

ББК 68.51

Б24

Авторы:

Баранов Сергей Аркадьевич, заместитель начальника кафедры автомобильной подготовки Военного университета;

Пестов Олег Витальевич, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры автомобильной подготовки Общевоинской академии Вооруженных Сил Российской Федерации;

Пискарев Александр Алексеевич, начальник кафедры автомобильной подготовки Военного университета — общая редакция.

Коллектив авторов выражает глубокую благодарность за оказанную помощь в создании настоящего Справочника коллективу кафедры автомобильной подготовки Военного университета: Е.Г. Казакову, А.Е. Васильеву, С.В. Николаеву, А.С. Авакову, А.В. Силенку, а также коллективу офицеров Рязанского высшего военного автомобильного института.

Б24 **Справочник военного автомобилиста.** Серия «Право в Вооруженных Силах — консультант». — М.: «За права военнослужащих», 2007. — Вып. 81. — 336 с.
ISBN 978-5-93297-085-0

Военная автомобильная техника является основой подвижности войск. Значение ее для Вооруженных Сил Российской Федерации очень велико. Цель настоящего Справочника — помочь специалистам автомобильной службы правильно и грамотно организовать эксплуатацию военной автомобильной техники.

Книга будет интересна и полезна командирам и должностным лицам технических и других служб, которые в повседневной деятельности связаны с использованием военной автомобильной техники.

Практическую ценность данное издание представляет как для военнослужащих, проходящих военную службу по контракту, так и для военнослужащих, проходящих военную службу по призыву.

В издании также рассмотрены вопросы технической подготовки специалистов автомобильной службы, эксплуатации военной автомобильной техники, предупреждения происшествий с военной автомобильной техникой. Особый интерес представляют вопросы правового обеспечения деятельности водителей транспортных средств.

Справочник продолжает серию «Право в Вооруженных Силах — консультант» (подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 79205), которая издается с февраля 1999 г.

Сборник «Право в Вооруженных Силах — консультант» зарегистрирован Министерством Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации от 20 мая 2002 г. ПИ № 77-12712.

Учредитель и издатель: Региональное общественное движение «За права военнослужащих».

Выходит один раз в месяц, распространяется в розницу и по подписке.

ББК 68.51

© Баранов С.А., Пестов О.В., Пискарев А.А., 2007 г.
© «Право в Вооруженных Силах — консультант», 2007 г.
© Оформление. «За права военнослужащих», 2007 г.

ISBN 978-5-93297-085-0

Содержание

Указатель сокращений	7
Глава первая. Основные определения по военной автомобильной технике	9
Глава вторая. Краткие тактико-технические характеристики новых и перспективных образцов военной автомобильной техники	22
2.1. Типаж военной автомобильной техники	22
2.2. Общий вид, краткие тактико-технические характеристики и особенности конструкции узлов, агрегатов и систем новых и перспективных образцов автомобилей многоцелевого назначения	23
2.2.1. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля УАЗ-2966 (колесная формула 4 х 4)	23
2.2.2. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля ГАЗ-3308 (колесная формула 4 х 4)	25
2.2.3. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Зил-4334.20 (колесная формула 6 х 6)	26
2.2.4. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-43206 (колесная формула 4 х 4)	28
2.2.5. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-4320-10 (колесная формула 6 х 6)	29
2.2.6. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-4320-31 (колесная формула 6 х 6)	31
2.2.7. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-5323 (колесная формула 8 х 8)	32
2.2.8. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-4350 (колесная формула 4 х 4)	34
2.2.9. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-5350 (колесная формула 6 х 6)	36
2.2.10. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-5350 (колесная формула 8 х 8)	38
Глава третья. Обязанности военного водителя, старшего машины, инспектора военной автомобильной инспекции	40
3.1. Обязанности военного водителя	40
3.1.1. Общие обязанности водителя	40
3.1.2. Категории транспортных средств	42
3.1.3. Советы водителю по управлению транспортным средством	43
3.2. Обязанности старшего машины	48
3.2.1. Ответственность старших машин	51
3.3. Обязанности инспектора военной автомобильной инспекции	53
Глава четвертая. Порядок приема и сдачи дел и должности	58
4.1. Порядок представления в части	58
4.2. Прием и сдача дел и должности командиром подразделения	59
4.2.1. Прием и изучение личного состава	62
4.2.2. Порядок приема оружия, боеприпасов, техники и материальных средств подразделения	63
4.2.2.1. Порядок приема техники	63
4.2.2.2. Прием ротного хозяйства и материальных средств	63
4.2.2.3. Документальное оформление приема должности. Доклад старшему начальнику	64
4.3. Прием и сдача дел и должности начальником автомобильной службы части	64
Глава пятая. Планирование работы автомобильной службы воинской части	68
5.1. Общие положения по планированию работы автомобильной службы воинской части	68
5.2. Разработка годового плана работы автомобильной службы	68
5.3. Разработка месячного плана работы автомобильной службы	73
Глава шестая. Укомплектование автомобильной техникой	76
6.1. Порядок приемки, ввода машины в строй и передачи ее водителю	76

6.2. Организация учета автомобильной техники и имущества в автомобильной службе воинской части, на складе и в подразделении	77
6.2.1. Особенности учета в ремонтном подразделении	79
6.2.2. Контроль за ведением учета материальных средств	81
6.2.3. Порядок документального оформления изменения качественного (технического) состояния автомобильной техники и имущества	81
Глава седьмая. Эксплуатация военной автомобильной техники	85
7.1. Цель и задачи планирования. Основные планирующие документы	85
7.2. Планирование и учет эксплуатации автомобильной техники в воинской части	86
7.2.1. Планирование эксплуатации автомобильной техники	86
7.2.2. Учет эксплуатации автомобильной техники	88
7.3. Ввод машин в строй, подготовка к использованию и использование	91
7.3.1. Регистрационные и опознавательные знаки	91
7.3.2. Обкатка машин	96
7.3.3. Техническое обслуживание машин при обкатке	97
7.3.4. Порядок использования автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации. Подготовка автомобильной техники к использованию по назначению	98
7.3.4.1. Общие положения по использованию машин	99
7.3.4.2. Расход моторесурсов при использовании машин	101
7.3.4.3. Контроль за расходом моторесурсов	102
7.4. Техническое обслуживание военной автомобильной техники	103
7.4.1. Сущность планово-предупредительной системы технического обслуживания автомобильной техники	104
7.4.2. Виды и периодичность технического обслуживания машин при использовании	104
7.4.2.1. Контрольный осмотр и ежедневное техническое обслуживание	105
7.4.2.2. Назначение и перечень работ, выполняемых при ежедневном техническом обслуживании военной автомобильной техники	107
7.4.2.3. Назначение и содержание работ при техническом обслуживании № 1, техническом обслуживании № 2 и сезонном обслуживании	107
7.4.2.4. Учет технического обслуживания	109
7.4.2.5. Регламентированное техническое обслуживание автомобильных базовых шасси	109
7.5. Условия и виды хранения военной автомобильной техники	111
7.5.1. Порядок хранения военной автомобильной техники	111
7.5.2. Планирование и организация работ по постановке машин на хранение	112
7.5.3. Организация контроля качества подготовки вооружения и военной техники к хранению	113
7.5.4. Хранение военной автомобильной техники	113
7.5.4.1. Порядок содержания машин на краткосрочном хранении	114
7.5.4.2. Порядок содержания машин на длительном хранении	114
7.5.4.3. Содержание военной автомобильной техники на хранении	115
7.5.4.4. Техническое обслуживание машин, находящихся на хранении	116
7.6. Транспортирование военной автомобильной техники	118
7.6.1. Железнодорожный подвижной состав	118
7.6.1.1. Подготовка военной автомобильной техники к погрузке	119
7.6.1.2. Организация и осуществление погрузки	120
7.6.1.3. Размещение и крепление военной автомобильной техники	120
7.6.1.4. Материальное и медицинское обеспечение при перевозке военной автомобильной техники	122
7.6.1.5. Подготовка к выгрузке и выгрузка военной автомобильной техники	122
7.7. Оценка состояния автомобильной техники воинской части	122
7.7.1. Оценка состояния автомобильной техники	122
7.7.2. Коэффициент технической готовности машин	125
7.8. Нормы расхода горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей для автомобильной техники	126
7.8.1. Порядок учета и списания в расход горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей	126

Глава восьмая. Техническая подготовка специалистов автомобильной службы и водителей	130
8.1. Организация и планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части	130
8.1.1. Цель и назначение технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части	130
8.1.2. Организационные принципы технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части	131
8.1.3. Планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части	133
8.1.4. Исходные данные для планирования технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части	133
8.1.5. Планирующие документы по технической подготовке специалистов автомобильной службы воинской части	136
8.1.6. Этапы планирования технической подготовки в воинской части (соединении)	137
8.1.7. Обязанности начальника автомобильной службы воинской части по организации и проведению технической подготовки специалистов автомобильной службы	139
8.1.8. Обязанности заместителя командира батальона по вооружению (начальника автомобильной службы батальона)	140
8.2. Организация подготовки водителей	140
8.2.1. Система войсковой подготовки водителей колесных машин	140
8.2.1.1. Структура и система войсковой подготовки водителей	141
8.2.2. Подготовка и проведение комплексного тактико-специального занятия с совершением 300-километрового марша	145
8.2.2.1. Основные учебно-воспитательные цели комплексного тактико-специального занятия	145
8.2.2.2. Учебные вопросы, отрабатываемые на комплексном тактико-специальном занятии	146
8.2.2.3. Подготовка к комплексному тактико-специальному занятию (первый период)	146
8.2.2.4. Проведение комплексного тактико-специального занятия и его разбор (второй и третий периоды)	149
8.3. Оценка состояния технической подготовки специалистов автомобильной службы и водителей	151
8.3.1. Цели, виды контроля технической подготовки специалистов автомобильной службы и порядок его проведения	151
8.3.2. Порядок определения оценки по технической подготовке специалистов автомобильной службы	152
8.3.3. Определение оценки за выполнение нормативов по технической подготовке специалистов автомобильной службы	154
Глава девятая. Парк войсковой части и организация внутренней службы в нем	156
9.1. Основные элементы парка и их оборудование	156
9.2. Организация внутреннего порядка в парке и внутренней службы в нем	173
9.3. Полевой парк войсковой части	178
9.4. Организация и проведение парково-хозяйственного дня в воинской части	181
9.4.1. Назначение парково-хозяйственного дня	181
9.4.2. Порядок разработки документов на проведение парково-хозяйственного дня	181
9.4.3. Проведение парково-хозяйственного дня и подведение итогов	183
9.5. Оценка состояния парка и внутренней службы в нем	183
Глава десятая. Происшествия с автомобильной техникой и мероприятия по их предупреждению	185
10.1. Виды происшествий с автомобильной техникой	185
10.1.1. Классификация дорожно-транспортных происшествий	185
10.2. Ответственность водителей и должностных лиц воинской части за совершенные происшествия с автомобильной техникой	188
10.2.1. Административная ответственность	188
10.2.2. Дисциплинарная ответственность	189
10.2.3. Уголовная ответственность	189
10.3. Документы, оформляемые водителями на месте дорожно-транспортного происшествия	197

10.4. Контроль и регулирование дорожного движения	198
10.5. Составление протокола об административном правонарушении	200
10.5.1. Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении	201
10.6. Рассмотрение дела об административном правонарушении	206
10.7. Работа должностных лиц воинской части по предупреждению происшествий с автомобильной техникой	210
10.7.1. Требования к организации работы по предупреждению происшествий	210
10.7.2. Содержание работы по предупреждению автопроисшествий	212
10.8. Организация работы военной автомобильной инспекции	216
10.9. Страхование автомобильного транспорта и гражданской ответственности водителей	218
10.9.1. Вопросы, которые могут возникнуть при страховании автомобильного транспорта и гражданской ответственности водителей	218
Глава одиннадцатая. Организация вождения автомобильной техники	225
11.1. Общие положения по вождению автомобилей	225
11.2. Подготовка и проведение занятий по вождению автомобильной техники в воинской части	226
11.3. Учебно-материальная база для проведения занятий по вождению автомобильной техники	234
Приложение 1	235
Приложение 2	243
Приложение 3	244
Приложение 4	248
Приложение 5	254
Приложение 6	256
Приложение 7	257
Приложение 8	258
Приложение 9	259
Приложение 10	261
Приложение 11	264
Приложение 12	266
Приложение 13	268
Приложение 14	269
Приложение 15	270
Приложение 16	272
Приложение 17	273
Приложение 18	280
Приложение 19	281
Приложение 20	282
Приложение 21	283
Приложение 22	294
Приложение 23	295
Приложение 24	296
Приложение 25	297
Приложение 26	298
Приложение 27	299
Приложение 28	301
Приложение 29	302
Приложение 30	303
Приложение 31	304
Приложение 32	305
Приложение 33	306
Приложение 34	312
Приложение 35	313
Приложение 36	315
Приложение 37	316
Приложение 38	317
Приложение 39	319
Приложение 40	321
Приложение 41	325

Указатель сокращений

- АБШ — автомобильные базовые шасси
АИ — автомобильное имущество
АКБ — аккумуляторная батарея
АС — автомобильная служба
АТ — автомобильная техника
БРДМ — бронированная разведывательно-дозорная машина
БТР — бронетранспортер
ВАИ — военная автомобильная инспекция
ВАТ — военная автомобильная техника
ВВП — валовой внутренний продукт
ВВТ — вооружение и военная техника
ВТИ — военно-техническое имущество
ГАБТУ МО РФ (ГАБТУ) — Главное автобронетанковое управление Министерства обороны Российской Федерации.
ГИБДД — Государственная инспекция по безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
ГК РФ — Гражданский кодекс Российской Федерации
ГОСТ — государственный стандарт
ГСМ — горючее и смазочные материалы
ГСПЗМ — гарнизонный сборный пункт задержанных машин
ГТО — государственный технический осмотр
ГУР — гидравлический усилитель руля
ДПС — дорожно-патрульная служба
ДТП — дорожно-транспортное происшествие
ДУ ВС РФ — Дисциплинарный устав Вооруженных Сил Российской Федерации
ЕТО — ежедневное техническое обслуживание
ЗИП — запасные части, инструмент, принадлежности
ЗКВ — заместитель командира по вооружению
КоАП РФ — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях
КР — капитальный ремонт
КТТ — коэффициент технической готовности
КТП — контрольно-технический пункт
КТС — категория транспортного средства
КТСЗ — комплексное тактико-специальное занятие
МВД России — Министерство внутренних дел Российской Федерации
МО РФ — Министерство обороны Российской Федерации
МТО — мастерская технического обслуживания
НАС — начальник автомобильной службы
НЗ — неприкосновенный запас
НОЖ — низкоохлаждающая жидкость
ОВ — отравляющие вещества
ОЖ — охлаждающая жидкость
ОЗК — общевойсковой защитный комплект
ОМП — оружие массового поражения
ООН — Организация Объединенных Наций
ОСАГО — обязательное страхование автогражданской ответственности

ПДД — Правила дорожного движения
 ПЕТО — пункт (площадка) ежедневного технического обслуживания
 ПНВ — прибор ночного видения
 ППО — противопожарное оборудование
 ПТОР — пункт технического обследования и ремонта
 ПТС — паспорт транспортного средства
 ПХД — парково-хозяйственный день
 РВ — радиоактивные вещества
 РМО — рота материального обеспечения
 РОСТО — Российская оборонная спортивно-техническая организация
 РТИ — резинотехническое изделие
 РТО — регламентированное техническое обслуживание
 РФ — Российская Федерация
 РХР — радиационная, химическая разведка
 САРТА — система автоматического регулирования температуры аккумуляторной батареи
 СМУ — светомаскировочное устройство
 СО — сезонное техническое обслуживание
 СР — средний ремонт
 СССР — Союз Советских Социалистических Республик
 ТВЧ — ток высокой частоты
 ТО — техническое обслуживание
 ТО-1 — техническое обслуживание № 1
 ТО-2 — техническое обслуживание № 2
 ТРМ — техническая ремонтная мастерская
 ТС — транспортное средство
 УВС ВС РФ — Устав внутренней службы Вооруженных Сил Российской Федерации
 УГ и КС ВС РФ — Устав гарнизонной и караульной служб Вооруженных Сил Российской Федерации
 УК РФ — Уголовный кодекс Российской Федерации
 ФВУ — фильтровентиляционная установка
 ШРУС — шарнир равных угловых скоростей

Глава первая. Основные определения по военной автомобильной технике

Автоматическая система противопожарного оборудования (ППО) — система, предназначенная для сигнализации и тушения пожара в отделении силовой установки.

Автоматическая трансмиссия — трансмиссия машины с автоматическим изменением передаточных чисел.

Автомобиль многоцелевого назначения — полноприводный автомобиль или его шасси, предназначенные для перевозки личного состава и различных грузов, буксирования прицепных систем, монтажа вооружения и военной техники.

Автомобили общего назначения — автомобильная техника коммерческого назначения, производимая заводами автомобильной промышленности в целях выполнения транспортных перевозок различных грузов и используемая для установки различного специального оборудования (топливные цистерны, автокраны, самосвалы, пожарные машины, мастерские для технического обслуживания автомобильной, сельскохозяйственной и другой техники, различных коммуникаций и т. д.).

Автомобильное колесо — колесо безрельсового транспортного средства, отличающееся высокой несущей способностью.

Автомобильный мост — элемент ходовой части автомобиля, служащий для поддержания рамы или кузова и воспринимающий все действующие на него силы.

Автомобильный поезд — транспортное средство в составе автомобиля-тягача и буксируемых им одного или нескольких прицепных транспортных средств.

Агрегат трансмиссии — сборочная единица трансмиссии, обладающая полной взаимозаменяемостью, возможностью сборки отдельно и способностью выполнять отдельные определенные функции.

Аккумулятор энергии — устройство для накопления и сохранения энергии, используемой при торможении автомобиля.

Амортизатор — часть подвески машины, обеспечивающая затухание колебаний кузова (корпуса) машины.

Амортизатор одностороннего действия — амортизатор, обеспечивающий затухание колебаний при движении колеса вниз относительно несущей системы машины.

Амортизатор двустороннего действия — амортизатор, обеспечивающий необходимое затухание колебаний при движении колеса вверх и вниз относительно несущей системы машины.

Антиблокировочная система — автоматическая система, предназначенная для обеспечения оптимальной тормозной эффективности, поддерживая заданное скольжение в контакте тормозящих колес, предотвращая их блокировку.

Арочная шина — пневматическая шина, профиль которой имеет форму арки.

Балансирная подвеска — зависимая подвеска колес двух соседних осей машины, в состав которых входит уравнильное устройство — балансир.

Барabanный тормоз — фрикционный тормоз, в котором силы трения создаются на внутренней поверхности вращающегося барабана.

Бесступенчатая передача — передача с бесступенчатым регулированием передаточного числа.

Бесступенчатая трансмиссия — трансмиссия машины с бесступенчатым изменением передаточного числа.

Бескамерная шина — пневматическая шина, в которой воздушная полость образуется шиной и ободом колеса.

Блокируемый дифференциал — дифференциал, снабженный специальным включаемым устройством, который блокирует ведомые звенья.

Бортовая передача — передача, применяемая при бортовой схеме трансмиссии для отбора части крутящего момента, передаваемого вдоль борта на привод ведущего колеса, обычно состоит из одинарной конической передачи с проходным валом.

Бортовая трансмиссия — трансмиссия колесного транспортного средства, в которой крутящий момент распределяется сначала на левый и правый борта, затем на ведущие колеса вдоль каждого борта.

Быстроходность — свойство, характеризующее предельные скоростные возможности ВАТ.

Вакуумный усилитель тормозного привода — усилитель тормозного привода с использованием энергии вакуума.

Ведомое колесо — колесо, к которому не подводится энергия двигателя внутреннего сгорания.

Ведущее колесо — колесо, которое преобразует подведенный от источника энергии крутящий момент в силу тяги, а свое вращение — в поступательное движение машины.

Ведущий мост — мост автомобиля, колеса которого являются ведущими.

Верхний ограничитель подвески — часть подвески машины, ограничивающая перемещение колеса при его движении к несущей системе.

Внутренняя полуось — полуось, передающая крутящий момент от дифференциала к карданному шарниру управляемого колеса автомобиля.

Водомет — агрегат водометного движителя, состоящий из водопроточных труб — водопровода и рабочего органа — насоса, размещенных внутри корпуса плавающей машины.

Водометный движитель — устройство для обеспечения движения машины на плаву.

Военная автомобильная техника — автомобильная техника, созданная по тактико-техническим требованиям Министерства обороны Российской Федерации, используемая под монтаж, буксировку комплексов различных видов оружия и средств, обеспечивающих ее применение.

Военная гусеничная машина транспортно-тягового класса — машина с гусеничным движителем, предназначенная для монтажа, буксировки и обеспечения применения по назначению вооружения и военной техники. К такому типу машин относятся: транспортеры-тягачи, транспортеры одиночные и двухзвенные высокой проходимости и шасси на их базе.

Волноотражательный щиток — устройство, предназначенное для предотвращения заливания водой носовой части машины при движении на плаву.

Вспомогательная тормозная система — тормозная система автомобиля, предназначенная для уменьшения нагрузки на тормозные

механизмы рабочей тормозной системы при торможении его на затяжных спусках.

Выключатель автоматики ППО — устройство, автоматически защищающее цепи питания приборов управления ППО.

Выправляющий аппарат — агрегат водометного движителя, направляющий вращательное движение струи воды, создаваемое гребным винтом, для увеличения силы тяги движителя.

Гасящее устройство — часть подвески машины, обеспечивающая необходимое затухание колебаний кузова и колес машины.

Главная передача — механизм трансмиссии машины, предназначенный для увеличения крутящего момента и передачи его на полуоси.

Гидравлический привод сцепления — привод сцепления машины, включающий гидравлическое устройство.

Гидравлический привод с пневматическим усилителем — привод сцепления машины, включающий гидравлическое и пневматическое устройства.

Гидравлический рулевой привод — рулевой привод, включающий гидравлическое устройство.

Гидравлический тормозной привод — тормозной привод колесной машины, в котором усилие передается тормозной жидкостью.

Гидравлическая трансмиссия — трансмиссия машины, в которой крутящий момент от двигателя к движителю передается посредством давления рабочей жидкости.

Гидравлический усилитель рулевого управления — усилитель рулевого управления машины с использованием энергии давления жидкости.

Гидродинамическая передача — бесступенчатая передача, состоящая из лопастных колес с общей полостью, в которой крутящий момент передается за счет изменения давления рабочей жидкости.

Гидромеханическая коробка передач — коробка передач, состоящая из механической, планетарной коробки передач и гидротрансформатора.

Гидромеханическая передача — передача, состоящая из механической, обычно ступенчатой, передачи и гидродинамической передачи.

Гидромеханическая трансмиссия — трансмиссия машины с механической и гидравлической передачей.

Гидрообъемная передача — гидропередача, состоящая из объемного насоса, объемного гидромотора и трубопроводов.

Гидрообъемная трансмиссия — трансмиссия машины с гидрообъемным преобразователем.

Гидропневматическая подвеска — пневматическая подвеска автомобиля, в которой передача давления сжатому газу производится жидкостью.

Гидрораспределительный аппарат — устройство оборудования для плава машины, распределяющее поток рабочей жидкости между приводами его управления.

Двойная главная передача — главная передача, состоящая из двух пар зубчатых колес.

Двухпоточная передача — передача, состоящая из бесступенчатой и ступенчатой передач, соединенных параллельно, причем та из них, которая установлена в точке соединения силового потока, выполняет функции дифференциала.

Делитель — устройство для разбивки интервалов ступеней основного ряда передаточных чисел коробки передач колесной машины.

Демультипликатор — устройство, обеспечивающее расширение диапазона передач основной коробки передач колесной машины.

Деталь — часть изделия, в которой нет разъемных и неразъемных соединений.

Диагональная шина — пневматическая шина с углом наклона нитей корда в каркасе и брекере $45\text{--}60^\circ$ к плоскости, проходящей через ось шины.

Диафрагменное сцепление — фрикционное сцепление, в котором функции нажимной пружины и рычагов выключения выполняет лепестковая тарельчатая пружина.

Динамический способ поворота — способ поворота колесной машины, связанный с регулированием величины и направления угловых скоростей колес при постоянном их взаимном расположении.

Динамическая устойчивость — свойство, характеризующее способность машины двигаться без заноса и последующего опрокидывания.

Дисковое сцепление — фрикционное сцепление, у которого рабочие поверхности ведущих и ведомых элементов плоские.

Дисковый тормоз — фрикционный тормоз, в котором силы трения создаются на боковых поверхностях вращающегося диска.

Дифференциал — механизм трансмиссии машины, распределяющий крутящий момент, подводимый к ведущему звену, между ведомыми звеньями; позволяющий каждому из них изменять частоту вращения при вращающемся с постоянной частотой ведущем звене; передающий крутящий момент, реализуемый на колесах машины, связанных с ведомыми звеньями.

Дифференциал повышенного трения — самоблокирующийся дифференциал, у которого имеется устройство, препятствующее вращению с большей частотой одного из ведомых звеньев.

Дифференциал с фрикционными муфтами — самоблокирующийся дифференциал, у которого повышенное трение создается фрикционными муфтами.

Дополнительная коробка передач — механизм трансмиссии машины, расширяющий диапазон преобразования крутящего момента основной коробки передач машины.

Дополнительное оборудование — это оборудование, которое устанавливают на машинах для повышения их отдельных эксплуатационно-технических свойств, обеспечения жизнедеятельности водителей, экипажей и выполнения некоторых трудоемких работ.

Дорожные шины — пневматические шины с дорожным рисунком протектора, используемые на машине при движении по дорогам с усовершенствованным покрытием.

Жесткий ведущий мост — мост, относительное расположение узлов которого при движении автомобиля не зависит от деформации упругих элементов подвески.

Жесткий полукарданный шарнир — полукарданный шарнир, передающий крутящий момент под углом за счет зазоров или зубчатого соединения.

Зависимая подвеска — подвеска машины, у которой два колеса или более имеют общую подвеску.

Задний мост — автомобильный мост, последний по ходу движения транспортного средства.

Запасная тормозная система — тормозная система машины, предназначенная для уменьшения ее скорости движения с необходимой эффективностью и остановки при отказе рабочей тормозной системы.

Заслонка водометного движителя — устройство, предназначенное для броневой защиты водометного движителя при движении машины на суше и для обеспечения движения машины задним ходом на плаву путем направления струи воды в трубы заднего хода.

Зимние шины — ошипованные пневматические шины с зимним рисунком протектора, устанавливаемые на машинах при движении по заснеженным и обледенелым дорогам.

Камерная шина — пневматическая шина, в которой воздушная полость образуется герметизирующей камерой.

Карданная передача — механизм трансмиссии машины, состоящий из одного или нескольких карданных валов и карданных шарниров и предназначенный для передачи крутящего момента внутри трансмиссии между агрегатами, оси валов которых не совпадают и могут изменять свое положение.

Карданный шарнир неравных угловых скоростей — карданный шарнир, у которого при равномерной угловой скорости ведущего вала угловая скорость ведомого вала неравномерна в диапазоне одного оборота.

Карданный шарнир равных угловых скоростей — карданный шарнир, у которых угловые скорости ведущего и ведомого валов равны между собой.

Карданный шарнир типа «кардан Гука» — шарнир для соединения карданных валов, оси которого не совпадают или могут менять положение относительно друг друга.

Карьерные шины — пневматические шины с карьерным рисунком протектора, устанавливаемые на машинах, используемых на разработке грунта и в различных карьерах.

Качающаяся полуось — полуось шарнирного моста, угловое расположение которой меняется при деформации подвески машины.

Кинематический способ поворота — способ поворота колесной машины, связанный с изменением взаимного положения колес, опор, осей и сочлененных звеньев.

Комбинированный способ поворота — способ поворота колесной машины, связанный с воздействием на управляемые колеса, сочлененные звенья, а также тормозные механизмы и специальные механизмы поворота машины.

Комбинированная трансмиссия — трансмиссия транспортного средства, которая состоит из механических и гидравлических или электрических устройств.

Конический дифференциал — дифференциал автомобиля с коническими зубчатыми колесами.

Коробка отбора мощности — агрегат дополнительного оборудования, предназначенный для отбора мощности от коробки передач или раздаточной коробки на привод дополнительного оборудования, устанавливаемого на машине.

Коробка передач — агрегат трансмиссии машины, преобразующий крутящий момент по величине и направлению в зависимости от изме-

нящихся дорожных условий и позволяющий длительно отсоединять двигатель от трансмиссии.

Кузов-контейнер многоцелевого назначения — обитаемый кузов-контейнер закрытого типа, предназначенный под монтаж вооружения и военной техники, приспособленный к перевозке автомобильной техникой и к использованию как совместно с ней, так и без нее.

Кузов-фургон многоцелевого назначения — обитаемый кузов-фургон, установленный на шасси и предназначенный под монтаж вооружения и военной техники.

Кузов с несущим основанием — кузов с основанием, выполняющим функции несущей системы автомобиля.

Кулачковый дифференциал — самоблокирующийся дифференциал с ведомыми звеньями, имеющими на рабочих поверхностях выступы — кулачки.

Курсовая управляемость — свойство машины подчиняться курсовому управлению.

Лебедка — грузоподъемная машина (или механизм), состоящая из вращаемого двигателем редуктора барабана, на который наматывается трос.

Левостороннее управление — расположение органов управления и места водителя с левой стороны автомобиля для движения по дорогам с правосторонним движением.

Лонжеронная рама — автомобильная рама, состоящая из двух продольных балок-лонжеронов, соединенных между собой поперечинами.

Межбортовой дифференциал — дифференциал, через который крутящий момент подводится к колесам каждого борта машины.

Межколесный дифференциал — дифференциал, устанавливаемый между двумя ведущими колесами.

Межосевой дифференциал — дифференциал, устанавливаемый между двумя ведущими мостами.

Межтележечный дифференциал — дифференциал, распределяющий крутящий момент между двумя тележками (например, между двумя двухосными тележками четырехосного автомобиля).

Механизм трансмиссии — соединение узлов и деталей, обеспечивающее определенные кинематические и силовые связи, обычно необходимые для выполнения части рабочего процесса машины.

Механический привод переключения передач — привод переключения передач, включающий только механические устройства.

Механический привод сцепления — привод сцепления машины, включающий только механические устройства.

Механический рулевой привод — рулевой привод, включающий только механические устройства.

Механический тормозной привод — тормозной привод автомобиля, включающий только механические устройства.

Механическая трансмиссия — трансмиссия машины, состоящая только из механических устройств.

Механический усилитель привода сцепления — усилитель привода сцепления машины с использованием механической энергии.

Многодисковое сцепление — фрикционное сцепление с несколькими парами ведущих и ведомых элементов, собранных в одном пакете.

Мокрое сцепление — сцепление, поверхности трения которого работают в масле.

Мостовая трансмиссия — трансмиссия колесного транспортного средства, в которой крутящий момент распределяется сначала на каждый мост, затем на левое и правое ведущие колеса каждого ведущего моста.

Направляющее устройство подвески — часть подвески машины, определяющая характер перемещения колес относительно несущей системы автомобиля.

Наружная полуось — полуось, передающая крутящий момент от карданного шарнира к ступице управляемого колеса машины.

Независимая подвеска — подвеска машины, у которой каждое колесо имеет свою подвеску, независимую от подвесок других колес.

Несимметричный дифференциал — дифференциал, в котором средние значения крутящих моментов на ведомых звеньях неодинаковы.

Несущий кузов — кузов, одновременно выполняющий функции несущей системы автомобиля.

Нижний ограничитель подвески — часть подвески машины, ограничивающая перемещение колеса при его движении от несущей системы.

Ограничитель хода подвески — часть подвески машины, ограничивающая перемещение колеса относительно несущей системы.

Передача — механизм, служащий для передачи движения с преобразованием силового параметра (крутящего момента, силы) и соответствующим изменением кинематического параметра (угловой или линейной скорости).

Передаточный механизм — совокупность устройств, предназначенных для передачи энергии от ее источника к аккумуляторам энергии и тормозным механизмам.

Передний мост — автомобильный мост, первый по ходу движения транспортного средства.

Плавность хода — техническое свойство, характеризующее способность двигаться без вынужденного ограничения скорости из-за воздействия колебаний и ударов, уменьшающих эффективность боевого (технического) функционирования экипажа (оборудования).

Планетарная коробка передач — ступенчатая коробка передач машины с подвижными осями валов, управление которой осуществляется фрикционными элементами.

Пневматическая подвеска — подвеска транспортного средства, в упругом элементе которой используется сжатый газ — обычно воздух.

Пневматический привод переключения передач — привод переключения передач, включающий пневматические устройства.

Пневматический тормозной привод — тормозной привод колесной машины, в котором приводное усилие передается сжатым воздухом.

Пневматический усилитель привода сцепления — усилитель привода сцепления машины с использованием энергии сжатого воздуха.

Пневматический усилитель тормозного привода — усилитель тормозного привода с использованием энергии сжатого воздуха.

Пневматический усилитель рулевого управления — усилитель рулевого управления машины с использованием энергии сжатого воздуха.

Пневматическая шина — шина машины, у которой эластичность создается за счет сжатого воздуха, заключенного в герметичной воздушной полости.

Пневмогидравлический тормозной привод — гидравлический тормозной привод с пневматическим источником энергии.

Пневмокаток — пневматическая шина с П-образным профилем.

Поворачиваемость — техническое свойство не просто совершать криволинейное движение, а совершать преднамеренный поворот с изменением курсового угла в соответствии с управляющим воздействием водителя.

Поворотливость — техническое свойство, характеризующее способность машины за минимальное время совершать разворот для движения в обратном направлении.

Поворотные устройства прицепных звеньев — устройства, предназначенные для изменения направления движения прицепных звеньев посредством поворота осей или колес при поворотах автопоезда.

Повышающая передача — передача, имеющая передаточное число меньше единицы.

Подвеска машины — совокупность устройств, обеспечивающих упругую связь между несущей системой и мостами или колесами автомобиля, уменьшение динамических нагрузок на несущую систему и колеса, затухание их колебаний, а также регулирование положения кузова (корпуса) машины во время движения.

Подвижные средства технического обслуживания, ремонта и эвакуации автомобильной техники — средства технологического оснащения, предназначенные для технического обслуживания, ремонта и эвакуации автомобильной техники и размещенные на БАТ, в кузовах-контейнерах и кузовах-фургонах.

Полный карданный шарнир — карданный шарнир, имеющий определенные оси качания.

Полукарданный шарнир — карданный шарнир, не имеющий определенных осей качания.

Полуось — вал, расположенный в балке ведущего моста и передающий крутящий момент от дифференциала к ступице колеса машины.

Полуразгруженная полуось — полуось, воспринимающая изгибающие моменты и опирающаяся на подшипник, установленный в балке моста около ведущего колеса.

Понижающая передача — передача, имеющая передаточное число больше единицы.

Порошковое сцепление — сцепление, передача крутящего момента в котором осуществляется электромагнитными силами через металлический порошок, находящийся в зазоре между ведущей и ведомой частями.

Правостороннее управление — расположение органов управления и места водителя с правой стороны автомобиля для движения по дорогам с левосторонним движением.

Привод сцепления автомобиля — устройство для управления сцеплением машины.

Прицеп (полуприцеп) многоцелевого назначения — автомобильный прицеп (полуприцеп), предназначенный для перевозки различных грузов и (или) монтажа, в том числе и на его шасси, вооружения и военной техники.

Промежуточный мост — мост, расположенный между передним и задним мостом.

Противоскатное устройство — устройство, предназначенное для удержания бронетранспортера от скатывания назад на подъеме и упрощения действий водителя при трогании его с места на подъеме вперед.

Проходимость — эксплуатационно-техническое свойство машины преодолевать препятствия и двигаться по труднопроходимым грунтам и снегу на грани потери подвижности.

Проходная передача — главная передача (обычно среднего ведущего моста автомобиля), имеющая проходной вал, соединенный через карданную передачу с задним ведущим мостом.

Пружинная подвеска — подвеска автомобиля, в которой упругими элементами являются винтовые или тарельчатые пружины.

Рабочая тормозная система — тормозная система машины, предназначенная для регулирования скорости движения машины путем ее торможения с необходимой эффективностью вплоть до полной остановки.

Раздаточная коробка — агрегат трансмиссии, распределяющий крутящий момент между ведущими мостами или бортами машины.

Раздаточная коробка с блокированным приводом — коробка с жестко соединенными ведомыми валами.

Раздаточная коробка с дифференциальным приводом — коробка с ведомыми валами, соединенными через дифференциал.

Разгруженная полуось — полуось, не воспринимающая изгибающие моменты и соединения со ступицей ведущего колеса, которая опирается на балку моста через два подшипника.

Рама — несущая система, элементы которой прочно связаны между собой и служат для размещения узлов и агрегатов транспортного средства.

Редуктор водометного движителя — механизм водометного движителя, предназначенный для передачи крутящего момента от карданного вала привода движителя на вал гребного винта.

Регулятор тормозных сил — устройство, которое регулирует как статическое, так и динамическое изменение нагрузок по осям автомобиля в процессе торможения.

Резиновая подвеска — подвеска автомобиля, в которой упругими элементами являются резиновые детали.

Рессорная подвеска — подвеска автомобиля, в которой упругими элементами являются листовые рессоры.

Рулевой агрегат управления машиной на плаву — устройство, предназначенное для обеспечения поворота машины на плаву путем изменения направления выброса струи, создаваемой водометным движителем.

Рулевой механизм — часть рулевого управления машины, осуществляющая передачу и увеличение усилия от водителя к рулевому приводу.

Рычажная подвеска — подвеска автомобиля, направляющее устройство которой представляет собой рычажный механизм.

Рулевой привод — часть рулевого управления машины, осуществляющая передачу усилия от рулевого механизма к управляемым колесам автомобиля.

Рулевая трапеция — часть рулевого привода машины, обеспечивающая необходимое соотношение между углами поворота управляемых колес.

Рулевое управление — совокупность механизмов машины, обеспечивающих его движение по заданной водителем траектории.

Самоблокирующийся дифференциал — дифференциал, снабженный автоматически действующим специальным устройством, препятствующим относительному вращению ведомых звеньев.

Седельно-цепное устройство — механизм, предназначенный для соединения прицепных звеньев седельных автопоездов.

Симметричный дифференциал — дифференциал, в котором крутящий момент на ведомых звеньях делится примерно поровну.

Система герметизации автомобиля — система, предназначенная для надежной герметизации картеров основных агрегатов и систем и их вентиляции с целью обеспечить работоспособность в специфических условиях.

Система регулирования давления воздуха в шинах (СРДВШ) — система, обеспечивающая изменение давления воздуха в шинах с места водителя, в том числе при движении, для повышения проходимости и поддержания давления воздуха в шинах в пределах необходимых норм в случае их повреждения.

Специальный колесный тягач — специальное автотранспортное средство, предназначенное для буксирования штатных и специальных прицепов-тяжеловозов или полуприцепов-тяжеловозов.

Специальное колесное шасси — специальное автотранспортное средство высокой проходимости, предназначенное для монтажа, транспортирования и обеспечения боевого применения вооружения и военной техники.

Способ поворота — регулирование относительного положения или направления и величин угловой скорости элементов колесного движителя.

Средства повышения проходимости — приспособления, обеспечивающие увеличение сцепления ведущих колес с грунтом и самовытаскивание застрявших машин.

Стабилизатор поперечной устойчивости — часть подвески машины, обеспечивающая взаимную связь между вертикальным перемещением колес одного моста (оси).

Стабилизация управляемых колес — свойство машины, характеризующее способность автоматически удерживать и возвращать управляемые колеса после отклонения в положение прямолинейного движения.

Статическая устойчивость — свойство, характеризующее способность машины без опрокидывания находиться в покое или преодолевать крутые подъемы и спуски, осуществлять движение по косогорам при постоянной скорости.

Стояночная тормозная система — тормозная система машины, предназначенная для удержания ее неподвижной относительно опорной поверхности.

Ступенчатая коробка передач — коробка передач, изменение передаточных чисел в которой происходит ступенчато.

Ступенчатая трансмиссия — трансмиссия машины с фиксированным (ступенчатым) изменением передаточных чисел.

Сцепление — механизм трансмиссии машины, передающий крутящий момент двигателя внутреннего сгорания агрегатам трансмиссии, позволяющий временно отсоединять двигатель от трансмиссии и вновь их плавно соединять.

Сцепление с центральной пружиной — фрикционное сцепление, в котором усилие на нажимном диске создается одной, обычно конической, центрально расположенной пружиной.

Телескопическая подвеска — подвеска автомобиля, направляющее устройство которой содержит телескопический механизм.

Термодатчик — прибор, реагирующий на резкое повышение температуры в месте его установки.

Типаж военной автомобильной техники — технически и экономически оптимальная по номенклатуре и основным параметрам совокупность типоразмерного ряда базовых машин и их основных модификаций, намечаемых к производству на определенный период времени (как правило, на 10 лет).

Торможение — одна из форм управления машиной в целях удержания ее на месте или преднамеренного уменьшения скорости движения с определенной интенсивностью вплоть до полной остановки за минимальный период времени.

Тормозной механизм колесной машины — исполнительный орган тормозных систем, предназначенный для непосредственного создания и изменения искусственного сопротивления движению машины за счет трения между вращающимися и не вращающимися деталями.

Тормозной привод колесной машины — совокупность устройств, предназначенных для передачи энергии от источника к тормозным механизмам и для управления в процессе торможения.

Тормозная система машины — совокупность устройств, состоящих из тормозных механизмов и тормозных приводов управления ими с сигнальными устройствами.

Тормозное управление — совокупность устройств, предназначенных для быстрого поглощения и рассеивания кинетической энергии движущейся машины.

Торсионная подвеска — подвеска машины, в которой упругими элементами являются торсионы.

Траекторная управляемость — свойство машины подчиняться траекторному управлению.

Трансмиссия — совокупность агрегатов и механизмов машин, передающих крутящий момент двигателя к ведущим колесам и изменяющих их крутящий момент и частоту вращения по величине и направлению.

«Трэмлинг» — устойчивые колебания колес относительно вертикальной оси, возникающие как автоколебания при случайных возмущениях из-за неустойчивости системы.

Тяговая лебедка — лебедка, устанавливаемая на машинах повышенной и высокой проходимости с приводом через коробку отбора мощности и применяемая для самовытаскивания, оказания помощи другой застрявшей технике, подъема и опускания грузов, подтягивания прицепа и т. п.

Тягово-сцепное устройство — механизм, предназначенный для соединения прицепных звеньев автопоездов.

Узел — соединение нескольких деталей, принятое в производстве за самостоятельную сборочную единицу.

Универсальные шины — пневматические шины с универсальным рисунком протектора, используемые на машине при движении по дорогам с усовершенствованным облегченным покрытием.

Управляемость — эксплуатационно-техническое свойство, характеризующее способность машины обрабатывать сигнал управления с необходимой точностью и быстродействием при минимальном уровне психомоторных затрат со стороны водителя для реализации заданного режима движения машины.

Управляемое колесо — колесо, изменяющее направление движения колесной машины с помощью рулевого управления.

Управляемый мост — мост, колеса которого являются управляемыми.

Упругий полукарданный шарнир — полукарданный шарнир, передающий крутящий момент под углом за счет деформации упругого элемента.

Упругий элемент подвески — часть подвески машины, обеспечивающая уменьшение динамических нагрузок, действующих на автомобиль.

Уравнитель давлений гидравлического привода — часть тормозного привода, обеспечивающая равную величину давления в контурах гидропривода и отключающая поврежденные трубопроводы тормозной системы.

Усилитель привода сцепления — часть привода сцепления машины, служащая для создания дополнительного усилия с целью облегчить управление сцеплением машины.

Усилитель рулевого управления автомобиля — часть рулевого управления, служащая для создания дополнительного усилия с целью облегчить управление колесной машиной.

Усилитель тормозного привода — часть тормозного привода, создающая дополнительное усилие для облегчения торможения.

Устойчивость движения — это эксплуатационно-техническое свойство, характеризующее способность машины сохранять параметры движения независимо от действия внешних и инерционных сил.

Фрикционное сцепление — сцепление машины, работающее с использованием сил трения.

Фрикционный тормоз — тормозной механизм машины, осуществляющий торможение за счет сил трения между его неподвижными и вращающимися деталями.

