение готовится к (вид боевых действий).

В целях качественной подготовки личного состава и АТ к \_\_\_\_\_ и обеспечения подвижности войск по АТ в ходе \_\_\_\_\_

**П Р И К А З Ы В А Ю:**

Отремонтировать \_\_\_\_\_ автомобилей ТР и \_\_\_\_\_ автомобилей СР из (подразделений, частей). Техника будет представлена к \_\_\_\_\_ (время) \_\_\_\_\_ (место) .

Ремонт закончить к \_\_\_\_\_  
(время)

Провести техническое обслуживание ремонтных средств и оборудования.

Запасы АИ пополнить до установленных норм со склада АИ

\_\_\_\_\_ к \_\_\_\_\_  
(место) (время)

С ремонтниками провести (занятие, инструктаж) на тему: \_\_\_\_\_ .

О готовности к бою и выполнении поставленных задач доложить к \_\_\_\_\_  
(время)

**Распоряжение начальнику склада АИ**  
(Вариант)

Противник: \_\_\_\_\_  
(краткие сведения)

Соединение готовится к \_\_\_\_\_ бою (маршу).

В целях полного и качественного обеспечения частей и подразделений автомобильным имуществом

**П Р И К А З Ы В А Ю:**

Пополнение запасов АИ осуществить со склада АИ (объединения) \_\_\_\_\_  
(место)

к \_\_\_\_\_  
(время)

Одновременно сдать излишествующее имущество и тару из-под ремонтных комплектов. Имущество получить согласно имеющейся заявки.

С \_\_\_\_\_ осуществить выдачу АИ в подразделения в очередности \_\_\_\_\_  
(время)

Доклад о выполнении всех мероприятий в \_\_\_\_\_  
(время)

### Вариант оценки обстановки:

1. Оценка противника, вероятные районы (рубежи) сосредоточения поврежденной автомобильной техники.

2. Оценка возможного изменения состояния автомобильной техники и средств службы в ходе боя.

2.1. Состояние дорог и местности. Возможный расход моторесурсов \_\_\_\_\_ км.

2.2. Возможный выход из строя машин от износа \_\_\_\_\_

2.3. Вероятный объем боевых повреждений \_\_\_\_\_ машин.

2.4. Суммарный выход АТ из строя. Из них потребуют: ТР \_\_\_\_\_, СР \_\_\_\_\_, КР \_\_\_\_\_, СП \_\_\_\_\_.

2.5. Суточные производственные возможности ремонтных средств по текущему ремонту машин \_\_\_\_\_

2.6. Вероятный объем эвакуфонда в части (соединении) за день боя может составить \_\_\_\_\_ автомобилей.

Возможности штатных эвакусредств по эвакуации неисправных машин составят \_\_\_\_\_ автомобилей.

В целях освоения всего объема работ по эвакуации потребуются привлечение транспорта подразделений и попутного транспорта.

Расход автомобильного имущества за день марша может составить:

комплектов № 1 \_\_\_\_\_,

комплектов № 2 \_\_\_\_\_,

комплектов № 3 \_\_\_\_\_,

комплектов материалов \_\_\_\_\_,

автошин \_\_\_\_\_ комплектов,

аккумуляторных батарей \_\_\_\_\_ шт.

Склад автомобильного имущества части в ходе боя размещается

\_\_\_\_\_ .  
(место, подразделение)

**Доклад НАС решения по организации АТО боя (марша)**  
(Вариант)

Товарищ \_\_\_\_\_  
(звание)

1. На \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_ состоит  
(время, дата) (части)

по списку \_\_\_\_\_ автомобилей.  
(кол-во)

Укомплектованность \_\_\_\_\_ по состоянию  
(часть)

на \_\_\_\_\_ составляет: автомобилями на \_\_\_\_\_ %,   
(время, дата)

ремонтными средствами на \_\_\_\_\_ %, водителями на \_\_\_\_\_ %, ремонтниками на \_\_\_\_\_ %, АИ на \_\_\_\_\_ %.

Требуют \_\_\_\_\_ ремонта  
(количество, вид техники и ремонта)

КТГ составляет \_\_\_\_\_

2. Основными задачами службы считаю: в подготовительный период организовать подготовку личного состава и автомобильной техники к предстоящим действиям и обеспечить высокую подвижность подразделений, для чего к началу боя КТГ иметь: \_\_\_\_\_ запасы автомобильного имущества довести до нормы;

в ходе боя обеспечить высокую подвижность подразделений, в первую очередь решающих главную задачу; поддерживать работоспособность ремонтных подразделений; своевременно пополнять запасы автомобильного имущества.

3. Для выполнения этих задач решил

В подготовительный период (содержание решения на подготовку к бою (маршу), включающее мероприятия по укомплектованию части АТ, эксплуатации и восстановлению АТ, обеспечению АИ, освоению АТ и управлению службой).