Фильтровентиляционная установка — установка для очистки наружного воздуха от пыли, радиоактивных и отравляющих веществ и бактериальных средств, подачи очищенного воздуха в обитаемые отделения машины и создания в них избыточного давления, препятствующего проникновению наружного воздуха внутрь обитаемых отделений машины через неплотности в корпусе.

Хребтовая рама — автомобильная рама, состоящая из одной центральной продольной балки закрытого профиля с кронштейнами для крепления агрегатов.

Центробежное сцепление — фрикционное сцепление, у которого сжатие между ведущим и ведомым элементами осуществляется центробежными силами.

Цилиндрический дифференциал — дифференциал автомобиля с цилиндрическими зубчатыми колесами.

Червячный дифференциал — дифференциал повышенного трения, состоящий из червячных передач, имеющих повышенное сопротивление вращению.

Шарнирный ведущий мост — мост, относительное расположение узлов которого при движении автомобиля изменяется в пределах деформации упругих элементов подвески.

Шестеренчатая коробка передач — коробка передач машины, передающая крутящий момент с помощью зубчатых колес.

«Шимми» — устойчивые колебания управляемых колес вокруг шкворней.

Шина высокого давления — пневматическая шина с внутренним давлением воздуха около 0,6—0,7 МПа и выше.

Шина машины — эластичная часть колеса машины, устанавливаемая на его ободе, служащая для уменьшения динамической нагрузки на колесо и повышения сцепления колеса с дорогой.

Шина низкого давления — пневматическая шина с внутренним давлением воздуха около 0,1—0,4 МПа.

Шина низкопрофильная — пневматическая шина, имеющая отношение высоты профиля к ширине 0,7—0,88.

Шина обычного профиля — пневматическая шина, имеющая отношение высоты профиля к его ширине более 0,89.

Шины повышенной проходимости — пневматические шины с рисунком протектора повышенной проходимости, устанавливаемые на машинах при движении по бездорожью и на мягком грунте.

Шина радиальная — пневматическая шина с радиальным расположением нитей корда (параллельны друг другу), обладающая большой эластичностью и грузоподъемностью.

Шина сверхнизкопрофильная — пневматическая шина, имеющая отношение высоты профиля к ширине не более 0,7.

Шина типа РС — радиальная шина со съёмным протектором обычно в виде колец.

Шина широкопрофильная — пневматическая шина, имеющая отношение высоты профиля к ширине 0,6—0,9.

Эксплуатационно-технические свойства ВАТ — объективные данные, по которым определяется эффективность использования машин в различных эксплуатационных условиях.

Электрический рулевой привод — рулевой привод, включающий электрическое устройство.

Электрический тормозной привод — тормозной привод машины, в котором приводное усилие передается электрическим током.

Электрическая трансмиссия — трансмиссия, состоящая из генератора, соединенного с двигателем внутреннего сгорания, и электродвигателей, расположенных в ведущих колесах (электромотор-колесо).

Электромагнитный привод сцепления — привод сцепления машины, включающий электромагнитное устройство.

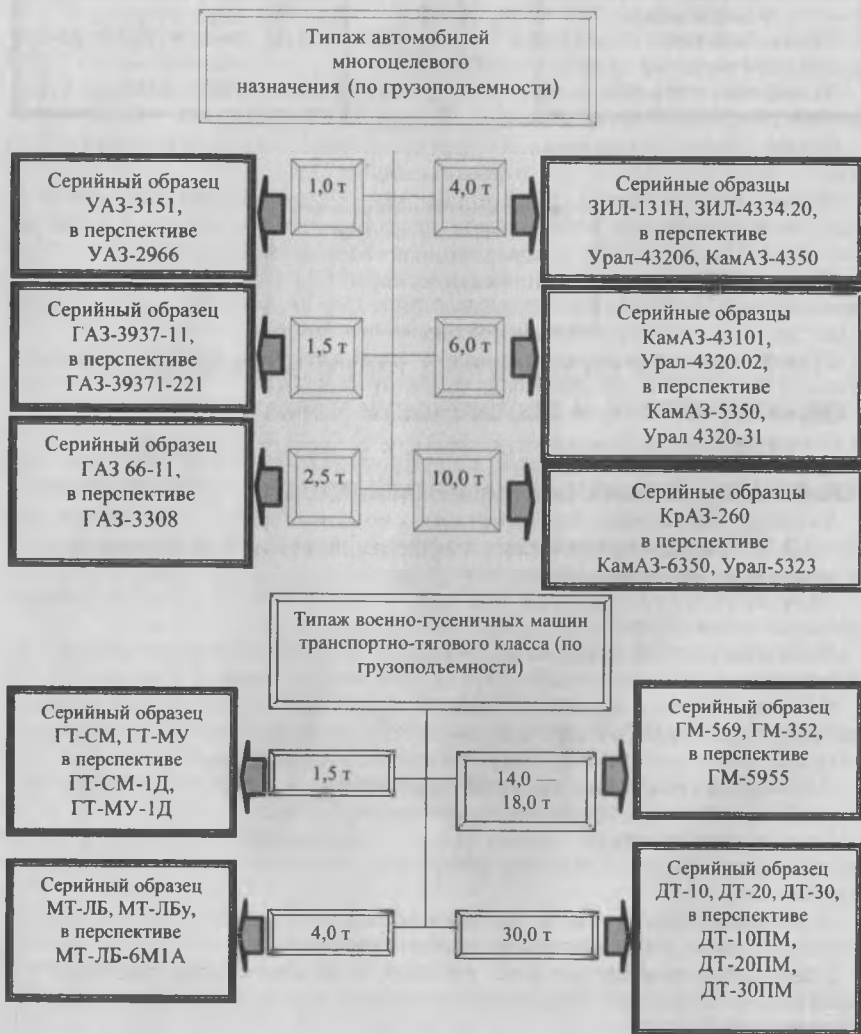
Электромагнитное сцепление — фрикционное сцепление, у которого сжатие поверхностей трения осуществляется за счет электромагнитных сил.

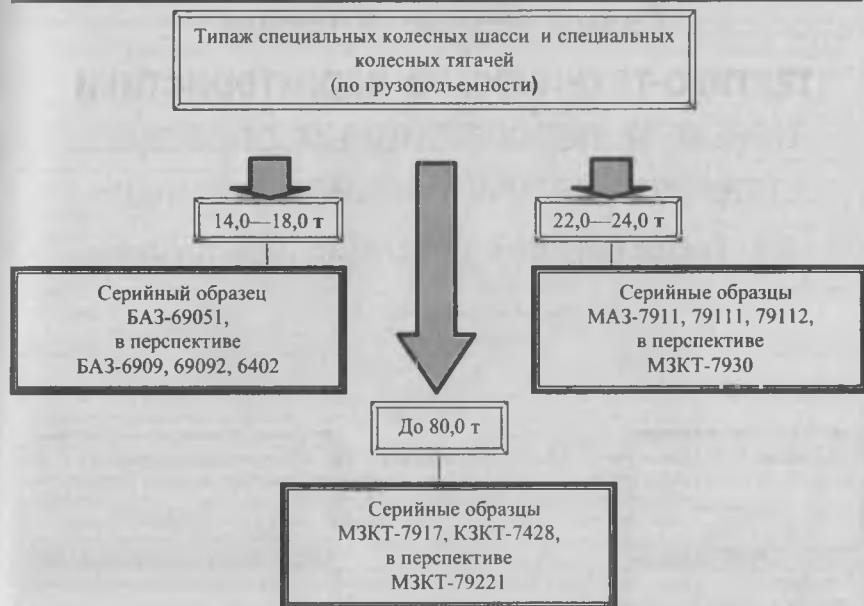
Электромеханическая трансмиссия — трансмиссия машины с электрической и механической передачами.

Электропневматический привод переключения передач — привод переключения передач, включающий электрические и пневматические устройства.

Глава вторая. Краткие тактико-технические характеристики новых и перспективных образцов военной автомобильной техники

2.1. Типаж военной автомобильной техники





2.2. Общий вид, краткие тактико-технические характеристики и особенности конструкции узлов, агрегатов и систем новых и перспективных образцов автомобилей многоцелевого назначения

2.2.1. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля УАЗ-2966 (колесная формула 4 x 4)



Рис. 1. Автомобиль УАЗ-2966
Тактико-технические характеристики

Габаритные размеры Д × В × Ш, мм	4550 × 2197 × 1962
Масса перевозимого груза, кг	1000
Масса буксируемого прицепа, кг	750
Полная масса автомобиля, кг	2800
Максимальная скорость, км/ч	110

Контрольный расход топлива, л/100 км:	
при скорости 30—40 км/ч	10,6
при скорости 60 км/ч	14
при скорости 90 км/ч	16,4
Запас хода по топливу, км	730
Путь торможения при скорости 70 км/ч, м	44,8
Максимальный угол подъема, град	31
Минимальный радиус поворота, м	7
Дорожный просвет, мм	300
Глубина преодолеваемого брода, м	0,5
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	77 (105)

Особенности конструкции

Двигатель	УМЗ-4219, бензиновый, с распределенным впрыском топлива, четырехцилиндровый, рядный, рабочий объем — 2,7 л, с жидкостным охлаждением, с предпусковым подогревателем марки ПЖБ (бензиновый)
Сцепление	Фрикционное, однодисковое, сухое, постоянно замкнутое, с периферийным расположением нажимных пружин. Привод гидравлический, без усилителя
Коробка передач	Механическая, пятиступенчатая, трехходовая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах. Пятая передача — прямая. Привод — непосредственный, механический. Смазка — разбрызгиванием
Раздаточная коробка	Механическая, двухходовая, двухскоростная, с отключением переднего моста, без дифференциала. Установлена на заднем торце коробки передач. Передаточные отношения: высшая передача — 1,00, низшая передача — 1,47. Управление переключением передач и отключением переднего ведущего моста — механическое, непосредственное. Смазка — разбрызгиванием. Имеется монтажный люк для отбора мощности
Карданная передача	Открытого типа, с двумя валами, карданные шарниры на игольчатых подшипниках, всего 4 шарнира
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — разнесенная, с криволинейными зубьями зубчатых колес, с колесными редукторами. Передаточное отношение центрального редуктора мостов — 2,77. Передаточное отношение колесного цилиндрического планетарного редуктора — 1,94. Межколесные дифференциалы — конические, симметричные, с четырьмя сателлитами, не блокируемые (одинаковые на первом и втором мостах). ШРУС — шарикового типа
Ходовая часть	Подвеска: передняя — зависимая, пружинная с телескопическими газонаполненными амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости; задняя — зависимая, с малолитовыми рессорами, с телескопическими газонаполненными амортизаторами. Колеса — дисковые с неразборным ободом. Шины — постоянного давления, модели К-152 или К-151 размерностью 225R16C
Рулевое управление	Рулевой механизм — глобоидальный червяк с двухгребневым роликом (передаточное отношение — 20,3). ГУР — с распределительным устройством золотникового типа и силовым цилиндром поршневого типа
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с гидравлическим приводом, вакуумным усилителем и регулятором тормозных сил на задней оси. Колесные тормозные механизмы — колодочные, с отдельными гидравлическими цилиндрами привода каждой колодки на передней оси, с общими гидравлическими цилиндрами привода тормозных колодок на задней оси. Запасная тормозная система — один из контуров рабочей тормозной системы. Стояночная тормозная система — барабанного типа (на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с механическим приводом. Может использоваться в качестве аварийного тормоза
Система электрооборудования	Напряжение — 12 В. Аккумуляторная батарея — марки 6СТ-60ЭМ. Стартер — СТ230-Б2 мощностью 1,5 л. с., дистанционного управления
Кузов	Десятиместный (четыре места на боковых скамейках в задней части автомобиля), с металлическим верхом, отопителем радиаторного типа от системы охлаждения двигателя, со съемными надставками дверей. Капот откидывается вверх и фиксируется упором
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности на раздаточной коробке с механическим управлением. Крепления для оружия. Фильтр подавления радиопомех

2.2.2. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля ГАЗ-3308 (колесная формула 4 х 4)



Рис. 2. Автомобиль ГАЗ 3308

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	2000 (шасси — 2645)
Масса буксируемого прицепа, кг	2000
Полная масса автомобиля, кг	6100 (с лебедкой — 6260)
Максимальная скорость, км/ч	90 (автопоезд — 80)
Контрольный расход топлива (л/100 км) при скорости 40 км/ч	18,5
Запас хода по контрольному расходу топлива, км	1000
Максимальный угол подъема, град	31
Высота преодолеваемой вертикальной стенки, м	0,4
Ширина преодолеваемого рва, м	0,5
Глубина преодолеваемого брода, м	1,0
Минимальный радиус поворота, м	11,0
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	92 (125)

Особенности конструкции

Двигатель	ЗМЗ-513, бензиновый, восьмицилиндровый, V-образный, с жидкостным охлаждением, рабочий объем — 4,25 л, с предпусковым подогревателем ПЖБ-12
Сцепление	Фрикционное, однодисковое, сухое, постоянно замкнутое, с периферийным расположением нажимных пружин с гидравлическим приводом
Коробка передач	Механическая, четырехступенчатая, трехходовая. Четвертая — прямая. Привод — непосредственный, механический. Смазка — разбрызгиванием. Возможна установка коробки отбора мощности для привода лебедки (величина отбора мощности не более 29,4 кВт (40 л. с.))
Раздаточная коробка	Механическая, двухходовая, с понижающей и повышающей передачами, с отключаемым приводом на передний мост. Высшая передача — 1,0, низшая — 1,982. Управление — механическое, дистанционное, из кабины водителя. Без дифференциала. Смазка — разбрызгиванием
Карданная передача	Открытого типа, с тремя валами, карданные шарниры на игольчатых подшипниках, всего шесть шарниров
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — коническая, гипоидная (одинаковые на первом и втором мостах). Передаточное число — 6,83. Межколесные дифференциалы — самоблокирующиеся, кулачкового типа. ШРУС — шарикового типа
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с телескопическими амортизаторами; задняя — на двух полуэллиптических рессорах, с телескопическими амортизаторами и резиновыми рессорами сжатия. Колеса — дисковые, с бортовыми и разрезным замочным кольцами. Шины — 12.00R18 модели КИ-115А или КИ-115 с регулируемым давлением (0,9—3,2 кгс/см ² для колес передней оси, 0,9—4,5 кгс/см ² для колес задней оси). Держатель запасного колеса установлен на внутренней стороне переднего борта платформы и имеет механизм подъема, установленный у заднего борта платформы

Рулевое управление	Рулевой механизм типа «винт — шариковая гайка» (передаточное число — 23,09). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод — клиновым ремнем от коленчатого вала двигателя. Максимальное давление в системе — 65—70 кгс/см ² . Распределительное устройство — золотникового типа, на продольной рулевой тяге. Силовой цилиндр крепится к балке переднего моста и воздействует на поперечную рулевую тягу
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная (контур на ось), с гидроприводом, с гидровакуумным усилителем и вакуумным ресивером в каждом контуре. Имеются регулятор тормозных сил на задней оси и система сигнализации неисправности привода. По заказу оборудуется двухпроводный привод тормозов прицепа. Запасная тормозная система — исправный контур рабочей тормозной системы. Стояночная тормозная система — барабанного типа (на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с механическим вилочным разжимным устройством и механическим приводом. Может использоваться в качестве аварийного тормоза
Система электрооборудования	Напряжение — 12 В (экранированное и неэкранированное). Аккумуляторная батарея — модели 6СТ-75ЭМ (ТР). Стартер — модели СТ-230А1
Кабина и платформа	Двухместная, цельнометаллическая, с отопителем жидкостного типа, не опрокидываемая. Предусмотрены места для размещения: приборов РХР, индивидуальных средств защиты, ПНВ и ФВУ
Дополнительное оборудование	Лебедка — тяговая, однобарабанная, горизонтальная, с червячной, глобоидной модифицированной передачей и автоматическим тормозом (длина троса — 47 м, тяговое усилие — до 3,0 т). Привод — от коробки отбора мощности на коробке передач. Система регулирования давления воздуха в шинах

2.2.3. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля ЗиЛ-4334.20 (колесная формула 6 x 6)



Рис. 3. Автомобиль ЗиЛ-4334.20

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	3500 (шасси — 4200)
Полная масса автомобиля, кг	10580 (с лебедкой — 10745)
Максимальная скорость, км/ч	85
Контрольный расход топлива (л/100 км) при скорости 60 км/ч (автопоезд)	24 (30)
Запас хода по топливу, л/100 км	1300 (автопоезд — 1000)
Путь торможения при скорости 50 км/ч, м	25,0 (с прицепом — 26,5)
Максимальный угол подъема, град	30
Глубина преодолеваемого брода, м	0,9 (с подготовкой — 1,4)
Минимальный радиус поворота, м	10,2
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	136 (185)

Особенности конструкции

Двигатель	ЗИЛ-645, восьмицилиндровый, V-образный, рабочий объем — 8,74 л, дизельный, с жидкостным охлаждением, с предпусковым подогревателем, с электрофакельным устройством
Сцепление	Герметизированное, фрикционное, сухое, однодисковое, с периферийным расположением нажимных пружин, с демпфером крутильных колебаний, привод — гидравлический с пневматическим усилителем (унифицировано с КамАЗ)

*Краткие тактико-технические характеристики
новых и перспективных образцов военной автомобильной техники*

Коробка передач	Механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с непосредственным приводом переключения передач и системой вентиляции для преодоления брода. Прямая передача — пятая. Коробка отбора мощности расположена с правой стороны и приводится от шестерни отбора мощности. Допускается отбор мощности не более 22 кВт (30 л. с.)
Раздаточная коробка	Механическая, двухходовая, с муфтой включения переднего моста, управление коробкой — рычагом с системой тяг. Привод включения переднего моста — электропневматический. Включение моста — электрическим выключателем, автоматически при включении низшей передачи в раздаточной коробке и принудительно при включении высшей передачи. Включение моста контролируется сигнальной лампой. Передаточные числа: высшей передачи — 1,00, низшей передачи — 2,08. Допускается отбор мощности до 44 кВт (60 л. с.)
Карданная передача	Четыре вала, открытого типа со скользящим шлицевым соединением, с шарнирами на игольчатых подшипниках
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Корпус — балка из двух штампованных половин. Главная передача — двойная, с парой спирально-конических и парой косозубых цилиндрических шестерен. Общее передаточное число — 6,73. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, не блокируемые. Полуоси полностью разгруженного типа. ШРУС — шарикового типа
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с двумя телескопическими амортизаторами; задняя — балансирующая, на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами. При установке лебедки передние рессоры усиливаются. Колеса — дисковые с разборным ободом (имеется механический подъемник запасного колеса). Шины — 12.00Р.20 (320Р-508) модели КИ-113, с регулируемым давлением (0,8—4,2 кгс/см ²) и рисунком протектора повышенной проходимости
Рулевое управление	Рулевая колонка, регулируемая по углу наклона. Рулевой механизм — «винт — гайка — рейка — зубчатый сектор» (передаточное число — 20). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя через клиноременную передачу. Распределительное устройство — золотниковое типа, на картере рулевого механизма. Силовой цилиндр встроен в рулевой механизм (унифицирован с ЗИЛ-131). Имеется масляный радиатор ГУР
Тормозная система	Рабочая тормозная система — отдельная для каждого моста, с пневматическим приводом, системой контроля и сигнализации о падении давления воздуха в контурах тормозного привода. Привод тормозов прицепа — комбинированный (одно- и двухпроводный). Запасная тормозная система — исправные контуры рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (отключается подача топлива, и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — с тормозным механизмом барабанного типа, с внутренними колодками, устанавливается на раздаточной коробке. Привод — механический, заблокированный с приводом тормозов прицепа. Приборы пневматического привода тормозов унифицированы с КамАЗ
Система электрооборудования	Напряжение — 12/24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190 ТР. Генератор напряжением 12 В, мощность — 10,5 л. с. Стартер — напряжением 24 В
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, сварная, с водяным отопителем, торсионной подвеской и четырьмя гидравлическими амортизаторами. Ветровое окно с плоскими стеклами. Допускается возможность установки ФВУА-15, ФВУА-20
Дополнительное оборудование	Коробка отбора мощности (устанавливается дополнительно). Лебедка — горизонтальная, с волновым редуктором, с карданным приводом от коробки отбора мощности на коробке передач, с тросоукладчиком. Максимальное усилие лебедки — 6 т (с блоком-полиспастом — 12 т). Длина троса — 60 м. Допускается установка лебедки ЗИЛ-131. Система регулирования давления воздуха в шинах колес. Дополнительные скамейки для грузовой платформы, дуги, тент

2.2.4. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-43206 (колесная формула 4 x 4)



Рис. 4. Автомобиль Урал-43206

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	4200 (с лебедкой — 3700)
Полная масса автомобиля, кг	7650 (с лебедкой — 8070)
Максимальная скорость, км/ч	75
Контрольный расход топлива (л/100 км) при скорости 60 км/ч	29
Запас хода по топливу, км:	
при скорости 40 км/ч	1057
при скорости 60 км/ч	893
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7
Максимальный угол подъема, град	32
Минимальный радиус поворота, м	10,8
Величина преодолеваемых препятствий:	
брода с твердым дном, м	0,7
рва (канавы), м	0,6
вертикальной стенки, м	0,55
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	132 (180)

Особенности конструкции

Двигатель	ЯМЗ-236 М2, четвертой комплектации, дизельный, V-образный, шестицилиндровый, рабочий объем — 11,15 л, с предпусковым подогревателем ПЖД-30Г, с электрофакельным устройством
Сцепление	ЯМЗ-236 К, фрикционное, сухое, двухдисковое, с периферийным расположением нажимных пружин, привод — механический, с пневматическим усилителем. Возможна установка коробки модели ЯМЗ-181, фрикционного, сухого, однодискового, с диафрагменной пружиной, с механическим приводом и пневматическим усилителем
Коробка передач	ЯМЗ-236 У, механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с непосредственным приводом переключения передач. Передаточные отношения: четвертой передачи — 1,00, пятой передачи — 0,664. Допускается установка коробки передач КамАЗ-141, механической, трехходовой, пятиступенчатой, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с непосредственным приводом переключения передач. Передаточные отношения: четвертой передачи — 1,00, пятой передачи — 0,724
Раздаточная коробка	Механическая, двухступенчатая, с межосевым цилиндрическим, симметричным, блокируемым дифференциалом. Управление переключением передач и блокировкой дифференциала — механическое, из кабины водителя. Передаточные отношения: высшей передачи — 1,21, низшей передачи — 2,15
Карданная передача	Открытого типа, с тремя валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках

Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерен (взаимозаменяемы на мостах). Передаточное число — 6,7. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, не блокируемые. ШРУС — дискового типа
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с двумя телескопическими амортизаторами; задняя — на двух полуэллиптических рессорах и подпрессорниках, с двумя телескопическими амортизаторами. Колеса — дисковые, с тороидальными посадочными полками. Шины — ИД-П284 с регулируемым давлением (0,5—3,5 кгс/см ² для передних колес, 0,5—5,3 кгс/см ² для задних колес), норма слойности — 16
Рулевое управление	Рулевой механизм — двухзаходный червяк и боковой зубчатый сектор (передаточное число — 21,5). Насос ГУР — лопастный, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя, с отдельным масляным баком. Распределительное устройство — золотниковое типа, на картере рулевого механизма. Силевой цилиндр — между рамой и левым рычагом поворотного кулака левого колеса
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневмогидроприводом, со сдвоенными колесными тормозными цилиндрами и пневматическими усилителями. Первый контур — колеса первого моста, второй контур — колеса второго моста. Имеется регулятор тормозных сил на заднюю ось. Привод тормозов прицепа — комбинированный (одно- и двухпроводный). Запасная тормозная система — исправный контур рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (отключается подача топлива, и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — барабанного типа (на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с механическим приводом и пневмоприводом к крану управления тормозами прицепа
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Стартер — 25.3708-01 мощностью 11,5 л. с. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем от системы охлаждения двигателя
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод от раздаточной коробки, управление — электропневматическое. Коробка отбора мощности с насосом НШ-32У-3Л или с фланцем под карданный вал — шестеренчатая, одноступенчатая, с электропневматическим управлением, привод от коробки передач. Отбор мощности — до 30 л. с. (не допускается отбор мощности во время движения). Лебедка (длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 7 т). Система герметизации агрегатов — вентиляционного типа. Система регулирования давления воздуха в шинах

2.2.5. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-4320-10 (колесная формула 6 x 6)



Рис. 5. Автомобиль Урал-4320-10

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	5000
Полная масса автомобиля, кг	14045 (с лебедкой)
Максимальная скорость, км/ч	75
Контрольный расход топлива (л/100 км) при скорости 60 км/ч	29
Запас хода по топливу, км: при скорости 40 км/ч при скорости 60 км/ч	1057 893
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7
Максимальный угол подъема, град	32
Минимальный радиус поворота, м	10,8
Величина преодолеваемых препятствий: брода с твердым дном, м рва (канавы), м вертикальной стенки, м	0,7 0,6 0,55
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	132 (180)

Особенности конструкции

Двигатель	ЯМЗ-236 М2, дизельный, V-образный, шестицилиндровый, рабочий объем — 11,15 л, с предпусковым подогревателем
Сцепление	ЯМЗ-236 К, фрикционное, сухое, двухдисковое, привод — механический, с пневматическим усилителем
Коробка передач	ЯМЗ-236 У, механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с непосредственным приводом переключения передач. Четвертая передача — прямая, пятая передача — передаточное отношение 0,66
Раздаточная коробка	Механическая, двухступенчатая, с межосевым цилиндрическим, несимметричным, планетарным, блокируемым дифференциалом, с постоянно включенным передним мостом. Управление переключением передач и блокировкой дифференциала — механическое, из кабины водителя. Высшая передача — 1,3, низшая передача — 2,15
Карданная передача	Открытого типа, с четырьмя валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерен (взаимозаменяемы на всех мостах). Передаточное число — 7,32. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, не блокируемые
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с двумя телескопическими амортизаторами; задняя — зависимая, балансирующая, на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами. Колеса — дисковые, с тороидальными посадочными полками. Шины — ОИ-25 с регулируемым давлением (0,5—3,5 кгс/см ²)
Рулевое управление	Рулевой механизм — двухзаходный червяк и боковой зубчатый сектор (передаточное число — 21,5). Возможна установка рулевого механизма типа «винт — шариковая гайка — рейка — сектор» (передаточное число — 23,55). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя, с отдельным масляным бачком. Распределительное устройство — золотниковое типа, на картере рулевого механизма. Силовой цилиндр — между рамой и правым рычагом поворотного кулака правого колеса
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневмогидроприводом, со двоянными колесными тормозными цилиндрами. Первый контур — колеса первого моста, второй контур — колеса второго и третьего мостов. Имеется регулятор тормозных сил на задние оси. Запасная тормозная система — один из контуров рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (отключается подача топлива и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — барабанного типа (установлена на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с механическим приводом и пневмоприводом к крану управления тормозами прицепа. Приборы пневматического привода тормозов унифицированы с КамАЗ
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Стартер — 25.3708-01 мощностью 11,2 л. с. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем. Количество личного состава, перевозимого в кузове, — 27 человек
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод от раздаточной коробки, управление — пневматическое. Коробка отбора мощности с пневматическим управлением (не допускается отбор мощности во время движения). Привод — от коробки передач. Отбор мощности — до 30 л. с. Лебедка (длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 7 т). Система герметизации агрегатов — вентиляционного типа. Система регулирования давления воздуха в шинах

2.2.6. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-4320-31 (колесная формула 6 х 6)



Рис. 6. Автомобиль Урал-4320-31

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	6000
Полная масса автомобиля, кг	15320 (с лебедкой)
Максимальная скорость, км/ч	85 (автопоезд — 82)
Контрольный расход топлива (л/100 км) при скорости 60 км/ч	35
Запас хода по топливу, км:	
при скорости 40 км/ч	1100
при скорости 60 км/ч	980
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7
Максимальный угол подъема, град	31
Минимальный радиус поворота, м	10,8
Величина преодолеваемых препятствий:	
брода с твердым дном, м	0,7
рва (канавы), м	0,6
вертикальной стенки, м	0,55
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	176 (240)

Особенности конструкции

Двигатель	ЯМЗ-238 М2, дизельный, V-образный, восьмицилиндровый, рабочий объем — 14,86 л, с предпусковым подогревателем
Сцепление	ЯМЗ-238, фрикционное, сухое, двухдисковое, привод — механический, с пневматическим усилителем
Коробка передач	ЯМЗ-236 У, механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с непосредственным приводом переключения передач. Четвертая передача — прямая, пятая передача — передаточное отношение 0,66
Раздаточная коробка	Механическая, двухступенчатая, с межосевым цилиндрическим, несимметричным, планетарным, блокируемым дифференциалом, с постоянно включенным передним мостом. Управление переключением передач и блокировкой дифференциала — механическое, из кабины водителя. Передаточное отношение: высшей передачи — 1,2, низшей передачи — 2,15
Карданная передача	Открытого типа, с четырьмя валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерен (взаимозаменяемы на всех мостах). Передаточное число — 7,32. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, не блокируемые
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с двумя телескопическими амортизаторами; задняя — зависимая, балансирная, на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами. Колеса — дисковые, с тороидальными посадочными полками. Шины — ОИ-25 с регулируемым давлением (0,5—3,5 кгс/см ²)
Рулевое управление	Рулевой механизм — двухзаходный червяк и боковой зубчатый сектор (передаточное число — 21,5). Возможна установка рулевого механизма типа «винт — шариковая гайка — рейка — сектор» (передаточное число — 23,55). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя, с отдельным масляным баком. Распределительное устройство — золотниковое типа, на картере рулевого механизма. Силовой цилиндр — между рамой и правым рычагом поворотного кулака правого колеса

Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневмогидроприводом, со вдвоенными колесными тормозными цилиндрами. Первый контур — колеса первого моста, второй контур — колеса второго и третьего мостов. Имеется регулятор тормозных сил на задние оси. Запасная тормозная система — один из контуров рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (отключается подача топлива и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — барабанного типа (на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с механическим приводом и пневмоприводом к крану управления тормозами прицепа. Приборы пневматического привода тормозов унифицированы с автомобилями КамАЗ
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Стартер — 25.3708-01, мощность — 11,2 л. с. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем. Количество личного состава, перевозимого в кузове, — 27 человек
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя). Привод — от раздаточной коробки, управление — пневматическое. Коробка отбора мощности с пневматическим управлением (не допускается отбор мощности во время движения). Привод от коробки передач. Отбор мощности — до 30 л. с. Лебедка (длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 7 т). Система герметизации агрегатов — вентиляционного типа. Система регулирования давления воздуха в шинах

2.2.7. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля Урал-5323 (колесная формула 8 х 8)



Рис. 7. Автомобиль Урал-5323

Тактико-технические характеристики

Масса перевозимого груза, кг	9000/8500 (с лебедкой)
Полная масса автомобиля, кг	19750/19650 (с лебедкой)
Максимальная скорость, км/ч	80
Контрольный расход топлива, л/100 км:	
при скорости 40 км/ч	32
при скорости 60 км/ч	41
Запас хода по топливу, км:	
при скорости 40 км/ч	1075
при скорости 60 км/ч	840
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7
Максимальный угол подъема, град	31
Минимальный радиус поворота, м	13
Глубина преодолеваемого брода, м	1,75
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	191 (260)

*Краткие тактико-технические характеристики
новых и перспективных образцов военной автомобильной техники*

Особенности конструкции

Двигатель	КамАЗ 7403.10, дизельный, V-образный, восьмицилиндровый, с турбонаддувом, с электрофакельным устройством и предпусковым подогревателем ПЖД-30А, с гидромуфтой привода вентилятора двигателя
Сцепление	КамАЗ-142, фрикционное, сухое, двухдисковое, привод механический, с пневматическим усилителем
Коробка передач	КамАЗ-141, механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с дистанционным приводом переключения передач. Передаточные отношения: четвертая передача — 1,00, пятая передача — 0,724
Раздаточная коробка	Механическая, двухступенчатая, с симметричным блокируемым цилиндрическим дифференциалом, имеющим шесть сателлитов и две солнечные шестерни. Управление переключением передач и блокировкой дифференциала — пневматическим краном. Передаточные отношения: высшая передача — 1,146, низшая передача — 2,043
Карданная передача	Открытого типа, с пятью валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках
Ведущие мосты	Передние два — управляемые. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен. Передаточное отношение — 8,9. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, не блокируемые
Ходовая часть	Подвеска: передняя — на двух полуэллиптических рессорах, с реактивными штангами и телескопическими амортизаторами; задняя — на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами. Колеса — дисковые, с тороидальными полками. Шины — с регулируемым давлением (0,7—3,5 кгс/см ²)
Рулевое управление	Рулевой механизм — «винт — рейка — гайка — зубчатый сектор» (передаточное число — 23,55). Насос ГУР — НШ32У-2 с клапаном расхода и давления. Привод — через дополнительный редуктор от маховика двигателя. Распределительное устройство — золотникового типа на продольной рулевой тяге. Два силовых цилиндра — поршневого типа
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневмогидроприводом. Первый контур — колеса первого и третьего мостов, второй контур — колеса второго и четвертого мостов. Запасная тормозная система — один из контуров рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (отключается подача топлива и перекрываются выпускные трубопроводы). Стояночная тормозная система — барабанного типа (на раздаточной коробке), с внутренними колодками, с приводом от тормозной камеры и с механизмом экстренного принудительного растормаживания. Приборы пневмопривода тормозов унифицированы с КамАЗ
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190Н (с системой САРТА). Стартер — СТ-142Б, мощность — 10,5 л. с. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом
Кабина и платформа	Двухместная, цельнометаллическая, с двумя отопителями (один независимого действия, работающий на дизельном топливе), с механическим подъемом и опусканием (максимальный угол подъема кабины с ограничителем — 41°, при демонтаже двигателя — 52°). Количество личного состава, перевозимого в кузове, — 34 человека
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод — от раздаточной коробки. Коробка отбора мощности (не допускается отбор мощности во время движения), привод — от коробки передач. Лебедка (длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 9 т. Унифицирована с УРАЛ-4320). Система герметизации агрегатов — вентиляционного типа

2.2.8. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-4350 (колесная формула 4 x 4)



Рис. 8. Автомобиль КамАЗ 4350

Тактико-технические характеристики

Габаритные размеры Д x Ш x В, мм	7870 x 2500 x 3330
Масса перевозимого груза, кг	4000 (прицеп — 7000 по дорогам с твердым покрытием)
Полная масса автомобиля, кг	11700
Максимальная скорость, км/ч	100 (автопоезд — 80)
Минимальная устойчивая скорость, км/ч	7
Время разгона до скорости 60 км/ч, с	35
Контрольный расход топлива, л/100 км:	
при скорости 40 км/ч	22 (автопоезд — 31)
при скорости 60 км/ч	26,5 (автопоезд — 36)
Запас хода по топливу (км) при скорости 60 км/ч	1000
Путь торможения при скорости 80 км/ч, м	61,2 (автопоезд — 63,6)
Максимальный угол подъема, град	31 (автопоезд — 20)
Минимальный радиус поворота, м	10,3
Величина преодолеваемого брода:	
без подготовки, м	1,5
с подготовкой, м	1,75
Наибольшая высота преодолеваемой стенки, м	0,55
Наибольшая ширина преодолеваемого рва, м	0,6
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	176 (240)

Особенности конструкции

Двигатель	КамАЗ-7405.10, дизельный, с турбонаддувом, V-образный, восьмицилиндровый, рабочий объем — 10,85 л. Допускается установка дизельного двигателя КамАЗ-740.10-20 мощностью 162 кВт (220 л. с.). Емкость правого топливного бака — 170 л, левого бака — 125 л. Предпусковой подогреватель двигателя — ПЖД-30
Сцепление	Фрикционное, сухое, двухдисковое, с диафрагменной пружиной, привод — гидравлический, с пневматическим усилителем и дополнительной сервопружиной
Коробка передач	Механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с дистанционным приводом переключения передач. Используется только совместно с двухступенчатым демультипликатором в раздаточной коробке. Передаточное число демультипликатора — 3,55. Девятая передача — прямая. Допускается установка коробки передач с раздаточной коробкой автомобиля КамАЗ-4310
Раздаточная коробка	Механическая, дифференциальная, с межосевым, коническим, симметричным, блокируемым дифференциалом, с постоянно включенным передним мостом. Управление переключением нейтральной передачи и блокировкой дифференциала — пневматическое, из кабины водителя. Передаточное число раздаточной коробки — 0,846. В верхней части — люк для отбора мощности (до 40 % от мощности двигателя) для привода лебедки и других вспомогательных агрегатов на стоянке и в движении. Для буксировки автомобиля на большие расстояния предусмотрено устройство, обеспечивающее механическое включение нейтральной передачи при отсутствии воздуха в системе

*Краткие тактико-технические характеристики
новых и перспективных образцов военной автомобильной техники*

Карданная передача	Открытого типа, с тремя валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках, со скользящими шлицевыми соединениями, с полиамидным покрытием, с телескопическими уплотнениями шлицевых соединений. Вал привода заднего моста удлинён
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — пара конических шестерён со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерён (взаимозаменяемы на мостах). Передаточное число — 5,94. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, дифференциал заднего моста — блокируемый, с электропневматическим приводом блокировки. ШРУС — дискового типа. Полуоси полностью разгружены.
Ходовая часть	Подвеска: передняя — состоит из двух продольных полуэллиптических рессор с задними скользящими опорами, работающих совместно с двумя амортизаторами двустороннего действия; задняя — состоит из двух продольных полуэллиптических рессор с задними скользящими опорами, работающих совместно с двумя амортизаторами двустороннего действия. Количество листов в рессоре — 11, листы — прямоугольного сечения. Ступицы колёс — из высокопрочного чугуна, крепление колёс к ступицам 10 гайками. Колёса — дисковые, со съёмными бортовыми кольцами. Шины — 16,75/85R21 «Кама-1260» (допускается замена шинами И-П184) с давлением 0,8—4,5 (0,8—3,5) кгс/см ² . Держатель запасного колёса установлен на раме с кабиной, для подёма запасного колёса имеется гидравлический подъёмник с ручным приводом насоса
Рулевое управление	Рулевой механизм типа «винт — гайка на циркулирующих шариках — рейка — сектор» (передаточное число — 21,7). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя, производительностью 9,0 л/мин и давлением до 55 кгс/см ² . Радиатор ГУР выполнен из оребренной трубки. Распределительное устройство золотникового типа и силовой цилиндр выполнены совместно с рулевым механизмом. Поперечная рулевая тяга выполнена с закалкой ТВЧ
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневматическим приводом, с пружинными энергоаккумуляторами типа 24/24 на задней оси, с устройством осушки воздуха термодинамического действия, с сокращённым объёмом ресиверов (относительно КамАЗ-43114). Первый контур — колёса первого моста, второй контур — колёса второго моста. Имеется регулятор тормозных сил (лучевого типа) на задней оси. Запасная тормозная система — её роль выполняют узлы стояночной тормозной системы и узлы исправного контура рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (пневматически отключается подача топлива и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — колёсные тормоза заднего моста, с пружинными энергоаккумуляторами и пневмоприводом управления тормозами прицепа. Привод тормозов прицепа — комбинированный (для одно- и двухприводной системы тормозов прицепа). Пружинные энергоаккумуляторы имеют устройства для экстренного растормаживания механического типа (за время не более 30 секунд)
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Генератор — 6562.3701, мощность — 2000 Вт (допускается установка генератора мощностью 1000 Вт). Стартер — СТ-142 Б1, мощность — 8,2 кВт. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины. Схема выполнена с учётом установки системы управления блокировкой межколесного дифференциала заднего моста. Указатель уровня топлива, указатель температуры охлаждающей жидкости в двигателе и вольтметр объединены в комбинацию приборов
Кабина и платформа	Трёхместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем радиаторного типа, наклоняемая (на угол до 42°), без спального места или со спальным местом. Кабина снабжена гидравлическим подъёмником с ручным приводом. Среднее сиденье не устанавливается, его место используется для размещения спецоборудования (5 магазинов для автоматов, 2 гранат типа Ф-1, радиостанции и ОЗК). Сиденье водителя — отдельное, имеет механизм подрассоривания торсионного типа с гидравлическим телескопическим амортизатором. Сиденье пассажира — неподвижное кресло, под сиденьем устанавливается инструментальный ящик. Платформа — стальная, с откидными боковыми и задним бортом, передний борт жёстко прикреплен к основанию платформы, основание платформы — металлический каркас, настил пола деревянный.
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод — от раздаточной коробки, управление — пневматическое. Коробка отбора мощности с пневматическим управлением (не допускается отбор мощности во время движения), привод от коробки передач, отбор мощности до 30 л. с. Лебедка — барабанного типа (рабочая длина троса — 81,5—83,5 м, тяговое усилие — до 7,7 т (с блоком полиспастом — до 15,4 т) с механическим приводом и червячным редуктором (передаточное число — 31), установлена в задней части автомобиля. Возможна установка на автомобиле, предназначенные под ремонтные средства, лебедки с волновым зубчатым редуктором и гидравлическим приводом в передней части автомобиля. Система регулирования давления воздуха в шинах изменена с учётом подвода трубопроводов к одному заднему мосту

2.2.9. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-5350 (колесная формула 6 x 6)



Рис. 9. Автомобиль КамАЗ-5350

Тактико-технические характеристики

Габаритные размеры Д × Ш × В, мм	7940 × 2500 × 3250
Масса перевозимого груза, кг	6000 (прицеп — 12000 по дорогам с твердым покрытием)
Полная масса автомобиля, кг	15600
Максимальная скорость, км/ч	100 (автопоезд — 80)
Минимальная устойчивая скорость, км/ч	7
Время разгона до скорости 60 км/ч, с	35
Контрольный расход топлива, л/100 км:	
при скорости 40 км/ч	26 (автопоезд — 37)
при скорости 60 км/ч	27 (автопоезд — 37)
Запас хода по топливу (км) при скорости 60 км/ч	1000
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7 (автопоезд — 38,5)
Максимальный угол подъема, град	31 (автопоезд — 20)
Минимальный радиус поворота, м	11
Величина преодолеваемого брода:	
без подготовки, м	1,5
с подготовкой, м	1,75
Наибольшая высота вертикальной стенки, м	0,55
Наибольшая ширина рва, м	0,6
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	191 (260)

Особенности конструкции

Двигатель	КамАЗ-7406.10, дизельный, с турбонаддувом, V-образный, восьмицилиндровый, рабочий объем — 10,85 л. Емкость правого топливного бака — 170 л, левого бака — 125 л. Радиатор системы охлаждения устанавливается за кабиной. Предпусковой подогреватель двигателя — ПЖД-30
Сцепление	Фрикционное, сухое, двухдисковое, с диафрагменной пружиной, привод — гидравлический, с пневматическим усилителем и дополнительной сервопружиной
Коробка передач	Механическая, трехходовая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4, 5-й передачах, с дистанционным приводом переключения передач. Используется только совместно с двухступенчатым демультипликатором в раздаточной коробке. Передаточное число демультипликатора — 3,55. Девятая передача — прямая
Раздаточная коробка	Механическая, дифференциальная, с межосевым, планетарным, несимметричным, блокируемым дифференциалом, с постоянно включенным передним мостом. Управление переключением нейтральной передачи и блокировкой дифференциала — пневматическое, из кабины водителя. Передаточное число раздаточной коробки — 0,846. В верхней части люк для отбора мощности (до 40 % от мощности двигателя) для привода лебедки и других вспомогательных агрегатов на стоянке и в движении. Для буксировки автомобиля на большие расстояния предусмотрено устройство, обеспечивающее механическое включение нейтральной передачи при отсутствии воздуха в системе

*Краткие тактико-технические характеристики
новых и перспективных образцов военной автомобильной техники*

Карданная передача	Открытого типа, с четырьмя валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках, со скользящими шлицевыми соединениями, с полиамидным покрытием, с телескопическими уплотнениями шлицевых соединений
Ведущие мосты	Передний — управляемый. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерен. Передаточное число — 5,94. Средний мост имеет проходную главную передачу. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, дифференциалы среднего и заднего мостов — блокируемые с электропневматическим приводом блокировки. ШРУС — дискового типа. Полуоси полностью разгружены
Ходовая часть	Подвеска: передняя — состоит из двух продольных полуэллиптических рессор с задними скользящими опорами, работающих совместно с двумя амортизаторами двустороннего действия; задняя — балансирующая, на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, имеющими резинометаллические шарниры. Количество листов в рессоре — 12, листы прямоугольного сечения. Ступицы колес — из высокопрочного чугуна, крепление колес к ступицам 10 гайками. Колеса — дисковые, со съемными бортовыми кольцами. Шины — 16,75/85R21 «Кама-1260» (допускается замена шинами И-П184) с давлением 0,8—4,5 (0,8—3,5) кгс/см ² . Держатель запасного колеса установлен на раме за кабиной, для подъема запасного колеса имеется гидравлический подъемник с ручным приводом насоса
Рулевое управление	Рулевой механизм типа «винт — гайка на циркулирующих шариках — рейка — сектор» (передаточное число — 21,7). Насос ГУР — лопастной, роторного типа, привод от коленчатого вала двигателя, производительностью 9,0 л/мин и давлением до 55 кгс/см ² . Радиатор ГУР выполнен из оребренной трубки. Распределительное устройство золотникового типа и силовой цилиндр выполнены совместно с рулевым механизмом. Поперечная рулевая тяга выполнена с закалкой ТВЧ
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневматическим приводом, с пружинными энергоаккумуляторами типа 24/24 на среднем мосту, с устройством осушки воздуха термодинамического действия. Первый контур — колеса первого моста, второй контур — колеса второго и третьего мостов. Запасная тормозная система — ее роль выполняют узлы стояночной тормозной системы и узлы исправного контура рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (пневматически отключается подача топлива и перекрываются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — колесные тормоза среднего моста с пружинными энергоаккумуляторами и пневмоприводом управления тормозами прицепа. Привод тормозов прицепа — комбинированный (для одно- и двухпроводной системы тормозов прицепа). Пружинные энергоаккумуляторы имеют устройства для экстренного растормаживания механического типа (за время не более 30 секунд)
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Генератор — 6562.3701, мощность — 2000 Вт (допускается установка генератора мощностью 1000 Вт). Стартер — СТ-142 Б1, мощность — 8,2 кВт. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины. Схема выполнена с учетом установки системы управления блокировкой межколесных дифференциалов задних мостов. Указатель уровня топлива, указатель температуры охлаждающей жидкости в двигателе и вольтметр объединены в комбинацию приборов
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем радиаторного типа, наклоняемая (на угол до 42°), без спального места или со спальным местом. Кабина снабжена гидравлическим подъемником с ручным приводом. Среднее сиденье не устанавливается, его место используется для размещения спецоборудования (5 магазинов для автоматов, 2 гранат типа Ф-1, радиостанции и ОЗК). Сиденье водителя — отдельное, имеет механизм поддрессирования торсионного типа с гидравлическим телескопическим амортизатором. Сиденье пассажира — неподвижное кресло, под сиденьем устанавливается инструментальный ящик. Платформа — стальная, с откидными боковыми и задним бортами, передний борт жестко прикреплен к основанию платформы, основание платформы — металлический каркас, настил пола — деревянный
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод от раздаточной коробки, управление — пневматическое. Коробка отбора мощности — с пневматическим управлением (не допускается отбор мощности во время движения), привод от коробки передач, отбор мощности — до 30 л.с. Лебедка — барабанного типа (рабочая длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 8 т (с блоком полиспастом до 16 т), с гидравлическим приводом и волновым редуктором (передаточное число — 122) располагается в передней части машины (перед двигателем). Возможна установка лебедки с червячным зубчатым редуктором и механическим приводом от раздаточной коробки в задней части автомобиля. Система регулирования давления воздуха в шинах

2.2.10. Тактико-технические характеристики и особенности конструкции автомобиля КамАЗ-5350 (колесная формула 8 x 8)



Рис. 10. Автомобиль КамАЗ-5350

Тактико-технические характеристики

Габаритные размеры Д × Ш × В, мм	9302 × 2500 × 3250
Масса перевозимого груза, кг	10000 (прицеп — 15000 по дорогам с твердым покрытием)
Полная масса автомобиля, кг	22100
Максимальная скорость, км/ч	95 (автопоезд — 80)
Минимальная устойчивая скорость, км/ч	7
Время разгона до скорости 60 км/ч, с	38
Контрольный расход топлива, л/100 км: при скорости 40 км/ч при скорости 60 км/ч	30 (автопоезд — 38) 36,5 (автопоезд — 46)
Запас хода по топливу (км) при скорости 60 км/ч	1000
Путь торможения при скорости 60 км/ч, м	36,7 (автопоезд — 38,5)
Максимальный угол подъема, град	31 (автопоезд — 20)
Минимальный радиус поворота, м	13,9
Величина преодолеваемого брода: без подготовки, м с подготовкой, м	1,5 1,75
Наибольшая высота вертикальной стенки, м	0,55
Наибольшая ширина рва, м	1,4
Максимальная мощность двигателя, кВт (л. с.)	266 (360)

Особенности конструкции

Двигатель	КамАЗ- 7482.10, дизельный, с турбонаддувом, V-образный, восьмицилиндровый, рабочий объем — 11,75 л. Емкость правого топливного бака — 250 л, левого бака — 125 л. Радиатор системы охлаждения устанавливается за кабиной. Предпусковой подогреватель двигателя — ПЖД-30
Диапазонная, гидромеханическая передача	Гидротрансформатор, состоящий из насосного, турбинного и реактивного колес, системы маслопитания, фрикциона автоматической блокировки гидротрансформатора. Передаточное число диапазонной гидропередачи — 1,8
Сцепление	Фрикционное, сухое, однодисковое, с пневмогидравлическим приводом
Коробка передач	Механическая, трехходовая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на 2, 3, 4-й передачах, с дистанционным приводом переключения передач. Используется только совместно с двухступенчатым демультипликатором в раздаточной коробке и диапазонной гидропередачей. Передаточное число демультипликатора — 3,55. Восьмая передача — прямая. Имеется два люка для отбора мощности до 22 кВт (30 л. с.)

*Краткие тактико-технические характеристики
новых и перспективных образцов военной автомобильной техники*

Раздаточная коробка	Механическая, дифференциальная, с межосевым, коническим, симметричным, блокируемым дифференциалом, с постоянно включенными передними мостами. Управление переключением нейтральной передачи и блокировкой дифференциала — пневматическое, из кабины водителя. Передаточное число раздаточной коробки — 0,846. В верхней части люк для отбора мощности (до 40 % от мощности двигателя) для привода лебедки и других вспомогательных агрегатов на стоянке и в движении. Для буксировки автомобиля на большие расстояния предусмотрено устройство, обеспечивающее механическое включение нейтральной передачи при отсутствии воздуха в системе.
Карданная передача	Открытого типа, с пятью валами, с шарнирами на игольчатых подшипниках, со скользящими шлицевыми соединениями с полиамидным покрытием, с телескопическими уплотнениями шлицевых соединений
Ведущие мосты	Передние два — управляемые. Главная передача — пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических косозубых шестерен. Передаточное число — 5,94. Главные передачи второго и третьего мостов — проходные. Межколесные дифференциалы — симметричные, конические, с четырьмя сателлитами, дифференциалы среднего и заднего мостов блокируются с электропневматическим приводом блокировки. ШРУС — дискового типа. Полуоси полностью разгружены
Холодовая часть	Рама удлинена в передней части, снаружи установлен угловой усилитель лонжеронов. Подвеска: передняя — состоит из четырех продольных полуэллиптических рессор с задними скользящими опорами, соединенных между собой через балансир и работающих совместно с четырьмя амортизаторами двустороннего действия; задняя — балансирующая, на двух полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, имеющими резинометаллические шарниры. Количество листов в рессоре — 12, листы — прямоугольного сечения. Стулпы колес — из высокопрочного чугуна, крепление колес к ступицам 10 гайками. Колеса — дисковые со съёмными бортовыми колпаками. Шины — 16,75/85R21 «Кама-1260» (допускается замена шинами И-П184) с давлением 0,8—4,5 (0,8—3,5) кгс/см ² . Держатель запасного колеса установлен на раме за кабиной, для подъема запасного колеса имеется гидравлический подъемник с ручным приводом насоса
Рулевое управление	Рулевой механизм типа «винт — гайка на циркулирующих шариках» — рейка — сектор» (передаточное число — 21,7). Насос ГУР — шестеренчатого типа, привод посредством шестеренной передачи от коробки отбора мощности, установленной на картере диагональной передачи. Радиатор ГУР выполнен из оребренной трубки. Распределительное устройство золотникового типа и силовой цилиндр для создания усилия по повороту колес первой оси выполнены совместно с рулевым механизмом. Дополнительно установлен силовой цилиндр поршневого типа для создания усилия по повороту колес второй оси и рулевой привод поворота колес второй оси. Поперечные рулевые тяги привода управляемых колес первого и второго мостов выполнены с закалкой ТВЧ
Тормозная система	Рабочая тормозная система — двухконтурная, с пневматическим приводом, с пружинными энергоаккумуляторами типа 20/20 на третьем и четвертом осях, с устройством осушки воздуха термодинамического действия. Первый контур — колеса первого и второго мостов, второй контур — колеса третьего и четвертого мостов. Запасная тормозная система — ее роль выполняют узлы стояночной тормозной системы и узлы исправного контура рабочей тормозной системы. Вспомогательная тормозная система — компрессионного типа (пневматически отключается подача топлива и переключаются выпускные трубопроводы двигателя). Стояночная тормозная система — колесные тормоза задней тележки с пружинными энергоаккумуляторами и пневмоприводом управления тормозов прицепа. Привод тормозов прицепа — комбинированный (для одно- и двухосной системы тормозов прицепа). Пружинные энергоаккумуляторы имеют устройства для экстренного растормаживания механического типа (за время не более 30 секунд)
Система электрооборудования	Напряжение — 24 В. Аккумуляторные батареи — 2, марки 6СТ-190. Генератор — 6562.3701, мощность — 2000 Вт (допускается установка генератора мощностью 1000 Вт). Стартер — СТ-142 Б1, мощность — 8,2 кВт. Выключатель АКБ — с дистанционным приводом из кабины. Схема выполнена с учетом установки системы управления блокировкой межколесных дифференциалов задних мостов. Указатель уровня топлива, указатель температуры охлаждающей жидкости в двигателе и вольтметр объединены в комбинацию приборов
Кабина и платформа	Трехместная, цельнометаллическая, с водяным отопителем радиаторного типа, наклоняемая (на угол до 42°), без спального места или со спальным местом. Кабина снабжена гидравлическим подъемником с ручным приводом. Среднее сиденье не устанавливается, его место используется для размещения спецоборудования (5 магазинов для автоматов, 2 гранат Ф-1, радиостанции и ОЗК). Сиденье водителя — отдельное, имеет механизм поддрессирования торсионного типа с гидравлическим телескопическим амортизатором. Сиденье пассажира — неподвижное кресло, под сиденьем устанавливается инструментальный ящик. Платформа — стальная, с откидными бортами и задним бортом, передний борт жестко прикреплен к основанию платформы, основание платформы — металлический каркас, настил пола — деревянный
Дополнительное оборудование	Коробка дополнительного отбора мощности (отбор до 40 % от мощности двигателя), привод — от раздаточной коробки, управление — пневматическое. Коробка отбора мощности — с пневматическим управлением (не допускается отбор мощности во время движения), привод от коробки передач, отбор мощности до 30 л. с. Лебедка — барабанного типа (рабочая длина троса — 60 м, тяговое усилие — до 8 т (с блоком полиспастом — до 16 т), с гидравлическим приводом и вольным редуктором (передаточное число — 122) располагается в передней части машины (перед двигателем). Возможна установка лебедки с червячным зубчатым редуктором и механическим приводом от раздаточной коробки в задней части автомобиля. Система регулирования давления воздуха в шинах

Тактико-технические характеристики двигателей военной автомобильной техники приведены в *приложении 3*.

Глава третья. Обязанности военного водителя, старшего машины, инспектора военной автомобильной инспекции

3.1. Обязанности военного водителя

Водитель — лицо, управляющее каким-либо транспортным средством, погонщик, ведущий по дороге вьючных, верховых животных или стадо. К водителю приравнивается обучающий вождению¹, т. е. инструктор практического вождения или мастер производственного обучения.

3.1.1. Общие обязанности водителя

При управлении механическим транспортным средством водитель обязан иметь при себе и передавать для проверки сотрудникам милиции следующие документы:

1. Водительское удостоверение, с отметкой определенной категории («А», «В», «С», «D», «Е»), соответствующей транспортному средству, которым управляет водитель, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения — временное разрешение (*приложение 6*).

На территории Российской Федерации действуют два вида водительских удостоверений (*приложение 5*). Срок действия водительского удостоверения, с момента его выдачи, равен 10 годам.

2. Свидетельство о регистрации ТС (*приложение 8*).

На каждое транспортное средство оформляются два технических документа, подтверждающих его принадлежность: ПТС — не возимый документ, необходимый для регистрации ТС, снятия с учета и прохождения ГТО; свидетельство о регистрации ТС — возимый документ.

3. Талон о прохождении ГТО на данное ТС (*приложение 7*).

ГТО (инструментальный для всех ТС — с 1 января 2007 г.) проводится для проверки исправности и работоспособности основных узлов, агрегатов, механизмов и систем автомобиля, световых приборов колес и шин на специальном проверочном стенде по следующей схеме: первый — на 3 года; второй — на 2 года; третий — на 2 года; Четвертый и последующие — ежегодно.

4. При отсутствии владельца — документ, подтверждающий право пользования, доверенность на право управления ТС или свидетельство о праве общей собственности на ТС. Доверенность может быть двух видов: заверенная в установленном порядке (нотариально) или рукописная (*приложение 9*).

5. Путевой лист — в случае если транспортное средство принадлежит юридическому лицу (ООО, воинская часть и т. д.), а также маршрутный лист, лицензионную карточку и документы на перевозимый груз, а при перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов — документы, предусмотренные правилами перевозки этих грузов (*приложения 10, 11, 12*).

6. Страховой полис ОСАГО. Вместе с полисом ОСАГО выдаются стикер, который наклеивается на ветровое стекло, и извещение о ДТП в двух экземплярах.

¹ Правила дорожного движения Российской Федерации. М., 2007.

7. Кроме того, военный водитель должен иметь военный билет (для военнослужащих, проходящих военную службу по призыву), удостоверение личности (для военнослужащих, проходящих военную службу по контракту).

8. Пропуск на право использования автомобиля после 18.00 (если ТС эксплуатируется после 18.00 с разрешения командира воинской части (приложение 13), а также разовый пропуск на прогон автомобиля свыше 200 км (если ТС эксплуатируется за пределами 200 км от воинской части с разрешения ГАБТУ) (приложение 14).

Перед выездом и во время движения водитель обязан следить за техническим состоянием своего транспортного средства. При возникновении следующих неисправностей движение запрещается даже к месту стоянки или ремонта: при неисправной рабочей тормозной системе, неисправном рулевом управлении, неисправном сцепном устройстве (в составе поезда, т. е. с прицепом); при негорящих (отсутствующих) фарах и задних габаритных огнях в темное время суток и в условиях недостаточной видимости; недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада.

При возникновении прочих неисправностей (согласно приложению к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г., с последующими изменениями), водитель должен устранить их на месте, а если это невозможно, следовать к месту ремонта или стоянки, соблюдая необходимые меры предосторожности.

По требованию сотрудников милиции водитель обязан проходить освидетельствование на состояние опьянения. Заключение выдается врачом-наркологом в специализированном медицинском учреждении.

Водитель обязан предоставлять транспортное средство:

— сотрудникам милиции, федеральных органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;

— медицинским и фармацевтическим работникам для перевозки граждан в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение в случаях, угрожающих их жизни.

По требованию владельцев транспортных средств федеральные органы государственной охраны и органы федеральной службы безопасности возмещают им в установленном порядке причиненные убытки, расходы либо ущерб в соответствии с законодательством.

При ДТП водитель должен произвести следующие действия:

1. Немедленно остановиться, включить аварийную световую сигнализацию, выставить знак аварийной остановки. Это необходимо для привлечения внимания других участников дорожного движения и предупреждения их об опасности.

2. При необходимости оказать первую медицинскую помощь пострадавшим, вызвав «Скорую медицинскую помощь». В случаях когда это невозможно, отправить пострадавших на попутном транспорте или доставить их на своем до ближайшего медицинского учреждения, сообщив свою фамилию, регистрационный знак или номер водительского удосто-

верения и регистрационного документа на транспортное средство и возвратиться на место происшествия.

3. Освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно. При необходимости освобождения проезжей части или доставки пострадавших на своем транспортном средстве в лечебное учреждение предварительно зафиксировать в присутствии 2—3 свидетелей положение транспортного средства, следы и предметы, относящиеся к происшествию.

4. Сообщить о случившемся в милицию, записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников милиции.

Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося могут прибыть на ближайший пост ДПС или в орган милиции для оформления происшествия. При этом, необходимо предварительно составить схему ДТП и подписать ее.

Водителю запрещается:

1. Управлять самому или передавать управление транспортным средством другим лицам, находящимся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии.

2. Передавать управление транспортным средством лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством данной категории, кроме случаев обучения вождению в соответствии с разд. 2.7 ПДД.

3. Пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать места в них.

4. Употреблять после остановки транспортного средства сотрудником милиции или после ДТП до проведения медицинского освидетельствования или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества.

5. Управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха.

6. Пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук.

3.1.2. Категории транспортных средств

Водительские удостоверения с разрешающими отметками в графах «А», «В», «С», «D» и «Е» подтверждают наличие права на управление транспортными средствами соответствующих категорий:

— «А» — мотоциклами, мотороллерами и другими мототранспортными средствами;

— «В» — автомобилями, разрешенная максимальная масса которых не превышает 3 500 кг и число сидячих мест, помимо сиденья водителя, не превышает 8;

— «С» — автомобилями, предназначенными для перевозки грузов, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг;

— «D» — автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя;

— «Е» — составами транспортных средств с тягачом, относящимся к категориям «В» «С» или «D», которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или во все эти категории. Водительское удостоверение с разрешающей отметкой «трамвай» подтверждает право на управление только трамваем, с отметкой «троллейбус» — только троллейбусом.

Водители, имеющие право на управление транспортными средствами категории «В», «С» или «D», могут управлять ими также при наличии прицепа, разрешенная максимальная масса которого не превышает 750 кг.

3.1.3. Советы водителю по управлению транспортным средством

При выборе скорости движения необходимо учитывать следующие факторы:

1. Масса автомобиля (больше масса — длиннее тормозной путь).
2. Техническое состояние автомобиля (тормозные механизмы, рулевое управление, исправность тягово-сцепного устройства и т. д.).
3. Условия видимости (день, ночь, туман и т. п.).
4. Покрытие дороги (в зависимости от покрытия — разный тормозной путь.).
5. Погодные условия (дождь, снег, гололед и т. п.).
6. Интенсивность движения.
7. Характер груза и его расположение (оказывает влияние на устойчивость автомобиля).
8. Опыт водителя и его профессиональные качества.

Выбирать дистанцию и интервалы водитель должен, учитывая следующие условия:

1. Техническое состояние транспортного средства.
2. Скорость движения.
3. Условия видимости.
4. Интенсивность потока.
5. Погодные условия.
6. Покрытие дороги.
7. Опыт вождения.

Включать левые указатели поворота водитель должен:

1. Перед началом движения от правой кромки дороги.
2. Перед обгоном с левой стороны.
3. Перед перестроением на левую полосу.
4. Перед объездом препятствия с левой стороны.
5. Перед поворотом налево или разворотом.
6. Перед остановкой у левой кромки дороги.

Включать правые указатели поворота водитель должен:

1. Перед началом движения от левой кромки дороги.
2. Перед обгоном с правой стороны.
3. Перед перестроением на правую полосу.
4. Перед объездом препятствия с правой стороны.
5. Перед поворотом направо.
6. Перед остановкой у правой кромки дороги.

Развороты запрещены:

1. На пешеходных переходах.
2. В тоннелях.
3. На мостах, путепроводах, эстакадах и под ними.
4. На железнодорожных переездах.
5. В местах с видимостью дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении.
6. В местах расположения остановок маршрутных транспортных средств.

Движение задним ходом запрещено также на перекрестках и в местах, где запрещен разворот.

Порядок выполнения обгона:

1. Необходимо убедиться, что полоса движения, по которой будет совершен обгон, свободна на достаточном расстоянии от транспортных средств, движущихся по ней в попутном и встречном направлениях. Создавать помехи для движения этим транспортным средствам запрещается.

2. Убедиться в том, что ни одно из следующих сзади ТС, которому может быть создана помеха, не начало перестраиваться на соседнюю полосу движения для обгона.

3. Убедиться, что водитель впереди движущегося транспортного средства не подал сигнал об обгоне, повороте или перестроении. Обгонять такие транспортные средства крайне опасно из-за ограниченности обзора проезжей части.

4. По завершении обгона нельзя создавать помехи обгоняющему транспортному средству. При этом, водителю обгоняемого транспортного средства в целях безопасности запрещается препятствовать обгону повышением скорости или иными действиями.

Обгон запрещен:

1. На регулируемых перекрестках с выездом на полосу встречного движения.

2. На нерегулируемых перекрестках на дороге, не являющейся главной.

3. На пешеходных переходах при наличии на них пешеходов.

4. На железнодорожных переездах и ближе чем 100 м перед ними.

5. Транспортного средства, производящего обгон или объезд.

6. В конце подъема и на других участках дорог с ограниченной видимостью с выездом на полосу встречного движения.

Как исключение обгон разрешен:

1. На перекрестках с круговым движением.

2. Двухколесных транспортных средств без бокового прицепа.

3. С правой стороны, если водитель обгоняемого транспортного средства подал сигнал о повороте налево и приступил к совершению маневра.

Остановка и стоянка запрещены:

1. На трамвайных путях и в непосредственной близости от них.

2. На железнодорожных переездах.

3. В тоннелях, на эстакадах, мостах, путепроводах и под ними (если движение в одном направлении имеет менее 3 полос).

4. В местах, где расстояние между сплошной линией разметки и остановившимся транспортным средством менее 3 м.

5. На пешеходных переходах и ближе 5 м перед ними.

6. На проезжей части вблизи опасных поворотов и выпуклых переломов продольного профиля дороги (подъемы и спуски) при видимости дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении.

7. На пересечении проезжих частей и ближе 5 м от них, за исключением стороны напротив бокового проезда трехсторонних пересечений (перекрестков), имеющих сплошную линию разметки или разделительную полосу.

8. Как исключение остановка разрешена напротив бокового проезда трехсторонних пересечений, имеющих сплошную полосу разметки или разделительную полосу.

9. Ближе 15 м от мест остановок маршрутных транспортных средств или такси, а при их отсутствии — от указателя остановки, если это создаст помехи их движению (кроме остановки для посадки и высадки пассажиров, если это не создаст помех движению маршрутных транспортных средств).

10. В местах, где транспортное средство закрывает от других водителей сигналы светофора, дорожные знаки, или сделает невозможным движение (въезд или выезд) других транспортных средств, или создаст помехи для движения пешеходов.

Стоянка запрещена в местах, где запрещена остановка, а также:

Ближе 50 м от железнодорожных переездов и вне населенных пунктов на проезжей части дорог, обозначенных знаком 2.1 (главная дорога).

Правила проезда нерегулируемых перекрестков равнозначных дорог:

1. Увидел помеху (транспортное средство), приближающуюся справа (с правой руки), — уступи дорогу (не создавай помех). Увидел помеху (транспортное средство), приближающуюся слева, — имеешь преимущество, проезжай первым.

2. При повороте налево, выезжая на перекресток, пропусти транспортные средства, движущиеся навстречу в прямом направлении или поворачивающие направо.

Правила разъезда с трамваем на нерегулируемых перекрестках:

Правило 1: На равнозначных дорогах трамвай имеет преимущество (для него нет правила уступить дорогу помехе, приближающейся справа).

Правило 2: При повороте налево на равнозначных дорогах трамвай имеет преимущество перед встречными автомобилями, движущимися в прямом направлении и поворачивающими направо.

Запрещено въезжать на железнодорожный переезд:

1. Если к переезду в пределах видимости приближается поезд (локомотив, дрезина).

2. При закрытом или начинающем закрываться шлагбауме (независимо от сигнала светофора).

3. При запрещающем сигнале светофора (независимо от положения шлагбаума).

4. При запрещающем сигнале дежурного по переезду (дежурный стоит к водителям грудью или спиной с поднятым над головой жезлом, красным фонарем или флажком либо с вытянутыми в стороны руками).

5. Производить остановку транспортного средства непосредственно на переезде и стоянку ближе 50 м до и после него.

6. Если за переездом образовался затор, который вынудит водителя остановиться на переезде.

Запрещается самовольно открывать шлагбаум или объезжать его, а также совершать обгоны ближе 100 м до переезда или производить объезд с выездом на встречную полосу стоящего перед переездом транспортного средства

Действия водителя при вынужденной остановке на железнодорожном переезде:

1. В целях безопасности немедленно высадить пассажиров.

2. Включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки.

3. Принять все меры для освобождения переезда от транспортного средства.

4. При возможности послать двух людей вдоль железнодорожных путей в обе стороны от переезда на расстояние 1 000 м (если одного, то в сторону худшей видимости) для подачи сигналов остановки поезда машинисту. Сигналом служит круговое движение рукой (в светлое время с лоскутом яркой материи, в темное — с факелом или фонарем).

5. Водитель должен оставаться возле транспортного средства и подавать звуковые сигналы общей тревоги (серия из одного длинного и трех коротких). Такой сигнал подается для привлечения внимания других лиц, которые могут оказать помощь.

6. При появлении поезда бежать ему навстречу, подавая сигналы остановки.

Приоритет маршрутных транспортных средств:

В населенных пунктах маршрутные трамваи, троллейбусы, автобусы и маршрутные такси перевозят основную массу пассажиров. Для безопасности и бесперебойного движения таких транспортных средств правила предусматривают для них ряд преимуществ.

1. Вне перекрестка, где трамвайные пути пересекают проезжую часть, водитель трамвая имеет преимущество перед водителями безрельсовых транспортных средств, кроме случаев выезда трамвая из депо.

2. Если на проезжей части имеется специально выделенная полоса для маршрутных транспортных средств общего пользования, обозначенная знаками 5.9, 5.10.1—5.10.3 и разметкой 1.23, движение и остановка на ней другим транспортным средствам запрещаются.

Буксировка на гибкой сцепке запрещена:

1. При недействующей рабочей тормозной системе. При неработающих тормозах возможен наезд на буксируемый автомобиль.

2. В гололедицу, при которой тормозной путь автомобиля увеличивается. Дистанция между сцепными автомобилями недостаточна для безопасного движения.

3. При неисправном рулевом управлении. При изменении направления движения тягача неисправный автомобиль не сможет повторить его траекторию.

Буксировка на жесткой сцепке запрещена:

1. Транспортных средств с недействующей тормозной системой, если их фактическая масса более половины фактической массы буксирующего транспортного средства. Это правило действует и при буксировке частичной погрузкой. При нарушении этого правила возможно неэффективное торможение тягача. Это может привести к нарушению устойчивости движения всех сцепных автомобилей.

2. При неисправном рулевом управлении, если конструкция сцепного звена не обеспечивает прямолинейного движения буксируемого транспортного средства по траектории буксирующего.

Буксировка запрещена:

1. Двух и более транспортных средств. При большой длине автопоезда могут быть созданы помехи для других участников движения, особенно при поворотах и перестроениях.

2. Мотоциклами без бокового прицепа, а также таких мотоциклов. Двухколесные транспортные средства при движении на небольших скоростях неустойчивы на дороге.

Учебный автомобиль должен быть оборудован:

1. Дополнительным зеркалом заднего вида для обучающего.

2. Оповестительным знаком «Учебное транспортное средство».

3. Двойными педалями привода сцепления и тормоза.

Обучающий вождению должен иметь:

1. Удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

2. Свидетельство на право обучения вождению.

3. Маршрутно-путевой лист (для автомобилей, принадлежащих автошколе).

4. Чтобы своевременно исправлять ошибки учащегося, водителю, обучающему вождению, разрешается не пристегиваться ремнями безопасности. Учебная езда запрещена: в жилых зонах; на дорогах, обозначенных знаками 5.1 (автомагистраль) и 5.3 (дорога для автомобилей); на дорогах, перечень которых объявляется в установленном порядке.

Помимо вышесказанного, военный водитель отвечает за сохранение закрепленной за ним машины, ее исправность и готовность к использованию.

Военный водитель обязан¹:

— твердо знать устройство, технические возможности и правила эксплуатации закрепленной за ним машины;

— уметь управлять закрепленной за ним машиной днем и ночью в различных дорожных условиях в любую погоду;

— содержать машину исправной и в постоянной боевой готовности; добиваться продления срока службы машины;

— знать и точно соблюдать ПДД, команды, сигналы регулирования и управления. Водителю категорически воспрещается передавать управление машиной кому бы то ни было и курить при управлении машиной;

— знать периодичность и объем работ по техническому обслуживанию, межремонтный ресурс (межремонтный пробег) и срок службы (срок работы) закрепленной за ним машины, шин и аккумуляторных батарей;

— выполнять работы по техническому обслуживанию и текущему ремонту, а также проводить специальную обработку закрепленной за ним машины;

— знать сорта и нормы расхода применяемых на закрепленной за ним машине горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов, не допускать их перерасхода и добиваться экономии;

— знать причины основных эксплуатационных неисправностей, уметь их обнаруживать и устранять; не допускать поломки машины, докладывать о них командиру и немедленно устранять;

¹ Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (приказ министра обороны СССР от 1 сентября 1977 г. № 225).

— перед выходом машины из парка проверять техническое состояние машины и вести наблюдение за ней в пути, обращая особое внимание на исправность тормозов, рулевого управления, шин, тягово-сцепного устройства, внешних световых приборов, стеклоочистителей, на правильную установку зеркала заднего вида, чистоту и видимость номерных и опознавательных знаков;

— своевременно в целости и сохранности доставлять груз в указанное место;

— уметь пользоваться схемой маршрута и ориентироваться на местности; — своевременно оформлять и сдавать в техническую часть или в подразделение путевые листы; в полевых условиях безотлучно находиться при машине и не менять ее местонахождение без разрешения своего командира (начальника, старшего машины), использовать всякую возможность для контрольного осмотра, технического обслуживания машины и устранения неисправностей; внимательно следить за командами и сигналами, быстро и четко их выполнять;

— укрывать и маскировать машину в боевых условиях;

— соблюдать меры безопасности при эксплуатации, ремонте и эвакуации машины.

3.2. Обязанности старшего машины

Документами, определяющими обязанности старшего машины, являются:

— приказ министра обороны Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 450;

— приказ министра обороны СССР от 1 сентября 1977 г. № 225;

— УВС ВС РФ;

— Строевой устав Вооруженных Сил Российской Федерации.

Старшие машин назначаются приказом командира воинской части из числа офицеров, прапорщиков или сержантов, прошедших соответствующую подготовку в воинских частях, сдавших зачет военной квалификационной комиссии военной автомобильной инспекции гарнизона по знанию обязанностей старшего машины, установленных требованиями о порядке использования автомобильного транспорта, ПДД, и получивших удостоверение старшего машины, при перевозках личного состава, взрывоопасных грузов, а также при направлении машины в дальние рейсы и в других случаях. Старшему машине подчиняется весь личный состав, следующий на машине, включая водителя.

Старший машины несет ответственность за правильное использование машины и сохранность груза, за соблюдение водителем ПДД, а также дисциплины и мер безопасности всем личным составом, находящимся в машине.

Начальник колонны назначается приказом командира части только из числа офицеров, имеющих удостоверение старшего машины (приложение 15).

Старший машины может не назначаться в случаях, если водитель из числа офицеров, прапорщиков, военнослужащих, проходящих военную службу по контракту, или из числа лиц гражданского персонала, имеющих стаж работы не менее двух лет, или если выполнение задачи не связано с перевозкой личного состава и перевозкой взрывоопасных грузов.

¹ Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота.

Старший машины обязан:

- а) принять машину в парке от дежурного по парку;
- б) перед выходом машины из парка удостовериться в ее исправности, готовности водителя к рейсу и наличии положенных документов, изучить особенности маршрута движения, знать опасные места дорог (крутые повороты, населенные пункты, железнодорожные переезды, крутые спуски и подъемы и др.) и ознакомить с ними водителя;
- в) знать ПДД;
- г) при перевозке людей знать и точно выполнять нормы посадки и правила перевозки, руководствуясь статьями Строевого устава Вооруженных Сил Российской Федерации:

Согласно ст. 144 Строевого устава Вооруженных Сил Российской Федерации на каждой машине назначается старший машины из числа офицеров, прапорщиков или сержантов, которому подчиняется весь личный состав, находящийся на машине, включая водителя.

Старшему машины категорически запрещается брать управление машиной на себя или принуждать водителя передавать кому бы то ни было управление машиной, отдавать команды, принуждающие водителя нарушать ПДД и установленную скорость движения.

Наблюдение за сигналами старшего начальника ведется командиром подразделения (старшим машины), а в автомобилях, кроме того, — назначенным наблюдателем, который размещается в правом переднем углу кузова автомобиля (без тента).

Для наблюдения за креплением бортовых запоров кузова автомобиля во время движения назначаются «бортовые» из солдат, сидящих на крайних местах у переднего и заднего бортов.

Наблюдение за идущими сзади машинами, буксируемой военной техникой ведет солдат, сидящий на правом сиденье у кормовой стенки (заднего борта автомобиля).

Посадка личного состава на машины может производиться: на автомобиле — через правый, левый и задний борта; на автомобиле с закрытым кузовом — через задний борт.

Посадка личного состава на другие машины производится как удобнее.

Посадка на машины, находящиеся на правой обочине дороги, *через левый борт не разрешается.*

При посадке в кузов автомобиля водитель при необходимости открывает задний борт.

Перед началом движения автомобиля предварительно подается команда «ЗАВОДИ», по которой производятся пуск и прогрев двигателей машин.

По команде «МАРШ» все машины начинают движение одновременно в том строю, в котором они находились на месте, или перестраиваются по команде командира, принимая на ходу установленные дистанции и интервалы. Если дистанции между машинами в колонне были не больше 10 м, машины начинают движение поочередно, набирая установленные дистанции.

При определении порядка и скорости движения, а также остановок для отдыха необходимо руководствоваться указаниями, изложенными в боевых уставах.

Дистанции между машинами зависят от скорости и условий движения и в среднем могут быть 25—50 м.

Для изменения дистанций подаются команды: «УВЕЛИЧИТЬ ДИСТАНЦИИ», «УМЕНЬШИТЬ ДИСТАНЦИИ».

Повороты в движении могут производиться последовательно за направляющей машиной (заездом) или одновременно всеми машинами (подразделениями).

Для последовательного поворота кругом по команде «ВНИМАНИЕ, ДЕЛАЙ, ЧТО Я» головная машина на пониженной скорости разворачивается кругом и продолжает движение в обратном направлении параллельно колонне. Остальные машины, дойдя до места поворота головной, также разворачиваются и продолжают движение.

Для одновременного поворота направо (налево, кругом) подается команда «ВСЕ НАПРАВО (ВСЕ НАЛЕВО, ВСЕ КРУГОМ)». По команде «ВСЕ НАПРАВО (ВСЕ НАЛЕВО)» машины на ходу одновременно разворачиваются в указанную сторону и продолжают движение в новом направлении. По команде «ВСЕ КРУГОМ» каждая машина останавливается, не сокращая дистанции, поворотом налево разворачивается кругом и продолжает движение в обратном направлении.

При необходимости освобождения дороги колонной в движении подается команда «ПРИНЯТЬ ВПРАВО». По этой команде все машины в колонне одновременно отводятся с проезжей части дороги и продолжают движение по правой обочине или справа от дороги.

Остановка машин производится по команде «СТОЙ», по которой машины подходят к остановившейся впереди машине и поочередно останавливаются на дистанциях не ближе 10 м или на дистанциях, установленных командиром.

Перед остановкой колонны машины отводятся на правую обочину или вправо от дороги. Перекрестки, развилки дорог, мосты, теснины, железнодорожные переезды, подъезды домов и въезды во дворы должны оставаться свободными, если при этом и нарушаются дистанции.

Если необходимо, после остановки подается команда «ГЛУШИ ДВИГАТЕЛЬ».

Высадка личного состава из машин может производиться: из автомобилей — через правый, левый и задний борта; из автомобилей с закрытым кузовом — через задний борт.

Высадка личного состава из других машин производится как удобнее.

Высадка из машин, находящихся на правой обочине дороги, *через левый борт не разрешается.*

Для высадки из машин подается команда «К МАШИНАМ».

По этой команде личный состав быстро высаживается из машин и выстраивается около них или действует по команде (приказу) своих командиров (старших машин).

Личный состав перевозится на специально оборудованных грузовых автомобилях, в автобусах и легковых автомобилях.

К управлению грузовыми автомобилями при перевозке личного состава допускаются водители транспортных средств категории «С»:

— в колонне — прошедшие в воинской части доподготовку и проверку по практическому вождению;

— одиночными грузовыми автомобилями — со стажем работы не менее 10 месяцев и имеющие соответствующее водительское удостоверение.

К управлению автобусами и легковыми автомобилями допускаются водители, имеющие водительское удостоверение, разрешающее управление транспортными средствами соответствующей категории.

Перевозка личного состава машинами допускается при следующих условиях:

— машина должна быть исправной, чистой, кузов грузового автомобиля, кроме того, должен быть оборудован надежно закрепленными сиденьями, укрепленными на расстоянии не менее 15 см от верхнего края бортов, а сиденья, расположенные вдоль заднего или бокового борта, — прочными спинками;

— число перевозимых людей не должно превышать число оборудованных для сидения мест, а в путевом листе должна быть отметка о количестве перевозимых людей;

— бортовые запоры грузового автомобиля должны быть прочно закрыты и надежно закреплены;

— на машине вне кабины должен быть укреплен легкосъемный огнетушитель вместимостью не менее 2 л (в автобусе, кроме того, еще один огнетушитель должен находиться в кабине водителя);

— на каждую машину назначается старший, ответственный за выполнение всех правил перевозки. Фамилия его указывается в путевом листе. В кузове грузового автомобиля также назначаются старший и «бортовые» для наблюдения за креплением бортовых запоров кузова.

Посадка и высадка личного состава производится только по командам через задний или правый борт кузова машины. Спешенному личному составу запрещается выходить на проезжую часть дороги.

Проезд в кузове не оборудованного для перевозки личного состава грузового автомобиля разрешается только отдельным лицам (фамилии которых должны быть указаны в путевом листе), сопровождающим груз, а также едущим за получением груза. Для размещения этих лиц должно быть удобное место, расположенное ниже уровня бортов. Не разрешается сидеть на бортах кузова или стоять в кузове во время движения.

Запрещается перевозить людей вне кабины на автомобилях-самосвалах, цистернах, на длинномерном грузе, на грузовых прицепах, в буксируемых машинах, кроме водителей, управляющих ими;

д) знать и соблюдать нормы погрузки на машины перевозимого груза и правила его крепления, а также правила перевозки боеприпасов, взрывчатых веществ, горючего и других опасных грузов;

е) уметь пользоваться картой, схемой маршрута и ориентироваться на местности;

ж) отстранять от управления водителя, находящегося в болезненном или переутомленном состоянии, а также в случае его алкогольного или наркотического опьянения и принимать необходимые меры;

з) по окончании работы подписать путевой лист и сдать машину дежурному по парку.

Командиром воинской части (подразделения) могут быть определены дополнительные обязанности старшему машины, исходя из особенностей выполняемого задания.

При направлении в рейс двух машин и более назначается начальник колонны. При перевозке людей и взрывоопасных грузов в составе колонны, а также при использовании одиночных машин на каждую машину назначается старший машины.

3.2.1. Ответственность старших машин

За нарушение водителем правил вождения и эксплуатации автотранспорта старшие машин привлекаются к ответственности:

— за отклонение от маршрута, использование автомашины не по назначению, употребление спиртных напитков при отсутствии тяжких

последствий — к *дисциплинарной* ответственности (приказом командира);

— в случае управления транспортом в нарушение ПДД, которое повлекло тяжкие последствия, — к *уголовной* ответственности;

— в случае злоупотребления своим служебным положением, халатного исполнения своих обязанностей и вовлечения водителя в употребление спиртных напитков, что привело к автопроисшествиям с тяжкими последствиями, — к *уголовной* ответственности;

— за ущерб, причиненный государству при выполнении своих обязанностей, — к *материальной* ответственности.

В современных условиях военная служба непосредственно связана с повседневной эксплуатацией различных видов военной техники. Использование машин в соответствии с их назначением предполагает строгое соблюдение установленного соответствующими правовыми нормами порядка их эксплуатации.

Под *эксплуатацией военных машин* понимается их использование по назначению и проведение необходимого технического обслуживания. Использование машин по назначению предполагает их эксплуатацию с соблюдением технических норм и правил, обеспечивающих бесперебойную работу механизмов, узлов и агрегатов, а также соблюдение требований безопасности в любых условиях.

Не подлежит ответственности за деяние, предусмотренное ст. 350 УК РФ, военнослужащий, обучающийся вождению на учебной военной машине под контролем инструктора практического вождения. В данном случае субъектом преступления должен признаваться инструктор, ответственный за нарушение правил вождения.

За нарушение правил эксплуатации могут привлекаться к ответственности водители и военнослужащие, выполняющие специальные обязанности по эксплуатации военной техники. К ним относятся: командиры соответствующих подразделений, старший техник роты, заместитель командира части по технической части, начальник КТП и т. д.

Субъектом данного преступления может быть и военнослужащий, назначенный старшим машины. В соответствии со ст. 375 УВС ВС РФ старший машины обязан: перед началом движения машины проверить соблюдение норм посадки людей и погрузки груза: контролировать порядок при посадке (погрузке), высадке (выгрузке и размещении личного состава (груза) на машине); в ходе движения следить за соблюдением маршрута, установленной скорости движения, выполнением водителем ПДД, а личным составом, находящимся в машине, — воинской дисциплины и требований безопасности.

Старший машины может быть признан виновным в нарушении правил эксплуатации машин, предусмотренном ст. 350 УК РФ, в том случае, если он непосредственно нарушил порядок использования военных машин и это повлекло последствия, указанные в данной статье УК РФ. Например, к таким нарушениям могут быть отнесены превышение норм посадки в кузов, допуск к управлению машиной водителя, явно находящегося в нетрезвом или болезненном состоянии, и т. д.

В тех случаях, когда старший машины допускает нарушения как начальник по отношению к водителю, содеянное должно квалифицироваться как должностное преступление (например, старший машины принуждает водителя передать управление другим лицам, превысить скорость движения и т. д.).

Если старший машины сам управляет машиной и совершает деяние, предусмотренное ст. 350 УК РФ, он должен нести ответственность по данной статье. Дополнительной квалификации содеянного как должностного преступления в данном случае не требуется.

В соответствии со ст. 144 Строевого устава Вооруженных Сил Российской Федерации старший машины может назначаться из числа сержантов, прапорщиков и офицеров. Назначение старших из числа рядового состава либо из гражданских лиц означает незаконное возложение на них исполнения соответствующих обязанностей. В случае нарушения ими этих обязанностей содеянное не может быть квалифицировано по ст. 350 УК РФ как нарушение правил эксплуатации военных машин, поскольку они не являются субъектами данного преступления. Ответственность за наступившие последствия должны нести соответствующие командиры (начальники), допустившие неправомерное назначение старшими машин лиц, которые не должны, а подчас и не способны исполнять указанные обязанности по военной службе.

В настоящее время для квалификации по ст. 350 УК РФ не требуется, чтобы на лицо, нарушившее правила вождения или эксплуатации машин, были постоянно или временно возложены обязанности по вождению или эксплуатации машин. Вместе с тем, представляются актуальными и на сегодняшний день разъяснения Военной коллегии Верховного суда Российской Федерации по вопросу о том, кого следует признавать старшими машин.

3.3. Обязанности инспектора военной автомобильной инспекции

Для контроля за соблюдением ПДД водителями (механиками-водителями) транспортных средств воинских частей в гарнизоне, на прилегающих к нему дорогах и в населенных пунктах, а также для поддержания порядка в использовании автомобильной техники приказом начальника гарнизона назначается военная автомобильная инспекция гарнизона¹ в составе: начальник ВАИ, его заместитель, инспектора ВАИ (старшие инспектора), начальник гарнизонного сборного пункта задержанных машин.