4. Выполнение данных мероприятий позволит к началу боя (марша) иметь: укомплектованность автомобилями на \_\_\_\_\_ %, ремонтными средствами на \_\_\_\_\_ %, водителями на \_\_\_\_\_ %, ремонтниками на \_\_\_\_\_ %, АИ на \_\_\_\_\_ %, КТГ \_\_\_\_\_.

5. В ходе боя (марша) может выйти из строя \_\_\_\_\_  
(кол-во АТ)

из них могут потребовать ТР \_\_\_\_\_; СР \_\_\_\_\_; КР \_\_\_\_\_; СП \_\_\_\_\_.  
(кол-во АТ) (кол-во АТ) (кол-во АТ) (кол-во АТ)

Предполагаемые районы массового выхода АТ

из строя \_\_\_\_\_  
(координаты по карте)

6. Для выполнения задач АТО в ходе боя (марша) решил (содержание решения на организацию АТО боя (марша), включающее мероприятия по эксплуатации, технической разведке, эвакуации и ремонту вышедших из строя машин, мероприятия по обеспечению АИ в ходе боя, по управлению автомобильной службой, сроки и порядок представления донесений).

7. Выполнение данных мероприятий позволит за день боя: эвакуировать \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Остаток эвакуфонда составит \_\_\_\_\_

Отремонтировать \_\_\_\_\_

(вид и количество техники, вид ремонта)

Невостановлимую АТ передать на пункт передачи АТ

\_\_\_\_\_

(указать точку на карте)

Для эвакуации на СППМ (части, соединения) иметь: укомплектованность автомобилями на \_\_%, ремонтными средствами на \_\_\_\_\_%, водителями на \_\_\_\_\_%, ремонтниками на \_\_\_\_\_%, АИ на \_\_\_\_\_%, КТГ \_\_\_\_\_.

8. Донесения по состоянию на \_\_\_\_\_ представлять к \_\_\_\_\_

(время)

(время)

9. Прошу: \_\_\_\_\_

Доклад окончен.

НАЧАЛЬНИК АВТОМОБИЛЬНОЙ СЛУЖБЫ В/Ч \_\_\_\_\_

(часть)

**Инструктаж водителей подразделений перед маршем (вариант)**

1. Противник пытается прорвать оборону наших войск. Его авиация подвергает ударам с воздуха наши войска на путях движения к фронту и выбрасывает в наш тыл разведывательные и диверсионные группы.

2. Нашему \_\_\_\_\_ поставлена задача совершить \_\_\_\_\_  
 (подразделение) (протяженность)  
 марш в сторону фронта по маршруту \_\_\_\_\_  
 (населенные пункты)

Исходный пункт \_\_\_\_\_ головой колонны пройти в \_\_\_\_\_;  
 (пункт) (время)

пункты регулирования:

\_\_\_\_\_ - в \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_ - в \_\_\_\_\_ и т.д.  
 (пункт) (время) (пункт) (время)

3. Дивизионные пункты поврежденных машин организуются:

№ 1 – с \_\_\_\_\_ в районе \_\_\_\_\_;  
 (время) (пункт)

№ 2 – с \_\_\_\_\_ в районе \_\_\_\_\_ и т.д.  
 (время) (пункт)

4. Привалы назначаются: первый – с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_  
 (время) (время)

в районе \_\_\_\_\_; второй – с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_  
 (пункты) (время) (время)

в районе \_\_\_\_\_ и т.д.  
 (пункты)

На привалах машины останавливать на правой обочине и не ближе 10 м одна от другой, самостоятельно проводить контрольный осмотр машин. О результатах осмотра и готовности к движению докладывать командирам отделений.

5. До \_\_\_\_\_ маршрут проходит по плохим грунтовым дорогам и  
 (пункт)

бездорожью, далее по асфальтированному шоссе и улучшенным грунтовым дорогам. На маршруте имеются подъемы и спуски, заболоченные участки, железнодорожные переезды (указать на каком километре): \_\_\_\_\_.

6. Средняя скорость движения \_\_\_\_\_ км/ч, дистанция между машинами \_\_\_\_\_ м. При вытягивании колонн скорость движения водителю головной машины выдерживать \_\_\_\_\_ км/ч для быстрого занятия водителями остальных машин мест в колонне.

В ходе марша строго соблюдать дисциплину марша, следить за сигналами командиров, регулировщиков и водителей впереди идущих машин, четко их выполнять и передавать по колонне. При повреждении машины съехать на правую обочину, подать сигнал «Авария», выставить сзади автомобиля на расстоянии \_\_\_\_\_ м знак аварийной остановки и подготовить машину к буксировке. Если невозможно убрать автомобиль с проезжей части, подать сигнал «Авария», выставить знак аварийной остановки и регулировать движение колонны до оказания помощи. При подходе технического замыкания доложить его начальнику о характере неисправности.