Начальником ВАИ гарнизона назначается старший в гарнизоне начальник автомобильной службы, заместителем начальника ВАИ гарнизона — старший автомобильный инспектор военной комендатуры, инспекторами ВАИ назначаются офицеры и прапорщики (мичманы) автомобильной службы, а также офицеры и прапорщики (мичманы) других родов войск и служб воинских частей гарнизона, знающие ПДД и материальную часть автомобильной техники.

При отсутствии в штате военной комендатуры должности старшего автомобильного инспектора заместителем начальника ВАИ гарнизона назначается один из инспекторов ВАИ.

При ВАИ крупных гарнизонов по перечню, утвержденному командующим войсками военного округа, создаются военные квалификационные комиссии ВАИ гарнизона.

¹ Приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке использования автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации в мирное время» от 29 декабря 2004 г. № 450.

ВАИ в гарнизонах групп войск выполняет свои задачи в соответствии с требованиями УВС ВС РФ и специальных положений.

Инспектора ВАИ несут службу на неподвижных или подвижных контрольных постах ВАИ круглосуточно или в течение определенного графика времени.

В состав контрольного поста ВАИ, кроме инспектора ВАИ, входят патрульные и транспортное средство. Наиболее важные контрольные посты ВАИ обеспечиваются средствами связи.

Наряд личного состава и транспортных средств контрольных постов ВАИ выставляется согласно схеме расположения неподвижных и маршрутам перемещения подвижных контрольных постов ВАИ.

На схеме указываются состав, расположение и маршруты перемещения контрольных постов ВАИ, время несения службы, места телефонов для связи с начальником ВАИ, военной комендатурой и военной прокуратурой гарнизона, а также размещение постов и подразделений ГИБДД и отделений милиции.

Одновременно со схемой разрабатываются инструкции личному составу контрольных постов ВАИ, в которых излагаются задачи, обязанности и права инспектора ВАИ и патрульных, особенности несения ими службы на каждом посту и способы связи с начальником ВАИ гарнизона и военной комендатурой, ближайшими постами и подразделениями ГИБДД и отделениями милиции.

На основании схемы расположения неподвижных и маршрутов перемещения подвижных контрольных постов ВАИ на каждый месяц составляется график дежурства инспекторов ВАИ, наряда патрульных и транспортных средств на контрольных постах ВАИ, который представляется военному коменданту гарнизона для включения в ведомость гарнизонного наряда. В графике для каждого контрольного поста ВАИ указываются: численность личного состава, транспортные средства, время несения службы и воинская часть (подразделение), от которой назначаются личный состав и транспортные средства.

Схема расположения неподвижных и маршрутов перемещения подвижных контрольных постов ВАИ, инструкции личному составу контрольных постов ВАИ подписываются начальником ВАИ гарнизона, согласовываются с военным комендантом гарнизона и утверждаются начальником гарнизона.

Начальник ВАИ гарнизона отвечает за организацию и проведение мероприятий по предупреждению происшествий с транспортными средствами воинских частей в гарнизоне, на прилегающих к нему дорогах и в населенных пунктах.

Начальник ВАИ гарнизона обязан:

- организовывать систематический контроль за выполнением в воинских частях гарнизона требований приказов по обеспечению безаварийной эксплуатации и порядка использования автомобильной техники, за соблюдением водителями (механиками-водителями) ПДД и воинской дисциплины в рейсе, а также за техническим состоянием транспортных средств, наличием и правильностью оформления путевых документов;

- ежемесячно анализировать причины и условия, способствующие совершению происшествий с транспортными средствами воинских частей, а также состояние дисциплины среди водителей (механиков-водителей); результаты анализа докладывать начальнику гарнизона;

— разрабатывать и представлять начальнику гарнизона на утверждение план мероприятий по предупреждению происшествий транспортными средствами в гарнизоне, план работы ВАИ и добиваться их выполнения;

— проверять по плану, утвержденному начальником гарнизона, работу контрольно-технических пунктов воинских частей гарнизона независимо от их подчиненности;

— инструктировать заступающих на дежурство инспекторов ВАИ, распределять их по контрольным постам, контролировать несение ими службы и принимать от них письменные доклады;

— прекращать использование технически неисправных или не обслуженных транспортных средств и направлять их в воинские части, а транспортные средства с неисправными тормозной системой и рулевым управлением, а также транспортные средства, водители которых не имеют при себе документов, предусмотренных ПДД, — на гарнизонный сборный пункт задержанных машин; ежедневно докладывать начальнику гарнизона и сообщать военному коменданту гарнизона о задержанных транспортных средствах и водителях (механиках-водителях) для принятия решения;

— организовывать учет происшествий с транспортными средствами, нарушений водителями (механиками-водителями) ПДД и временно изъятых документов;

— немедленно докладывать начальнику гарнизона и сообщать военному коменданту гарнизона, а также военному прокурору о происшествиях с транспортными средствами воинских частей, повлекших гибель или увечья людей и другие тяжкие последствия, лично участвовать в расследовании их причин и обстоятельств;

— руководить работой военной квалификационной комиссии гарнизона;

— согласовывать с органами ГИБДД и представлять на утверждение начальнику гарнизона схему улиц и дорог, используемых для движения и практического вождения транспортных средств воинских частей, и доводить ее до воинских частей;

— представлять начальнику гарнизона предложения о создании гарнизонных контрольно-технических пунктов и осуществлять контроль за их работой;

— проводить (по графику) технические осмотры транспортных средств воинских частей, не имеющих штатных средств технического обслуживания и ремонта, транспортных средств, предназначенных для перевозки личного состава, транспортных средств, оборудованных специальными звуковыми и световыми сигналами, транспортных средств, водителями которых являются лица гражданского персонала, а также всех легковых машин воинских частей гарнизона;

— направлять материалы о нарушениях, совершенных водителями (механиками-водителями) транспортных средств воинских частей других гарнизонов командирам этих частей или начальнику ВАИ соответствующего гарнизона;

— осуществлять четкое взаимодействие с органами ГИБДД и военной прокуратурой по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, организовывать совместное дежурство инспекторов ВАИ с гарнизонными патрулями и работниками дорожно-патрульной службы ГИБДД.

Заместитель начальника ВАИ гарнизона отвечает за организацию и контроль несения службы составом контрольных постов ВАИ, за учет

происшествий с транспортными средствами воинских частей, учет и сохранность задержанных транспортных средств и временно изъятых документов. Он подчиняется военному коменданту гарнизона, а по службе в ВАИ — начальнику ВАИ гарнизона и выполняет их указания по контролю за соблюдением водителями (механиками-водителями) воинских частей ПДД и поддержанием порядка в использовании транспортных средств в гарнизоне.

Инспектор ВАИ подчиняется начальнику ВАИ гарнизона, его заместителю и отвечает за безопасность движения транспортных средств воинских частей на закрепленном участке (посту) и правильное несение службы патрульными.

Инспектор ВАИ обязан:

- прибыть в назначенное время к начальнику ВАИ гарнизона на инструктаж и изучить необходимые документы;

- знать задачу контрольного поста ВАИ, порядок работы на месте происшествия с транспортными средствами;

- контролировать соблюдение водителями (механиками-водителями) ПДД и правил эксплуатации транспортных средств воинских частей и пресекать нарушения этих правил;

- проверять техническое состояние транспортных средств воинских частей, путевые документы и соблюдение личным составом, находящимся в машине, правил ношения военной формы одежды;

- немедленно докладывать начальнику ВАИ гарнизона полученные сообщения о происшествиях с транспортными средствами воинских частей и действовать по его указанию;

- по окончании службы на контрольном посту ВАИ представить начальнику ВАИ гарнизона письменный доклад, возвратиться с личным составом контрольного поста ВАИ в свою воинскую часть и доложить дежурному по воинской части о выполнении задачи.

Начальник ВАИ, его заместитель и инспектора ВАИ гарнизона имеют право:

- делать в необходимых случаях напоминание водителям (механикам-водителям) и равным себе или младшим по воинскому званию старшим машин о соблюдении ПДД и правил эксплуатации транспортных средств, записывать выявленные недостатки в путевой лист или при необходимости прекращать рейс;

- рассматривать в установленном порядке дела о нарушениях ПДД, совершенных водителями (механиками-водителями) транспортных средств воинских частей — военнослужащими, либо передавать материалы о таких нарушениях соответствующим командирам воинских частей для решения вопроса о привлечении виновных к дисциплинарной ответственности или органам ГИБДД для принятия мер, предусмотренных законодательством;

- подвергать водителей (механиков-водителей) или других лиц, управляющих транспортными средствами воинских частей и совершивших нарушение ПДД, административному задержанию на срок не более трех часов;

- отстранять от управления транспортными средствами воинских частей водителей (механиков-водителей) и других лиц, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, и направлять их в установленном порядке на освидетельствование для определения состояния опьянения, а также отстра-

нить от управления транспортными средствами лиц, находящихся в болезненном или утомленном состоянии;

— составлять в установленном порядке протоколы о совершенных водителями транспортных средств воинских частей нарушениях ПДД;

— изымать у водителя водительское удостоверение в случае нарушения им ПДД и вместе с протоколом о нарушении ПДД передавать в ГИБДД для рассмотрения дела о наложении взыскания в виде лишения права управлять транспортными средствами.

Патрульный контрольного поста назначается из числа наиболее подготовленных водителей (механиков-водителей). Он подчиняется инспектору ВАИ контрольного поста и обязан:

— бдительно нести службу, наблюдать за соблюдением водителями (механиками-водителями) транспортных средств воинских частей ПДД и о замеченных нарушениях докладывать инспектору ВАИ;

— принимать меры к задержанию водителей (механиков-водителей) транспортных средств воинских частей при нарушении ими ПДД, а при невозможности задержания записать марку транспортного средства, номерной знак (бортовой номер), время и характер нарушения и доложить об этом инспектору ВАИ;

— по окончании службы на контрольном посту и прибытии в воинскую часть с разрешения инспектора ВАИ возвратиться в подразделение и доложить дежурному по подразделению о своем прибытии.

Для проверки транспортного средства инспектор ВАИ подает водителю (механику-водителю) жезлом регулировщика знак остановки и обращается к старшему машины или к водителю — называет его воинское звание, свою должность, воинское звание и фамилию и излагает причину остановки.

Например: «Товарищ сержант. Я инспектор ВАИ гарнизона капитан Казаков. Машина подлежит проверке».

При обнаружении нарушения правил использования автомобильной техники или неисправности транспортного средства инспектор ВАИ записывает замечания в путевой лист и требует их устранения. В зависимости от характера нарушения транспортное средство или задерживается, или возвращается в воинскую часть, или может продолжать рейс.

При остановке и задержании транспортного средства инспектор ВАИ не должен своими действиями создавать обстановку, опасную для личного состава, находящегося в машине, пешеходов и других участников движения.

Для размещения задержанных транспортных средств при военной комендатуре или одной из воинских частей гарнизона приказом начальника гарнизона организуется гарнизонный сборный пункт задержанных машин. Начальник этого пункта назначается из числа инспекторов ВАИ.

Прием транспортных средств производится начальником гарнизонного сборного пункта задержанных машин по протоколам.

Порядок охраны транспортных средств на сборном пункте задержанных машин определяется начальником гарнизона.

Возвращение задержанных транспортных средств и документов производится только после письменного разрешения начальника ВАИ гарнизона.

Глава четвертая. Порядок приема и сдачи дел и должности

В соответствии с требованиями УВС ВС РФ каждый офицер, назначенный в часть, обязан принять должность. Прием ее проводится в целях определить состояние дел в подразделении (службе).

4.1. Порядок представления в части

Офицеры, окончившие военно-учебные заведения, назначаются на первичные офицерские должности в войска. По прибытии в соединение офицер обращается в отделение кадров. После беседы с командиром соединения и его заместителями вновь прибывшие офицеры получают назначение непосредственно в часть.

Прибывший в воинскую часть для прохождения дальнейшей службы офицер обязан при себе иметь следующие документы:

- предписание;
- отпускной билет;
- удостоверение личности;
- расчетную книжку;
- диплом об окончании военно-учебного заведения и выписку из него;
- медицинскую книжку;
- удостоверение на право управления транспортным средством;
- удостоверение классного специалиста;
- комплект вещевого имущества согласно аттестату;
- справку о наличии жилой площади;
- вещевой аттестат.

По прибытии в воинскую часть офицер обязан:

1) представиться должностным лицам в соответствии со ст.ст. 57, 58 УВС ВС РФ.

Согласно УВС ВС РФ офицеры, вновь назначенные в полк, представляются командиру полка и затем его заместителям. Офицер представляется своим прямым и непосредственным начальникам в парадной форме одежды с орденами, медалями и нагрудными знаками.

Форма представления: «Товарищ полковник. Командир взвода лейтенант Николаев. Представляюсь по случаю назначения на должность».

В ходе беседы с молодыми офицерами командир полка определяет роту и взвод, которым будет командовать выпускник.

Получив назначение в роту, командир взвода представляется командиру батальона, роты и их заместителям. Кроме того, командир части или его заместитель представляет вновь прибывшего офицера офицерскому составу части на очередном совещании офицеров или на разводе части.

Представляясь командиру (начальнику), офицер называет свое воинское звание, фамилию и причину представления, например: «Товарищ капитан. Лейтенант Николаев. Представляюсь по случаю назначения

на должность командира взвода». Сдающий дела и должность командир дает характеристику взводу:

- сложившиеся в нем традиции;
- успехи и недостатки в боевой, общегосударственной и специальной подготовке;

- состояние воинской дисциплины во взводе;
- главные задачи, стоящие перед ротой в настоящее время.

Командир роты, кроме того:

- дает краткую характеристику заместителю командира взвода, командирам отделения, определяя их моральные, деловые, командирские, человеческие и другие качества;

- дает советы по практической работе во взводе с учетом конкретных условий;

- назначает место и время представления вновь прибывшего офицера личному составу роты и взвода;

2) уяснить из бесед с прямыми и непосредственными начальниками предназначение части, подразделения, службы и выполняемые ими задачи;

3) встать на все виды войскового довольствия;

4) ознакомиться с приказом командира части на прием дел и должности; с материалами последних проверок подразделения, службы и приказов командира части по этим проверкам;

5) принять дела и должность.

Перед приемом должности командир взвода должен быть представлен командиром роты личному составу взвода, перед приемом должности начальника автомобильной службы — офицерам и всему личному составу воинской части.

Прием и сдача дел и должности производятся на основании приказа командира воинской части (ст. 89 УВС ВС РФ; п. 254 приказа министра обороны Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 222). При приеме дел и должности командиром роты и выше, начальником автомобильной службы по приказу командира воинской части создается комиссия. Срок для приема и сдачи дел и должности определен УВС ВС РФ: для командира роты — не более 5 дней; для начальника автомобильной службы части — не более 15 дней.

Срок приема исчисляется с момента прибытия в воинскую часть вновь назначенного для приема дел и должности лица.

Основным содержанием приема дел и должности командиром подразделения является следующее:

- прием личного состава;
- прием вооружения, техники и имущества;
- прием документации.

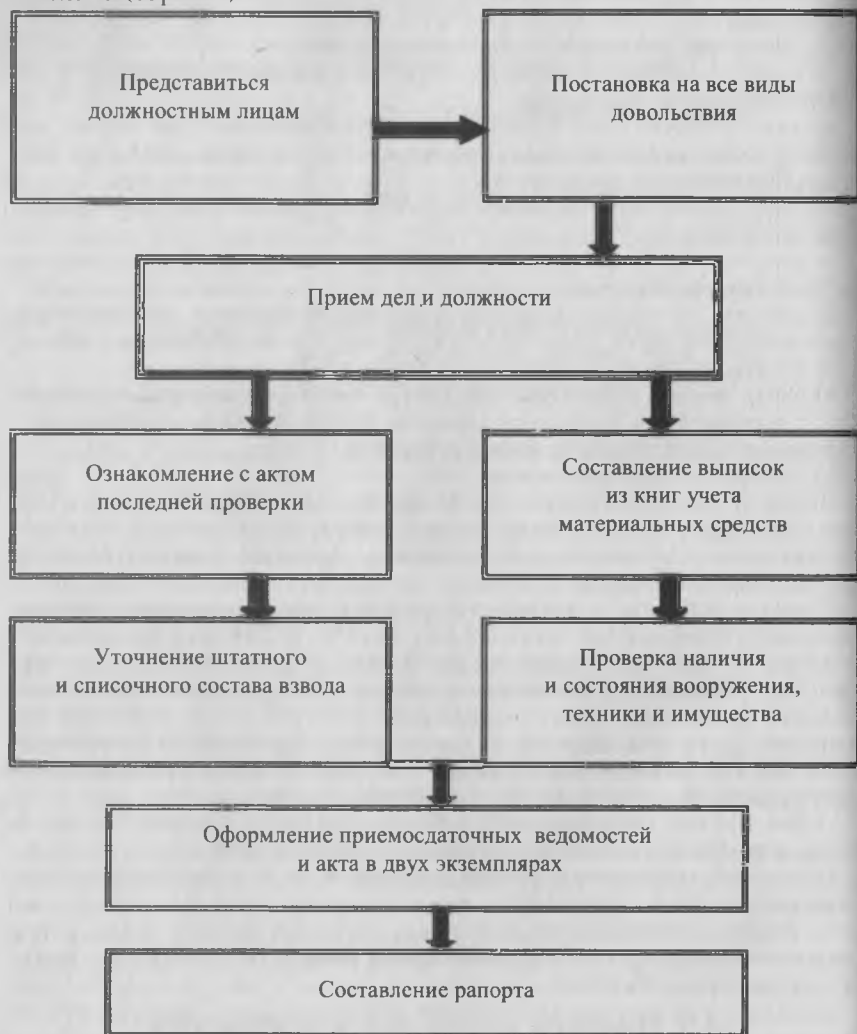
4.2. Прием и сдача дел и должности командиром подразделения

Командир взвода (роты) прием дел и должности проводит лично, на основании приказа командира части. После представления командиру роты командир взвода обязан:

- уяснить содержание, объем задачи взвода, порядок и сроки ее выполнения;

- ознакомиться со штатно-должностной книгой роты;
- принять взвод в срок, установленный командиром роты.

Последовательность работы по приему дел и должности представлена на схеме (вариант).



Для организованного проведения всех работ по вступлению в должность командиру взвода (роты) целесообразно совместно с прежним командиром составить план приема и сдачи дел и должности.

ПЛАН

приема и сдачи дел и должности командира роты (вариант)

№ п/п	Вопросы приема и сдачи	Дата и время	Кто присутствует
1	Прием личного состава (на построении роты)	18.07. 9.00	командир батальона, роты, старшина
2	Беседа с командирами взводов и старшиной роты	18.07. 9.30	командиры взводов, старшина
3	Ознакомление с документами	18.07. 10.30	командир роты
4	Сверка учета материальных средств по службам части	18.07. 15.00	командир роты, начальники служб части
5	Прием оружия, средств индивидуальной защиты	18.07. 17.00	командир роты, старшина
6	Прием имущества подразделения	19.07. 9.00	командир роты, старшина
7	Прием боевой техники	20.07. 9.00	командиры взводов, водители
8	Ознакомление с несением службы внутреннего наряда, прием территории, закрепленной за подразделением	20.07. 16.00	командир роты, старшина
9	Составление рапорта и акта приема дел и должности	21.07.	новый и прежний командиры роты

Принимающий дела и должность командир подразделения обязан:

1) заслушать доклады подчиненных командиров и старшины подразделения о состоянии хозяйства и обеспечении материальными средствами в присутствии сдающего дела и должность;

2) выписать из книги учета наличия и движения материальных средств в подразделении (форма 26), книги учета материальных средств, выданных во временное пользование (форма 37), книги учета вооружения и техники по номерам и техническому состоянию (форма 31) и других документов все числящееся имущество и на основании этих данных заполнить графы приемосдаточной ведомости, представить ее командиру роты для письменного подтверждения;

3) проверить наличие и состояние закрепленной техники, вооружения и имущества, размещение личного состава и состояние помещений;

4) принять технику, вооружение, имущество и данные о приеме внести в приемосдаточные ведомости;

5) провести опрос военнослужащих подразделения в целях выявления и удовлетворения заявлений и жалоб;

6) побеседовать с заместителями командиров взводов, командирами отделений о морально-психологическом состоянии личного состава, принять служебные карточки и путем опроса убедиться, что все поощрения и взыскания записаны.

Командиру подразделения рекомендуется построить свою работу следующим образом:

— ознакомиться с расположением взвода (роты), проверить, как оно отвечает требованиям УВС ВС РФ, проверить оборудование помещений подразделения, сличить наличие имущества в расположении с описью;

— принять штатный и списочный состав подразделения. Сверить личный состав взвода с учетом в штатно-должностной книге роты, а командиру роты — в строевой части с книгой учета личного состава. Уточнить, где и по каким причинам военнослужащие находятся в отрыве от подразделения;

- изучить морально-психологическое состояние подразделения и уровень воинской дисциплины;

- определить состояние боевой подготовки взвода, успеваемость, оценки за ее состояние;

- проверить наличие и состояние вооружения, боевой и другой техники, боеприпасов, горючего, средств индивидуальной защиты и иных материальных средств, которые числятся по книгам учета материальных средств за подразделением;

- определить состояние боевой готовности взвода.

Кроме того, командир взвода изучает в период приема следующие дополнительные вопросы:

- порядок действия взвода по тревоге;

- очередность несения нарядов и количество привлекаемого личного состава;

- порядок увольнения личного состава из расположения части;

- какие помещения и территория закрепляются за взводом и порядок их уборки;

- время приема пищи и другие вопросы, касающиеся особенностей распорядка дня.

Командиры рот и отдельных взводов при приеме должности производят опрос военнослужащих подразделения в целях выявления и удовлетворения их предложений, заявлений и жалоб. О времени и порядке опроса объявляется за один-два дня до начала опроса.

Опрос личного состава производится в последний день приема в присутствии сдающего и принимающего должность, а также старшего командира (начальника).

Изучив подразделение, проверив наличие и состояние вооружения, боевой техники и других материальных средств, принимающий должность командир пишет рапорт о приеме должности, к которому прилагается акт.

До момента утверждения акта о приеме и сдаче должности подразделением командует принимающий должность командир.

Последовательность выполнения работ при приеме должности в каждом конкретном случае может быть различной, так как она зависит от условий обстановки и тех задач, которые решает подразделение.

4.2.1. Прием и изучение личного состава

Изучая подчиненных в ходе приема должности, командир подразделения использует информацию старших начальников, подчиненных командиров, а также изучает документы и проводит индивидуальные беседы с подчиненными.

Информацию о подразделении в целом, успехах и недостатках в боевой и общегосударственной подготовке от старших командиров (начальников) командир подразделения получает из бесед в ходе представления.

При изучении личного состава подразделения командир подразделения знакомится с биографическими данными и жизненным опытом подчиненных до призыва в армию, особенностями физического развития и состояния здоровья каждого военнослужащего, обращает внимание на характер, темперамент, способности и волевые качества.

Глубокое изучение и знание всех подчиненных является важнейшим условием для вывода о морально-психологическом состоянии личного

состава, уровне воинской дисциплины в подразделении, дает возможность командиру более успешно вести индивидуальную воспитательную работу.

4.2.2. Порядок приема оружия, боеприпасов, техники и материальных средств подразделения

Вновь назначенные командиры при приеме должности должны проверить в соответствии с требованиями УВС ВС РФ, наставлений и руководств наличие, качественное состояние, комплектность вооружения, военной техники и боеприпасов и других материальных средств.

Командиры рот и отдельных взводов, прежде чем приступить к приему вооружения, техники и имущества, обязаны провести сверку всех материальных средств с учетными данными части по всем службам, о чем делается соответствующая запись в книге учета наличия и движения материальных средств подразделения (форма 26). В результате устанавливается количество вооружения, техники и другого имущества, которое числится за подразделением.

4.2.2.1. Порядок приема техники

Командиры рот и отдельных взводов при приеме техники *в технической части* (автомобильной службе) должны ознакомиться с паспортами (формулярами) на автомобильную технику и сделать для себя необходимые выписки из них.

При приеме техники *в парке части* командиры рот и отдельных взводов должны:

а) принять автомобильную технику в присутствии закрепленного за ней водителя (согласно записи в паспорте), при этом проверить:

— внешним осмотром комплектность автомобиля, наличие и состояние всех его механизмов и агрегатов;

— работу двигателя на всех режимах;

— работу контрольно-измерительных и других приборов;

— величину свободного хода педалей тормоза и сцепления;

— действие ручного тормоза, приборов сигнализации и освещения;

— наличие и состояние водительского и шанцевого инструмента;

— наличие водительских документов у водителей;

— состояние автомобильных шин и аккумуляторных батарей;

б) сверить соответствие номера двигателя, шасси, кузова, марки и года выпуска АКБ, номера автомобильных шин с записями в паспорте.

4.2.2.2. Прием ротного хозяйства и материальных средств

Командир роты несет большую ответственность при приеме ротного хозяйства — конечного звена войскового хозяйства. Принимая роту, он обязан проверить наличие и состояние казарменного оборудования, обмундирования и другого ротного имущества.

Материальные средства принимаются согласно данным в книге учета наличия и движения материальных средств (форма 26). Перед этим производится сверка учетных данных с книгами учета в службах части. Командир роты лично принимает материальные средства роты в присутствии сдающего командира.

Обмундирование, обувь и другие вещи, находящиеся во временном пользовании, проверяются на солдатах и сержантах на построении взвода (роты). При приеме имущества, хранящегося в кладовой, там присут-

ствует старшина роты. При приеме имущества спального помещения следует обратить внимание на обеспечение личного состава взвода мебелью, постельными принадлежностями и др.

4.2.2.3. Документальное оформление приема должности.

Доклад старшему начальнику

В итоге работы, проводимой лично принимающим и сдающим дела и должность, вновь назначенный командир представляет рапорт с приложением акта о приеме подразделения.

Сдающий и принимающий дела и должность командир взводов составляют и подписывают акт о приеме и сдаче дел и должности, а также приемосдаточную ведомость.

В акте указывается следующее:

- списочный и наличный состав подразделения;
- морально-психологическое состояние личного состава;
- состояние воинской дисциплины, боевой готовности подразделения;
- наличие и состояние вооружения, боевой и другой техники, боеприпасов, горючего и иных материальных средств, которые числятся по книгам учета за подразделением и имеются в наличии;
- состояние жилищных и бытовых условий военнослужащих;
- жалобы и заявления военнослужащих.

Учетные данные приемосдаточной ведомости должны быть сверены с данными по книгам учета в подразделении. Командир взвода ежедневно докладывает устно о ходе приема командиру роты, а в конце приема — рапортом. Принимающий должность вместе с докладом представляет акт о приеме подразделения — письменно по команде командиру воинской части. Формы оформляемых документов приведены в *приложении 38*. Акты составляются, как правило, в трех экземплярах. Первый экземпляр вместе с рапортом сдается в строевую часть. Второй экземпляр представляется непосредственному командиру принимающего должность, а третий принимающий оставляет у себя.

По результатам приема должности командиром части может быть назначено административное расследование для определения виновного в отсутствии тех или иных средств и принимаются меры по устранению указанных недостатков.

После доклада о приеме должности и представления личному составу новый командир взвода (роты) официально вступает в командование взводом (ротой). В тот же день приказом по части объявляется о его вступлении в должность.

4.3. Прием и сдача дел и должности начальником автомобильной службы части

Прием и сдача дел и должности начальником автомобильной службы осуществляются лично принимающим в присутствии комиссии, назначенной приказом командира воинской части (ст.ст. 87—88 УВС ВС РФ, пп. 246—253 приказа министра обороны Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 222). Руководство службой осуществляет лицо, сдающее дела и должность. Работа склада на это время, как правило, прекращается, выдача может производиться только по разрешению лица, принимающего дела и должность, и председателя комиссии.

В присутствии принимающего и сдающего дела и должность комиссии проводит:

- инвентаризацию материальных средств, принимаемых вновь назначенным должностным лицом;
- проверку хозяйственной деятельности службы с момента последней проверки и сличение учетных данных с данными фактического наличия материальных средств.

Председатель комиссии должен требовать от всех командиров подразделений, имеющих автомобильную технику, представить рапорт о наличии и техническом состоянии автомобильной техники и имущества, а также других материальных средств автомобильной службы по состоянию на указанное им число.

Перед началом приема должности начальник автомобильной службы части должен уточнить в вышестоящем органе автомобильной службы, что числится за частью по автомобильной службе (автомобильная техника, автомобильное имущество (ремонтные и эксплуатационные комплекты, АКБ, автошины, агрегаты и т. д., парковое и учебное оборудование (имущество), тенты, укрывочные брезенты и другие материальные средства).

Принимая дела и должность, начальник автомобильной службы обязан:

1) ознакомиться с общими вопросами ведения хозяйства по службе, при этом он изучает размещение склада автомобильного имущества, парка и других объектов, их благоустройство и состояние, установленный порядок; с результатами последних проверок службы; с соответствующими документами по боевой и мобилизационной готовности, районом сосредоточения по боевой тревоге ремонтного подразделения и склада АИ и сбора их при выходе на учения и решении других задач;

2) заслушать доклады подчиненных должностных лиц о состоянии службы, обеспеченности техникой и другими материальными средствами в присутствии сдающего дела и должность;

3) проверить:

— состояние дисциплины, боевой подготовки подчиненных подразделений, их укомплектованность личным составом и техникой;

— степень выполнения годового плана эксплуатации и ремонта АТ воинской части, плана экономической работы;

— выполнение предложений предыдущих проверок;

— наличие и качественное состояние АТ, материальных средств и имущества в подразделениях, на складе, а также организацию эксплуатации, хранения, ремонта и учета;

— состояние учета и отчетности, его соответствие законоположениям;

— записи в книгах и карточках учета, их количественное и качественное состояние;

— использование денежных средств, выделенных по службе.

Прием должности рекомендуется проводить по следующему плану:

1) ознакомиться с частью, расположением подразделений, служб, расписанием дня и другими вопросами;

2) уяснить свои действия по боевой готовности, узнать район сбора по боевой готовности, получить пистолет и карточку-заместитель на него, укомплектовать тревожный чемодан или вещевой мешок;

3) ознакомиться с автомобильной техникой части и проверить по книгам учета ее фактическое состояние:

— сверить наличие и состояние автомобильной техники по книге учета наличия и движения автомобильной техники (форма 27) в автомобильной службе старшего начальника. Одновременно провести сверку по всем остальным книгам учета;

— лично проверить наличие АТ и ее техническое состояние, оценить укомплектованность части машинами, на отсутствующие машины получить подтверждающие документы, определить КТГ и меры для восстановления неисправных машин;

— убедиться в укомплектованности части личным составом водителей и младших специалистов автомобильной службы;

4) проверить наличие и техническое состояние подвижных ремонтных средств, их возможности, укомплектованность и исправность инструмента и оборудования, исправность автомобильного шасси, а также укомплектованность мастерской личным составом согласно штату;

5) ознакомиться с автомобильным парком и уяснить условия хранения, эксплуатации и технического обслуживания (ремонта) автомобильной техники:

— оценить расположение парка и пути движения как при ежедневной эксплуатации, так и по боевой готовности;

— проверить наличие, состояние, а также необходимое количество закрытых и открытых стоянок техники и укомплектованность их противопожарным, буксирным, техническим имуществом и технической документацией;

— проверить наличие и техническое состояние паркового оборудования, его возможности, используя сверенные данные книги учета наличия и движения паркового оборудования (форма 27) с фактическим состоянием;

— проверить наличие, состояние и укомплектованность инструментом и наглядной технической документацией площадки ЕТО, ее возможности;

— проверить наличие, состояние и укомплектованность инструментом, технической литературой и документацией ПТОРа, его возможности;

— проверить наличие, состояние и укомплектованность пункта мойки и пункта заправки ГСМ;

— проверить состояние и укомплектованность аккумуляторной;

— проверить состояние помещения начальника КТП, наличие у него необходимой технической документации и инструмента;

— проверить состояние помещения дежурного по парку, наличие в нем необходимой технической документации и технических средств обеспечения несения суточных нарядов по парку;

— проверить наличие и состояние класса безопасности движения и инструктажа водителей и старших машин;

6) проверить наличие и состояние склада для хранения автомобильного имущества, наличие средств пожаротушения в нем, выполнение правил хранения и учета АИ, как текущего довольствия, так и длительного хранения, возможность быстрой загрузки необходимого АИ по боевой готовности:

— используя сверенные данные книги учета наличия и движения автомобильного имущества текущего довольствия (форма 27), проверить фактическое наличие и состояние его;

— используя сверенные данные книги учета наличия и движения групповых эксплуатационных и ремонтных комплектов длительного хра-

жения (форма 27), проверить соответствие этих данных АИ, находящемуся на складе;

— проверить наличие и состояние материальных средств, закупленных по п. 3119 приказа министра обороны СССР 1990 г. № 200, по отдельной книге учета наличия и движения материальных средств (форма 27) с фактическим состоянием их на складе;

7) проверить наличие и состояние, укомплектованность и возможности учебных классов;

8) принять документацию начальника автомобильной службы;

9) составить акт приема и сдачи дел и должности в трех экземплярах (1-й — в дело, 2-й — сдающему, 3-й — принимающему) (приложение 39); утвердить его у командира части и доложить рапортом о приеме дел и должности.

Прием и сдача дел и должности оформляются актом, к которому прилагаются ведомости наличия, качественного состояния, излишков и недостач, а также объяснение сдающего о причинах их образования.

Акт и ведомости подписываются принимающим и сдающим дела и должность и членами комиссии. Ведомости, кроме того, подписывают лица, принявшие материальные средства на хранение.

Акт утверждается командиром части, о приеме дел и должности представляется рапорт непосредственному начальнику.

Решение об устранении отмеченных в акте недочетов должно быть принято вышестоящим начальником не позднее 10-дневного срока.

Результаты приема и сдачи дел и должности начальником автомобильной службы объявляются в приказе командира воинской части.

Глава пятая. Планирование работы автомобильной службы воинской части

5.1. Общие положения по планированию работы автомобильной службы воинской части

1. Уяснить цель предстоящей работы. Выделить главную задачу.
2. Оценить условия работы, определить последовательность выполнения каждого мероприятия, составить ясный и четкий план работы.
3. Определить состав участников работы, ознакомить их с целью работы, определить место каждому работающему и степень его ответственности.
4. Делать все вовремя. Установить точные часы работы и отдыха, использовать для дела каждую минуту. Давая указания, всегда указывать, к какому сроку выполнить.
5. Помнить пять основных принципов работы организатора:
 - составить общий план работы;
 - объединить людей для работы;
 - согласовать работу отдельных должностных лиц и подразделений;
 - определить, что необходимо сделать, но предоставить возможность подчиненному самому решить, как это сделать;
 - контролировать работу.
6. Свои указания отдавать в краткой, точной и ясной форме. Составлять инструкции для выполнения работы.
7. Больше учить, чем приказывать. Познакомить участников работы со всем делом, заинтересовать. Создавать товарищескую обстановку.
8. Вести точный непрерывный учет работы. Сравнивать результаты. Контролировать работу.

5.2. Разработка годового плана работы автомобильной службы

Годовой план работы автомобильной службы воинской части разрабатывается начальником автомобильной службы на основании ст. 19 Наставления по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота, согласовывается с начальником штаба и заинтересованными службами и утверждается заместителем командира воинской части по вооружению.

Годовой план работы автомобильной службы разрабатывается в воинской части за 10—15 дней до начала учебного года (к 15—20 ноября).

Исходными данными для разработки годового плана являются:

- требования министра обороны Российской Федерации на предстоящий учебный год;
 - организационные указания главнокомандующего видом Вооруженных Сил Российской Федерации;
 - организационные указания командующего войсками военного округа;
 - указания начальника ГАБТУ;
 - указания командиров и старших начальников по службе.
- В годовом плане должны быть отражены следующие вопросы:

- боевой и мобилизационной готовности;
- повышения эффективности эксплуатации и ремонта автомобильной техники;
- улучшения технической (автомобильной) подготовки личного состава;
- предупреждения происшествий с автомобильной техникой;
- освоения новой техники;
- боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части;
- повышения эффективности работы службы и др.

При анализе данных о состоянии службы рассматриваются:

- степень укомплектованности службы специалистами и уровень их подготовки;
- укомплектованность части автомобильной техникой, техническое состояние машин, готовность их к применению;
- готовность к использованию ремонтных подразделений в стационарных и полевых условиях;
- состояние производственной базы технического обслуживания и ремонта, парков и внутренней службы в них;
- состояние работы по предупреждению происшествий с автомобильной техникой;
- обеспеченность автомобильным имуществом;
- состояние учебно-материальной базы для обучения водителей и специалистов службы.

На основании уяснения требований руководящих документов и анализа исходных данных определяются задачи и основные мероприятия, подлежащие решению и выполнению в предстоящем году.

Все мероприятия, включаемые в план, группируются по следующим основным разделам:

- повышение боевой и мобилизационной готовности по вопросам автомобильной службы;
- обеспечение боевой подготовки, освоение новой техники;
- эксплуатация и ремонт машин, предупреждение происшествий с автомобильной техникой;
- совершенствование производственной и учебно-материальной базы;
- обеспечение автомобильным имуществом;
- экономическая, рационализаторская и изобретательская работа.

После определения содержания, сроков и исполнителей всех мероприятий план оформляется в соответствии с *приложением 2*.

Реализация мероприятий плана и отчетность о его выполнении осуществляются в приказах по части, планах эксплуатации и ремонта автомобильной техники, снабжения, работы по предупреждению происшествий с автомобильной техникой, учетных, отчетных и других документах. Примерный перечень таких документов и сроки их разработки приведены в *приложении 4*.

Ниже приводится краткое содержание мероприятий каждого раздела годового плана работы автомобильной службы.

Первый раздел — повышение боевой и мобилизационной готовности части по вопросам автомобильной службы. В раздел включаются следующие мероприятия:

- укомплектование подразделений новой автомобильной техникой, перераспределение машин между подразделениями;

- организация контроля за правильным содержанием, высокой надежностью, работоспособностью при низких температурах окружающего воздуха автомобильных базовых шасси, военной техники и подвижных средств технического обслуживания и ремонта, поддержание их в постоянной боевой готовности;

- сокращение сроков приведения автомобильной техники в готовность к использованию и выхода ее из парка по тревоге или сбору;

- организация практических занятий по боевой готовности с водителями вновь прибывшего пополнения перед началом доподготовки;

- учебно-методические и практические занятия с командирами подразделений и специалистами службы по приведению автомобильной техники и средств службы в боевую готовность;

- укомплектование штатной автомобильной техники табельным имуществом согласно требованиям соответствующих приказов министра обороны Российской Федерации;

- уточнение мобилизационного плана по вопросам автомобильной службы;

- контроль за техническим состоянием машин и подвижных средств технического обслуживания и ремонта, приписанных из предприятий государства, создание для них требуемых запасов табельного имущества;

- подготовка водителей (механиков-водителей), младших специалистов и офицеров автомобильной службы запаса, приписанных к воинской части (по особому плану);

- механизация погрузочно-выгрузочных работ, погрузка на автотранспорт автомобильного имущества и другие мероприятия.

При выполнении мероприятий раздела в соответствии с *приложением 4* разрабатываются: приказы — пп. 75, 76, 77; планы и графики — пп. 12—14, 20, 21; представляются донесения — пп. 31, 32; проверяется учет техники, состояние и порядок ведения книг и карточек учета — пп. 42—44, 56.

Второй раздел — обеспечение боевой подготовки, освоение новой техники. В раздел включаются следующие мероприятия:

- разработка предложений по технической (автомобильной) подготовке водителей и других специалистов службы и включение этих предложений в план боевой подготовки воинской части;

- обеспечение учений и занятий (отработка задач) по боевой подготовке в парке, на учебном центре, полигоне; маршевая подготовка;

- проведение дополнительных занятий с водителями по безаварийному вождению машин зимой, ночью, в горах, распутицу и в других тяжелых дорожных условиях, при проезде железнодорожных переездов и преодолении водных преград;

- совершенствование технических знаний и навыков офицеров и прапорщиков автомобильной службы;

- совершенствование знаний и навыков водителей, подготовка различных категорий обучаемых, переподготовка водителей для работы на машинах других марок и на одиночных машинах, перевозящих личный состав, подготовка младших специалистов автомобильной службы, в том числе личного состава отделений технической диагностики и регулировочно-настроечных работ, регламентных работ и технической диагностики;

- доподготовка водителей нового пополнения;
- освоение новой техники (изучение материальной части и правил вождения, организация технического обслуживания и ремонта, создание производственной базы для этих целей, подготовка специалистов ремонтных подразделений);

- оказание помощи автомобильным школам РОСТО и училищам профтехобразования и другие мероприятия.

При выполнении мероприятий раздела в соответствии с *приложением 4* разрабатываются: приказы — пп. 78—80, 82; планы и графики — пп. 7—11; представляется донесение — п. 36; проверяется состояние и порядок ведения документов — пп. 57—59.

Третий раздел — эксплуатация и ремонт машин, предупреждение происшествий с автомобильной техникой. В раздел включаются следующие мероприятия:

- разработка планов и донесений по эксплуатации и ремонту машин и предупреждению происшествий с автомобильной техникой;

- обкатка новых машин;

- улучшение контроля за использованием машин и расходом моторесурсов, сокращение его расхода, экономия горючего и смазочных материалов;

- улучшение организации технического обслуживания машин, повышение качества технического обслуживания, в том числе регламентированного технического обслуживания АБШ;

- укомплектование машин средствами утепления, разогрева, повышения проходимости, предпусковыми приспособлениями; обеспечение заправки систем и агрегатов смазочными материалами и специальными жидкостями, соответствующими требованиям эксплуатационной документации;

- улучшение организации хранения машин и обеспечение их сохранности;

- увеличение сроков службы машин, шин, аккумуляторных батарей, снижение расхода запасных частей и эксплуатационных материалов;

- подготовка техники к летнему и зимнему периодам эксплуатации;

- организация проведения осмотров автомобильной техники;

- укомплектование ремонтных подразделений личным составом, подвижными мастерскими, технологическим оборудованием и инструментом;

- повышение производственной и полевой выучки специалистов-ремонтников;

- организация восстановления машин, прибывших с выполнения специального задания;

- отправка машин и агрегатов в ремонтные органы по нарядам старших начальников;

- обеспечение выполнения требований безопасности труда и правил пожарной безопасности при эксплуатации и ремонте машин;

- подготовка техники к учениям и выполнению специальных заданий.

При выполнении мероприятий раздела в соответствии с *приложением 4* разрабатываются: приказы — пп. 77, 81; планы, задания и планы-графики — пп. 2, 4, 5, 15—18, 26; представляются донесения — пп. 33—35, 37, 38; уведомление — п. 36.

Начальник автомобильной службы принимает участие в разработке документов в соответствии с *приложением 4* — пп. 23—25, 27; уточняет планы-графики — п. 19; проверяет порядок ведения документов — пп. 46—50, 53—54, 59, 60, 62, 64—66.

Четвертый раздел — совершенствование производственной и учебно-материальной базы. В раздел включаются следующие мероприятия:

- развитие и совершенствование производственной базы технического обслуживания и ремонта машин и учебно-материальной базы по технической (автомобильной) подготовке;

- обеспечение парковым и другим необходимым оборудованием, автомобилями-тренажерами, технической и учетной документацией;

- обслуживание и ремонт паркового и технологического оборудования, метрологическое обеспечение контрольно-измерительных средств;

- подготовка учебной и производственной базы технического обслуживания и ремонта машин к зимнему и летнему периодам эксплуатации.

При выполнении мероприятий раздела согласно *приложению 4* разрабатываются (ведутся) соответствующие документы: пп. 3, 22, 55.

Пятый раздел — обеспечение автомобильным имуществом. В раздел включаются следующие мероприятия:

- улучшение обеспеченности автомобильным имуществом и его использования;

- контроль учета поступления, наличия, расходования, списания автомобильного имущества и сверка (ревизия) учетных данных с фактическим наличием имущества на складе;

- улучшение условий хранения и обеспечение сохранности автомобильного имущества на складе, при транспортировании (перевозках);

- освежение резинотехнических изделий, автомобильных шин, аккумуляторных батарей, двигателей и других агрегатов в комплектах НЗ;

- сдача излишнего автомобильного имущества на дивизионный склад;

- организация обмена изношенных (неисправных) деталей, приборов, узлов, шин, аккумуляторных батарей на новые или отремонтированные (восстановленные);

- ревизия расхода автомобильного имущества в воинской части.

При выполнении мероприятий раздела разрабатываются и представляются:

- донесения в соответствии с перечнем *приложения 4* — пп. 31, 32, 35, 37.

- исходные данные для расчета потребности в автомобильном имуществе;

- донесение об инвентаризации автомобильного имущества до 1 сентября с ведомостями:

- а) наличия и качественного состояния имущества;

- б) недостающего и излишнего имущества с приложением, объясняющим принятые меры, и планом устранения недостатков в учете и хранении имущества;

- сведения об обеспеченности автомобильной техники групповыми эксплуатационными комплектами.

Начальник автомобильной службы принимает участие в разработке документов по перечню *приложения 4* — пп. 59—62, 67; книг — пп. 51, 52.

Шестой раздел — экономическая, рационализаторская и изобретательская работа. В раздел включаются следующие мероприятия:

- разработка раздела плана экономической работы части по вопросам службы и подготовка сведений о результатах его выполнения за прошедший год;

- изучение и внедрение передового опыта увеличения наработки (сроков службы) до ремонта и списания автомобильной техники, агрегатов, автошин, аккумуляторных батарей и автомобильного имущества, экономии топливно-энергетических ресурсов;

- организация сбора металлолома и контроля за ходом выполнения заданий по его сдаче;

- разработка и внедрение рационализаторских предложений, направленных на решение задач службы.

При выполнении мероприятий раздела согласно *приложению 4* разрабатываются и ведутся соответствующие документы: пп. 6, 29, 68.

Приведенный перечень мероприятий и документов, способствующих их реализации, не исключает дополнение плана другими мероприятиями, вытекающими из стоящих перед службой задач.

5.3. Разработка месячного плана работы автомобильной службы

В целях конкретизации, своевременного и качественного выполнения мероприятий, предусмотренных годовым планом работы, а также выполнения вновь возникающих задач начальник автомобильной службы разрабатывает месячный план работы.

Исходными данными для разработки месячного плана работы являются:

- задачи по боевой подготовке, план-календарь основных мероприятий воинской части (соединения) на предстоящий месяц;

- мероприятия, предусмотренные на планируемый месяц годовым планом работы автомобильной службы и другими планируемыми документами;

- указания вышестоящих начальников по службе, командира части и его заместителя по вооружению;

- результаты проверок состояния автомобильной службы, эксплуатации и ремонта машин, организации снабжения автомобильным имуществом;

- данные о выполнении плана работы службы и других планируемых документов за прошедший месяц, дополнительные мероприятия, не включенные в годовой план работы службы.

В месячный план включаются следующие мероприятия:

- автотехническое обеспечение задач боевой подготовки, боевой и мобилизационной готовности части;

- организация и контроль технической (автомобильной) подготовки;

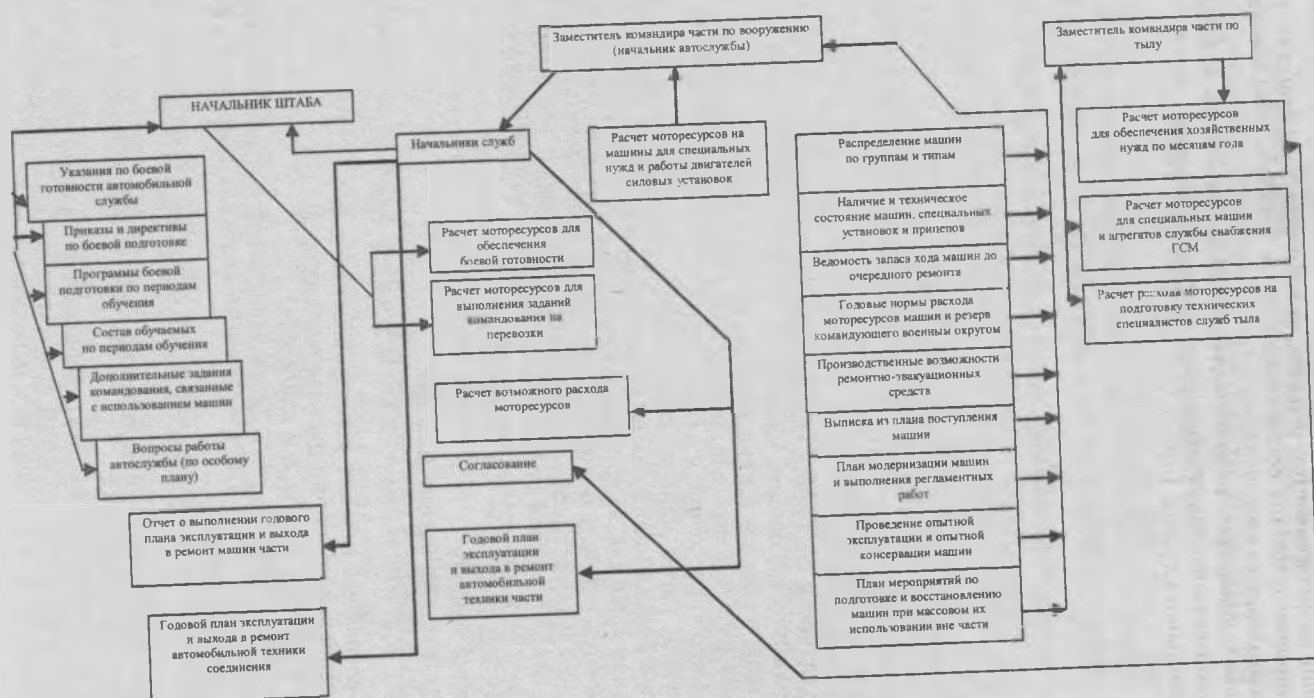
- контроль за правильным использованием машин, своевременным и качественным техническим обслуживанием и ремонтом, правильным содержанием машин, находящихся на хранении, состоянием и сбережением средств службы;

- строительство и совершенствование элементов парка и учебно-материальной базы по технической (автомобильной) подготовке;

— мероприятия по предупреждению происшествий с автомобильной техникой и другие вопросы.

План разрабатывается в одном экземпляре и за три дня до начала планируемого месяца согласовывается со штабом, начальниками заинтересованных служб, утверждается заместителем командира по вооружению и доводится до исполнителей. Месячный план работы автомобильной службы разрабатывается по форме годового плана работы автомобильной службы (приложение 2).

ПРИНЦИПИАЛЬНАЯ СХЕМА работы начальника автомобильной службы при разработке плана эксплуатации и ремонта АТ воинской части



Глава шестая. Укомплектование автомобильной техникой

6.1. Порядок приемки, ввода машины в строй и передачи ее водителю

Прием и ввод машины в строй, а также передача ее водителю организуется согласно ст. 49 Наставления по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота 1977 г. и приложению № 7 к УВС ВС РФ.

Для приемки прибывшей в воинскую часть машины приказом командира части назначается комиссия в следующем составе:

- командир подразделения, в которое передается машина (председатель);
- специалист автомобильной службы;
- представитель рода войск, для которого поступает специальная автомобильная техника;
- лицо, сдающее машину.

Комиссия проверяет:

- наличие и состояние положенной документации;
- укомплектованность машины;
- техническое состояние машины путем внешнего осмотра, прослушивания работы двигателя на различных режимах, проверки на ходу;
- наличие, состояние и укладку ЗИП.

В военное время машины принимаются непосредственно командирами подразделений или лицами, назначенными командиром части, с привлечением водителя, за которым закрепляется машина. Приемка машины оформляется актом технического состояния. О результатах приемки машины начальник автомобильной службы докладывает командиру части.

Ввод машины в строй осуществляется приказом командира части (*приложение 19*), в котором указывается:

- тип машины;
- марка машины;
- штатное назначение машины;
- подразделение и группа эксплуатации, в которую зачисляется машина;
- присвоенный машине регистрационный знак;
- установленная норма расхода моторесурса;
- номер шасси (корпуса и двигателя);
- фамилия водителя, за которым закрепляется машина. Номер приказа о вводе машины в строй и фамилия водителя заносятся в формуляр (паспорт) машины.

До отдачи приказа о вводе машины в строй ее использование запрещается.

Машина вручается водителю лично командиром воинской части перед строем подразделения.

Водитель, принявший машину, расписывается в формуляре (паспорте) и с этого момента несет полную ответственность за сбережение машины, ее исправность и готовность к использованию.

Запрещается перемещение водителя с одной машины на другую без крайней необходимости. Всю свою службу водитель, как правило, должен проводить на одной машине.

До принятия машины водитель должен пройти специальную подготовку (доподготовку) по правилам эксплуатации машины данной марки в соответствии с положениями, объявленными приказом министра обороны Российской Федерации 2003 г. № 460, и программой доподготовки молодых водителей.

6.2. Организация учета автомобильной техники и имущества в автомобильной службе воинской части, на складе и в подразделении

В воинской части учет автомобильной техники и имущества ведется в автомобильной службе, на складе и в подразделении, расположенном или действующем отдельно от своей воинской части. Учет автомобильной техники и имущества в подразделении, расположенном или действующем со своей воинской частью, не ведется.

Учет материальных средств в автомобильной службе воинской части организует начальник службы. Он также руководит учетом материальных средств в подчиненном складе и других объектах войскового хозяйства и своевременно обеспечивает их бланками учетных документов по своей службе.

Учет автомобильной техники и имущества в автомобильной службе ведется за каждое подразделение, склад и в целом за воинскую часть и осуществляется по формам учетных документов приведенных в таблице 1.

Учет автомобильной техники в службе воинской части ведется по карточкам учета категорийных материальных средств (листы 1 и 2 формы 43) или книге учета и движения автомобильной техники (форма 27).

В воинских частях с количеством автомобильной техники менее 25 единиц учет ведется по книге учета по номерам и закреплению автомобильной техники (форма 28).

Учет технического состояния, комплектности и наработки автомобильной техники ведется по книге учета автомобильной техники по номерам и техническому состоянию (форма 31).

Неисправная автомобильная техника записывается в автомобильной службе в книгу учета неисправной автомобильной техники (форма 33). По этой книге ведется также учет хода восстановления боевой готовности техники.

Учет автомобильного имущества, учитываемого по категориям, ведется по карточкам учета категорийных материальных средств (листы 1 и 2 формы 43) или книге учета наличия и движения материальных средств (форма 27).

На автомобильные шины, находящиеся на складе воинской части, в соответствующей ведомости ведется пономерной учет.

Шины и аккумуляторные батареи, установленные на машине, входят в комплект данной машины и учитываются в соответствующих разделах паспорта (формуляра) машины. Правильность записи в паспорте (формуляре) машины свидетельствуется подписью заместителя командира воинской части по вооружению (начальника автомобильной службы) и скрепляется гербовой печатью.

Учет других материальных средств ведется по карточкам учета некоторых материальных средств (листы 1 и 2 формы 44) или по книге учета наличия и движения материальных средств (форма 27).

Комплектность индивидуальных ЗИП, а также эксплуатационных групповых комплектов и ход их пополнения учитываются в автомобильной службе воинской части по карточке комплектности (форма 46) суммарно за все комплекты, находящиеся на складе воинской части.

Таблица 1

Наименование учетных документов	Номера форм
Накладная	Форма 2
Акт приема	Форма 4
Раздаточная (слагочная) ведомость	Форма 8
Акт закладки (освежения) материальных средств	Форма 10
Акт списания (снятия остатков)	Форма 11
Акт технического состояния	Форма 12
Акт изменения качественного состояния	Форма 13
Путевой лист	Приложение 9 к приказу министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450
Рабочий лист агрегата	Форма 17
Книга регистрации учетных документов	Форма 25
Книга учета наличия и движения материальных средств	Форма 27
Книга учета по номерам и закрепления вооружения и техники	Форма 28
Книга учета вооружения и техники по номерам и техническому состоянию	Форма 31
Книга учета неисправного вооружения и техники	Форма 33
Книга учета работы машин, расхода горючего и масел	Приложение 12 к приказу министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450
Карточка учета категорийных материальных средств	Форма 43
Карточка учета некатегорийных материальных средств	Форма 44
Карточка комплектности	Форма 46
Доверенность на получение материальных средств	Форма 57
Сопроводительный лист	Форма 62
Подтверждение о приеме материальных средств	Форма 69

Учет работы машин и расхода горючего ведется в автомобильной службе воинской части по книгам учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов. Учет наличия, движения и качественного (технического) состояния автомобильного имущества и горючего в подразделении организует командир подразделения. Учет ведется по формам учетных документов, указанных в таблице 2.

Учет автомобильной техники и имущества, а также горючего в подразделении, расположенном или действующем со своей воинской частью, не ведется. Учет этих материальных средств ведется в соответствующих службах воинской части. Учет технического состояния, комплектности и наработки автомобильной техники в подразделении ведется в формулярах (паспортах). Этот учет ведется старшим техником (техником) подразделения. Ответственность за ведение формуляров (паспортов) несут командир и старший техник (техник) подразделения, а также начальник автомобильной службы части. Формуляры (паспорта) хранятся в установленном порядке в автомобильной службе воинской части. Учет работы техники и расхода горючего за подразделение ведется в автомобильной службе части.

Таблица 2

Наименование учетных документов	Номер формы документа	В подразделении, расположенном либо действующем со своей воинской частью	В ремонтном подразделении	В подразделении, расположенном либо действующем отдельно от своей воинской части
Раздаточная (сдаточная) ведомость	Форма 8	—	—	+
Акт списания (снятия остатков)	Форма 11	—	—	+
Путевой лист	Приложение 9 к приказу министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450	—	—	+
Рабочий лист агрегата	Форма 17	—	—	+
Донесение о наличии и движении материальных средств	Форма 24	—	+	+
Книга регистрации учетных документов	Форма 25	—	—	+
Книга учета наличия и движения материальных средств в подразделении	Форма 26	+	+	+
Книга учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества	Форма 36	—	+	—
Книга учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов	Приложение 12 к приказу министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450	—	—	+
Карточка учета материальных средств личного пользования	Форма 45	+	+	+
Карточка некомплектности	Форма 46	+	+	+
Ведомость замера горючего в баках машин	Форма 61	—	—	+
Журнал учета обслуживания аккумуляторных батарей на аккумуляторной зарядной станции	Приложение 8 к руководству «Свинцовые стартерные аккумуляторные батареи»	—	+	—

6.2.1. Особенности учета в ремонтном подразделении

Кроме учета, предусмотренного для подразделения, в ремонтном подразделении ведется учет:

— табельного оборудования, инструмента — в книге учета наличия и движения материальных средств в подразделении (форма 26);

— автомобильной техники и имущества, принятых в ремонт (на техническое обслуживание), а также израсходованных агрегатов, запасных частей и расходных материалов при производстве работ — в книге учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения и техники (форма 36);

— аккумуляторных батарей, сданных на обслуживание или ремонт, — в журнале учета обслуживания аккумуляторных батарей на аккумуля-

торной зарядной станции (приложение 8 к руководству «Свинцовые стартерные аккумуляторные батареи» 1983 г.).

Автомобильная техника и имущество, поступившие в ремонт (на техническое обслуживание), в книгу учета наличия и движения материальных средств в подразделении (форма 26) не записываются.

Инструмент и приспособления, выданные личному составу ремонтного подразделения, а также водителям ремонтируемых машин для выполнения определенных работ на срок не более месяца, учитываются в книге учета материальных средств, выданных во временное пользование (форма 37), а на больший срок — в карточках учета материальных средств личного пользования (форма 45). Допускается выдача инструмента и приспособлений в течение дня по жетонам, установленным приказом командира воинской части.

Командир ремонтного подразделения ежемесячно к установленному сроку представляет начальнику автомобильной службы части донесение о наличии и движении материальных средств (форма 24).

На основании записей в книге учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения и техники (форма 36), подтвержденных подписями приемщиков отремонтированной (обслуженной) автомобильной техники (имущества), в донесении показываются израсходованные для этих целей агрегаты, запасные части и материалы. К донесению (форма 24) прилагаются все приходные и расходные документы.

Командир подразделения ежемесячно представляет начальнику автомобильной службы части донесение (форма 24), которое составляется на основании записей в книге учета (форма 36). К донесению прилагаются все приходные и расходные документы. Учет материальных средств на складе воинской части ведется начальником склада по формам учетных документов, указанных в таблице 3.

Таблица 3

Наименование учетных документов	Номер формы документа
Карточка учета категорийных материальных средств	Форма 43
Карточка учета некатегорийных материальных средств	Форма 44
Карточка некомплектности	Форма 46
Упаковочный лист	Форма 63
Стеллажный (штабельный) ярлык	Форма 64
Опись материальных средств	Форма 65
Ведомость пономерного учета шин	—

Учет наличия, движения и качественного (технического) состояния материальных средств на складе ведется:

— имущества, учитываемого по категориям, — по карточкам учета (лист 1 формы 43). На автомобильные шины, кроме этого, ведется ведомость пономерного учета шин;

— других материальных средств — по карточкам учета (лист 1 формы 44). Комплектность одиночных ЗИП и групповых эксплуатационных комплектов отражается в карточках (форма 46), которые являются приложением к карточкам учета (форма 44) и хранятся вместе с ними. На каждую партию поступивших на склад материальных средств заводится стеллажный (штабельный) ярлык (форма 64), в котором дается краткая характеристика средств этой партии с указанием срока очередного осмотра (переконсервации), и при отправке имущества со склада на каждый ящик (тюк, контейнер и т. п.) оформляется упаковочный лист (форма 63).

6.2.2. Контроль за ведением учета материальных средств

Контроль за ведением учета материальных средств осуществляется в целях обеспечения его своевременности, полноты, достоверности и точности, а также законности и сохранности материальных средств. При осуществлении контроля также оказывается помощь должностным лицам воинской части в выполнении функциональных обязанностей по учету материальных средств.

Контроль за ведением учета осуществляется должностными лицами воинской части, старшими начальниками и специально назначенными лицами и комиссиями.

Командир роты не реже одного раза в месяц лично проверяет правильность ведения учета материальных средств, их фактическое наличие и состояние в подчиненных подразделениях. Командир батальона не реже одного раза в три месяца лично проверяет правильность ведения учета материальных средств, их фактическое наличие и состояние в подчиненных подразделениях. Начальник автомобильной службы воинской части проверяет правильность ведения учета, фактическое наличие и состояние автомобильной техники и имущества в подразделениях и на складе не реже одного раза в два месяца. Заместитель командира воинской части по вооружению не реже одного раза в три месяца проверяет состояние, наличие и учет материальных средств в подразделениях части, а также на складе и других подчиненных объектах. Командир воинской части проводит плановые и внеплановые проверки наличия, состояния и учета материальных средств по службам лично, а также через должностных лиц и внутренние проверочные комиссии, назначаемые для проверок хозяйственной деятельности служб и инвентаризации материальных средств. Контроль ведения учета материальных средств должностными лицами и внутренними проверочными комиссиями воинской части осуществляется и документально оформляется в порядке, установленном Положением о войсковом (корабельном) хозяйстве в Вооруженных Силах.

Каждая проверка наличия и состояния материальных средств должна обязательно включать сверку учетных данных проверяемого объекта с учетными данными соответствующей службы воинской части (соединения).

Должностные лица (комиссии), производившие проверку ведения учета, фактического наличия и состояния материальных средств, обязаны отражать результаты проверки в книгах и карточках учета.

Все недостатки по ведению учета, хранению материальных средств и учетных документов, обнаруженные при проверке, немедленно устраняются по распоряжению соответствующего командира (начальника службы).

6.2.3. Порядок документального оформления изменения качественного (технического) состояния автомобильной техники и имущества

Перевод автомобильной техники и имущества в низшую или высшую категорию оформляется:

- автомобильной техники, агрегатов и шин — актами технического состояния (форма 12);
- другого автомобильного имущества — актами изменения качественного состояния (форма 13).

Акты составляются комиссиями, назначаемыми приказами командиров воинских частей.

При переводе автомобильной техники (агрегатов) в низшую категорию при выработке установленных сроков службы акты (форма 12) составляются:

- при сдаче в средний ремонт внутри части — в одном экземпляре и утверждаются командиром части;

- при сдаче в средний или капитальный ремонт вне части — в трех экземплярах и утверждаются командиром части.

Перевод автомобильной техники из первой категории во вторую оформляется после отработки машинами установленного пробега (срока работы) путем записи в паспортах машин; акты при этом не составляются.

При переводе автомобильной техники (агрегатов) в низшую категорию ранее установленного срока акты составляются:

- при сдаче в средний ремонт внутри части — в одном экземпляре и утверждаются командиром части;

- при сдаче в средний или капитальный ремонт вне части — в двух экземплярах и по команде представляются начальнику, которому подчинены соответствующие ремонтные части.

Утвержденные акты об изменении качественного (технического) состояния автомобильной техники и имущества являются основанием для внесения соответствующих изменений в книги (карточки) учета.

Списание с учета автомобильной техники и имущества, снятых с вооружения, а также пришедших в негодность при испытаниях или по истечении установленного срока эксплуатации, если они по своему техническому состоянию не могут быть отремонтированы и использованы по прямому назначению, оформляется:

- автомобильной техники, агрегатов и шин — актами по форме 12 (приложение 17);

- другого категорийного имущества — актами по форме 13.

Акты на списывание специальных установок, смонтированных на шасси автомобильной техники, составляются раздельно на установку и шасси.

Автомобильная техника списывается только после списания или снятия установленного на ней оборудования.

Акты на списание материальных средств составляются комиссиями, назначаемыми командиром воинской части. В состав комиссии обязательно включаются должностные лица, являющиеся специалистами по имуществу, подлежащему списанию. При определении качественного (технического) состояния материальных средств комиссия руководствуется:

- стандартами, описаниями, паспортами (формулярами) и другими документами, определяющими требования к техническому состоянию соответствующих материальных средств;

- признаками и техническими показателями категорийности;

- сроками службы автомобильной техники и имущества, установленными соответствующими приказами министра обороны Российской Федерации и другими документами; удостоверениями качественного анализа, если техническое состояние материальных средств может быть определено только на основании проведенных испытаний или лабораторных исследований.

Председатель и члены комиссии, подписавшие акт на списание материальных средств, а также командир (начальник), утвердивший этот акт,

несут ответственность за правильность заключения о техническом состоянии списываемых материальных средств и за правильность определения их после списания.

Установлены следующие права начальников по утверждению актов на списание автомобильной техники и имущества, выслуживших установленные сроки службы: командир воинской части — автомобильное имущество (за исключением автомобильной техники, основных агрегатов и автошин), инструмент, приспособления и парковое оборудование; командир соединения — то же и автошины; командующий армией, начальник автомобильной службы округа и вида Вооруженных Сил Российской Федерации — автомобили, тракторы и другая автомобильная техника и ее основные агрегаты, за исключением гусеничных машин; командующий войсками военного округа, начальник ГАБТУ — все виды автомобильной техники и автомобильного имущества, в том числе и опытные образцы.

Акт на списание материальных средств утверждается командиром части и составляется в одном экземпляре.

Акт на списание материальных средств, представляемый на утверждение вышестоящему командиру (начальнику), составляется в двух экземплярах. Оба экземпляра акта вместе с ходатайством об утверждении представляются командиром воинской части по команде. С ходатайством о списании автомобильной техники к акту прилагаются оформленные и заполненные на день составления акта паспорта (формуляры). После утверждения акта первый его экземпляр возвращается в воинскую часть и служит основанием для списания по книгам и карточкам учета указанных в нем материальных средств. Расходные и эксплуатационные материалы, горючее, запасные части, израсходованные на техническое обслуживание и ремонт автомобильной техники и имущества, а также на производственные и хозяйственно-бытовые нужды, списываются в соответствии с действующими нормами: с подразделений — по актам (форма 11), с ремонтных подразделений — по их ежемесячным донесениям (форма 24).

Прямым расходом списываются с учета соответствующих служб выданные со складов воинской части по накладным (форма 2) или раздаточным ведомостям (форма 8) следующие материальные средства: материалы для чистки, смазки и хранения техники и имущества; электрические лампочки, заряды к огнетушителям, расходные материалы (клей, гвозди и т. п.), а также другие предметы со сроком службы менее одного года. Списание горючего, израсходованного при эксплуатации стационарных и передвижных агрегатов, производится по рабочим листам агрегатов (форма 17), а автомобильной техники — по путевым листам.

Израсходованные по установленным нормам строительные и ремонтные материалы списываются с учета на основании акта (форма 11) с обязательным приложением к нему справки лица, ответственного за строительство (ремонт), об объеме выполненных работ. Автомобильная техника и имущество, утраченные вследствие гибели, уничтожения, незаконного расходования и хищения, а также испорченные и преждевременно пришедшие в негодность, списываются с книг и карточек учета автомобильной службы воинской части на основании приказов командира воинской части и актов комиссии после записей утрат в книгу учета недостатков и записываются в автомобильной службе в книгу учета утрат материальных средств службы. Запись утрат в книгу учета

недостач не освобождает начальника автомобильной службы от обязанности добиваться законного списания утрат, числящихся по книге учета недостач. Комиссией, назначенной приказом командира воинской части, в зависимости от вида подлежащих списанию утраченных средств, составляются акты: по форме 12 — на списание автомобильной техники, агрегатов и шин; по форме 13 — на списание всех других материальных средств. Акты составляются в двух экземплярах и утверждаются командиром воинской части. Для установления виновных лиц и размера нанесенного ущерба, а также для определения необходимости отнести часть или полную сумму этого ущерба за счет государства командиром воинской части назначается административное расследование, а при наличии признаков преступления возбуждается уголовное дело.

В зависимости от результатов расследования командиром части принимается решение о возмещении причиненного ущерба и ответственности лица, а также об оформлении документов на получение инспекторского свидетельства.

Недостачу материальных средств на основании актов комиссии и приказов командира воинской части начальник финансовой службы воинской части записывает в книгу учета недостач, а начальник автомобильной службы — в книгу учета утрат материальных средств службы; начальник финансовой службы делает отметку на копии каждого приказа командира части с указанием даты и статьи записи в книгу учета недостач, и после этого недостающие материальные средства списываются с учета. Недостачи, выявленные при приеме материальных средств от сдатчика-грузоотправителя, в книгу учета недостач не записываются. Административное расследование в этом случае производится грузоотправителем.

Списание утрат материальных средств по инспекторским свидетельствам допускается только в случаях, когда сумма ущерба не может быть возмещена за счет виновных лиц и должна быть полностью или частично отнесена за счет государства.

Командирам и начальникам представляются соответствующие права на выдачу инспекторских свидетельств (на остаточную стоимость имущества). Для получения инспекторского свидетельства на списание материальных средств представляется мотивированное ходатайство по команде. К ходатайству прилагаются:

- выписка из книги учета недостач;
- акт списания (форма 11) или акт технического состояния (форма 12) в двух экземплярах;
- паспорт или формуляр;
- материалы административного расследования или уголовного дела;
- справка о частичном возмещении ущерба за счет виновных лиц, а также, в зависимости от конкретных обстоятельств, и другие необходимые документы.

Подготовка ходатайства и документов, прилагаемых к нему, на получение инспекторского свидетельства осуществляется службой, на учете которой находятся списываемые материальные средства.

При получении инспекторского свидетельства производится списание суммы причиненного ущерба с книги учета недостач в финансовой службе, а в автомобильной службе материальный ущерб списывается с книги учета утрат материальных средств.

Формы учетных документов по номерам и названию приведены в *приложении 35*.

Глава седьмая. Эксплуатация военной автомобильной техники

Планирование эксплуатации военной автомобильной техники осуществляется во всех звеньях автомобильной службы и включает в себя разработку комплекса мероприятий по организации и обеспечению правильного использования машин и отпущенных на них моторесурсов для выполнения задач боевой подготовки, боевой готовности и хозяйственной деятельности войск¹.

7.1. Цель и задачи планирования. Основные планирующие документы

Планирование имеет целью обеспечить:

- постоянное содержание машин в исправном и боеготовом состоянии;
- технически правильное и экономное использование машин в пределах установленных годовых норм расхода моторесурсов для полного и своевременного выполнения задач боевой подготовки и хозяйственной деятельности войск;
- своевременное проведение технического обслуживания машин и равномерный (ступенчатый) выход их в ремонт в течение года.

При планировании устанавливается:

- расход моторесурсов в километрах (моточасах);
- количество машин, прицепов, двигателей специальных установок, подлежащих использованию в планируемом году (периode);
- потребность в техническом обслуживании и ремонте;
- потребность в силах и средствах для обслуживания и ремонта;
- потребность в горючем, смазочных материалах и автомобильном имуществе для эксплуатации и ремонта машин.

Основными документами планирования являются:

- годовой план эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части (разрабатывается за месяц до планируемого года);
- месячный план эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части (разрабатывается за 5 дней до планируемого месяца);
- план-график технического обслуживания и ремонта машин воинской части (разрабатывается за 3 дня до планируемого месяца);
- план-график технического обслуживания и опробования машин, содержащихся на длительном хранении (разрабатывается сроком на 10 лет, обновляется один раз в 5 лет, ежегодно корректируется до 5 января);
- план-график работы отделения технической диагностики и регулировочно-настроечных работ воинской части (разрабатывается за месяц до планируемого года);
- наряд на использование машин (разрабатывается ежедневно накануне планируемого дня);
- план-график РТО и замены АБШ (для частей, выполняющих РТО).

¹ Приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке использования автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации в мирное время» от 29 декабря 2004 г. № 450.

При составлении указанных документов необходимо руководствоваться:

- Наставлением по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота¹, в котором изложен порядок планирования и даны формы планирующих документов;

- годовыми нормами расхода моторесурсов автомобильной техники (на мирное время)² (приложения 36, 37);

- установленной периодичностью технического обслуживания машин;

- нормами межремонтных и амортизационных пробегов (сроков работы) автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации³.

7.2. Планирование и учет эксплуатации автомобильной техники в воинской части

7.2.1. Планирование эксплуатации автомобильной техники

Планирование использования машин в воинской части осуществляется в соответствии с требованиями нормативных правовых актов Министерства обороны Российской Федерации в пределах установленных годовых норм расхода моторесурсов, выделенных лимитов горючего и должно обеспечивать боевую готовность, выполнение задач боевого дежурства, плана боевой подготовки и плана хозяйственной деятельности воинской части, рациональное и экономное расходование моторесурсов, горючего и смазочных материалов.

Штаб воинской части совместно с заместителем командира воинской части по вооружению, начальниками родов войск и служб разрабатывает расчет потребности в автомобильной технике и моторесурсах для обеспечения плана боевой подготовки воинской части. Расчет составляется в соответствии с разделами плана боевой подготовки и по категориям обучаемого личного состава. При этом, учитывается потребность в машинах и моторесурсах для выполнения мероприятий по боевой подготовке, проводимых по планам вышестоящих штабов.

Заместитель командира воинской части по тылу — начальник тыла воинской части совместно с начальниками служб воинской части разрабатывает расчет потребности в автомобильной технике и моторесурсах для обеспечения плана хозяйственной деятельности воинской части. Расчет разрабатывается в соответствии с разделами плана хозяйственной деятельности воинской части с учетом задач, поставленных вышестоящими командирами (начальниками) по вопросам хозяйственной деятельности.

Начальник автомобильной службы воинской части определяет суммарную годовую норму расхода моторесурсов автомобильной техники

¹ Приказ министра обороны СССР от 1 сентября 1977 г. № 225.

² Приказ министра обороны Российской Федерации «Об утверждении годовых норм расхода моторесурсов автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (на мирное время)» от 31 января 2006 г. № 50.

³ Приказ министра обороны Российской Федерации «Об утверждении Руководства о нормах наработки (сроках службы) до ремонта и списания автомобильной техники и автомобильного имущества в Вооруженных Силах Российской Федерации» от 25 сентября 2006 г. № 300.

по группам эксплуатации (с учетом создаваемого резерва), совместно с начальником службы горючего и смазочных материалов производит расчет потребности в горючем и проводит анализ соответствия потребности в моторесурсах установленным годовым нормам их расхода и выделенному лимиту горючего. Результаты анализа докладывает командиру воинской части.

При превышении потребности в моторесурсах над установленными годовыми нормами их расхода (превышении потребности в горючем над выделенными лимитами) командир воинской части своим решением уменьшает количество машин и моторесурсов на выполнение отдельных мероприятий.

На основании уточненных данных под руководством начальника штаба воинской части составляется расчет выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части, который подписывается начальником штаба воинской части, заместителем командира воинской части по вооружению, заместителем командира воинской части по тылу — начальником тыла воинской части и утверждается командиром воинской части.

По одному экземпляру расчета выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части прилагается к планам боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части, годовому плану эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части. Выписки из расчета выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части доводятся до заместителей командира воинской части в полном объеме, а до начальников родов войск и служб воинской части — в части, их касающейся.

Расчет выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части является исходным документом для разработки годового и месячных планов эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части.

На основании расчетов выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинских частей штаб составляет сводный расчет выделения автомобильной техники и расхода моторесурсов для обеспечения планов боевой подготовки и хозяйственной деятельности воинской части, который подписывается начальником штаба воинской части, заместителем командира воинской части по вооружению, заместителем командира воинской части по тылу — начальником тыла воинской части и утверждается командиром воинской части.

Решение на ежедневное использование машин принимается командиром воинской части и оформляется в виде утверждаемого им наряда на использование машин (*приложение 24*).

Использование машин, не предусмотренных нарядом на использование машин, осуществляется в исключительных случаях с разрешения командира воинской части, которое оформляется записью в путевом листе «Использование машины вне наряда разрешаю», в этом случае подпись командира воинской части заверяется гербовой печатью воинской части.

Использование машин для обеспечения хозяйственной деятельности воинских частей разрешается в рабочие дни с 8.00 до 18.00, в предвыходные и предпраздничные дни — с 8.00 до 15.00. Легковые автомобили, предназначенные для обеспечения служебной деятельности должностных лиц воинской части, разрешается использовать до 20.00. Использование машин в рабочие, предвыходные и предпраздничные дни позднее указанного срока, в выходные и праздничные дни разрешается только при наличии пропуска установленной формы (*приложение 13*).

В воинской части составляется единый наряд на использование машин. Автомобильная техника включается в наряд на использование машин начальником автомобильной службы воинской части (либо другим должностным лицом, ответственным за эксплуатацию автомобильной техники, назначенным приказом командира воинской части) на основании письменных заявок на выделение автомобильной техники.

Заявки на выделение автомобильной техники подаются в автомобильную службу (техническую часть) в установленное командиром воинской части время (за сутки до планируемого дня использования машин и в исключительных случаях ежедневно, но не позднее времени, предусмотренного порядком дня воинской части для ухода за вооружением и военной техникой) и записываются в книгу заявок на использование автомобильной техники (*приложение 25*).

В наряд на использование машин включаются только исправные и прошедшие техническое обслуживание машины.

Наряд на использование машин согласовывается с начальником штаба воинской части, подписывается заместителем командира воинской части по вооружению (начальником автомобильной службы воинской части), а в автомобильных, материального обеспечения воинских частях — заместителем командира воинской части по технической части и начальником штаба воинской части и накануне дня выхода машин представляется командиру воинской части на утверждение. Вместе с нарядом на использование машин командиру воинской части представляется книга заявок на использование автомобильной техники.

Утвержденный наряд на использование машин передается дежурному по парку заместителем командира воинской части по вооружению (начальником автомобильной службы воинской части или другим должностным лицом, ответственным за эксплуатацию вооружения и военной техники, назначенным приказом командира воинской части) перед разводом суточного наряда и является основанием для выпуска машин из парка. По окончании рабочего дня наряд на использование машин сдается дежурным по парку в техническую часть (автомобильную службу) воинской части.

Уничтожение сданных нарядов на использование машин оформляется актом (подписывается составом комиссии, назначенной командиром воинской части) после проверки (ревизии) путевых листов.

7.2.2. Учет эксплуатации автомобильной техники

Учет использования машин ведется: в путевых листах (*приложение 10*), книге учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов (*приложение 27*), месячном плане эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части, журнале учета работы автомобильного транспорта подвоза (*приложение 26*), паспорте (формуляре) машины.

Путевой лист является основанием для командира подразделения, старшего машины и водителя на выполнение задания, а также списания в расход и определения экономии (перерасхода) горючего и смазочных материалов.

При осуществлении перевозок грузов и пассажиров за плату на лицевой стороне путевого листа в правом верхнем углу ставится штамп «ЗА ПЛАТУ», а при осуществлении централизованных перевозок материальных средств — штамп «ЦЕНТРОПОДВОЗ» (*приложение 10*).

Бланки путевых листов являются документами строгой отчетности, выдаются со склада в автомобильную службу (техническую часть) воинской части по накладным. Полученные путевые листы в автомобильной службе (технической части) воинской части пронумеровываются на текущий год и до их выдачи в установленном порядке регистрируются в финансовом органе воинской части. Выдача путевых листов автомобильной службой (технической частью) производится по журналу учета движения путевых листов (*приложение 28*).

Использованные и полностью оформленные путевые листы автомобильной службой (технической частью) воинской части ежемесячно сдаются в финансовый орган воинской части, о чем в журнале учета движения путевых листов делаются соответствующие записи.

Испорченные бланки путевых листов погашаются и хранятся наравне с использованными путевыми листами.

Хранение, проверка использованных и полностью оформленных путевых листов осуществляются в финансовом органе воинской части в соответствии с правилами организации государственного архивного дела. При этом, путевые листы со штампом «ЗА ПЛАТУ» хранятся совместно с товарно-транспортными документами, дающими возможность их одновременной проверки.

Уничтожение использованных путевых листов производится в установленном порядке по истечении одного года после завершения проверки (ревизии), за исключением путевых листов со штампом «ЗА ПЛАТУ». Путевые листы со штампом «ЗА ПЛАТУ» хранятся в течение пяти лет в установленном порядке при условии завершения проверки (ревизии).

Путевой лист выписывается в автомобильной службе (технической части) воинской части на основании утвержденного наряда на использование машин (*приложение 24*), подписывается заместителем командира воинской части по вооружению (начальником автомобильной службы воинской части) и заверяется гербовой мастичной печатью воинской части.

В воинских частях, в которых должность заместителя командира воинской части по вооружению (начальника автомобильной службы воинской части) штатом не предусмотрена, путевые листы выписываются в порядке, определяемом командиром воинской части.

Путевой лист выписывается на одни сутки, а при направлении машин на боевое дежурство, учение или в длительную командировку — на срок выполнения задания, но не более чем на 10 суток.

В целях уточнения выполняемого задания и определения конкретных маршрутов движения (перемещения) на машине водителю и старшему машины, автомобильной службой (технической частью) воинской части дополнительно к путевому листу выписывается маршрутный лист автомобиля (*приложение 12*). Маршрутный лист подписывается заместите-

лем командира воинской части по вооружению (начальником автомобильной службы воинской части), заверяется гербовой мастичной печатью и вместе с путевым листом выдается командиру подразделения (водителю) под расписку в корешке маршрутного листа. Водителю и старшему машины запрещается отклоняться от маршрута, определенно-го в маршрутном листе автомобиля.

Маршрутный лист не выписывается на легковые автомобили, обеспечивающие служебную деятельность должностных лиц воинской части, машины дежурных сил, оперативных служб и дежурных средств.

Использованные и полностью оформленные маршрутные листы хранятся в автомобильной службе (технической части) и уничтожаются с составлением акта после проверки внутренней проверочной комиссией, назначенной командиром воинской части, за квартал, предшествующий истекшему.

На случай выхода воинской части по тревоге путевые листы на машины выписываются и выдаются командиру подразделения заблаговременно. Порядок хранения и выдачи путевых листов водителям (механикам-водителям) определяет командир воинской части в приказе на период обучения. Маршрутные листы при этом не оформляются.

Из путевого листа данные о работе машины, расходе горючего и смазочных материалов заносятся в книгу учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов (*приложение 27*). Книга учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов ведется в подразделении.

После внесения данных в книгу учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов, но не реже одного раза в неделю, полностью оформленные путевые листы вместе с маршрутными листами сдаются в автомобильную службу (техническую часть) воинской части.

Начальник автомобильной службы (технической части) воинской части или другое должностное лицо, ответственное за эксплуатацию машин воинской части, еженедельно проверяет правильность оформления путевых листов, соответствие записей в путевых листах о маршрутах движения и пройденных километрах заданием, определенным в маршрутных листах, сверяет соответствующие данные с записями в книгах учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов подразделений и заносит итоговые данные о расходе моторесурсов за неделю в месячный план эксплуатации и ремонта автомобильной техники. Ежемесячно итоговые данные о расходе моторесурсов за месяц записываются в паспорта (формуляры) машин.

Заместитель командира воинской части по вооружению (начальник автомобильной службы воинской части) совместно с заместителем командира воинской части по тылу — начальником тыла воинской части (в автомобильных воинских частях и воинских частях материального обеспечения совместно с начальником штаба воинской части) ежемесячно проводит анализ (отчет) эксплуатации (использования) автомобильной техники, расхода моторесурсов (*приложение 29*), лимитов горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей (*приложение 27*) и представляет его на рассмотрение командиру воинской части для принятия решения.

В соединении анализ эксплуатации автомобильной техники, расхода моторесурсов, использования лимитов горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей проводится один раз в квартал, в объедине-

нии — два раза в год. По результатам анализа издается приказ командира воинской части (соединения, объединения) об итогах эксплуатации автомобильной техники.

В видовых, межвидовых, окружных учебных центрах (учебных центрах), на базах хранения вооружения и военной техники, в технических школах РОСТО, образовательных учреждениях высшего профессионального образования, имеющих военные кафедры (факультеты военного обучения), научно-исследовательских организациях Министерства обороны Российской Федерации, на испытательных базах, в военных комиссариатах, на военных заводах, в военных представительствах и военных образовательных учреждениях высшего профессионального образования Министерства обороны Российской Федерации приказ об итогах эксплуатации автомобильной техники издается ежемесячно.

7.3. Ввод машин в строй, подготовка к использованию и использование

В соответствии с нормативно-технической документацией под использованием изделий военной техники по назначению понимается этап эксплуатации, в течение которого изделие военной техники работает в соответствии с его функциональным назначением.

Автомобильная техника используется только по штатному назначению с соблюдением установленных технических норм и правил.

Использование автомобильной техники по назначению предшествует проведению комплекса организационно-технических мероприятий.

Порядок приемки, ввода машины в строй и передачи ее водителю изложен в ч. 6.1 гл. 6.

7.3.1. Регистрационные и опознавательные знаки

Каждая машина (прицеп), находящаяся на укомплектовании воинской части, должна иметь присвоенный ей государственный регистрационный знак. Эксплуатировать машины (прицепы), не имеющие регистрационных знаков, запрещается. Государственные регистрационные знаки присваиваются штатным машинам приказом командира части в пределах диапазона номеров, выделенных части старшим начальником.

Порядок изготовления, крепления, учета и содержания регистрационных, опознавательных и предупредительных знаков, нанесения надписей и обозначений на автомобильную технику определяется приказом министра обороны Российской Федерации «О порядке применения на транспортных средствах Вооруженных Сил Российской Федерации цветографических схем оперативных служб, опознавательных знаков, надписей и обозначений» от 30 августа 2005 г. № 300.

Присвоенный регистрационный знак заносится в паспорт (формуляр) машины (прицепа).

Для транспортных средств воинских частей установлены следующие типы государственных регистрационных знаков (рис. 11):

— тип 5 — для легковых, грузовых, грузопассажирских автомобилей и автобусов;

— тип 6 — для автомобильных прицепов (включая задние прицепы к мотоциклам и мотороллерам) и полуприцепов;

— тип 7 — для тракторов, тракторных прицепов и полуприцепов, другой дорожной и самоходной техники;

— тип 8 — для мотоциклов, мотороллеров и мотонарт;
 — тип 16 — для легковых, грузовых автомобилей, автобусов и прочих транспортных средств, временно допущенных к участию в дорожном движении.



Тип 5



Тип 6



Тип 7



Тип 8



Тип 16

Рис. 11. Государственные регистрационные знаки

Серии и диапазоны цифровых обозначений выделяются установленным порядком ГАБТУ. Регистрационные знаки изготавливаются централизованным порядком.