Водители следом идущих автомобилей, не имеющих прицепной нагрузки, обязаны брать на буксир поврежденные машины.

После устранения неисправности место в колонне занимать на привалах с разрешения командира.

Заболоченные участки дорог преодолевать поочередно, с разгона, на заранее выбранной передаче. При движении через заболоченный участок вне дороги по возможности выбирать кратчайший путь, при этом не двигаться по следу впереди идущей машины, избегать поворотов и остановок.

Дистанции между автомобилями на крутых подъемах и спусках увеличивать до \_\_\_\_\_ м. Не допускать движения автомобилей на крутых спусках с неработающими двигателями, выключенным сцеплением и при нейтральном положении рычагов коробки передач и раздаточной коробки.

При проезде через железнодорожные переезды строго руководствоваться правилами дорожного движения.

При движении ночью соблюдать следующие требования:

внимательно следить за движением и маневром впереди идущей машины;

строго выдерживать установленный режим светомаскировки;

при движении без света скорость снижать до \_\_\_\_\_ км/ч, ориентироваться по включенной подкузовной подсветке впереди идущей машины;

- при вынужденной остановке включить габаритные огни.

7. Сигналы оповещения и порядок действий по ним следующие.

О радиоактивном заражении – «Радиационная опасность», о химическом и бактериологическом заражении – «Химическая тревога» (в движении будет подаваться ракетой СХТ). По этим сигналам поднять стекла кабины, закрыть жалюзи радиатора, надеть средства защиты и продолжить выполнение задачи.

Зоны заражения преодолевать на максимальной скорости и увеличенных дистанциях между машинами.

О нападении воздушного противника – сигнал «Воздушное нападение», который в движении подается попеременным включением указателей поворотов. По этому сигналу, в зависимости от сложившейся обстановки и условий местности, действовать следующим образом:

- продолжить движение на увеличенных скоростях и дистанциях между машинами;

- при возможности съехать с дороги, рассредоточиться по фронту и в глубину и продолжить движение;

- если местность позволяет, съехать с дороги и укрыться до окончания воздушного нападения.

На месте расположения сигнал «Воздушное нападение» подается голосом: «Воздух». По этому сигналу занять ближайшее укрытие и действовать по командам командира.

Сигнал «Нападение наземного противника» – ракета красного огня. По этому сигналу: на месте – выполнять команды в соответствии с боевым расчетом; в движении – повторять маневры головного автомобиля, выполняя команду «Делай, как я», или немедленно остановиться, занять оборону и действовать по командам командиров в соответствии с боевым расчетом.

8. Управление колонной в движении будет осуществляться сигналами световых приборов автомобиля, на месте – флажками, ручными сигнальными фонарями и голосом.

9. Состав технического замыкания: \_\_\_\_\_  
(силы и средства)

Начальнику технического замыкания \_\_\_\_\_  
(звание, фамилия)

текущий ремонт остановившихся машин проводить на местах повреждений и на привалах, после чего направлять их в свои подразделения. При невозможности устранить неисправности до подхода головы следующей колонны, но не более чем за \_\_\_\_\_ мин, буксировать неисправные машины в районы привалов (отдыха). Труднотранспортабельные машины оставлять на месте под охраной водителя до подхода технического замыкания дивизии.

10. Походный порядок \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(место подразделений)

11. Я в ходе маршрута нахожусь \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(место)

мой заместитель \_\_\_\_\_  
(должность, место)

**Примечание.** Инструктаж проводит командир подразделения, заместитель командира подразделения по технической части (начальник автомобильной службы).

**МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ  
НА АВТОМОБИЛЬНУЮ КОЛОННУ № 10153**

1. Состав колонны

Начальник колонны – командир 2 автв 3 автр лейтенант Сидоров В.Н.

Личный состав – 34 чел.