Поле регистрационного знака для транспортных средств воинских частей Российской Федерации должно быть черного цвета, а цифры, буквы и надпись RUS — белого цвета.

Номерные знаки типа 16 присваиваются транспортным средствам на время перегона при получении их воинскими частями с заводов, баз (складов) хранения автомобильной техники, а также при транспортировании к местам погрузки (выгрузки) ремонтными предприятиями отремонтированных (поступивших в ремонт) машин.

Регистрационные знаки на легковых машинах устанавливаются по оси симметрии автомобиля. На остальных транспортных средствах знаки устанавливаются или по оси симметрии транспортного средства или слева от нее по направлению движения, не выступая за боковой габарит транспортного средства (рис. 12). При этом, регистрационный знак должен устанавливаться так, чтобы в темное время суток обеспечивалось его прочтение с расстояния не менее 20 м при освещении штатным фонарем освещения знака транспортного средства.

Регистрационные знаки прикрепляются в установленных местах спереди на бампере и в левой нижней части заднего борта кузова машины. На заднем борту посередине задней стенки кузова или автоцистерны машин и прицепов белым цветом наносятся надписи, повторяющие цифры и буквы регистрационного знака.

На машинах учебной группы наносится (устанавливается) опознавательный знак в виде равностороннего треугольника белого цвета с каймой красного цвета, в который вписана буква «У» черного цвета (рис. 13). Знак устанавливается спереди на лобовом стекле и на заднем борту автомобиля.

На санитарных машинах наносится опознавательный знак «Красный крест» (рис. 13).

При эксплуатации машин с прицепами и полуприцепами всех типов, включая артиллерийские орудия, над кабиной посередине устанавливается опознавательный знак в виде равностороннего треугольника желтого цвета с устройством для внутреннего освещения или три фонаря оранжевого цвета, а на задней стенке прицепов и полуприцепов — два светоотражающих приспособления красного цвета в виде равностороннего треугольника, а для обозначения конечной точки — фонарь.

На транспортных средствах, движение или буксировка которых разрешается с определенной скоростью, наносится (устанавливается) опознавательный знак «Ограничение скорости» (рис. 13).



Рис. 12. Расположение регистрационных знаков и надписей на автомобильной технике

На автомобилях и мотоциклах комендантских подразделений наносится опознавательный знак в виде буквы «К» на фоне белого круга и отличительные полосы черно-белого цвета с красной окантовкой.

На машинах, оборудованных для перевозки личного состава, при групповой перевозке людей спереди и сзади устанавливаются прямоугольные опознавательные знаки желтого цвета с каймой красного цвета и надписью на них «Люди» черного цвета (рис. 13).

На машинах и прицепах, перевозящих опасные грузы, устанавливаются спереди и сзади прямоугольные опознавательные знаки (рис. 13).

В левой части знака опасности по нормативно-технической документации «Грузы опасные. Классификация. Знаки опасности» приводятся сведения о характере груза. Справа сверху цифрами и буквами обозначается код экстренных мер (КЭМ) при пожаре и утечке веществ, а также информация о степени опасности попадания вещества в сточные воды и водоем. Буквами обозначен КЭМ при защите людей. В правой нижней части наносится номер вещества по списку ООН. На стенке автоцистерн, перевозящих горючие жидкости, белой краской наносится надпись «Огнеопасно».

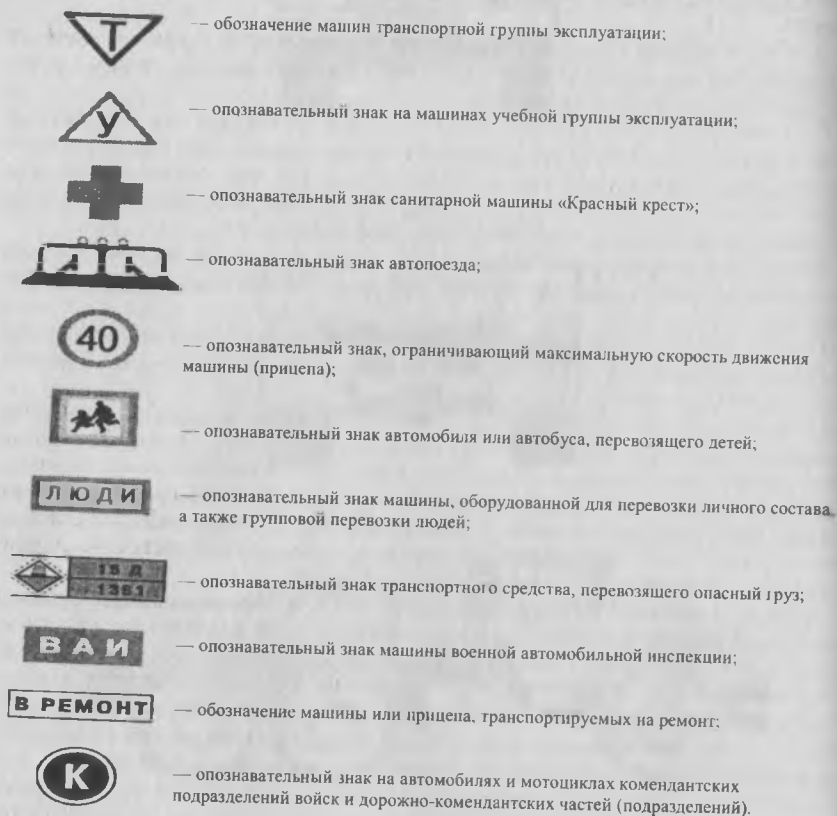


Рис. 13. Опознавательные знаки

На штатных автомобилях и мотоциклах ВАИ наносятся опознавательные знаки и надпись «Военная автомобильная инспекция», «Автоинспекция» или «ВАИ».

Штатные автомобили ВАИ также оборудуются проблесковым маячком с синим и красным светофильтрами, специальным звуковым сигналом типа «сирена» и громкоговорящей установкой.

На автомобилях, временно привлекаемых для несения службы ВАИ, на ветровое стекло устанавливается прямоугольная табличка красного цвета с каймой и надписью «Инспектор ВАИ».

На эвакуаторах передние бамперы окрашиваются с обоих концов на расстоянии 400 мм чередующимися под углом 45° красными и белыми полосами шириной 50 мм каждая.

На машинах, транспортируемых в ремонт, спереди и сзади устанавливаются прямоугольные таблички с надписью «В ремонт».

На нижних кромках крыльев и боковых бортов платформы машин и прицепов (не имеющих системы регулируемого давления воздуха в шинах) наносятся надписи — цифры, указывающие величину нормального давления воздуха в шинах в соответствии с заводскими инструкциями.

При перемещении машин и прицепов внутри части, а также сдаче их в ремонт без исключения из списков части закрепленные за ними регистрационные номера сохраняются.

При передаче машин (прицепов) из одной воинской части в другую или в другие министерства либо в государственные или коммерческие структуры, а также при выводе машин за штат или сдаче в ремонт с исключением из списков части щитки с регистрационными знаками снимаются, а надписи и обозначения закрашиваются.

Высвободившиеся регистрационные знаки остаются за частью (соединением) и могут присваиваться вновь поступившим машинам (прицепам).

Паспорт является документом, отражающим состояние эксплуатации и ремонта машин. Он удостоверяет принадлежность машины к той или иной воинской части.

При передаче машины из одной воинской части в другую, при сдаче машины в ремонт или на склад паспорт сдается представителю, принимающему эту машину. О передаче паспорта указывается в приемно-сдаточных документах, а паспорт заполняется по всем графам на день сдачи. При передаче машины в организации других министерств, а также в случае списания машин паспорта направляются в автомобильную службу, где машины стояли на учете.

Хранятся паспорта в автомобильной службе как документы строгой отчетности. Ответственность за правильность их ведения несет заместитель командира части по вооружению (начальник автомобильной службы), заполнение паспорта должно производиться своевременно, разборчиво, аккуратно и только чернилами. Подчистки и помарки не допускаются. При необходимости внесения исправления оно должно заверяться подписью лица, вносящего исправления, и приложением печати.

Паспорта списанных машин хранятся два года со дня утверждения акта на списание в автослужбе того органа, начальником которого списана машина. По истечении указанного срока паспорта уничтожаются комиссией по акту.

7.3.2. Обкатка машин

При подготовке машин к использованию важное значение имеет своевременно и правильно проведенная в строгом соответствии с требованиями руководящих документов обкатка новых и прошедших капитальный и средний ремонт машин как основа высокой надежности и боевой готовности автомобильной техники при ее использовании по назначению.

Обкатка является начальным (и важнейшим) периодом в подготовке машин к использованию по назначению, во время которого происходит приработка рабочих поверхностей деталей, осадка прокладок и сальников, ослабление затяжки креплений. Все новые машины, а также машины, прошедшие капитальный или средний ремонт, подлежат обкатке.

Обкатка производится в воинской части (на предприятии, в организации, на складе, на базе, куда машина поступила на укомплектование или длительное хранение).

Не подвергаются обкатке машины, прошедшие обкатку на заводе-изготовителе в объеме обкаточного пробега, установленном техническими условиями, о чем в паспортах этих машин должна быть соответствующая запись.

Обкатка машин, поступивших в воинские части, проводится только после ввода их в установленном порядке в строй.

Машины, поступившие в воинские части на хранение, вводятся в строй лишь на период обкатки. Таким машинам номерные знаки присваиваются только на период обкатки.

При обкатке машин в установленном порядке выдаются путевые листы, в которых в верхнем правом углу делается запись «Обкатка».

На период обкатки приказом командира воинской части машины закрепляются за более опытными водителями, хорошо знающими устройство и правила обкатки этих машин.

Новые машины обкатываются в сроки не позднее трех месяцев со дня поступления их в воинскую часть. Машины, предназначенные для длительного хранения, разрешается обкатывать в сроки не позднее шести месяцев со дня их поступления. Машины, прошедшие ремонт, обкатываются в возможно кратчайший срок, но не позднее трех месяцев со дня их поступления в часть.

Моторесурсы на обкатку машин боевой и строевой групп, а также всех машин, поступающих в части на длительное хранение, расходуются сверх установленных годовых норм. Горючее и смазочные материалы для этих машин выделяются целевым назначением в соответствии с планом поступления этих машин.

Обкатка машин других групп эксплуатации проводится за счет годовых норм расхода моторесурсов воинской части и выделенных лимитов горючего и смазочных материалов.

Моторесурсы в период обкатки машин расходуются, как правило, для хозяйственно-технических и других нужд воинской части. *Запрещается использование машин в период обкатки для обучения личного состава вождению.*

Режим обкатки новых и отремонтированных машин устанавливается для каждой марки в соответствии с требованиями завода-изготовителя или ремонтного предприятия (таблица 4).

Устанавливаемая при обкатке нагрузка машин должна быть в пределах не более 75 % от их номинальной полезной нагрузки; скорость движения не должна превышать 60 % максимальной скорости на каждой передаче.

Запрещается обкатка машин в тяжелых дорожных условиях (снег, песок, распутица и т. п.), при гололеде, с прицепом (кроме тракторов) и со сниженным давлением воздуха в шинах. Обкатку следует проводить на сортах горючего и смазочных материалов, предусмотренных картами смазки. При обкатке машин необходимо выполнять следующие требования: не допускать большой частоты вращения коленчатого вала при пуске, прогреве двигателя, при движении машин; не нагружать двигатель до полного прогрева; при увеличении нагрузки при движении машины своевременно переходить на низшие передачи; при движении постоянно следить за показаниями контрольных приборов и своевременно принимать меры к устранению ненормальной работы машины; на остановках проверять степень нагрева сборочных единиц и механизмов трансмиссии, ходовой части, выявлять и устранять причины перегрева.

Таблица 4

Качественное состояние машин	Продолжительность обкатки, км (мч)				
	Многоцелевые автомобили	Многоосные тяжелые колесные тягачи (МАЗ)	Специальные колесные шасси (БАЗ)	Гусеничные тягачи и транспортеры	Тракторы
Новые	1000	2000 (из них 600 — на заводе-изготовителе)	На заводе изготовителе	300	30—100 мч
Прошедшие КР или СР с заменой двигателя	1000	По инструкции ремонтного предприятия	По инструкции ремонтного предприятия	300	30—100 мч
Прошедшие СР без замены или КР двигателя	500			150	15—50 мч
Срок обкатки	Не более трех месяцев со дня поступления машины в воинскую часть				

7.3.3. Техническое обслуживание машин при обкатке

Контрольные осмотры и техническое обслуживание машин проводятся перед обкаткой и по окончании обкатки (таблица 5).

Таблица 5

Этап обкатки	Перечень работ
1. Перед обкаткой	1. Контрольный осмотр; проверка уровня и качества масла, дозаправка агрегатов, подтяжка всех наружных креплений. 2. Заправка ГСМ всех точек согласно карте смазки при ТО-1
2. После пробега: — для автомобилей — 300 км; — для гусеничных машин — 80—100 км; — для тракторов — 5—6 мч	Произвести работы, указанные в инструкции по эксплуатации, и дополнительно: 1) заменить моторное масло с промойкой картера и фильтров; 2) подтянуть все наружные крепления (кроме опломбированных); 3) проверить и отрегулировать фрикционные механизмы (тормоза, сцепления, механизмы поворота и т. п.); 4) проверить герметичность всех гидро- и пневмосистем; 5) проверить состояние гусеничных цепей; 6) устранить замеченные неисправности
3. После пробега: — для автомобилей — 500 км; — для гусеничных машин — 150—200 км; — для тракторов — 15—20 мч	Дополнительно к работам, указанным в п. 2: 1) заправить ГСМ все точки смазки; 2) промыть или заменить топливные фильтрующие элементы; 3) спустить конденсат из пневмосистемы; 4) промыть воздушные фильтры, сменить в них масло; 5) проверить состояние аккумуляторных батарей и проводки; 6) устранить замеченные неисправности
4. По окончании обкатки	Выполнить ТО-1 и дополнительно: 1) заменить масло во всех агрегатах; 2) заправить ГСМ все точки смазки; 3) отрегулировать карбюратор, привод управления подачей топлива дизельных двигателей

Если на машинах смонтировано спецоборудование, то техническое обслуживание этого оборудования проводится одновременно с машиной.

При наличии указаний заводов-изготовителей или ремонтных предприятий по обслуживанию машин в период обкатки выполняются дополнительные работы согласно этим указаниям.

По окончании обкатки и выполнения всех работ по техническому обслуживанию машин лицо, ответственное за автомобильную технику в подразделении (части), лично проверяет состояние машин и качество их обслуживания. При этом производится:

- внешний осмотр всех агрегатов;
- пуск двигателя и тщательное прослушивание его работы на всех режимах, проверка работы специальных агрегатов (лебедки, коробки отбора мощности и т. п.);
- опробование машин пробегом на 1—2 км для автомобилей, 300—500 м для гусеничных машин и тракторов с проверкой работы агрегатов трансмиссии, органов управления и контрольных приборов;
- проверка укомплектованности водительским, шанцевым инструментом и другим табельным имуществом.

После проверки технического состояния и качества обслуживания результаты обкатки записываются в разд. IV «Обкатка машины» паспорта (формуляра) машины.

7.3.4. Порядок использования автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации. Подготовка автомобильной техники к использованию по назначению

К использованию допускаются исправные, прошедшие техническое обслуживание и подготовленные к работе машины. Подготовка машин к использованию включает:

- нанесение номерных и опознавательных знаков;
- обкатку новых и отремонтированных машин;
- установку дополнительного оборудования и выполнение специальных работ для использования в сложных условиях;
- ежедневное или очередное ТО-1 или ТО-2;
- работы, выполняемые перед выходом из парка: контрольный осмотр водителем, проверка готовности машин командиром (техником) подразделения, контроль технического состояния начальником контрольно-технического пункта.

7.3.4.1. Общие положения по использованию машин

Машины воинской части используются только по прямому назначению в пределах годовых норм расхода моторесурсов.

Машины боевой и строевой групп используются только для целей боевой подготовки, а легковые — только для служебных поездок.

При эксплуатации легковых автомобилей не допускается:

- закрепление автомобилей для персонального пользования за должностными лицами, не предусмотренными Перечнем должностей руководящего состава Министерства обороны Российской Федерации;
- закрепление за должностными лицами легковых автомобилей УАЗ-3151, предусмотренных штатами воинских частей для перевозки личного состава и мелких партий грузов;
- прикомандирование автомобилей и водителей для обслуживания должностных лиц вышестоящих штабов;
- установка украшений, занавесок, ковров, дополнительного оборудования и опознавательных знаков, не предусмотренных приказами министра обороны Российской Федерации.

Служебные поездки разных должностных лиц в подчиненные части, как правило, совмещаются и осуществляются легковыми автомобилями и пассажирскими автобусами.

Перевозки генералов, адмиралов и офицеров в составе групп на служебные совещания, полевые и показательные занятия, конференции и другие мероприятия производятся, как правило, пассажирскими автобусами.

Перечень должностных лиц, которым предоставлено право вызова легковых автомобилей, утверждается командиром части.

Выпуск легковых автомобилей в нерабочее время производится в каждом отдельном случае с разрешения командира (начальника), в распоряжении которого находятся автомобили.

Лица, в распоряжение которых вызван легковой автомобиль, несут персональную ответственность за его использование, они обязаны указывать в путевом листе маршрут, показание спидометра, время и место отпуска автомобиля и расписываться за каждую поездку.

В путевых листах со штампом «Без заполнения маршрута» маршрут движения не указывается.

Грузовые и специальные автомобили боевой и строевой групп используются для обеспечения боевой подготовки и боевой готовности войск. Не допускается использование этих автомобилей для обеспечения хозяйственной деятельности воинских частей, а также вместо легковых.

Для организованной перевозки генералов, адмиралов, офицеров, прапорщиков, мичманов, рабочих и служащих к месту службы и обратно могут выделяться пассажирские автобусы, работающие по утвержденному графику движения.

Запрещается использовать:

- пассажирские автобусы для целей, не связанных с перевозкой личного состава и групп людей менее семи человек (кроме автобусов типа ГАЗель);

- санитарные автомобили для других целей, кроме оказания медицинской помощи личному составу, перевозки больных и медицинского обеспечения проводимых мероприятий воинскими частями.

Перевозки массовых воинских грузов на расстояние до 50 км планируются и осуществляются, как правило, автомобильным транспортом воинских частей.

Право разрешать использование грузовых и специальных автомобилей на большие расстояния предоставляется:

- командиру воинской части — в пределах дислокации воинской части, на расстояния не более 100 км;

- командиру соединения — на расстояния не более 200 км.

Право разрешать использование грузовых и специальных автомобилей для перевозки воинских грузов на расстояния свыше 200 км при наличии параллельной железной дороги и выдавать на это разовый пропуск предоставляется:

- 1) в пределах округа, группы войск, флота, армии, флотилии:

- начальнику штаба тыла округа, группы войск, армии — для частей тыла;

- начальнику автомобильной службы округа, группы войск, армии — для всех воинских частей (кроме строительных), в том числе и центрального подчинения;

- 2) за пределы округа — начальнику штаба округа — для воинских частей, входящих в состав округа.

Грузовые автомобили и пассажирские автобусы воинских частей предоставляются по распоряжению командиров частей и их прямых начальников бесплатно:

- военнослужащим и другим лицам при направлении в санатории Министерства обороны Российской Федерации — для организованной доставки от ближайшей железнодорожной станции до санатория;

- офицерам, прапорщикам — для выезда в учебные центры и обратно при отсутствии на данном маршруте пассажирского транспорта общего пользования;

- генералам, офицерам и прапорщикам при перемещении по службе — для перевозки членов их семей и личных вещей до ближайшей железнодорожной станции или непосредственно до нового места службы при отсутствии на данном маршруте пассажирского транспорта общего пользования;

- военнослужащим, рабочим и служащим — для коллективных выездов на спортивные соревнования;

- детским учреждениям, поликлиникам, интернатам и школам Министерства обороны Российской Федерации — для хозяйственных нужд и перевозки детей. Начальникам главных и центральных управлений Министерства обороны Российской Федерации разрешено в исключительных случаях предоставлять бесплатно автомобильный транспорт воинских частей при отсутствии транспорта общего пользования в гарнизонах, размещенных в отдаленных пунктах, для доставки военнослужащих на службу, их детей в школу и обратно.

Грузовые автомобили и пассажирские автобусы частей представляются по распоряжению командиров частей и их прямых начальников за плату:

- хозрасчетным предприятиям и организациям Министерства обороны Российской Федерации для перевозки грузов в попутном направлении;

- предприятиям и организациям других министерств и ведомств, обслуживающих воинские части, а также подшефным организациям воинских частей;

- для организованной перевозки членов семей военнослужащих на работу, если пассажирский транспорт общего пользования не в состоянии обеспечить эти перевозки;

- для личных нужд военнослужащих, рабочих и служащих Вооруженных Сил Российской Федерации.

7.3.4.2. Расход моторесурсов при использовании машин

Эксплуатация автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации в мирное время организуется в целях обеспечения плана боевой подготовки, хозяйственной деятельности и нормальной жизни войск при минимальном расходе моторесурсов.

Использование автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации в мирное время осуществляется только по штатному назначению с соблюдением установленных технических норм и правил в пределах годовых норм расхода моторесурсов.

Годовые нормы моторесурсов и порядок их применения установлены приказом министра обороны Российской Федерации «Об утверждении годовых норм расхода моторесурсов автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (на мирное время)» от 31 января 2006 г. № 50 (приложения 36, 37) и имеют целью дальнейшее улучшение использования машин и сокращение государственных средств при их эксплуатации.

Годовые нормы расхода моторесурсов устанавливаются на каждую штатную единицу автомобильной техники. Величина нормы расхода моторесурса зависит от группы эксплуатации машин. На обучение водителей машин водителей, офицеров и прапорщиков моторесурсы выделяются сверх основных норм на автомобильную технику.

Для отработки задач по боевой подготовке и сохранения ресурса машин боевой и строевой групп эксплуатации приказом командира части на основании расчета, утвержденного вышестоящим командиром, разрешается выводить из числа боевых и строевых групп эксплуатации необходимое количество машин каждого типа и определять им повышенный расход моторесурсов в пределах норм, обеспечивающих выполнение программ обучения личного состава по специальности.

Для обкатки новых и прошедших капитальный и средний ремонт машин расход моторесурсов производится сверх установленных норм.

Расход моторесурсов на опробование машин, содержащихся на длительном хранении, производится в объеме, предусмотренном Руководством по хранению автомобильной техники и имущества.

Нормы расхода моторесурсов автомобильных прицепов и полуприцепов исчисляются применительно к нормам расхода моторесурсов буксирующих их машин.

В целях сохранения ресурсов новых машин, равномерного (ступенчатого) выхода машин в ремонт командиру воинской части предоставляется право:

- увеличивать до двух годовых норм расход моторесурсов одних машин за счет других однотипных машин той же группы;

- увеличивать до двух годовых норм расход моторесурсов на каждый списочный легковой автомобиль за счет моторесурсов недостающих по штату легковых автомобилей, при этом планируемый суммарный расход моторесурсов не должен превышать общего лимита моторесурсов всех положенных по штату легковых автомобилей; увеличивать до трех годовых норм расход моторесурсов грузовых автомобилей, автобусов, санитарных машин, находящихся в эксплуатации 10 лет и более, за счет такого же снижения расхода моторесурсов машин соответствующих типов и групп более позднего изготовления;

- при поступлении машин на штатное укомплектование воинских частей в течение года планируемый расход моторесурсов на каждый оставшийся месяц до конца текущего года не должен превышать более $\frac{1}{12}$ основной годовой нормы на одну машину той группы, в которую зачисляется эта машина;

- при переводе машин из одной группы эксплуатации в другую, а также при поступлении машин взамен отправленных в капитальный ремонт с исключением из списка воинских части или переданных в другие воинские части (в государственные или коммерческие структуры), расход моторесурсов этих машин планировать в пределах остатка годовых норм, не израсходованных убывшими машинами соответствующей группы эксплуатации;

- переводить взамен машин, отправленных для перевозки сельскохозяйственной продукции, ликвидации последствий стихийного бедствия и в капитальный ремонт без исключения из списка воинской части, до их возвращения соответствующее количество машин строевой группы в транспортную группу и увеличивать расход их моторесурсов в пределах остатка неизрасходованной годовой нормы убывшими машинами.

Все изменения годовых норм расхода моторесурсов машин объявляются в приказе командира воинской части. Установленная в приказе годовая норма, дата и номер приказа записываются в раздел «Особые отметки» паспорта (формуляра) машины и заверяются гербовой печатью воинской части.

Решением командующих войсками военных округов создается резерв моторесурсов в размере 7 % от годовой нормы расхода моторесурсов подчиненных войск, обеспеченных горючим и смазочными материалами, который расходуется для проведения мероприятий, не предусмотренных планами боевой подготовки и хозяйственной деятельности войск.

7.3.4.3. Контроль за расходом моторесурсов

Контроль за использованием автомобильной техники и законностью расходования моторесурсов осуществляется:

- а) при инспектировании и проверке войск внутренними и проверочными комиссиями в соответствии с планами инспектирования и проверок, а также военной автомобильной инспекцией;

- б) командирами частей, соединений и объединений, их заместителями и начальниками родов войск и служб в подчиненных частях и подразделениях в следующие сроки:

- в воинской части — на основании анализа выполнения месячного плана эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части ежемесячно;
- в соединении — на основании проверок и докладов командиров воинских частей — не менее одного раза в квартал; в объединении — по итогам периода обучения и проверок войск — не менее одного раза в полгода;
- в военном округе — по итогам года и проверок войск — не менее одного раза в год.

Начальником автомобильной службы воинской части или лицом, назначенным командиром воинской части, проверяется правильность ведения книги учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов — не реже одного раза в неделю, а учет расхода моторесурсов в формулярах (паспортах) — не реже одного раза в месяц.

Основанием для расхода моторесурсов являются утвержденный годовой план эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части, а также письменные распоряжения вышестоящих командиров (начальников) и штабов на выделение автомобильной техники с указанием источников покрытия моторесурсов и горючего в пределах норм, установленных соответствующими приказами министра обороны Российской Федерации.

Военная автомобильная инспекция гарнизонов, соединений и округов не реже двух раз в месяц проверяет расход моторесурсов, горючего и смазочных материалов, состояние спидометров и их опломбирование. О результатах проверок докладывается соответствующим командирам (начальникам).

По результатам проверок в воинских частях, соединениях, объединениях, военных округах в необходимых случаях издаются приказы.

Машины, досрочно выработавшие запланированные на год моторесурсы, снимаются с эксплуатации на срок, определяющийся величиной перепробега. Должностные лица, по вине которых допущены использование машин не по прямому назначению, перерасход моторесурсов, привлекаются к ответственности в установленном порядке.

7.4. Техническое обслуживание военной автомобильной техники

Эффективность работы машин зависит не только от качеств, заложенных в них на этапе конструирования и изготовления, но и в значительной мере от способа и качества их технического обслуживания в процессе эксплуатации. Если обслуживание машин свести к периодическиму устранению внезапных отказов и полностью исключить все мероприятия предупредительного характера, то параметры надежности ряда механизмов могут оказаться весьма низкими и вся машина будет работать неэффективно. Поэтому при использовании машин необходимо выбрать и обосновать наилучшие с точки зрения эксплуатационной надежности периодичность и режимы технического обслуживания.

7.4.1. Сущность планово-предупредительной системы технического обслуживания автомобильной техники

Система технического обслуживания — это совокупность взаимосвязанных средств, документации и исполнителей, необходимых для поддержания качества изделий, входящих в эту систему.

В Вооруженных Силах Российской Федерации установлена планово-предупредительная система технического обслуживания автомобильной техники, которая предусматривает обязательное выполнение с заданной периодичностью установленного комплекса работ в период использования, в процессе хранения и транспортирования.

Современное и качественное техническое обслуживание является важнейшим элементом эксплуатации автомобильной техники и должно обеспечивать:

- постоянную готовность машин к использованию;
- безопасность движения;
- устранение причин, вызывающих преждевременный износ, старение, разрушение, неисправности и поломки составных частей и механизмов;
- надежную работу машин в течение установленных межремонтных ресурсов и сроков их службы до ремонта и списания; минимальный расход горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов.

В то же время выполнение уборочно-моечных, заправочных, крепежных и регулировочных работ, а также устранение неисправностей, выявленных в процессе технического обслуживания или в результате контрольных осмотров, производится при необходимости (по потребности).

7.4.2. Виды и периодичность технического обслуживания машин при использовании

Периодичность технического обслуживания — это интервал времени или наработка между данным видом технического обслуживания и последующим таким же видом или другим, большей сложности.

В зависимости от объема работ техническое обслуживание машин при использовании подразделяется на следующие основные виды: контрольный осмотр (КО), ежедневное техническое обслуживание (ЕТО), техническое обслуживание № 1 (ТО-1), техническое обслуживание № 2 (ТО-2), сезонное техническое обслуживание (СО).

Кроме основных видов технического обслуживания, в Вооруженных Силах Российской Федерации предусмотрены дополнительные работы по уходу за техникой: в парковые и парково-хозяйственные дни, в часы ухода за техникой, отведенные по распоряжению дня.

Контрольный осмотр проводится водителем в целях проверки и подготовки машины перед боем, маршем, занятием, учением, использованием, транспортированием, на привалах, перед преодолением водной преграды.

При контрольном осмотре проверяется наличие горючего и масла, охлаждающей жидкости, исправность агрегатов, систем и механизмов, обеспечивающих безопасность движения.

Ежедневное техническое обслуживание проводится в пункте (на площадке) ежедневного технического обслуживания водителем после боя, марша, занятий, учений, использования и преодоления водной преграды, ежедневно в конце работы в целях поддержания ее в готовности к

использованию, обеспечения безопасности движения. При ЕТО выполняются заправочные, моечно-уборочные и проверочно-крепежные работы.

ТО-1 и ТО-2 имеют целью обеспечить безотказную работу машины, снизить интенсивность изнашивания деталей, выявить и предупредить отказы и неисправности. Работы по ТО-1 и ТО-2 выполняются в ПТОРе специалистами ПТОР с обязательным участием водителя.

Сезонное техническое обслуживание выполняется два раза в год при подготовке машин к летнему и зимнему периоду эксплуатации. Сезонное техническое обслуживание проводится в целях обеспечения безотказной работы машин в предстоящем периоде эксплуатации и заключается в выполнении ТО-1 и ТО-2 и ряда дополнительных работ.

При определении периодичности технического обслуживания машин необходимо руководствоваться следующим:

- ТО-1, ТО-2 машин боевой и строевой групп эксплуатации, как правило, совмещается с сезонным техническим обслуживанием, причем, ТО-1 совмещается с очередным СО, а ТО-2 — с сезонным обслуживанием, проводимым при подготовке машин к эксплуатации в зимний период (один раз в два года);

- технические обслуживания шасси специальных машин совмещаются с соответствующими по пробегу (времени) техническими обслуживаниями установленных на них вооружения, оборудования и специальной техники;

- цикл технического обслуживания состоит из одного ТО-2 и четырех ТО-1 для автомобилей, прицепов и полуприцепов; для гусеничных тягачей — одного ТО-2 и двух ТО-1.

7.4.2.1. Контрольный осмотр и ежедневное техническое обслуживание

Контрольные осмотры проводятся водителями (механиками-водителями) перед использованием машин в целях проверки и подготовки машины к выполнению предстоящей задачи.

По виду контрольные осмотры бывают:

- перед выходом из парка (перед боем, маршем, занятием, учением, транспортированием);

- на привалах;

- перед преодолением водной преграды.

Контрольный осмотр машины перед выходом из парка проводит водитель (механик-водитель) под руководством командира (техника) подразделения. Осмотр выполняется на месте стоянки машины и при ее движении к КТП.

Контрольный осмотр включает:

- проверку наличия (и при необходимости дозаправку) горючего, масла и охлаждающей жидкости;

- проверку исправности агрегатов, систем и механизмов, обеспечивающих безопасность движения;

- проверку наличия подтеканий горючего, масла, охлаждающей жидкости и утечки воздуха;

- выполнение необходимых крепежно-регулирующих работ и устранение выявленных неисправностей.

Последовательность выполнения контрольного осмотра машины перед выходом из парка приведена на рис. 14.

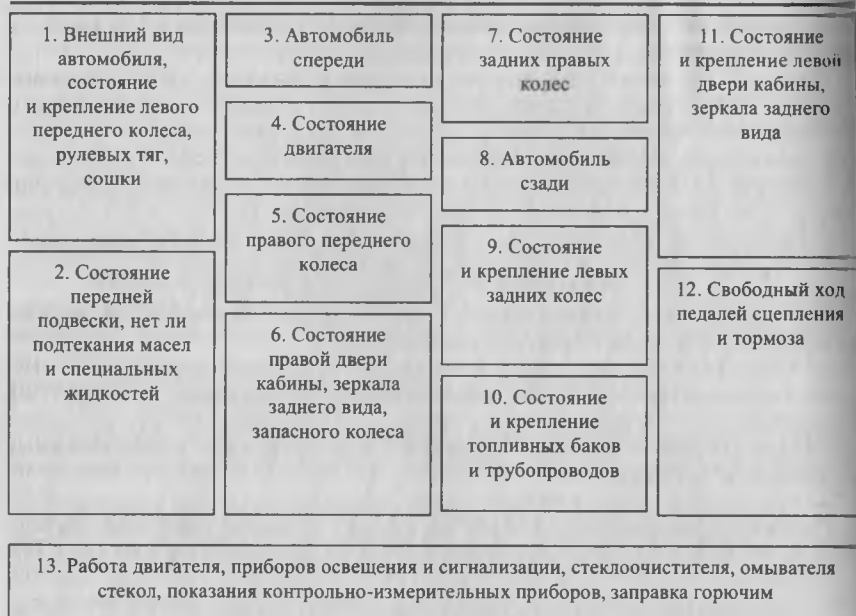


Рис. 14. Последовательность выполнения контрольного осмотра машины перед выходом из парка

Убедившись в исправности машины, командир (техник) подразделения расписывается в путевом листе и разрешает водителю представить машину для осмотра начальнику КТП.

Контрольный осмотр на привалах проводится водителем (механиком-водителем) в целях проверки готовности машин к продолжению движения.

При проведении контрольного осмотра на привалах водитель (механик-водитель) выполняет следующие работы:

- после остановки машины проверяет на ощупь нагрев ступиц колес, тормозных барабанов, картеров бортовых передач, опорных катков (при нормальном их состоянии тыльная сторона ладони не ощущает ожога). Необходимо убедиться в отсутствии подтекания масла, если в шинах обнаруживаются посторонние предметы — удалить их, проверить состояние и натяжение гусениц (зимой, при необходимости, сбить лед с беговых дорожек);

- проверяет крепление и правильность размещения груза, исправность запорных устройств бортов кузова и сцепки с прицепом;

- проверяет наличие масла, горючего и охлаждающей жидкости, нет ли подтеканий;

- при необходимости дозаправляет машину маслом и охлаждающей жидкостью до нормы и устраняет (при необходимости) подтекание масла, горючего и охлаждающей жидкости;

- проверяет герметичность пневмосистемы тормозов, техническое состояние агрегатов, систем и механизмов, обеспечивающих безопасность движения;

- удаляет пыль (грязь) с приборов освещения и сигнализации, стекол кабины, номерных знаков;

— устраняет все обнаруженные во время осмотра недостатки и неисправности.

Контрольный осмотр перед преодолением водной преграды проводится водителем (механиком-водителем) в целях проверки исправности и подготовки машины к преодолению водной преграды вброд.

При этом, на машине выполняются работы по подготовке к преодолению брода в соответствии с требованиями инструкции завода-изготовителя.

7.4.2.2. Назначение и перечень работ, выполняемых при ежедневном техническом обслуживании военной автомобильной техники

Ежедневное техническое обслуживание (ЕТО) выполняется водителем (механиком-водителем) после боя, марша, занятий, учений, преодоления водной преграды и по окончании работ в целях поддержания машин в готовности к использованию и в чистоте, а также обеспечения безопасности движения.

ЕТО включает заправку, мойку, смазку, проверочные и необходимые крепежно-регулирующие работы и устранение выявленных неисправностей.

В постоянных парках ежедневное техническое обслуживание проводится на пунктах заправки, чистки и мойки, пунктах (площадках) ЕТО.

Перед выполнением работ на пункте (площадке) ЕТО производится предварительная очистка, заправка горючим и мойка на пункте чистки и мойки машин.

При ЕТО выполняются работы, предусмотренные к выполнению при контрольном осмотре перед выходом из парка, и дополнительно:

- спускается конденсат из воздушных баллонов пневмосистемы;
- очищается аккумуляторная батарея, проверяется уровень электролита и крепление батарей;
- при эксплуатации машин в условиях сильной запыленности меняется масло в воздухоочистителе и промываются фильтрующие элементы.

После обслуживания машина с разрешения дежурного по парку ставится на место стоянки.

В зимнее время, если система охлаждения двигателя заправляется водой, а машина хранится на открытой площадке или в неотапливаемом хранилище, необходимо слить воду и вывесить табличку «Вода слита».

При температуре окружающего воздуха минус 15 °С и ниже снимаются аккумуляторные батареи, сдаются на хранение в отапливаемое помещение, вывешивается табличка «Аккумуляторы сняты».

7.4.2.3. Назначение и содержание работ при техническом обслуживании № 1, техническом обслуживании № 2 и сезонном обслуживании

Своевременное и качественное техническое обслуживание является важнейшим элементом эксплуатации автомобильной техники (машин) и должно обеспечивать:

- постоянную готовность машин к использованию;
- безопасность движения;
- устранение причин, вызывающих преждевременный износ, старение, разрушение, неисправности и поломки составных частей и механизмов;
- надежную работу машин в течение установленных межремонтных ресурсов и сроков их службы до ремонта и списания;

— минимальный расход горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов.

Запрещается сокращать объем работ по техническому обслуживанию машины в ущерб их качеству.

Техническое обслуживание № 1, техническое обслуживание № 2 и сезонное техническое обслуживание машин выполняются личным составом подразделений технического обслуживания и ремонта с участием водителей.

В полевых условиях техническое обслуживание машин проводится с использованием подвижных средств технического обслуживания и ремонта (МТО-АМ, МТО-АТ, МТО-40С, МТО-АТГ и другие их модификации) в порядке, установленном командиром воинской части с учетом конкретных условий.

СО предназначено для обеспечения надежной работы машин в зимний или летний периоды эксплуатации. Оно заключается в проведении очередного ТО-1 или ТО-2 и дополнительных работ в соответствии с предстоящим периодом эксплуатации:

— промывки, продувки сжатым воздухом, проверки и регулировки приборов системы питания двигателя;

— замены сезонных смазочных материалов и специальных жидкостей в агрегатах и механизмах машин;

— подкраски или полной окраски машин.

Всесезонные масла и жидкости заменяются только по истечении срока их работы.

Перечень основных операций, выполняемых при ТО-1 и ТО-2 конкретных марок машин, определен инструкциями по эксплуатации и техническому обслуживанию заводов-изготовителей.

Дополнительные работы при сезонном обслуживании

Перечень дополнительных работ при сезонном обслуживании машин выполняется согласно требованиям нормативно-технической документации.

К общим работам сезонного технического обслуживания относятся:

— промывка, продувка сжатым воздухом, проверка и регулировка приборов системы питания двигателя;

— замена сезонных смазочных материалов и специальных жидкостей;

— подкраска или полная окраска машин.

При подготовке машин к зимнему периоду эксплуатации дополнительно выполняется:

— проверка и подготовка к работе средств подогрева двигателя, обогрева кабины и кузова, установка средств утепления;

— подключение к системе охлаждения и проверка работы предпускового подогрева двигателя и отопителя кабины;

— разблокировка электромагнитных муфт привода вентиляторов;

— заправка системы охлаждения двигателя низкотемпературной жидкостью (для установленных марок машин);

— удаление конденсата (отложений) из трубопроводов и каналов системы регулирования давления воздуха в шинах и системы пневматических (гидравлических) приводов тормозов;

— подготовка хранилищ (помещений) для хранения аккумуляторных батарей, снимаемых с машин при температуре воздуха ниже минус 15 °С.

При подготовке машин к летнему периоду эксплуатации дополнительно выполняется:

- слив из системы охлаждения двигателя низкотемпературной жидкости, промывка системы и заправка водой (контроль качества низкотемпературной жидкости и сдача ее на склад);
- отключение от системы охлаждения двигателя отопителя кабины;
- снятие с машин средств утепления и сдача их на склад;
- блокировка (включение) электромагнитных муфт привода вентиляторов;
- замена тормозной жидкости (при необходимости);
- консервация предпускового подогревателя.

7.4.2.4. Учет технического обслуживания

Учет выполненных ТО-1, ТО-2 и СО в воинской части ведется в следующих документах:

- в паспорте машины;
- в книге учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества;
- в месячном плане эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части;
- в плане-графике технического обслуживания и ремонта машин воинской части.

Заместитель командира воинской части по вооружению или начальник автомобильной службы еженедельно проверяют фактическое выполнение технических обслуживаний и записи в документах об их учете.

7.4.2.5. Регламентированное техническое обслуживание автомобильных базовых шасси

В Вооруженных Силах Российской Федерации значительное количество автомобильной техники (в основном специальных машин) находится на хранении или используется с ограниченным расходом ресурсов. От готовности и надежности этих машин во многом зависят боеготовность, подвижность частей и соединений.

В отличие от машин многоцелевого назначения (имеющих большой расход ресурсов и подвергающихся в короткие сроки плановому ремонту) специальные машины имеют большие сроки службы до очередного ремонта при малом расходе ресурса.

Установлено, что при сроках службы до шести лет тягово-динамические качества специальных машин практически не изменяются. Нарботка на отказ таких машин составляет: для специальных колесных шасси — 3—6 тыс. км; для гусеничных машин — 2—3 тыс. км; для шасси машин многоцелевого назначения — 8—10 тыс. км.

Снижение показателей надежности специальных машин определяется:

- преждевременным выходом из строя сальниковых уплотнителей, прокладок сборочных единиц и агрегатов, изоляции электропроводки вследствие старения резины и других полимерных материалов;

- нарушением регулировок в результате потери упругости (прочности) металла, полной или частичной потери работоспособности системы питания (вследствие смоло- и лакообразования в топливной аппаратуре) и системы охлаждения (вследствие образования накипи), коррозии, а также других явлений, вызванных снижением качества материалов.

В целях предупреждения возникновения отказов и неисправностей специальных машин в систему технического обслуживания и ремонта автомобильной техники введен новый вид технического обслуживания — регламентированное техническое обслуживание (РТО).

РТО — комплекс мероприятий в системе технического обслуживания и ремонта, проводимый в установленные сроки специальным машинам (АБШ), находящимся на длительном хранении или с ограниченным расходом ресурсов, в целях поддержания их в постоянной технической готовности.

РТО заключается:

- в проверке технического состояния узлов, агрегатов и систем автомобильных базовых шасси в процессе разборки и технического диагностирования;

- в производстве регулировочных, настроечных, крепежных и других работ, связанных с устранением неисправностей;

- в замене масел, смазок, специальных жидкостей, топлив;

- в замене резинотехнических и других полимерных деталей, срок службы которых меньше межремонтного ресурса машины.

Выполнение указанного вида работ обусловлено старением деталей, изготовленных из полимерных материалов, потерей защитных и смазочных свойств масел, смазок, нарушением регулировок в результате потери упругости пружин, коррозии и усталостного разрушения металла.

Конкретный объем РТО и перечни деталей, подлежащих при этом обязательной замене, определяются инструкциями по регламентированному техническому обслуживанию автомобильных базовых шасси каждой марки.

РТО производится через 6—10 лет службы автомобильных базовых шасси. Конкретная периодичность в зависимости от условий эксплуатации указывается в инструкциях и руководствах по РТО автомобильных базовых шасси.

В течение срока службы автомобильных базовых шасси выполняются два регламентированных технических обслуживания. Регламентированное техническое обслуживание автомобильных шасси должно совмещаться с обслуживанием или ремонтом смонтированных на них вооружения и военной техники.

Специальное оборудование при регламентированном техническом обслуживании с шасси не снимается.