Автомобили (автопоезда) – 27

2. Задание на перевозку

Задание	Время выполнения			
	по плану		фактически	
	Начало	Конец	Начало	Конец
1. Совершить марш в пункт погрузки Криуши, продовольственный склад № 150 по маршруту Кунары, Шамо-во, Криуши	12.10 03.30	12.10 04.30	12.10 03.30	12.10 04.30
2. Погрузить продовольствие – 250 т	12.10 04.30	12.10 05.30	12.10 04.30	12.10 05.30
3. Совершить марш в пункт выгрузки Егоршино, прод. склад № 105 по маршруту Криуши, Цапдино, Егоршино	12.10 05.30	12.10 11.30	12.10 05.30	12.10 13.30
4. Выгрузить продовольствие – 250 т	12.10 11.30	12.10 13.30	12.10 13.30	12.10 15.30
5. Погрузить груз на обратный рейс – Ветрово, 87 ПГБ, раненых и больных – 200 чел.	12.10 15.00	12.10 17.00	12.10 17.30	12.10 19.30
6. Совершить марш в пункт выгрузки Угалы, 43 ПГБ по маршруту Ветро-во, Ларино, Угалы	12.10 17.00	12.10 21.00	12.10 19.30	12.10 23.30
7. Выгрузить раненых и больных – 200 чел.	12.10 21.00	12.10 22.30	12.10 23.30	12.10 01.00
8. Привал в районе 1 км зап. Красное	12.10 09.00	12.10 09.30	12.10 09.00	12.10 09.30
9. О состоянии и местонахождении колонны донести по прибытии на продовольственные склады № 150, 105	12.10 04.30 12.10 11.30		12.10 04.30 12.10 13.00	
10. После выполнения задания при-быть в район сосредоточения – 3 км восточнее Кунары	12.10 23.00		13.10 01.30	

Командир 1 автвб \_\_\_\_\_

(воинское звание, подпись, фамилия)

М.П.

«\_\_\_» октября 2000 г.

### 3. Отметка грузополучателя в приеме груза

Грузополучатель	Номер и дата накладной	Выполненная работа		Воинское звание, подпись, гербовая печать
		Вид матер. средств	Количество (тонн, штук)	
Склад № 105	101/27 от 12.10.88	Продовольствие	250	

### 4. Отметка о выполненной работе

На выполнение задания затрачено 22 ч, перевезено 250 т продовольствия и 200 чел. раненых и больных.

Общий пробег составил 350 км, в том числе с грузом 300 км.

Из-за неподготовленности склада к приему груза и разрушения моста в районе Тушино задание выполнено с задержкой на 2 ч 30 мин.

Начальник колонны № 10153

лейтенант Сидоров

« \_\_\_\_ » октября 200 \_\_\_\_ г.

### Пояснение к форме

1. Маршрутный лист является основным документом начальника колонны, предназначен для постановки задач автомобильной колонне на перевозки и контроля за их выполнением.

2. Маршрутный лист заполняют в штабе батальона на основании боевого приказа (распоряжения) и плана-расчета на перевозки. Подписывает маршрутный лист командир батальона, заверяют его гербовой печатью и вручают начальнику колонны под расписку в корешке маршрутного листа.

3. В ходе перевозок начальник колонны ведет записи в соответствующих разделах о фактическом выполнении задания.

4. Отметку о сдаче груза в разделе 3 заверяют подписями и гербовой печатью грузополучателя.

5. По прибытии в часть начальник колонны в разделе 4 составляет отчет о выполненной работе, в котором указывает время, затраченное на выполнение задания, наименование и количество перевезенного груза (личного состава), количество пройденных километров с грузом и без груза, а также причины несвоевременного выполнения задания.

6. Маршрутный лист начальник колонны представляет командиру батальона (начальнику штаба).

## Ведомость состава и загрузки автомобильной колонны № 10153

№	Автомобили		Прицепы		Фамилия и инициалы водителя	Грузы			Расписка	
	Марка	Номер	Марка	Номер		наименование	кол-во мест	общая масса, кг	водителя в приеме груза	начальника колонны о сдаче груза
1	Урал 4320	1741 ЕО	2-П- 5,5	КП1 001	Петров С.Н.	7,62 мм патроны обр. 1943 г	130			
2	Урал 4320	1742 ЕО	2-П- 5,5	КП1 002	Сидоров П.И.	100-мм уни- тарн патроны	45	33 75		

Начальник штаба 1 оавтб майор \_\_\_\_\_ П. Кузьмин  
 Начальник колонны капитан \_\_\_\_\_ С. Куликов  
 « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 200 \_\_ г.

### Пояснение к форме

1. Бланк ведомости выдается начальникам колонны штабом части.
2. Ведомость заполняется при приеме грузов от склада.
3. При перевозке материальных средств в один адрес ведомость может не заполняться.

<p><b>ЖЕТОН</b> автомобильной колонны</p> <hr style="width: 50%; margin: 0 auto;"/> <p>(воинское звание, подпись, фамилия)</p>
--

### Пояснение к форме

1. Жетон автомобильной колонны предназначен для учета и контроля движения автомобильных колонн при выполнении перевозок.
2. Жетоны выдают органы управления автотранспортной службой автомобильным соединениям и частям и хранят как документы строгой отчетности.
3. Начальникам колонн жетоны выдают в штабе батальона под расписку.
4. На колонны, контроль за работой которых осуществляет орган управления автотранспортной службой, выдают жетоны с красной полосой.
5. Жетон предъявляет начальник колонны на всех диспетчерских пунктах.
6. По возвращении из рейса начальник колонны сдает жетон в штаб батальона.