Регламентированное техническое обслуживание проводится в ремонтных частях, перечень которых утверждается командующим военным округом. Регламентированное техническое обслуживание может проводиться непосредственно в воинских частях выездными бригадами от ремонтных частей с использованием своих подвижных средств технического обслуживания и ремонта в ПТОРах воинских частей. Регламентированное техническое обслуживание выполняется личным составом отделений и взводов регламента (автомобильной техники автомобильных ремонтных подразделений и частей) с участием экипажей, расчетов и водителей.

Ответственность за своевременное и качественное выполнение регламентированного технического обслуживания несут командиры ремонтных частей, где оно выполняется.

7.5. Условия и виды хранения военной автомобильной техники

Хранение машин заключается в содержании исправных и специально подготовленных машин в состоянии, обеспечивающем их сохранность и приведение в готовность к использованию в установленные сроки.

Хранение включает: специальную подготовку машин (консервацию); техническое обслуживание в процессе хранения; проверку состояния и опробование машин; переконсервацию машин; замену (освежение) шин, АКБ, ГСМ и других эксплуатационных материалов, а также деталей с ограниченным сроком службы.

Объем работ по подготовке машин к хранению, техническому обслуживанию при хранении, периодичность опробования и переконсервации определяются в зависимости от условий и видов хранения.

Под условиями хранения понимается совокупность воздействующих на машину факторов окружающей среды, влияющих на скорость процессов коррозии металлов и старения полимерных материалов, а также на стабильность технических характеристик.

В зависимости от условий хранения установлены следующие четыре категории: легкая — Л, средняя — С, жесткая — Ж, очень жесткая — ОЖ:

- в отапливаемом помещении — легкая категория;
- в закрытом неотапливаемом помещении — средняя категория;
- под навесом — жесткая категория;
- под навесом в районах с промышленной и морской атмосферой, а также при вынужденном хранении на открытых площадках во всех климатических зонах — очень жесткая категория.

Устанавливаются два вида хранения машин: кратковременное (КХ) — до одного года; длительное (ДХ) — один год и более.

На кратковременном хранении содержатся, как правило, машины с ограниченным расходом ресурса (боевые, строевые).

На кратковременное хранение ставятся машины, использование которых не планируется более трех месяцев.

При постановке на хранение машины могут быть законсервированы двумя методами:

- консервация машин без герметизации с использованием консервационных смазок;
- консервация машин с герметизацией и использованием влагопоглотителя.

7.5.1. Порядок хранения военной автомобильной техники

Машины с установленным вооружением, спецоборудованием, подвижные средства ремонта и технического обслуживания техники (мастерские) ставятся на хранение после обкатки шасси.

Машины на хранении содержатся в специально оборудованных местах хранения.

Машины, содержащиеся на ДХ, а также гусеничные и колесные тягачи, гусеничные транспортеры-тягачи, специальные колесные шасси, тяжелые колесные тягачи, специальные боевые и строевые машины размещаются в хранилищах. В исключительных случаях указанную технику допускается содержать под навесом или на открытой площадке. Ос-

тальные машины могут содержаться как в хранилищах, так и под навесом или на открытой площадке.

Машины, содержащиеся на ДХ, размещаются отдельно от других машин. Порядок доступа к ним определяется приказом командира части.

На местах хранения машины размещаются в порядке номеров подразделений и расчета вместе со штатными прицепами.

В кабине каждой машины на стекле левой двери крепится карточка машины длительного хранения.

7.5.2. Планирование и организация работ по постановке машин на хранение

При планировании и организации работ по постановке машин на хранение разрабатываются следующие документы:

- приказ командира войсковой части о постановке ВАТ на хранение;
- план постановки машин на хранение в войсковой части;
- план-график постановки машин на хранение в подразделениях;
- задание специализированным бригадам на выполнение работ по консервации (разрабатывается на основе технологических процессов подготовки машин к хранению).

Организация и порядок выполнения работ по подготовке и постановке машин части на хранение определяются приказом по части. В приказе указываются:

- порядок подготовки к работам личного состава;
- вид хранения, марки и номера машин;
- сроки выполнения работ по техническому обслуживанию и консервации машин;
- порядок оборудования мест хранения и материального обеспечения;
- лица, ответственные за проведение работ по подготовке к хранению;
- порядок контроля качества выполняемых работ;
- состав и задачи комиссии по проверке машин, подготовленных к длительному хранению;
- подготовка личного состава;
- сроки выполнения работ;
- обеспечение подразделений материалами и средствами обслуживания;
- объем работ по подготовке машин к хранению;
- подготовка и оборудование мест хранения (стоянок) для машин, помещений для хранения снимаемых с машин оборудования и имущества;
- сроки готовности машин по подразделениям;
- порядок контроля качества работ и проверки командованием части готовности машин к хранению.

На основании указанного приказа составляется план-график постановки машин на хранение, в котором предусматриваются виды работ по техническому обслуживанию и консервации, сроки их выполнения.

7.5.3. Организация контроля качества подготовки вооружения и военной техники к хранению

Ответственность за состояние и подготовку машин к хранению возлагается на командиров частей и подразделений. Ответственность за состояние и подготовку к хранению автомобильных средств подвижности ВВТ, кроме того, возлагается на начальников родов войск и служб, в ведении которых они находятся.

Работы по подготовке машин к хранению, проверку качества и полноту их выполнения организуют заместители командиров частей по вооружению, начальников родов войск и служб (техники, начальники складов ИЗ).

После завершения работ по подготовке к ДХ в формуляре (паспорте) и карточке машины делается соответствующая запись.

Машины, подготовленные к КХ, проверяются командирами подразделений, подготовленные к ДХ, — комиссией, назначенной командиром части.

Машины, поставленные на ДХ под навесами и на открытых площадках, пломбируются.

Качество работ по подготовке машин к ДХ проверяется пооперационным контролем, который осуществляется визуально и с помощью измерительных и диагностических приборов. Контроль качества работ, связанных с заменой деталей и материалов, осуществляется в ходе их выполнения.

Полноту и качество подготовки машин к хранению и при переконсервации выборочно проверяет заместитель командира части по вооружению (начальник автомобильной службы).

7.5.4. Хранение военной автомобильной техники

Специальная подготовка ВАТ к хранению (консервация) заключается в осуществлении защиты поверхностей деталей и конструкционных материалов от коррозии, старения и биоповреждений в процессе хранения и транспортирования и основана на применении средств временной защиты (легкоудаляемых или не требующих удаления при использовании машин после хранения или транспортирования), а также восстановлении средств постоянной защиты (химических, лакокрасочных покрытий, наносимых на поверхности деталей при их изготовлении).

При консервации ВАТ применяются следующие методы защиты:

а) консервация машин без герметизации:

— нанесение защитных пленок рабоче-консервационных масел и консервационных смазок;

— нанесение ингибированных полимерных покрытий;

б) консервация машин с герметизацией и с использованием влагопоглотителя: статическое осушение воздуха в герметизированных объемах;

в) комбинированные методы — применение на одном изделии сочетаний указанных выше средств.

Герметизация корпусов машин и кузовов подвижных мастерских производится при подготовке к ДХ и выполняется после завершения работ по техническому обслуживанию и консервации систем, узлов и агрегатов.

Применяются два метода герметизации — «заклейка» и «получехол».

Герметизация методом «заклейка» применяется для машин, имеющих полностью закрытый цельнометаллический сварной (литой) корпус.

Сущность этого метода заключается в заклеивании влагонепроницаемым материалом и уплотнении специальной замазкой всех отверстий и щелей в корпусе (кузове) машины с размещением внутри герметизируемого объема влагопоглотителя.

Герметизация методом «получехол» применяется для машин с цельнометаллическим, сварным или сборным корпусом и заключается в укрывании верхней (надгусеничной) части машины прочным влагонепроницаемым пленочным покрытием — получехлом. Внутри герметизируемого объема помещается влагопоглотитель, а отверстия и щели в неукрытой части корпуса промазываются замазкой.

7.5.4.1. Порядок содержания машин на краткосрочном хранении

Устанавливается следующий порядок содержания машин на КХ:

- топливные баки, картеры агрегатов и механизмов заполнены горючим и маслами всесезонных или зимних сортов;
- системы охлаждения двигателей содержатся заполненными водой или НОЖ с добавкой ингибиторов коррозии; при температуре окружающего воздуха ниже плюс (минус) 5 °С вода из систем охлаждения сливается; при переводе техники на летнюю эксплуатацию допускается сливать НОЖ и заливать воду;
- аккумуляторные батареи установлены на машинах, а при температуре воздуха ниже минус 20 °С снимаются и хранятся в аккумуляторной (отапливаемом помещении), кроме случаев, когда особыми указаниями предусматривается их хранение на машинах;
- колеса и подвеска автомобиля не разгружены;
- укрывочный брезент и индивидуальный комплект ЗИП хранятся на машине.

На машинах боевой и строевой групп светомаскировочные устройства (СМУ) головных фар, сигнальных фонарей и плафонов, подкузовной фонарь для автомобилей и бортовой экран с электроподсветом для гусеничных машин устанавливаются на штатные места.

СМУ машин транспортной и учебной групп эксплуатации хранятся на складе автомобильного имущества воинской части в готовности к выдаче.

7.5.4.2. Порядок содержания машин на длительном хранении

Устанавливается следующий порядок содержания машин на ДХ:

- цилиндры двигателя и приборы системы питания законсервированы;
- картеры агрегатов и механизмов машин заполнены всесезонными или северными рабоче-консервационными маслами и загерметизированы;
- топливные баки машин с карбюраторными двигателями не заполнены, а их внутренние поверхности промыты и обработаны моторным рабоче-консервационным маслом;
- топливные баки машин с дизельными двигателями содержатся заполненными;
- системы охлаждения обработаны раствором с ингибитором коррозии и содержатся заполненными НОЖ. Допускается содержание систем охлаждения карбюраторных двигателей незаполненными;
- аккумуляторные батареи с машин сняты и хранятся в аккумуляторной, кроме случаев, когда особыми указаниями предусматривается их хранение на машинах;
- колеса и подвеска автомобиля разгружены (кроме подвески незагруженных автомобилей);

— укывочные брезенты и индивидуальный комплект ЗИП хранятся на складе части.

Допускается при содержании на ДХ многоосных специальных колесных шасси и многоосных тяжелых колесных тягачей с загрузкой (массой смонтированного ВВТ) менее 75 % от номинальной грузоподъемности колеса и подвеску не разгружать.

7.5.4.3. Содержание военной автомобильной техники на хранении

Содержание машин на хранении — это комплекс организационно-технических мероприятий, направленных на обеспечение их сохранности, исправности и постоянной готовности к использованию по назначению.

Содержание машин на хранении включает:

- уход;
- техническое обслуживание;
- замену (освежение) шин, аккумуляторных батарей, горючего, смазочных и других эксплуатационных материалов;
- опробование;
- переконсервацию;
- контроль содержания машин в процессе хранения.

Уход за машинами, содержащимися на хранении, проводится в целях содержания их в чистоте, обеспечения установленного порядка хранения и поддержания в состоянии сохранности и возможности применения (использования) по назначению в установленные сроки. Он включает работы:

- по поддержанию машин в чистоте;
- по уборке мест стоянки и подъездных путей;
- по проверке комплектности машин;
- по обнаружению и устранению подтеканий топлива, масла, охлаждающей и тормозной жидкости;
- по поддержанию давления воздуха в шинах и установленного уровня электролита в аккумуляторных батареях, топлива в баках, охлаждающей и специальной жидкости в соответствующих системах и узлах;
- по удалению с окрашиваемых и неокрашиваемых поверхностей продуктов коррозии и временной их защите.

Уход за машинами, *содержащимися на КХ*, проводится в часы, определенные распорядком дня, и в парково-хозяйственные дни силами штатных водителей под руководством должностных лиц подразделений.

При хранении машин на открытой площадке необходимо проверить состояние и прочность приклейки средств герметизации воздухоочистителей (воздухозаборников) и выпускных труб глушителей (эжекторов).

Не реже одного раза в месяц:

- пустить двигатель и прогреть его до температуры 75—80 °С;
- проверить работу двигателя на различных режимах;
- проверить работу осветительных, светосигнальных, звуковых и контрольно-измерительных приборов, работу стеклоочистителей, отопителя кабины (корпуса) машины, ФВУ и водооткачивающих средств путем их включения;
- проверить состояние и зарядку баллонов воздухопуска;
- проверить работоспособность тормозов и сцепления (главного фрикциона), коробки передач, раздаточной коробки, стояночного тормоза (тор-

мозов останова и поворота) путем перемещения машины вперед и назад.

По окончании работ, связанных с пуском двигателя, при хранении машин на открытой площадке загерметизировать воздухоочистители (воздухозаборники) и выпускные трубы глушителей (эжекторы).

Уход за машинами, *содержащимися на ДХ*, проводится в ПХД силами подразделений хранения (ТО и Р) с таким расчетом, чтобы на каждой машине работы проводились один раз в месяц. Работы выполняются под руководством должностных лиц подразделения (части).

Один раз в шесть месяцев хранения на негерметизированных машинах необходимо вскрыть кабину, капот двигателя (моторный отсек), на зачехленных машинах предварительно снять укывочный брезент и дополнительно проверить:

- работоспособность гидропривода тормозов и сцепления и механического привода сцепления (главного фрикциона);

- работоспособность привода управления коробкой передач, раздаточной коробкой, стояночным тормозом (тормозами останова и поворота) путем установки соответствующих рычагов в различные положения. При заедании (заклинивании) тяг привода выяснить причину и устранить ее. По окончании работ все рычаги поставить в нейтральное (исходное) положение;

- работоспособность приводов воздушной и дроссельной заслонок карбюратора, привода топливного насоса высокого давления, аварийного останова двигателя, жалюзи и др. По окончании работ рейку топливного насоса высокого давления возвратить в положение, соответствующее прекращению подачи топлива;

- уровень топлива в заполненных топливных баках и довести его до нормы;

- состояние и заправку баллонов воздухопуска.

При выполнении работ по уходу в ПХД допускается проведение других работ, направленных на устранение недостатков, выявленных при контрольно-техническом осмотре машин.

7.5.4.4. Техническое обслуживание машин, находящихся на хранении

Виды и периодичность технического обслуживания машин, находящихся на хранении

Техническое обслуживание машин при хранении проводится в целях поддержания их в работоспособном (исправном) состоянии и обеспечения сохранности и готовности к использованию по назначению в установленные сроки. Оно заключается в проверке технического состояния и работоспособности машин, освежении эксплуатационных материалов, замене деталей и сборочных единиц с ограниченным сроком службы.

Для машин, содержащихся на КХ, специальный вид ТО не устанавливается. В процессе КХ этим машинам проводятся плановые технические обслуживания ТО-1 или ТО-2, установленные для машин с ограниченным расходом ресурса.

Для машин, содержащихся на ДХ, установлены следующие виды ТО:

- ТО-1Х (после одного года хранения или по результатам осмотра (проверки, инспектирования) машин должностными лицами);

- ТО-2Х (после двух лет хранения или по результатам осмотра (проверки, инспектирования) машин должностными лицами);

— РТО (через 6—10 лет хранения).

ТО-1Х и ТО-2Х проводятся в объеме установленного перечня работ. При втором ТО-2Х (через четыре года хранения) дополнительно пуском двигателя на месте хранения и прокручиванием агрегатов (с вывешенными колесами) или перемещением машин вперед и назад проверить работоспособность агрегатов, узлов, приборов и механизмов с последующим выполнением работ по консервации.

Проведение работ по техническому обслуживанию машин, содержащихся на ДХ, контроль за техническим состоянием, освежение шин, АКБ, эксплуатационных материалов и переконсервация планируются в плане-графике технического обслуживания и опробования машин, содержащихся на длительном хранении, в годовом и месячном планах эксплуатации и ремонта АТ части.

План-график ТО и опробования машин, содержащихся на ДХ, разрабатывается в каждой воинской части на 10 лет. Он включает графики ТО и опробования, разрабатываемые для каждого образца АТ.

Графики ТО и опробования машин составляются начальником АС части. Утвержденный командиром части план-график хранится в автомобильной службе, а выписки из него — в подразделениях на стоянке машин.

Ежегодно план-график корректируется с учетом возможных изменений в составе техники, в сроках снятия машин с хранения, опробования, переконсервации, а также во всех случаях развертывания части. При составлении графиков ТО и опробования машин, ранее находившихся на хранении, старые графики этих машин прилагаются в виде дополнения к плану-графику. Графики ТО и опробования машин, снятых с хранения для последующего использования по назначению, ликвидируются перечеркиванием их красным карандашом. При необходимости один раз в пять лет план-график ТО и опробования машин может обновляться, при этом старый план-график хранится в автомобильной службе до истечения 10-летнего срока.

Мероприятия плана-графика включаются в годовой план эксплуатации и ремонта АТ, а выполнение плана-графика осуществляется на основании заявок командиров подразделений с указанием конкретных сроков проведения планируемых работ в месячных планах эксплуатации и ремонта АТ.

Опробование машин, содержащихся на длительном хранении

Опробование машин проводится в целях определения технического состояния двигателя, основных агрегатов, систем и механизмов, проверки качества и эффективности работ, выполненных при постановке АТ на хранение, выявления и устранения отказов, повреждений и других дефектов. Оно проводится, как правило, при проверках и инспектировании воинских частей, при ТО-2Х и при переконсервации негерметизированных машин. При этом, количество проверяемых машин определяет председатель комиссии, оно не должно превышать 10—15 % от общего количества машин, содержащихся на ДХ.

Опробование машин может осуществляться пуском двигателя на месте хранения или контрольным пробегом.

Продолжительность работы двигателя на месте хранения не должна быть более 30 минут летом и одного часа зимой. При содержании машин без топлива питание двигателей производится из дополнительных емкостей.

Опробование машин контрольным пробегом производится на расстояние 25 км для автомобилей и 15 км для гусеничных машин.

Опробование машин при проведении ТО-2Х и переконсервации планируется и проводится в сроки, установленные планом-графиком ТО и опробования машин.

Опробованию, как правило, подлежит АТ, которая ранее пуском двигателя на месте хранения или контрольным пробегом не проверялась.

Переконсервация машин

Переконсервация негерметизированных машин при длительном их хранении в жестких и очень жестких категориях условий хранения производится через четыре года после постановки АТ на хранение, как правило, после опробования машин.

Переконсервация герметизированных машин при содержании их во всех категориях условий хранения, негерметизированных машин в средних и легких категориях условий хранения, а также повторная переконсервация негерметизированных машин при длительном их хранении в жестких и очень жестких категориях условий хранения производится при проведении им РТО.

При переконсервации машин выполняются следующие работы:

- снятие машин с хранения;
- проверка технического состояния машин внешним осмотром и контрольным пробегом;
- устранение обнаруженных недостатков и замена отдельных ненадежных деталей с ограниченным сроком службы;
- подготовка машин к хранению на новый срок, при этом в средней категории условий хранения работы ТО-2 выполняются при необходимости.

Контроль содержания машин в процессе хранения

Контроль технического состояния машин в процессе хранения должностными лицами части осуществляется внешним осмотром, а также при опробовании машин.

Осмотр машин ДХ должностными лицами проводится в соответствии с графиком, разрабатываемым ЗКВ части (начальником АС) на год с учетом периодичности. График осмотров утверждается командиром части.

7.6. Транспортирование военной автомобильной техники

7.6.1. Железнодорожный подвижной состав

Для перевозки вооружения и военной техники в составе воинских эшелонов и транспортов, следующих под охраной воинских караулов, железная дорога предоставляет платформы, полувагоны и транспортеры, исправные и годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков грязи и мусора. Пригодность вагонов для перевозки в техническом отношении определяет железная дорога.

Платформы, подаваемые под погрузку техники, которая закрепляется с помощью многооборотных приспособлений типа металлических шпор, упорных металлических башмаков, универсальных многооборотных креп-

лений (УМК), должны иметь настил пола из плотно подогнанных целых досок, укрепленных по всему периметру стальным уголком.

7.6.1.1. Подготовка военной автомобильной техники к погрузке

При подготовке личного состава особое внимание обращается на изучение особенностей предстоящей перевозки, маршрутов выдвигения к станции погрузки, порядка подготовки ВАТ, необходимых приспособлений, материалов и инструмента для крепления и маскировки объектов на подвижном составе. Проводятся занятия и инструктажи по правилам и способам погрузки, крепления АТ на железнодорожных платформах и их выгрузки. Со всем личным составом изучаются меры безопасности, доводятся сигналы предупреждения и оповещения (установленные в войсках и применяемые на транспорте) о воздушном противнике, применении им ОМП, радиоактивном, химическом и бактериологическом заражении, способы их подачи и порядок действий по ним.

Подготовка ВАТ предусматривает проведение очередного ТО. При этом, особое внимание обращается на проверку и регулировку приводов управления, обеспечение надежности работы всех видов тормозов, доведение до нормы давления воздуха в шинах, заправку топливных баков (при перевозке автомобильной техники наклонным способом топливные баки наполняются не более чем на $\frac{1}{3}$, а при перевозке воздушным транспортом — в пределах от $\frac{1}{4}$ до $\frac{3}{4}$ заправки).

Особое внимание должно быть обращено на проверку наличия материалов и приспособлений для крепления машин на подвижном составе и доукомплектование ими подразделений.

К приспособлениям относятся: типовые упорные и боковые деревянные бруски для закрепления колесных машин, табельные растяжки, металлические шпоры и упорные башмаки, струбцины-растяжки, универсальные многооборотные крепления, а также веревки для закрепления брезентов, тентов и маскировочных средств.

Проволока для изготовления растяжек должна применяться мягкая (отожженная, круглая, горячекатаная, диаметром не менее 4 мм, без надрывов, трещин и других дефектов).

Деревянные детали крепления должны изготавливаться из здоровой (не ниже 3-го сорта) древесины хвойных и лиственных пород, за исключением осины, ольхи, липы. Упорные боковые бруски и другие деревянные детали крепления должны иметь установленные для каждой марки машин форму и размеры.

Шпоры (упорные башмаки) не должны иметь механических повреждений. Их стойки должны быть надежно скреплены с плитами и иметь исправные ограничители, фиксаторы, флажки, пальцы и шплинты.

Полнота и качество выполнения работ по подготовке ВАТ к перевозке проверяются ЗКВ подразделений, после чего они докладывают своим командирам и старшему начальнику по службе.

При перевозке подразделений в зимнее время должны быть приняты дополнительные меры по обеспечению подразделений горячей водой, маслами, средствами обогрева, резервными аккумуляторными батареями и средствами повышения проходимости.

Перед погрузкой воинского эшелона начальник эшелона вместе с командирами подразделений и их ЗКВ тщательно проверяют исправность погрузочно-выгрузочных устройств и поданного подвижного состава.

Перед подачей подвижного состава к боковым погрузочным устройствам борта платформ должны быть открыты, для чего из состава подразделений назначаются погрузочно-выгрузочные команды.

7.6.1.2. Организация и осуществление погрузки

Транспортирование по железной дороге должно осуществляться в соответствии с требованиями Наставления по перевозкам войск железнодорожным, морским, речным и воздушным транспортом.

Погрузка АТ начинается по команде начальника воинского эшелона и осуществляется на широком фронте с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных устройств, приспособлений и механизмов, скрытно, быстро и организованно.

Запасы АИ размещаются в кузовах автомобилей и прицепов.

Заездом машины руководит командир подразделения с помощью установленных сигналов. Дальнейшим движением машины по подвижному составу и ее размещением руководит командир машины.

7.6.1.3. Размещение и крепление военной автомобильной техники

При перевозке в составе воинских эшелонов, а также транспортов, следующих под охраной воинских караулов, технику размещают и закрепляют на платформах (в полувагонах) в соответствии с Наставлением по перевозкам войск железнодорожным, морским, речным и воздушным транспортом.

Проверку правильности размещения, закрепления и маскировки техники при погрузке воинского эшелона проводит начальник эшелона, а при погрузке воинского транспорта — грузоотправитель, которые несут ответственность за соблюдение технических условий, в том числе количества, размеров и качества материалов и приспособлений, применяемых при закреплении техники.

По окончании погрузки техники грузоотправитель делает в железнодорожной накладной и описи вагонов воинского транспорта отметку и заверяет своей подписью: «Техника размещена и закреплена на железнодорожном подвижном составе правильно, стопорные и фиксирующие устройства исправны и приведены в положение, исключающее разворот или отклонение отдельных частей и узлов техники, и опломбированы».

Такие же отметки делает начальник эшелона в маршрутном листе и железнодорожной накладной при перевозке техники в воинском эшелоне.

В пути следования контроль за правильным положением техники, ее креплением и маскировкой организует начальник эшелона, а в транспорте — начальник караула, которые при необходимости принимают меры к устранению обнаруженных недостатков и обеспечению безопасности движения поездов.

Работники железных дорог осуществляют контроль за соблюдением технических условий погрузки техники путем осмотра погруженных вагонов, а также в отдельных случаях согласовывают схему погрузки и расчеты крепления техники с отделением первичной погрузки.

В зависимости от массы, размеров и конструктивных особенностей техника может размещаться на платформах (в полувагонах) горизонтально или в наклонном положении.

Борта платформ, люки и двери полувагонов должны быть закрыты и заперты на запоры, когда это возможно по конструктивным особенностям перевозимой техники.

При перевозке техники, не размещающейся в пределах пола платформ (полувагонов), торцовые борта платформ опускают на кронштейны; секции боковых бортов опускают и закрепляют за кольца на продольных балках, а при отсутствии колец увязывают проволокой диаметром не менее 4 мм. Двери полувагонов открывают и закрепляют.

Техника не должна опираться на откиннутые борта платформ.

Выход отдельных элементов техники за пределы лобового бруса вагона не должен превышать 400 мм.

Крепление колесных БТР, машин на их базе, ТРМ, прицепов производится деревянными, упорными брусками и проволочными или табельными растяжками или типовыми деревянными упорными и боковыми брусками.

При первом способе машины весом до 24 т увязываются четырьмя проволочными или табельными растяжками, весом свыше 24 т — восемью растяжками. Колеса подклинивают в зависимости от веса четырьмя или восемью деревянными упорными брусками, которые укладывают поперек платформы, плотно подгоняют к покрышкам колес и прибивают гвоздями.

При перевозке на одиночных платформах у трехосных машин передние колеса подклинивают с обеих сторон, а колеса среднего и заднего мостов — с наружных сторон.

При размещении над сцепом платформы у трехосных машин подклинивают только колеса среднего и заднего мостов (с наружной стороны).

Для предотвращения поперечного перемещения параллельно передним колесам с наружной или внутренней стороны на расстоянии 20—30 мм от боковой поверхности покрышек укладывают продольные направляющие бруски, которые прибивают гвоздями к полу платформы.

При креплении вторым способом типовые упорные бруски, подклинивающие колеса, укладывают длинной стороной вдоль платформы, а боковые бруски — вплотную к боковым поверхностям и прибивают гвоздями к полу платформы.

После закрепления ВАТ на составе командиры подразделений и их ЗКВ должны лично проверить:

- выключение включателей «массы»;
- перекрытие топливных кранов;
- включение стояночных тормозов;
- выключение передних мостов у автомобилей, размещенных над сцепом платформ;
- соответствие положения ВАТ габариту погрузки;
- в зимнее время — слитие ОЖ из систем охлаждения, вывешивание табличек «Вода слита»;
- крепление съемного оборудования снаружи машин.

После проверки двери кабин колесных машин закрываются и пломбируются. При необходимости ВАТ маскируют. После окончания крепления и маскировки ВАТ на подвижном составе и оформления транспортных документов погрузка считается законченной.

В пути следования командиры подразделений и их ЗКВ организуют проведение занятий с личным составом по порядку и правилам выгрузки, соблюдению мер безопасности, особенностям эксплуатации ВАТ в ходе предстоящих боевых действий.

На остановках организуется проверка состояния крепления ВАТ. Обнаруженные недостатки немедленно устраняются (при необходимости эшелон может быть задержан до полного устранения недостатков).

7.6.1.4. Материальное и медицинское обеспечение при перевозке военной автомобильной техники

Материальное и медицинское обеспечение при перевозке военной автомобильной техники включает:

- обеспечение личного состава продовольствием и горячей пищей;
- обеспечение водой, в том числе кипятком;
- снабжение вагонов топливом;
- обеспечение средствами освещения;
- обеспечение необходимым инвентарем и др.;
- проведение лечебно-эвакуационных мероприятий;
- проведение мероприятий по защите от ОМП.

7.6.1.5. Подготовка к выгрузке и выгрузка военной автомобильной техники

При прибытии воинского эшелона на станцию разгрузки производится снятие крепления ВАТ на подвижном составе с одновременной подготовкой двигателей к запуску. Подготовка двигателей к запуску, особенно в зимнее время, может быть начата на одной из ближайших к пункту выгрузки станций.

При возникновении неисправностей их устранение организуется с привлечением сил и средств подразделений ТО, находящихся в составе эшелона. Если неисправность нельзя устранить в короткое время, то разгрузка осуществляется с помощью эвакуосредств, следовавших в эшелоне.

Выгрузка ВАТ производится с использованием всех имеющихся погрузочно-выгрузочных средств и приспособлений. Она должна быть закончена в установленные сроки.

После выгрузки эшелона материалы и приспособления, применяемые для многократного закрепления ВАТ, и все табельные средства укладываются на свои штатные места.

В районе сосредоточения ВАТ проводятся ЕТО и подготовка ее к предстоящим боевым действиям.

7.7. Оценка состояния автомобильной техники воинской части

7.7.1. Оценка состояния автомобильной техники

Каждый офицер может быть привлечен к работе в комплексной комиссии по проверке и оценке состояния ВВТ общевойскового назначения по вопросам проверки АТ. По прибытии в указанное место и время член комплексной комиссии обязан представиться старшему по проверке АТ, если же он является таковым — председателю комиссии. В составе группы по проверке АТ может быть:

- при проверке АТ воинской части (полка) — 1—2 человека;
 - при проверке АТ соединения и ему равных — 4—6 человек.
- Старший группы обязан уяснить и довести до подчиненных:
- план и расписание проверки;
 - время и место подведения итогов, докладов, частных и общих разборов.

Для проверки состояния АТ полка (отдельного батальона, дивизиона) расписаниями проверок предусматриваются 1—2 дня и не менее 6 дней для проверки соединения.

В дни проверок состояния ВВТ в воинской части планируется и проводится смотр ВВТ. Проверка других предметов обучения боевой подготовки, за исключением технической подготовки, в воинской части не планируется.

Проверка состояния ВВТ начинается с заслушивания в присутствии председателя и всех членов комплексной комиссии командира соединения, воинской части, должностных лиц родов войск, служб о наличии и состоянии ВВТ, их готовности к боевому применению (использованию по назначению). Накануне дня проверки командир воинской части представляет проверяющему (инспектирующему) план проведения смотра ВВТ части, справку-доклад о наличии и состоянии ВВТ и другие необходимые сведения об их техническом состоянии.

При оценке состояния образца вооружения и военной техники проверяются его исправность¹ и работоспособность², уход и бережение, качество технического обслуживания и ремонта.

При оценке состояния АТ воинской части не учитываются образцы, задействованные в период проверки на выполнение мероприятий по планам Министерства обороны Российской Федерации, образцы, подлежащие плановому (среднему, капитальному и регламентированному) ремонту, находящиеся в плановом ремонте, а также образцы АТ, на которые в установленном порядке составлены рекламационные документы.

Автомобильная техника, прибывшая после выполнения правительственного задания, проверяется и оценивается в соответствии с выполнением плана по ее восстановлению, утвержденного главнокомандующим видом Вооруженных Сил Российской Федерации, командующим войсками военного округа, группой войск, флотом.

Количество однотипных образцов АТ, находящихся в ремонте и ожидающих планового ремонта, в воинской части не должно превышать 40 % от запланированного выхода в капитальный и регламентированный ремонты и 20 % — в средний ремонт на год.

Состояние образцов автомобильной техники боевой и строевой групп с запасом хода до очередного ремонта меньшим, чем определено соответствующими приказами министра обороны Российской Федерации, оценивается «неудовлетворительно».

Комплексный образец³ вооружения и военной техники оценивается по среднеарифметическому значению показателей состояния всех составляющих его частей, но не выше оценки состояния ракетно-артиллерийского вооружения, базового шасси и оценки специалистов рода войск (службы), к которому относится данный образец.

¹ *Исправность образца* — состояние, при котором он соответствует всем требованиям эксплуатационной документации.

² *Работоспособность образца* — состояние, при котором он пригоден к боевому применению (использованию по назначению), значения всех параметров, характеризующих способность выполнять задачи по предназначению, соответствуют требованиям эксплуатационной документации.

³ *Комплексный образец* — образец, в который включены составные части (комплектующие изделия), определяющие его функционально-целевое назначение и относящиеся к различным генеральным заказчикам Министерства обороны Российской Федерации.

Состояние образца автомобильной техники оценивается в соответствии с требованиями приказа министра обороны Российской Федерации «Об утверждении Руководства по проверке и оценке состояния вооружения и военной техники общевойскового назначения в Вооруженных Силах Российской Федерации» 1996 г. № 255.

Таблица 6

Оценка состояния	Предъявляемые требования
«Отлично»	Образец исправен и пригоден к боевому применению (использованию по назначению), все параметры соответствуют требованиям эксплуатационной документации. Образец комплектен, имеет установленный запас ресурса. Образец полностью укомплектован индивидуальным (одиночным) ЗИП и эксплуатационной документацией. Образцу своевременно, качественно и в полном объеме проведены очередное техническое обслуживание, консервация, переконсервация. Средства запуска силовых установок (аккумуляторные батареи, воздушные баллоны) заряжены до нормы (сухозаряженные аккумуляторные батареи — в пределах срока годности). Образец заправлен всеми видами ГСМ и специальными жидкостями соответствующих сортов и марок до нормы, поставлен на установленный вид хранения, формуляр (паспорт) имеется и ведется правильно. Объекты гостехнадзора, являющиеся составными частями образца, зарегистрированы (учтены), имеют разрешение на ввод их в эксплуатацию, прошли техническое освидетельствование, и их состояние отвечает требованиям нормативно-технической документации, вопросам безопасности на объектах гостехнадзора.
«Хорошо»	Образец пригоден к боевому применению (использованию по назначению). При этом, образец отвечает следующим требованиям: — образец работоспособен, укомплектован запасными частями не менее 50 % каждой номенклатуры, инструментом и принадлежностями не менее 85 % при полной укомплектованности специальными ключами, приспособлениями и инструментом; — значения параметров приведены в соответствие с требованиями эксплуатационной документации расчетом (экипажем, водителем) проведением эксплуатационных регулировок в процессе проверки образца; — выявленные недостатки в состоянии образца устранены расчетом (экипажем, водителем) с использованием индивидуального (одиночного) ЗИП за время, отводимое на контрольный осмотр образца.
«Удовлетворительно»	Образец пригоден к боевому применению (использованию по назначению). При этом, образец отвечает следующим требованиям: — образец работоспособен, укомплектован запасными частями не менее 50 % каждой номенклатуры, инструментом и принадлежностями — не менее 75 % при полной укомплектованности специальными ключами, приспособлениями и инструментом; — образцу не в полном объеме проведено очередное техническое обслуживание (не выполнены работы, влияющие на его использование по назначению); — образец поставлен на кратковременное хранение вместо длительного. Средства запуска силовой установки (аккумуляторные батареи, воздушные баллоны) разряжены в пределах допустимых норм, но обеспечивают запуск двигателя; — образец не дозаправлен ГСМ и специальными жидкостями, но не более 5 % от емкости системы или заправлен выше нормы; выявленные недостатки в состоянии образца устранены расчетом (экипажем, водителем) с привлечением ремонтного подразделения части (для проведения сварочных, рихтовочных и других работ) с использованием индивидуального (одиночного) ЗИП за время, отводимое на ежедневное техническое обслуживание образца, без снятия и разборки его узлов, агрегатов и аппаратуры.

Оценка состояния	Предъявляемые требования
«Неудовлетворительно»	Образец неисправен, неработоспособен или неисправны его составные части (комплектующие изделия), влияющие на боевое применение (использование по назначению), а также на безопасность движения. Или не выполнено хотя бы одно из следующих требований: — фактические значения параметров не соответствуют требованиям эксплуатационной документации и не могут быть доведены до нормы в процессе проверки образца; — образец имеет запас ресурса ниже установленной нормы, некомплектен, укомплектован запасными частями каждой номенклатуры менее 50 %, инструментом и принадлежностями — менее 75 % и не укомплектован специальными приспособлениями и инструментом; средства запуска силовых установок (аккумуляторные батареи, воздушные баллоны) разряжены сверх допустимых пределов и не обеспечивают запуск двигателя; образцу не проведено очередное техническое обслуживание, образец не заправлен ГСМ, специальными жидкостями или заправлен, но сорта и марки их не отвечают требованиям ГОСТа, образец не поставлен на хранение в установленные сроки; приборы наблюдения, ориентирования и прицеливания не обеспечивают боевое применение (использование по назначению) образца в любых условиях; характер и количество выявленных недостатков не позволяют устранить их за время ежедневного технического обслуживания, или требуются разборка и замена узлов и агрегатов с получением их со склада воинской части; на образце отсутствуют или неисправны штатные средства измерений и контроля; — объекты гостехнадзора, являющиеся составной частью образца, имеют истекшие сроки службы, им не проведены очередные технические освидетельствования; на образце неисправны устройства безопасности или имеются дефекты, выходящие за нормы браковки, установленные нормативно-технической и эксплуатационной документацией

7.7.2. Коэффициент технической готовности машин

Основным показателем технического состояния парка машин является коэффициент технической готовности (КТГ), определяемый отношением количества исправных машин к их списочному количеству:

$$КТГ = \frac{M_{ис}}{M_{сп}}$$

где $M_{ис}$ — количество исправных машин, ед.;
 $M_{сп}$ — списочное количество машин, ед.

При определении коэффициента технической готовности к неисправным машинам относятся машины, числящиеся по учетным данным части в капитальном (сверх 40 % запланированных на год), среднем (сверх 20 % запланированных на год) ремонте, ожидающие ремонта, а также неисправные машины и автомобильные базовые шасси, выявленные и оцененные «неудовлетворительно» в ходе проверки.

Состояние автомобильной техники в части, соединении оценивается в соответствии в требованиями, изложенными в таблице 7.

Таблица 7

Оценка состояния автомобильной техники	Коэффициент технической готовности	
	Для подразделений и частей мотострелковых (танковых) соединений и родов войск	Для подразделений и частей автомобильных, железнодорожных войск, подразделений и частей материально-технического обеспечения, военно-строительных, инженерно-аэродромных, авиационно-технических частей
«Отлично»	не ниже 0,98	не ниже 0,90
«Хорошо»	не ниже 0,97	не ниже 0,88
«Удовлетворительно»	не ниже 0,95	не ниже 0,85

7.8. Нормы расхода горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей для автомобильной техники

Горючее, смазочные материалы и специальные жидкости расходуются на эксплуатацию и ремонт АТ по установленным постоянным или временным нормам.

Применяемость ГСМ и специальных жидкостей на автомобильной технике приведена в *приложении 1*.

Постоянные нормы расхода горючего на АТ разрабатываются ГАБТУ, согласовываются с Центральным управлением ракетного топлива и горючего Министерства обороны Российской Федерации и вводятся в действие приказом министра обороны Российской Федерации.

На новую и несерийную АТ, на которую нормы расхода горючего не установлены, ГАБТУ разрабатываются и вводятся в действие соответствующими директивами временные нормы после их согласования с Центральным управлением ракетного топлива и горючего Министерства обороны Российской Федерации.

Постоянные нормы вводятся в действие без указания срока, а временные — на срок не более пяти лет.

При отсутствии постоянных или временных норм расхода горючего до их установления горючее выдается и расходует в соответствии с нормами, указанными в соответствующих инструкциях (руководствах) заводов — изготовителей АТ в течение шести месяцев с момента поступления этой техники на укомплектование.

С учетом функционального назначения и особенностей использования АТ применяются основные и линейные нормы расхода горючего.

Основные нормы расхода горючего применяются для АТ, работа которой не учитывается в тонно-километрах из-за нецелесообразности или невозможности такого учета.

Линейные нормы расхода горючего применяются для автомобилей, работа которых учитывается в тонно-километрах, и используются хозяйственными воинскими частями, предприятиями, организациями и учреждениями Министерства обороны Российской Федерации, а также автотранспортными воинскими частями или подразделениями, выделенными для транспортных перевозок.

Нормы расхода горючего, масла и специальных жидкостей, введенные в действие приказом министра обороны Российской Федерации «Нормы расхода горючего, масла и специальных жидкостей при эксплуатации военной техники» от 13 июля 1992 г. № 65, приведены в *приложении 21*.

7.8.1. Порядок учета и списания в расход горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей

Горючее и смазочные материалы на заправку техники выдают на пункте заправки по раздаточным (сдаточным) ведомостям (форма 8), которые ведутся на каждое подразделение воинской части. Горючее и масла выдаются в литрах. Заправщик записывает выданное количество горючего и смазочных материалов в путевой лист.

О полученном количестве горючего и масла водитель расписывается в раздаточной ведомости. Исполненные раздаточные ведомости сдают-

заправщиком в службу горючего воинской части. На основании этих сведений выданное количество горючего и масел заносят в лицевой учет подразделения в книгу учета наличия и движения материальных средств (форма 27), ведущуюся в службе горючего воинской части.

Учет работы техники и расхода горючего и смазочных материалов за подразделение, не осуществляющее самостоятельную заправку техники, ведут в соответствующих службах воинских частей.

В подразделениях, осуществляющих самостоятельную заправку техники, учет наличия и расхода горючего и смазочных материалов производят по книге учета, наличия и движения материальных средств (форма 27), книге учета работы машины, расхода горючего и смазочных материалов (форма 38).

Ежемесячно каждое подразделение воинской части, которое расходует горючее и смазочные материалы на эксплуатацию штатной техники, представляет в службу горючего воинской части донесение о наличии и движении материальных средств (форма 24).

Донесение о наличии и движении материальных средств составляется в двух экземплярах. Первый экземпляр сдается в службу ГСМ, а второй остается в подразделении.

Записи в книгу учета работы машины, расхода горючего и смазочных материалов (форма 38) о работе машин, двигателей стационарных (передвижных) агрегатов (станции), получении и расходе горючего и смазочных материалов, их экономии и перерасходе заносят на основании путевых листов (форма 16) и рабочих листов агрегатов (форма 17).

Путевой лист выписывают, как правило, на одни сутки, а при направлении автомобильной техники на боевое дежурство, учения и в длительную командировку — на срок выполнения задания, но не более чем на 10 суток. От оформления путевого листа зависит правильность начисления нормы расхода горючего, расхода смазочных материалов и учета работы машин.

В графу «Наличие перед выездом машины из парка» водитель заносит количество топлива, имеющегося в баках. Как правило, оно должно соответствовать полной вместимости топливных баков автомобиля. Эти данные берут из графы «Наличие при постановке на стоянку» предыдущего путевого листа. В графу «Получено» путевого листа записывают количество горючего, заправленного после возвращения из рейса до полной вместимости баков, а также заправленного в пути следования.

Выданное количество горючего подтверждают подписью лица, производившего заправку машины, с указанием даты заправки. Графу «Израсходовано» заполняют после возвращения машины из рейса. Достоверность записи фактического расхода горючего устанавливается только при условии, что направляемый в рейс автомобиль вышел из парка с полностью заправленными горючим топливными баками и по возвращении в часть дозаправился до полных топливных баков. Дозаправленное по возвращении из рейса количество горючего и является фактическим расходом.

Если, кроме того, автомобиль дозаправлялся в пути, то фактический расход горючего будет равен сумме двух заправок.

Пример. Автомобиль ГАЗ-66 перед выходом в рейс имел в наличии 210 л автобензина А-76, т. е. топливные баки были полностью заправлены. В пути дозаправлено 50 л, и по возвращении из рейса еще 180 л до полной вместимости топливных баков. Фактический расход автобензи-

на равен: $50 + 180 = 230$ л. Эту цифру и проставляют в графу «Израсходовано» путевого листа.

В графу «Положено по норме» путевого листа заносят расход горючего, определяемый по нормам и методам, изложенным ниже.

При этом, пройденное машиной расстояние за рейс определяют разностью показаний спидометра по возвращении из рейса и перед рейсом.

Показания спидометра перед рейсом и по возвращении из рейса вписываются в путевой лист дежурным по парку.