(Лицевая сторона)

**ПРОПУСК**  
на право движения по  
военно-автомобильным дорогам

(Оборотная сторона)

**ПРОПУСК**  
на право движения по военно-автомобильным дорогам  
выдан войсковой части \_\_\_\_\_ для \_\_\_\_\_  
автомобильной колонны в составе \_\_\_\_\_  
автомобилей \_\_\_\_\_ прицепов на период с \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.  
Маршрут следования \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
**НАЧАЛЬНИК** \_\_\_\_\_  
(воинское звание, подпись, фамилия)

**Пояснение к форме**

1. Пропуск на право движения по военно-автомобильным дорогам выписывается в дорожной службе фронта (армии).
2. Пропуска хранят как документы строгой отчетности.
3. Начальникам колонн пропуска выдают в штабе части под расписку.
4. Пропуск представляется начальником колонны органам дорожно-комендантской службы на участках военно-автомобильных дорог.
5. По возвращении из рейса начальник колонны сдает пропуск в штаб части.

## АКТ ПРОСТОЯ (ПРОГОНА) АВТОМОБИЛЕЙ

12 октября 2006 г.

г. Егоршино

Автомобильная колонна № 10153 1 автб в составе 27 автопоездов КамАЗ–5320+ГКБ–8350 прибыла в Егоршино в 13 ч 00 мин 12 октября 2006 г.

Причины простоя (прогона) – склад не подготовлен к приему груза.

Простой (прогон) 27 автопоездов составил 1 ч 00 мин. Итого 27 машино–часов.

Начальник колонны (старший, водитель автомобиля) – командир 2 автв 3 автр лейтенант Сидоров В.Н.

Сопровождающий – начальник отдела хранения продовольственного склада № 150 капитан Климов А.С.

Расчетный счет № 17775.

Начальник колонны (старший, водитель автомобиля)

лейтенант

Сидоров

Сопровождающий

капитан

Климов

Начальник продовольственного склада № 150

майор

Сергеев

### **Пояснение к форме**

1. Акт простоя (прогона) составляет начальник колонны (старший, водитель автомобиля) в случаях задержки колонны (автомобиля) в пунктах погрузки (выгрузки) сверх установленных норм.

2. Акт заполняют полностью по форме бланка и подписывают начальник колонны (старший, водитель автомобиля), сопровождающий (если он имеется) и начальник склада.

При отказе начальника склада подписать акт, его подписывает начальник колонны (старший, водитель автомобиля) в одностороннем порядке с указанием причины отказа.

3. Особое мнение сторон записывают на обороте бланка акта.

## СОПРОВОДИТЕЛЬНЫЙ ЛИСТ

на перевозку продовольствия

Отправитель – продовольственный склад № 150

Получатель – продовольственный склад № 105.

Вид и номер транспортного средства – автомобиль КамАЗ–5320 № 5420УО.

Ответственный за сопровождение – рядовой Петров Н.К.

Время отправления – 05 ч 30 мин 12 октября 2006 г.

Время доставки – 11 ч 30 мин 12 октября 2006 г.

№	Наименование материальных средств	Вид тары или упаковки	Отправлено		Сдано		№ наряда	Пункт сдачи (груза)
			мест	масса	мест	масса		
1	Мука пшеничная 2-го сорта	Мешки	200	10 т	200	10 т	101/27	Егоршино склад № 105

Отправитель – начальник продовольственного склада № 150

МП майор Хохлов

Командир (водитель, сопровождающий) \_\_\_\_\_

Указанные в сопроводительном листе материальные средства получил полностью (при недостатке указать, в чем она выражается) \_\_\_\_\_

Получатель – начальник продовольственного склада № 105

МП майор Сергеев

12 октября 2006 г.

### Пояснение к форме

1. Сопроводительный лист предназначен для контроля за сохранностью перевозимого груза и установления ответственности водителя (сопровождающего) за перевозимые материальные средства.

2. Сопроводительный лист применяется в воинской части и на складе соединения (объединения, центра).

3. Сопроводительный лист составляется грузоотправителем в двух экземплярах на каждый автомобиль. Первый экземпляр вручается водителю под расписку во втором экземпляре. Второй экземпляр остается у грузоотправителя.

4. Погрузка материальных средств на каждый автомобиль, а также записи в сопроводительных листах производятся в присутствии водителя.

5. По прибытии к месту назначения водитель (сопровождающий) сдает грузополучателю доставленные материальные средства под расписку на сопроводительном листе, который передается грузоотправителю.

6. При обнаружении утраты или порчи материальных средств делается отметка в сопроводительном листе и немедленно производится административное расследование в установленном порядке.

7. В случае утери сопроводительного листа водитель (лицо, сопровождающее груз) сообщает об этом начальнику колонны (приемщику груза), который проверяет груз и оформляет актом факт утери листа. Копия акта высылается грузоотправителю, а водителю (сопровождающему) выдается новый лист на фактическое наличие материальных средств.

**Форма уведомления**

\_\_\_\_\_ гриф при необходимости

Экз. № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ штамп потребителя

\_\_\_\_\_ адресант

**УВЕДОМЛЕНИЕ № \_\_\_\_\_  
о вызове представителя поставщика**

от \_\_\_\_\_  
д/па

1. Условное наименование изделия \_\_\_\_\_

заводской № \_\_\_\_\_

2. Получено \_\_\_\_\_

дата, номер транспортного или иного документа,

\_\_\_\_\_ по которому изделие получено,

\_\_\_\_\_ дата поступления к потребителю

3. Гарантийный срок \_\_\_\_\_

вид,

\_\_\_\_\_ с \_\_\_\_\_

продолжительность \_\_\_\_\_ указывают начальный момент исчисления

\_\_\_\_\_ и использованную часть гарантийного срока

4. Гарантийная наработка \_\_\_\_\_

указывают количество часов,

\_\_\_\_\_ километров, циклов и т. п. и использованную часть

5. Основные дефекты, обнаруженные в изделии \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ наименование вышедшей из строя детали,

\_\_\_\_\_ , прибора, агрегата, узла

Заводской № \_\_\_\_\_

6. Устранения дефектов \_\_\_\_\_

поставщиком,

\_\_\_\_\_ потребителем, необходимые средства - предположительно

7. Прочие сведения\* \_\_\_\_\_

Прошу командировать представителей организации \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ пункт прибытия (адрес потребителя)  
для участия в определении причин возникновения дефектов, составления и  
подписания рекламационного акта, восстановления изделия (ненужное зачеркнуть).

Составлено в \_\_\_\_\_ экземплярах  
(количество)

Экз. № \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ адресат

\_\_\_\_\_ должность, потребитель

\_\_\_\_\_ подпись

\_\_\_\_\_ инициалы, фамилия

---

\*В том числе сведения о дефектном комплектующем изделии (условное наименование, заводской номер, дата изготовления, изготовитель, гарантийные обязательства, адрес транспортирования груза)

Номер телефона (для оперативного уточнения информации).

**Форма рекламационного акта  
(при обнаружении дефекта в процессе эксплуатации)**

\_\_\_\_\_ гриф при необходимости

Экз. № \_\_\_\_\_

УТВЕРЖДАЮ

М.П.

\_\_\_\_\_ должность, потребитель

\_\_\_\_\_ адресат

\_\_\_\_\_ подпись      \_\_\_\_\_ инициалы, фамилия

\_\_\_\_\_ дата

**РЕКЛАМАЦИОННЫЙ АКТ № \_\_\_\_\_**

от \_\_\_\_\_

дата

1. \_\_\_\_\_

наименование организации потребителя и его почтовый,

телеграфный, железнодорожный адрес, факс

2. \_\_\_\_\_

условное наименование изделия, заводской номер,

наименование организации поставщика (исполнителя работ),

дата поступления (дата подписания приемного акта)

Гарантийный срок \_\_\_\_\_

вид, продолжительность

с \_\_\_\_\_

указывают начальный момент исчисления и

использованную часть гарантийного срока

Гарантийная наработка \_\_\_\_\_

указывают количество часов,

\_\_\_\_\_ километро

в, циклов и т.п. и использованную часть

3. \_\_\_\_\_

наименование вышедшей из строя детали, прибора,

агрегата, узла, заводской номер, поставщик

Гарантийный срок \_\_\_\_\_

вид, продолжительность

с \_\_\_\_\_

указывают начальный момент исчисления и использованную часть гарантийного срока

\_\_\_\_\_ гарантийного срока

Гарантийная наработка \_\_\_\_\_

указывают количество часов,

\_\_\_\_\_ километров, циклов и т.п. и использованную часть

4. Дата обнаружения дефекта \_\_\_\_\_
5. Уведомление о вызове представителя поставщика выслано \_\_\_\_\_ дата  
за № \_\_\_\_\_
6. Описание обнаруженного дефекта \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
7. Причины возникновения дефекта, обстоятельства, при которых он возник, соблюдение правил эксплуатации \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_
8. Изделие подлежит \_\_\_\_\_  
восстановлению потребителем, поставщика  
\_\_\_\_\_ поставщиком, у потребителя, у поставщика
9. Заменить (отремонтировать) \_\_\_\_\_  
детали, приборы, агрегаты, узлы  
\_\_\_\_\_
10. Сведения об устранении обнаруженного дефекта (заполняют, если изделие восстановлено до окончания составления акта)  
\_\_\_\_\_ изделие восстановлено и испытано потребителем или поставщиком,  
\_\_\_\_\_ соответствует требованиям эксплуатационной и ремонтной документации,  
\_\_\_\_\_ средства и ЗИП использованные для восстановления,  
\_\_\_\_\_ доукомплектования (потребителя, поставщика); наименование и номер документа,  
\_\_\_\_\_ по которому производились работы, дата
11. Причины, вызывающие составление одностороннего рекламационного акта  
\_\_\_\_\_
12. Дополнительные данные \_\_\_\_\_
13. Заключение \_\_\_\_\_  
характер дефекта, решение о восстановлении  
\_\_\_\_\_ или замене продукции, место восстановления,  
\_\_\_\_\_ необходимость дополнительных исследований, сведения об устранении дефекта
14. Данные для машинного учета при составлении рекламационного акта

Таблица 1

Обозначение	Дата и номер уведомления	Номер акта	Дата оставления акта	Составитель акта	Кому направлен	Код изделия	Заводской номер изделия
1	2	3	4	5	6	7	8

Продолжение табл. 1

Поставщик	Дата изготовления (ремонта)	Дата начала эксплуатации	Изделие наработало (хранилось)	Характер и причина дефекта	Необходимость возврата изделия поставщика	Соответствие требованиям эксплуатации
9	10	11	12	13	14	15

Примечание – данные для машинного учета составляют при необходимости. Количество и наименование граф зависит от объема информации.

Приложение: \_\_\_\_\_  
эскизы, материалы результатов исследований,

фотоснимки, акты отбора проб, результаты анализов и др.  
Составлен в \_\_\_\_\_ экземплярах  
количество

Экз. № \_\_\_\_\_  
адресат

Комиссия в составе:  
Председатель \_\_\_\_\_  
должность \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ инициалы, фамилия \_\_\_\_\_

Члены комиссии:  
от потребителя \_\_\_\_\_  
должность \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ инициалы, фамилия \_\_\_\_\_

от поставщика \_\_\_\_\_  
должность, место работы \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ инициалы, фамилия \_\_\_\_\_

дата и номер удостоверения

От других организаций \_\_\_\_\_  
должность, место работы \_\_\_\_\_ подпись \_\_\_\_\_ инициалы, фамилия \_\_\_\_\_

дата и номер удостоверения

**Форма акта удовлетворения рекламаций**

\_\_\_\_\_ гриф при необходимости

Экз. № \_\_\_\_\_

**УТВЕРЖДАЮ**

М.П. \_\_\_\_\_ должность, организация

\_\_\_\_\_ подпись

\_\_\_\_\_ инициалы, фамилия

\_\_\_\_\_ дата

**АКТ УДОВЛЕТВОРЕНИЯ РЕКЛАМАЦИИ № \_\_\_\_\_**

от \_\_\_\_\_

дата

Об удовлетворении рекламации на изделие \_\_\_\_\_ условное наименование  
заводской № \_\_\_\_\_

1. В соответствии с рекламационным актом № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ дата  
предъявленный организации \_\_\_\_\_

наименование

дефект, изложенный в рекламационном акте, устранен \_\_\_\_\_  
указать когда,

\_\_\_\_\_ какой организацией, кому принадлежащими деталями, приборами,

\_\_\_\_\_ агрегатами, узлами (из состава ЗИП или доставленными поставщиком)

Заменены \_\_\_\_\_

наименование изделия, детали, прибора, агрегата, узла,

на \_\_\_\_\_

индекс и заводской номер \_\_\_\_\_ наименование изделия, детали, прибора,

\_\_\_\_\_ агрегата, узла, индекс и заводской номер

ЗИП, израсходованный при восстановительных работах, выполнен

\_\_\_\_\_ наименование, индекс, заводской номер, количество запасных частей

2. После проведения работ изделие \_\_\_\_\_ условное наименование

испытано в соответствии с \_\_\_\_\_ и соответствует  
наименование документа

требованиям эксплуатационной и ремонтной документации.



## СОДЕРЖАНИЕ

10. Парк (гараж) воинской части и организация внутренней службы в нем. . . . .	3
10.1. Постоянные парки (гаражи). . . . .	3
10.2. Оборудование элементов постоянного парка (гаража). . . . .	6
10.3. Обеспечение внутреннего порядка в парке и организация службы в нем. . . . .	17
10.4. Парковый день воинской части. . . . .	19
10.5. Полевой парк. . . . .	22
10.6. Оценка состояния парка и внутренней службы в нем. . . . .	26
11. Происшествия с машинами и мероприятия по их предупреждению. . . . .	28
11.1. Мероприятия по предупреждению происшествий. . . . .	29
11.2. Порядок проведения расследования по факту происшествия с автомобильной техникой. . . . .	30
12. Истребование и порядок расходования денежных средств по автомобильной службе. . . . .	32
13. Подготовка справки – доклада о состоянии и возможностях автомобильной службы воинской части. . . . .	38
14. Работа автомобильной службы в особый период. . . . .	46
14.1. Организация работ по переводу автомобильной техники из режима хранения в готовность к использованию. . . . .	46
14.2. Приведение аккумуляторных батарей в рабочее состояние. . . . .	47
14.3. Оборудование для заряда аккумуляторных батарей. . . . .	54
14.4. Разогрев и доставка охлаждающей жидкости. . . . .	56
14.5. Основные способы ускорения пуска двигателя при низких температурах. . . . .	56
14.6. Подготовка машин к движению. . . . .	57
14.7. Организация приема транспортных ресурсов в воинских частях. . . . .	57

15.	Организация автотехнического обеспечения части в ходе боевых действий. . . . .	65
15.1.	Последовательность и содержание работы начальника автомобильной службы по организации автотехнического обеспечения при подготовке к бою и в ходе боя. . . . .	65
15.2.	Мероприятия автотехнического обеспечения. . . . .	69
15.3.	Методика основных расчетов по автотехническому обеспечению. . . . .	73
16.	Перевозки войск автомобильным транспортом. . . . .	83
16.1.	Общие положения. . . . .	83
16.2.	Планирование перевозок войск автомобильным транспортом. . . . .	84
16.3.	Нормативы для расчетов и планирования перевозок. . . . .	86
16.4.	Последовательность и содержание работы командира автомобильного подразделения (начальника автомобильной колонны) после получения приказа на перевозку автомобильным транспортом. . . . .	91
16.5.	Принципы формирования и построения автомобильных колонн. . . . .	92
16.6.	Содержание приказа командира автомобильного подразделения (начальника автомобильной колонны) на выполнение перевозок. . . . .	93
16.7.	Документы начальника автомобильной колонны. . . . .	94
16.8.	Организация марша автомобильных колонн. . . . .	95
16.9.	Последовательность и содержание работы начальника автомобильной колонны в районе погрузки (выгрузки) материальных средств. . . . .	96
16.10.	Работа личного состава по возвращении колонны в часть. . . . .	97
17.	Организация технического обслуживания и ремонта средств наземного обеспечения полетов в авиационных частях ВВС и войск ПВО. . . . .	99
17.1.	Системы технического обслуживания и ремонта средств аэродромно-технического обеспечения полетов. . . . .	100

17.2. Организация работ и порядок проведения комплексного технического обслуживания и ремонта средств АТО полетов. . . . .	104
17.3. Контроль технического состояния средств аэродромно-технического обеспечения перед их допуском к применению на авиационной технике. . . . .	109
18. Особенности АТО боевых действий ВВС и войск ПВО, сил специальных операций и артиллерийских подразделений и частей. . . . .	119
18.1. Особенности организации АТО боевых действий частей ВВС. . . . .	119
18.2. Особенности АТО частей и подразделений войск ПВО. . . . .	129
18.3. АТО боевых действий сил специальных операций. . . . .	138
18.4. АТО боевых действий артиллерийских подразделений и частей. . . . .	142
19. Предъявление рекламаций на военную технику. . . . .	148
Сокращения. . . . .	157
Литература. . . . .	158
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	
Приложение 1 (к разделу 10) . . . . .	159
Приложение 2 (к разделу 11) . . . . .	164
Приложение 3 (к разделу 12) . . . . .	165
Приложение 4 (к разделу 14) . . . . .	168
Приложение 5 (к разделу 15) . . . . .	182
Приложение 6 (к разделу 16) . . . . .	189
Приложение 7 (к разделу 19) . . . . .	198

Учебное издание

ТАРАСЕНКО Петр Николаевич  
БОЖКО Валентин Григорьевич  
БАННИКОВ Владимир Юрьевич и др.

СПРАВОЧНИК  
офицера автомобильной службы

Учебное пособие

В 2 частях

Часть 2

---

Технический редактор О.В. Дубовик

Подписано в печать 11.03.2010.

Формат 60×84<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Бумага офсетная.

Отпечатано на ризографе. Гарнитура Таймс.

Усл. печ. л. 12,09. Уч.-изд. л. 9,45. Тираж 100. Заказ 151.

---

Издатель и полиграфическое исполнение:

Белорусский национальный технический университет.

ЛИ № 02330/0494349 от 16.03.2009.

Проспект Независимости, 65. 220013, Минск.