Для того чтобы заполнить графу «Положено по норме», водитель обязан в день возвращения машины оформить разд. II путевого листа «Работа машины».

Причем, следует учитывать, что в путевых листах специальных машин в разд. II записывают: в графу 15 — продолжительность работы специального оборудования; в графу 10 — наименование выполненной работы (например, отрыто траншей и т. п.); в графу II — количество выполненной работы в единицах измерения (м^3 и т. п.).

Аналогично делают запись о количестве отработанных машиной моточасов (например, автотопливозаправщиком при заправке машин горючим). Не допускается списание горючего по моточасам на автомобильную технику, двигатели которой не работают на привод специального оборудования.

Графы «Экономия» и «Перерасход» заполняют как разность между графами «Положено по норме» и «Израсходовано».

При расходе машиной нескольких марок горючего каждую марку записывают в путевом листе, так же как и смазочные материалы, отдельной строкой.

Оформленный путевой лист проверяют и подписывают старший машины и лицо, отвечающее за эксплуатацию машины в подразделении (командир, старший техник, техник).

Затем путевой лист сдается в автомобильную (техническую) службу воинской части, где данные о работе машины и расходе горючего записывают в книгу учета (форма 38).

Для проверки правильности оформления, обработки и хранения путевых листов за истекший квартал (год), а также для уничтожения путевых листов и их корешков за квартал (год), предшествующий истекшему, приказом командира воинской части назначается внутренняя проверочная комиссия с участием в ней начальников финансовой службы, автомобильной службы, службы горючего и других должностных лиц воинской части.

По результатам проверки комиссия составляет акт, в котором указывает: за какой период проверены путевые листы, их количество и номера; правильность начисления норм расхода, экономии (перерасхода) горючего и масла, а также правильность записей о выполненной машиной работе и соответствие их данным книги учета (форма 38), наличие подписей старших машин; за какой период уничтожены путевые листы, их количество и номера; соответствие записей в формулярах (паспортах) машин о расходе моторесурсов итоговым данным в книге учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов.

Результаты проверки объявляются в приказе командира части.

Путевые листы, неправильно и не полностью оформленные, имеющие подчистки и отметки о происшествии и незаконном использовании автомобильной техники, а также путевые листы машины, на которых

водители и старшие машин допустили нарушения правил эксплуатации, не уничтожают, а прилагают к акту и хранят вместе с ним.

Расходом масла на военной технике считается количество масла, фактически сгоревшего в двигателе (угар), слитого из системы смазки при его замене, использованного для промывки системы смазки двигателя и агрегатов трансмиссии, а также выданного на машины (агрегаты) для смазки трансмиссии, двигателей и узлов машины в соответствии с периодичностью и объемом обслуживания.

Масла в системе смазки машин, находящихся на консервации, числят в наличии.

Расходом смазок и технических жидкостей, кроме охлаждающих низкотемпературных жидкостей и спирта, считается количество смазок и технических жидкостей, выданное в соответствии с действующими нормами с пункта заправки машин или склада горючего по раздаточным ведомостям на машины (агрегаты).

Масла, смазки и технические жидкости, выданные на машины со склада горючего или пункта заправки машин по раздаточным ведомостям (форма 8) в пределах норм, установленных приказом министра обороны Российской Федерации «Нормы расхода горючего, смазочных материалов, специальных жидкостей и порядок их применения на автомобильной технике» 1992 г. № 65, списывают с книг учета, наличия и движения материальных средств (формы 26, 27) по раздаточным ведомостям (форма 8) прямым расходом, т. е. после отпуска масла, смазок и технических жидкостей выданное их количество на лицевой счет подразделения не заносится.

Как правило, то количество масел, которое требуется на долив до необходимого уровня, выдают на автомобиль одновременно с его заправкой горючим, о чем делают соответствующую запись в путевом листе.

Смазки выдаются в подразделения, как правило, по накладным и используются по мере необходимости, а также при технических обслуживаниях.

Масла и смазки, выданные в подразделения по накладным для ремонтных, регламентных работ и других нужд, списывают в расход после их использования по назначению. В этом случае командиры подразделений предоставляют в службу горючего донесение (форма 23), на основании которого производят списание израсходованных смазочных материалов.

Тормозные и другие ядовитые технические жидкости, выданные в подразделения, списывают по актам, которые оформляют немедленно после израсходования этих жидкостей.

Получив акт, начальник службы горючего списывает с лицевого счета подразделения и учета части то количество жидкости, которое указано в акте, предварительно проверив его.

Актом списывают также пережоги (перерасходы) горючего при эксплуатации техники за счет государства с оформлением инспекторских свидетельств или за счет виновных лиц с удержанием стоимости перерасходованного горючего. Приложениями к акту могут быть объяснения должностных лиц, ведомости замера горючего в баках машин, обоснования естественной убыли, расчеты и другие оправдательные документы. Акт списания (форма 11) составляет комиссия и утверждает командир воинской части. Подпись лица, утвердившего акт, заверяется мастичной гербовой печатью.

Глава восьмая. Техническая подготовка специалистов автомобильной службы и водителей

8.1. Организация и планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части

8.1.1. Цель и назначение технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части

Техническая подготовка специалистов автомобильной службы соединений и воинских частей имеет цель обучить личный состав владению ВАТ, выработать у него умения и навыки, необходимые для безопасного управления транспортными средствами.

Для воинских частей и подразделений автотехнического обеспечения техническая подготовка является специальной подготовкой и направлена на обучение и совершенствование профессиональных знаний и навыков личного состава в выполнении ТО, войскового ремонта и эвакуации ВАТ.

Конкретные задачи технической (специальной) подготовки для каждой категории обучаемых, ее объем (в учебных часах) и содержание определяются программами боевой подготовки подразделений по своему предназначению.

Основными задачами технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части являются:

- обеспечение боевой готовности;
- поддержание техники в постоянной готовности к боевому применению, безаварийное вождение, своевременное и качественное техническое обслуживание и ремонт ВАТ;
- обучение личного состава уверенному владению и использованию в бою технических возможностей образцов ВАТ;
- изучение правил эксплуатации ВАТ, выработка умений и навыков по технически грамотной ее эксплуатации;
- практическое освоение технологии технического обслуживания, устранения повреждений, выполнения войскового ремонта с использованием ЗИП машин, технологического оборудования подвижных средств технического обслуживания (ПСТО) и подвижных средств ремонта (ПСР);
- изучение и освоение новых образцов ВАТ;
- совершенствование учебно-материальной базы по технической подготовке;
- активное внедрение в воинские части и подразделения военной технической пропаганды (наглядная агитация, решение технических тестов, проведение технических викторин, технических кружков, вечеров автомобильной техники, состязаний на лучшего специалиста);
- обучение офицеров, прапорщиков и сержантов владению методикой организации и проведения учебных занятий по технической подготовке;

— обобщение и распространение результатов передового опыта технической подготовки специалистов автомобильной службы.

Успешное выполнение задач технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части достигается:

— повседневным руководством технической подготовкой командирами и начальниками, их высокой требовательностью и оказанием воинским частям и подразделениям действенной помощи;

— правильной организацией технической подготовки и высоким качеством проведения всех учебных занятий в полном объеме учебных программ боевой подготовки;

— постоянным совершенствованием технических знаний и практических навыков личного состава в процессе повседневной эксплуатации ВАТ;

— систематическим совершенствованием технических и методических навыков руководителей учебных занятий по технической подготовке;

— наличием учебно-материальной базы, отвечающей современным требованиям боевой подготовки войск.

Показатели качества технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части:

— надежная и безаварийная эксплуатация ВАТ;

— рост профессионального мастерства личного состава службы;

— образцовое содержание ВАТ;

— экономия моторесурсов и ГСМ;

— повышение уровня боевой готовности части и подразделения.

8.1.2. Организационные принципы технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части

Техническая подготовка организуется и проводится согласно требованиям общевоинских уставов Вооруженных Сил Российской Федерации, руководств, наставлений, программ боевой подготовки родов войск (служб), сборников нормативов по боевой подготовке родов войск, приказов и директив министра обороны Российской Федерации и главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, организационно-методических указаний начальников главных управлений Министерства обороны Российской Федерации, приказов командующих войсками военных округов, групп войск и отдельных армий.

В свете требований приказов и директив министра обороны Российской Федерации основные усилия в технической подготовке должны быть сосредоточены на формировании у личного состава необходимых умений и навыков контроля параметров технической готовности ВАТ к применению по назначению, обеспечения ее надежной и безаварийной эксплуатации в различных условиях боевой обстановки и повседневной деятельности войск.

Главными направлениями технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части являются:

— обеспечение боеготовности автомобильной техники, совершенствования навыков эксплуатации и войскового ремонта ВАТ;

— обучение грамотному определению технического состояния образца ВАТ в целом и исправности его составных частей.

Основной метод обучения в войсках — практические работы в ходе занятий на автомобильной технике, тренажерах, средствах ТО и ремон-

та с отработкой нормативов в стационарных и полевых условиях по подготовке ВАТ к использованию по назначению, устранению простейших неисправностей силами водителей (механиков-водителей).

Главными усилиями в специальной подготовке ремонтно-восстановительных органов автомобильной службы должны быть направлены на обеспечение личным составом войскового ремонта ВАТ, состоящей и поступающей в войска, приобретение практических навыков и выполнение нормативов по ремонту и эвакуации ВАТ с использованием ремонтно-эвакуационных средств, технологического оборудования в стационарных и полевых условиях на реальном ремонтном фонде.

Для подготовки специалистов по обслуживанию и ремонту ВАТ целесообразно использовать профессиональные знания и практические навыки представителей автомобильных заводов промышленности и ремонтных предприятий в период их работы в войсках.

Подготовка ремонтно-восстановительных органов проводится с учетом их постоянной готовности к действиям в полевых условиях с использованием штатных ремонтно-эвакуационных средств.

Основные мероприятия по технической подготовке специалистов автомобильной службы определяет командир соединения (воинской части), планируют занятия начальник штаба, заместитель командира по вооружению, начальник автомобильной службы.

Занятия по технической подготовке специалистов автомобильной службы в воинских частях (подразделениях) организуют и проводят командиры, их заместители по вооружению, начальники автомобильных служб.

Процесс технической подготовки личного состава автомобильной службы включает организацию и проведение учебной, воспитательной и методической работы.

Организация технической подготовки, в свою очередь, включает:

- планирование обучения;
- постановку задач;
- контроль качества обучения, учет результатов обучения;
- совершенствование учебно-материальной базы;
- подведение итогов.

Каждая организационная структура Вооруженных Сил Российской Федерации, в которой осуществляется подготовка личного состава, связанная с овладением ВАТ, правил ее эксплуатации и умелым применением по прямому назначению путем целенаправленной организации учебно-воспитательного процесса, выбора методов и средств обучения, должна создавать условия для полного освоения обучаемыми военно-профессиональных программ по установленным для различных категорий специальностям.

В основу организационных принципов технической подготовки личного состава автомобильной службы должны быть положены:

- целенаправленное формирование учебных групп при обучении специалистов разного предназначения;
- сочетание группового и индивидуального методов обучения личного состава;
- максимальное использование для обучения личного состава, наряду с плановыми учебными занятиями, служебно-плановой и внеучебной работ;
- непрерывное руководство соответствующих должностных лиц процессом технической подготовки подчиненных специалистов;

- обязательное участие всех обучаемых при выполнении практических работ на автомобильной технике;
- планомерный и действенный контроль за процессом технической подготовки личного состава автомобильной службы;
- своевременное корректирование существа мероприятий по устранению недостатков в организации технической подготовки.

8.1.3. Планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части

Планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы осуществляется в общей системе планирования боевой подготовки войск. Основным документом планирования технической подготовки является план боевой подготовки бригады, полка, батальона (отдельной части) на учебный год. Техническая подготовка в части (подразделении) планируется командиром и штабом вместе с непосредственным участием заместителя командира части по вооружению и начальника автомобильной службы. Планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы начинается с отработки заместителем командира воинской части (соединения) по вооружению совместно с начальником автомобильной службы тематического плана по технической подготовке на учебный год (период обучения) с расчетом часов по периодам обучения, месяцам и местам занятий.

Заместитель командира по вооружению и начальник автомобильной службы при планировании технической подготовки специалистов автомобильной службы обязаны:

- изучить требования руководящих документов и программ;
- проанализировать итоги боевой подготовки (уяснить положительные стороны и недостатки в подготовке личного состава, имевшие место в прошлом году);
- определить руководителей занятий, количество учебных групп по технической подготовке;
- уточнить наличие и состояние учебно-материальной базы части, моторесурсов (ресурсов) автомобильной техники, ГСМ и других материальных средств;
- согласовать сроки проведения мероприятий по технической подготовке специалистов автомобильной службы с общим планом боевой подготовки;
- разработать график использования учебно-материальной базы (классов, площадок отработки нормативов, участков автодрома и т. д.).

8.1.4. Исходные данные для планирования технической подготовки специалистов автомобильной службы воинской части

Исходными данными для планирования технической подготовки являются:

- приказы и директивы министра обороны Российской Федерации, главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, командующих родами войск, командующих войсками военных округов, групп войск, отдельных армий на учебный год;
- требования общевоинских уставов Вооруженных Сил Российской Федерации, наставлений, программы боевой подготовки родов войск

(служб), сборники нормативов по боевой подготовке Вооруженных Сил Российской Федерации, приказы и директивы министра обороны Российской Федерации и главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, организационно-методические указания главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации на текущий год, директивные указания начальников управлений Министерства обороны Российской Федерации, приказы командующих войсками военных округов, групп войск и отдельных армий;

— план боевой подготовки соединения, воинской части, подразделения;

— наличие средств обслуживания, ремонта и эвакуации автомобильной техники;

— наличие и состояние учебно-материальной базы;

— уровень подготовки личного состава службы.

Заместитель командира по вооружению и начальник автомобильной службы соединения (воинской части) в соответствии с задачами и оперативным предназначением соединения (воинской части) разрабатывают предложения для включения в приказ командира соединения (воинской части) по вопросам организации технической подготовки со специалистами автомобильной службы, проведения с ними сборов, контрольных, показательных занятий и других мероприятий, направленных на повышение технических знаний личного состава.

Основные мероприятия по организации технической подготовки специалистов автомобильной службы и руководству ею отражаются в частных планах работы заместителей командиров по вооружению и начальников автомобильной службы на учебный год с определением состава мероприятий по развитию и совершенствованию учебно-материальной базы. Форма частного плана должна соответствовать форме плана боевой подготовки соединения (воинской части).

Содержание мероприятий по технической подготовке, объем (в учебных часах) и сроки проведения учебных занятий определяются исходя из условий использования ВАТ, задач, решаемых личным составом в ходе боевых действий, уровня подготовленности и наличия времени.

Главными направлениями при планировании технической подготовки командного и инженерно-технического состава автомобильной службы являются:

— повышение профессиональной подготовки и практической выучки для умелого и уверенного выполнения функциональных обязанностей в объеме занимаемой должности и на одну ступень выше;

— обеспечение боевой готовности сил и средств автомобильной службы;

— совершенствование навыков эксплуатации и войскового ремонта ВАТ.

Из направленности технической подготовки офицеров определяется перечень тем и нормативов для каждой категории обучаемых.

Техническая подготовка с офицерами планируется исходя из задач и объема командирской подготовки.

В учебных частях техническая подготовка курсантов планируется так, чтобы в кратчайший срок обеспечить их подготовку к практическому использованию и обслуживанию ВАТ после ее применения. С этой целью в первый месяц обучения курсанты изучают общее устройство материальной части автомобильной техники и приобретают начальные навыки в выполнении работ по ее ТО. В дальнейшем планируются за-

нения по изучению отдельных систем, агрегатов и механизмов автомобилей и гусеничных машин и практические занятия, рассчитанные на постепенное накапливание и совершенствование навыков в выполнении практических работ по ТО машин и устранению отказов и повреждений.

В линейных частях техническая подготовка водителей автомобилей, механиков-водителей специальных шасси и гусеничных машин планируется так, чтобы в условиях периодического изменения их состава в кратчайшие сроки осуществить слагивание этих специалистов в выполнении работ по техническому обслуживанию ВАТ, обеспечить содержание ее в постоянной готовности и подготовить личный состав подразделений к совместным действиям. Для этого в первую очередь планируется проводить занятия по совершенствованию знаний и навыков по снятию ВАТ с хранения и обслуживанию ее в процессе эксплуатации.

Сроки проведения отдельных занятий по темам согласовываются со сроками выполнения работ по переводу ВАТ на летний (зимний) период эксплуатации, постановке техники на хранение (снятие с хранения), выполнения работ по преодолению водных преград, осуществлению отдельных видов ТО.

Тренировки водителей (механиков-водителей) в выполнении практических работ на автомобильной технике предусматривается проводить:

- в ходе учебных занятий по изучению средств ТО и ремонта совместно со специалистами ремонтных подразделений, в зависимости от содержания учебных задач, при снятии ВВТ с хранения;

- во время тренировок в действиях по тревоге и при выводе техники на тактические учения;

- при контрольном осмотре ВАТ перед выходом из парка, на привалах и на полевых занятиях, проводимых на материальной части;

- при проведении ежедневного технического обслуживания, ТО-1 и ТО-2;

- при обслуживании ВАТ после занятий (учений) и при постановке машин на хранение.

При проведении полевых выходов на технику, на тактических учениях отрабатываются такие вопросы, как:

- эвакуация ВАТ;

- восстановление подвижности и подготовка ВАТ к эвакуации в укрытие после боевого повреждения;

- выполнение работ ТО с использованием комплектов ЗИП ВАТ и подвижных средств технического обслуживания воинской части;

- текущий ремонт в полевых условиях с использованием ЗИП одиночного автомобиля (гусеничной машины), а также группового комплекта ЗИП.

К проведению указанных занятий совместно с обучаемыми необходимо привлекать специалистов ремонтных подразделений.

Тренировки в выполнении нормативов по технической подготовке специалистов автомобильной службы планируются и проводятся на специально организованных учебных (рабочих) местах во время практических занятий по технической подготовке, на занятиях по другим предметам обучения, проводимых на материальной части, и в ходе учений. Планированием должно быть обеспечено последовательное и полное выполнение в течение учебного года (периода обучения) всех положенных нормативов.

Материальное обеспечение технической подготовки должно планироваться одновременно с разработкой плана боевой подготовки. Наиболее полное обеспечение занятий по технической подготовке необходимым учебным оборудованием и образцами ВАТ достигается за счет последовательной отработки тем программы в подразделениях на основе тщательного расчета потребностей в материальном обеспечении и возможностей их удовлетворения. Результаты расчета учитываются при определении сроков отработки тем программы каждым подразделением.

В плане-календаре боевой подготовки воинской части, кроме того, указывается, какие задачи (темы) технической подготовки специалистов автомобильной службы должны быть отработаны в комплексе с другими предметами обучения: при проведении учений, обслуживании техники после занятий (учений), переводе ВАТ на режим сезонной эксплуатации и при постановке ее на хранение.

Выделение автомобильной техники на обеспечение технической подготовки специалистов автомобильной службы в полном объеме в соответствии с расчетом должно быть предусмотрено месячным планом эксплуатации и ремонта ВАТ воинской части. Обеспечение учебных занятий по расписанию осуществляется технической частью воинской части по расчетам-заявкам подразделений, которые составляются ежемесячно и уточняются накануне занятий.

8.1.5. Планирующие документы по технической подготовке специалистов автомобильной службы воинской части

Планирование технической подготовки специалистов автомобильной службы подразделяется на перспективное, текущее и оперативное.

Перспективное планирование осуществляется перед началом каждого учебного года и определяет цели и задачи технической подготовки на год.

Текущее планирование выполняется на неделю, месяц и определяет содержание технической подготовки на конкретный период времени.

Оперативное планирование определяет цели, задачи и организацию технической подготовки на день.

Основным документом перспективного планирования технической подготовки специалистов автомобильной службы в соединении (воинской части) является план боевой подготовки на учебный год и в его составе частный план технической подготовки личного состава. В батальоне (в том числе отдельном) план боевой подготовки составляется на период обучения.

В плане боевой подготовки определяются количество часов, отводимых на техническую подготовку для различных категорий обучаемых, перечень тем и нормативов, подлежащих изучению в каждом месяце. Определяются мероприятия по руководству технической подготовкой, тематика инструкторско-методических занятий с руководителями занятий по технической подготовке, а также составляется план подготовки классных специалистов в соединении (воинской части). Кроме того, указываются задачи (темы) технической подготовки, которые должны быть отработаны в комплексе с другими предметами обучения: при проведении тактических учений, обслуживании машин после занятий (учений), переводе ВАТ на режим сезонной эксплуатации и при постановке ее на хранение.

Типовые формы планов боевой подготовки для соединений, полков и подразделений определяются главнокомандующими видами Вооруженных Сил Российской Федерации.

При планировании следует учитывать необходимость:

- оценки результатов критического анализа выполнения и качества отработки учебных задач технической подготовки специалистов автомобильной службы за минувший срок;

- полного выполнения программ технической подготовки как по объему (в учебных часах), так и по содержанию;

- согласования очередности и времени отработки отдельных тем программы технической подготовки со сроками проведения основных мероприятий по плану боевой подготовки воинской части (соединения) и по плану эксплуатации и ремонта ВАТ;

- рационального использования имеющегося учебного оборудования и ВАТ для наиболее полного материального обеспечения всех видов занятий технической подготовки;

- использования всех возможностей проведения занятий по технической подготовке с занятиями по другим предметам обучения и работами, выполняемыми на материальной части и в ходе учений.

8.1.6. Этапы планирования технической подготовки в воинской части (соединении)

Штаб воинской части (соединения) разрабатывает:

- а) на учебный год — план боевой подготовки воинской части (соединения);

- б) на месяц — план-календарь основных мероприятий по боевой подготовке, расписание занятий по командирской подготовке офицеров;

- в) на неделю — сводное расписание занятий воинской части.

Заместитель командира воинской части (соединения) по вооружению разрабатывает:

- а) на учебный год — приложения к плану боевой подготовки части (соединения), в которых отражаются:

- тематический расчет часов по технической подготовке;

- мероприятия по руководству технической подготовкой;

- план проведения сборов, инструкторско-методических занятий, план подготовки классных специалистов;

- частный план по технической подготовке;

- б) на месяц: перечень основных мероприятий по технической подготовке; график использования учебно-материальной базы по технической подготовке; график выделения ВАТ на техническую подготовку (только в часах); график выделения учебных кинофильмов для частей (только в соединении); план технической подготовки водителей (механиков-водителей) с расчетами по их доподготовке и переподготовке.

Начальник автомобильной службы воинской части (соединения) разрабатывает:

- а) на учебный год: состав учебных групп специалистов автомобильной службы; перечень тем по технической подготовке; расчет часов в расписание занятий по командирской подготовке офицеров службы; план проведения инструкторско-методических и показательных занятий с их руководителями по автомобильной службе; план технической подготовки с личным составом службы; перечень тем и расчет часов по технической подготовке; план подготовки (доподготовки) водителей и механи-

ков-водителей; план совершенствования учебно-материальной базы, перечень вопросов для подготовки личного состава службы на классность; план программы ввода в строй нового пополнения личного состава по службе; тематику занятий технических кружков, школ повышения технического мастерства, конкурсов и викторин;

б) на месяц: расписание занятий по технической подготовке со специалистами автомобильной службы; расписание показных и инструкторско-методических занятий с их руководителями по своей службе; месячный план переподготовки личного состава службы на новые образцы ВАТ; расписание занятий технических кружков, школ повышения технического мастерства, конкурсов и викторин; расписание сборов и инструкторско-методических занятий, частный план проведения технической подготовки по автомобильной службе;

в) на неделю: уточнение расписания занятий по технической подготовке с учетом задач службы; план-график использования учебно-материальной базы своей службы; график контроля за подготовкой (доподготовкой) водителей (механиков-водителей) своей службы.

Командир батальона (дивизиона) разрабатывает: план боевой подготовки на период обучения; план боевой подготовки на месяц (за 3—4 дня до начала очередного месяца).

Заместитель командира батальона (дивизиона) по вооружению уточняет мероприятия по организации технической подготовки специалистов технических служб и руководству ею; разрабатывает тематический расчет часов по технической подготовке на период обучения.

Заместитель командира батальона (дивизиона) по вооружению составляет:

а) на месяц: понедельный расчет на техническую подготовку; план мероприятий по методической подготовке офицеров и прапорщиков; план мероприятий по руководству технической подготовкой;

б) на неделю — сводное расписание занятий батальона (дивизиона) по технической подготовке.

На основе изложенных документов заместителю командира батальона рекомендуется составлять поурочную программу технической подготовки, в которой раскрывается наименование тем и занятий, указываются их номера и очередность отработки по месяцам, по плану и фактически с номерами отрабатываемых нормативов.

Командир роты (батареи) составляет расписание занятий на неделю; определяет нормативы по технической подготовке, подлежащие отработке на неделю.

Заместитель командира роты планирует техническую подготовку в роте на неделю.

Командиры рот и ЗКВ роты при составлении расписания занятий на неделю выписывают из поурочной программы темы, номера занятий и очередность их проведения по технической подготовке, а ЗКВ батальона (дивизиона) контролирует выполнение программы.

В роту выдается выписка из плана боевой подготовки батальона на неделю, на основе которой на каждую неделю составляется ротное расписание занятий.

При планировании технической подготовки в роте необходимо:

— учитывать результаты технической подготовки на основе оценок ее качества за прошедшую неделю;

— изучать план боевой подготовки батальона и уяснять задачи технической подготовки в роте на предстоящую неделю;

— уточнять последовательность отработки тем технической подготовки и количество часов на них, обосновывать учебные вопросы командирских, инструкторско-методических и показательных занятий с сержантами.

В ротном расписании занятий указываются: с кем, когда и где будут проводиться занятия по технической подготовке, содержание тем и отводимое время на их отработку, материальное обеспечение занятий, литература и учебные пособия.

Для своевременного доведения расписания занятий до руководителей и личного состава оно должно быть составлено не позднее пятницы текущей недели, утверждено у командира батальона и вывешено в подразделениях.

При составлении ротных расписаний следует избегать планирования сложных тем на последние часы занятий. На вторую половину учебного дня рекомендуется планировать практические занятия.

Продолжительность занятий по изучению устройства автомобильной техники и правил эксплуатации не должна быть более 3 часов. На практические занятия на образцах техники целесообразно отводить 3—4 часа.

8.1.7. Обязанности начальника автомобильной службы воинской части по организации и проведению технической подготовки специалистов автомобильной службы

Начальник автомобильной службы воинской части отвечает за техническую подготовку подразделений воинской части по своей специальности. Он обязан:

— участвовать в разработке частного плана технической подготовки (в составе плана боевой подготовки) специалистов автомобильной службы;

— руководить технической подготовкой специалистов автомобильной службы;

— осуществлять внезапные проверки занятий и учебно-материальной базы по своей специальности;

— руководить организацией технической подготовки специалистов автомобильной службы;

— проводить занятия с офицерами и прапорщиками автомобильной службы, проводить не менее шести занятий в период обучения с личным составом воинской части;

— руководить оборудованием учебно-материальной базы по своей службе;

— выполнять мероприятия по подготовке классных специалистов автомобильной службы;

— руководить вводом в строй подчиненных офицеров, прапорщиков по своей специальности;

— руководить доподготовкой личного состава по своей специальности;

— руководить изучением новых образцов ВАТ, поступающих на укомплектование воинской части;

— систематически проверять знание личным составом правил использования, хранения, технического обслуживания, войскового ремонта и эвакуации ВАТ;

— повышать свои профессиональные технические и педагогические знания, проводить методические совещания и инструкторско-методические занятия с руководителями занятий технической подготовки;

- принимать участие в проведении экзаменов по повышению (подтверждению) классной квалификации, экзаменов на допуск к самостоятельной эксплуатации, техническому обслуживанию и войсковому ремонту военнослужащих, прошедших переподготовку;

- обобщать передовой опыт обучения, ежемесячно ставить задачи по технической подготовке.

8.1.8. Обязанности заместителя командира батальона по вооружению (начальника автомобильной службы батальона)

Заместитель командира батальона по вооружению отвечает за техническую подготовку личного состава подразделения. Он обязан:

- разрабатывать частный план технической подготовки (в составе плана боевой подготовки) личного состава батальона (в том числе специалистов автомобильной службы);

- руководить технической подготовкой личного состава батальона, проводить занятия с офицерами и прапорщиками батальона по своей специальности;

- повышать свои профессиональные, технические и педагогические знания;

- систематически контролировать планирование технической подготовки в ротах и оказывать помощь командирам рот, их заместителям по вооружению в составлении ротных расписаний проведения занятий на неделю;

- проверять ход технической подготовки в подразделениях, рассматривать и утверждать планы-конспекты руководителей занятий по технической подготовке, проверять их готовность к проведению и качество проведения занятий;

- систематически проверять уровень знаний и практических навыков обучаемых, принимать конкретные меры к устранению выявленных недостатков;

- вести учет учебного оборудования, закрепленного за батальоном, организовывать работу по совершенствованию оборудования учебных классов, регулярно проверять их состояние, принимать меры к быстрейшему устранению обнаруженных недостатков;

- осуществлять мероприятия по подготовке классных специалистов различных специальностей;

- руководить изучением новых образцов ВАТ, поступающих на укомплектование батальона;

- руководить вводом в строй подчиненных военнослужащих;

- обобщать передовой опыт обучения и, руководствуясь им, составлять методические разработки на проведение занятий по технической подготовке в подразделениях.

8.2. Организация подготовки водителей

8.2.1. Система войсковой подготовки водителей колесных машин

Для прохождения службы в рядах Вооруженных Сил Российской Федерации в должностях водителей автомобилей и механиков-водителей бронетранспортеров отбираются кандидаты, призывники, которые прошли довоенную подготовку в системе РОСТО и других организациях, имеющие удостоверения водителя автомобиля установленного образца с соответствующими разрешающими отметками. В момент при-

ны на службу при решении вопроса о направлении призывника для работы в качестве водителя необходимо иметь сведения о стаже практической работы кандидата. Документальным подтверждением водительского стажа является выписка из трудовой книжки, заверенная в организации, где работал кандидат до призыва в ряды Вооруженных Сил Российской Федерации.

8.2.1.1. Структура и система войсковой подготовки водителей

Система войсковой подготовки водителей включает доподготовку, переподготовку, совершенствование знаний и навыков по вождению (подготовку), присвоение и повышение классной квалификации. Подготовка водителей в Вооруженных Силах Российской Федерации организуется в соответствии с требованиями Инструкции по подготовке специалистов автомобильной службы и допуску водителей к управлению транспортными средствами в Вооруженных Силах Российской Федерации, утвержденной приказом министра обороны Российской Федерации от 29 декабря 2003 г. № 460.

Доподготовка водителей проводится со всеми водителями, призванными на военную службу и имеющими водительское удостоверение на право управления транспортными средствами любой категории, а также прошедшими обучение в учебных организациях РОСТО и системы профессионально-технического образования по специальностям водителя бронетранспортера (БРДМ), механика-водителя гусеничной машины, водителя трактора.

Доподготовка водительского состава проводится в начале летнего и зимнего периодов обучения в соответствии с Программой доподготовки водителей автомобилей, бронетранспортеров (БРДМ), тракторов, механиков-водителей гусеничных машин, утвержденной начальником эксплуатации вооружения и военной техники Вооруженных Сил Российской Федерации — начальником Главного автобронетанкового управления Министерства обороны Российской Федерации в 2000 г., по двухмесячной программе, которая включает как подготовку по специальности, так и освоение курса молодого солдата.

Перед началом доподготовки водители закрепляются за штатными транспортными средствами и с ними организуются пятидневные практические занятия в соответствии с приказом командира части и программой практических занятий по определению уровня их профессиональной пригодности, по отработке и изучению вопросов обеспечения боевой готовности подразделения (воинской части).

Важнейшими задачами данного периода являются:

- обучение водителей снятию машин с хранения;
- подготовка машин к использованию;
- запуск и прогрев двигателя.

Водители совершенствуют в указанный период навыки вождения автомобиля, обучаются действиям в походном порядке и при движении в район сосредоточения. В ходе занятий с водителями проводится боевое слаживание и совершается дневной 30-километровый марш в составе батальона (дивизиона).

Доподготовка организуется, в зависимости от количества водителей, на базе воинской части или в соединении на базе одной из воинских частей.

Порядок проведения доподготовки определяется приказом командира воинской части (соединения), ее организующего.

Для руководства сборами назначаются:

- начальник сборов;
- заместитель начальника сборов по технической подготовке;
- офицеры, прапорщики, сержанты для руководства личным составом групп и проведения занятий.

С личным составом, привлекаемым для проведения занятий в ходе доподготовки, проводятся трехдневные методические занятия в соответствии с тематическим планом.

Планирование доподготовки возлагается на штаб воинской части (соединения) при непосредственном участии заместителя командира по вооружению, начальника автомобильной службы и управления сборов. С этой целью разрабатываются:

- приказ по воинской части о проведении двухмесячных сборов по доподготовке молодых водителей;
- тематический план доподготовки;
- план проведения учебно-методического сбора с личным составом, привлекаемым к проведению занятий с молодыми водителями;
- план и приказ на организацию и проведение комплексного тактико-специального занятия с совершением 300-километрового марша с молодыми водителями;
- протокол заседания военно-квалификационной комиссии ВАИ гарнизона;
- приказ командира воинской части о допуске к самостоятельному управлению закрепленными за молодыми водителями штатными транспортными средствами;
- донесение по итогам доподготовки.

На время доподготовки все молодые водители сводятся в отдельные подразделения и освобождаются от несения службы в караулах. Учебные группы комплектуются, как правило, из водителей, за которыми закреплены транспортные средства одной категории и по конструкции шасси однотипных марок. Группы комплектуются из расчета не более 25 человек.

Занятия проводятся 6 дней в неделю, по 6 учебных часов в день и 2 часа самоподготовки. Один учебный день, как правило, совмещается с ПХД, продолжительность учебного часа на ПХД — 50 минут.

В ходе двухмесячной доподготовки с водителями выполняются упражнения Курса вождения (КВ-92) и совершенствуется маршевая подготовка.

В процессе доподготовки проводятся:

- дневной марш — 100 км;
- ночной марш — 100 км;
- комплексное тактико-специальное занятие с совершением 300-километрового марша (в соединениях кадра, на базах хранения, складах и в военно-учебных заведениях, в подразделениях и частях обслуживания штабов и органов управления марш на 300 км не проводится. Вместо него проводится дополнительное, равнозначное по расходу моторесурсов, вождение машин в городских условиях или характерных для выполнения конкретных задач. С механиками-водителями гусеничных машин проводится марш на 50 км).

После выполнения программы доподготовки и совершения 300-километрового марша комиссия, назначаемая приказом командира воинской части (соединения), принимает от водителей экзамены по ПДД, устройству, ТО и практическому вождению автомобиля. Результаты экзаменов оформляются протоколом заседания комиссии.

При оценке контингента прибывших водителей может возникнуть потребность переподготовки водителей КТС «С» на КТС «В». В этом случае комплектуется отдельная группа, которая должна быть зарегистрирована в ГИБДД. После доподготовки и сдачи экзаменов в воинской части ходатайством командира воинской части и выпиской из приказа по технической части о закреплении водителей КТС «В» за конкретными транспортными средствами эти водители представляются для сдачи экзаменов по вождению в ГИБДД. При успешной сдаче практического вождения на автомобиле категории «В» этим водителям выдается новое удостоверение с разрешающими отметками «В» и «С».

Все успешно сдавшие экзамены по окончании доподготовки приказом соответствующего командира допускаются к самостоятельному управлению закрепленными транспортными средствами, о чем делается отметка в военном билете в разделе «Особые отметки»:

«Доподготовку с "___" _____ 20__ г. по "___" _____ 20__ г. прошел. Допущен к управлению машиной (бронетранспортером)

(марка)

(должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия и гербовая печать воинской части)

Водители, не прошедшие доподготовку в полном объеме и не сдавшие экзамены, к управлению машинами не допускаются, с ними проводятся дополнительные занятия и повторно принимаются экзамены.

При проведении занятий по предметам обучения рекомендуется выполнять нормативы, предусмотренные соответствующими сборниками.

В процессе *доподготовки водителей колесных бронетранспортеров* водители, призванные для замещения должностей водителей колесных БТР, закрепляются за объектами. Сборы с этой категорией водителей организуются аналогично сборам с водителями КТС «С». Для подготовки водителей колесных БТР используется водительский состав, имеющий КТС «С» или прошедший подготовку по программе водителя колесного БТР с правом управления транспортным средством категории «С» в технических школах РОСТО.

Во время доподготовки выполняются все упражнения Курса вождения боевых машин Сухопутных войск 1986 г. (КВБМ СВ-86) для колесных БТР, а также совершаются марши: дневной — 100 км, ночной — 100 км. В конце доподготовки проводится тактико-специальное занятие с совершением 300-километрового марша. На период доподготовки каждому водителю колесного БТР отводится около 700 км. Все упражнения КВБМ СВ-86 выполняются на машинах учебно-боевой группы, а маршевая подготовка организуется и проводится на закрепленных штатных БТР.

В процессе боевой подготовки, повседневной жизнедеятельности войск возникает необходимость штатной перестановки и перезакрепления водителей за транспортными средствами, а также подготовки водителей для работы на транспортных средствах повышенной ответственности, более высоких категорий — «Е» и «Д» и новых марок.

Переподготовка водителей на другие новые транспортные средства в той же категории организуется и проводится на месячных сборах в соответствии с программой переподготовки водителей. Порядок переподготовки водителей определяется в приказе командира воинской части, на основании этого приказа разрабатывается тематический план, расчет часов по предметам обучения, составляется расписание занятий и

утверждается за 3—4 дня до начала сборов. Обязательным условием при проведении переподготовки является выполнение 20-часовой программы по вождению, которая включает практическое вождение машин новых и других марок с выполнением работ по ТО.

По окончании переподготовки от водителей принимаются зачеты, после успешной сдачи которых дается право на самостоятельное управление машиной. В разделе военного билета «Особые отметки» делается запись:

«Переподготовку с "___" _____ 20__ г. по "___" _____ 20__ г. на право управления транспортным средством категории «___» (гусеничной машиной, автомобилем "_____") прошел.

марка

(должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия и гербовая печать воинской части)

Подготовка водителей для работы на ТС, оборудованных специальными звуковыми и световыми сигналами, производится в течение месяца.

Требования к водителям:

— стаж работы на транспортном средстве данной категории не менее 10 месяцев;

— успешное усвоение программы подготовки и сдача экзаменов в военно-квалификационной комиссии ВАИ гарнизона.

После сдачи экзаменов данной категории водителей выдается удостоверение на право управления транспортным средством, оборудованным звуковыми и световыми сигналами, после этого водители закрепляются за указанными транспортными средствами.

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ и Правилами дорожного движения к перевозке людей в кузове грузового автомобиля свыше восьми человек, включая и пассажиров в кабине, допускается водитель, имеющий категорию «С» и «Д» и стаж управления транспортным средством данной категории более трех лет.

Подготовка водителей КТС «Е» и КТС «Д» проводится по планам объединений и соединений в месячный и двухмесячный сроки соответственно. Для КТС «Д» водитель должен быть не моложе 20 лет к окончанию переподготовки и иметь стаж работы не менее трех лет. Для категории «Е» водители после сдачи экзаменов военно-квалификационной комиссии ВАИ получают свидетельство и направляются в ГИБДД для сдачи экзамена по вождению автопоездов. После успешной сдачи экзаменов им меняется удостоверение на новое с разрешающими отметками «Е» и «С». Для категории «Д» в ГИБДД дополнительно сдается теоретический экзамен по ПДД.

Совершенствование знаний и навыков по вождению водителями автомобилей осуществляется в ходе сборов, а также на тактических и других занятиях. Техническая подготовка водителей организуется и проводится на шестидневных сборах в начале каждого периода обучения, кроме того, на техническую подготовку отводится один день в неделю (6 учебных часов и 2 часа самоподготовки). Один день из выделенных на месяц отводится на практическое вождение машин. Обучение проводится в соответствии с Программой технической подготовки.

Водители БТР по окончании трехмесячной доподготовки занимаются в своих подразделениях в соответствии с Программой подготовки линейных мотострелковых частей различной укомплектованности. Подго-

товка водителей БТР организуется в масштабе подразделения как совместно с другими специалистами, так и отдельно от них.

Для присвоения водителям классной квалификации необходимы определенные условия.

Квалификация водителя 3-го класса присваивается водителям, завершившим доподготовку, после сдачи экзамена комиссии воинской части приказом командира воинской части, о чем делается запись в военном билете в разделе «Особые отметки»:

«Приказом командира воинской части ____ от " ____ " _____ 20__ г. № ____ присвоена квалификация водителя 3-го класса».

Для присвоения квалификации водителя:

— 2-го класса — необходимо иметь водительское удостоверение с разрешающими отметками в категориях «В», «С», «Е» или «В», «С», «Д» или только «Д» («Д» и «Е»), стаж работы не менее трех лет;

— 1-го класса — необходимо иметь водительское удостоверение с разрешающими отметками в категориях «В», «С», «Д», «Е» и стаж работы водителем 2-го класса не менее двух лет.

Классная квалификация механикам-водителям специальных колесных шасси и специальным колесным тягачам, гусеничным машинам и водителям тракторов повышается при условии соответствия кандидатов определенным требованиям, при успешной сдаче экзаменов и наличии стажа практического вождения:

— на 2-й класс — не менее 400 км;

— на 1-й класс — 200 км после присвоения 2-го класса.

8.2.2. Подготовка и проведение комплексного тактико-специального занятия с совершением 300-километрового марша

8.2.2.1. Основные учебно-воспитательные цели комплексного тактико-специального занятия

В период подготовки и проведения комплексного тактико-специального занятия с совершением марша на 300 км необходимо:

1) научить водителей:

— в короткие сроки готовить автомобили и совершать длительные марши в сложных условиях обстановки;

— быстро ориентироваться и уверенно водить машину по пересеченной и труднопроходимой местности на максимально возможных скоростях, в различное время года, суток, при любой погоде;

— преодолевать различные препятствия, ограниченные и колеиные проходы, заграждения, участки радиоактивного заражения, водные преграды, железнодорожные переезды;

2) совершенствовать практические навыки водителей:

— в вождении автомобилей в колонне, с прицепами и боевой техникой, на повышенных скоростях, днем и ночью, с применением светомаскировочных средств;

— в пользовании средствами повышения проходимости машин;

— в обслуживании машин, обнаружении и устранении эксплуатационных неисправностей, в том числе и в ночных условиях;

— в выполнении работ по специальной обработке автомобильной техники;

3) формировать и вырабатывать у водителей:

— устойчивость внимания, быстроту реакции;

— физическую выносливость, сопротивляемость эмоциональным перегрузкам;

— способность выдерживать большие нервно-психические нагрузки и физические напряжения;

4) воспитывать у водителей:

— дисциплинированность, собранность и организованность в работе;

— любовь к своему автомобилю (гусеничной машине), уверенность в его высоких качествах, чувство долга и личной ответственности за выполнение задач, поставленных на период марша;

5) изучить деловые и моральные качества водителей.

8.2.2.2. Учебные вопросы,

отрабатываемые на комплексном тактико-специальном занятии

Основными учебными вопросами (задачами), подлежащими отработке в ходе подготовки и проведения КТСЗ, являются:

1. Подготовка машин к длительному маршу в сложных условиях днем и ночью.

2. Вывод машин из парка по боевой тревоге и сбор в назначенном районе.

3. Контрольные осмотры машин на остановках.

4. Техническое обслуживание машин в полевых условиях.

5. Вождение машин в колоннах в различных дорожных условиях, днем и ночью, на высоких скоростях.

6. Устранение неисправностей, действия водителей при выходе машин из строя.

7. Действия водителей при применении противником оружия массового поражения, при нападении воздушного и наземного противника.

8. Вытаскивание застрявших и эвакуация поврежденных (неисправных) машин.

9. В комплексе с вождением машин отрабатываются смежные вопросы:

— действия по боевой тревоге и сбору;

— сигналы для управления строем и машиной;

— частичная специальная обработка автомобильной техники;

— контрольные осмотры и ежедневное техническое обслуживание машин в полевых условиях;

— подвижные средства технического обслуживания и ремонта автомобильной техники.

8.2.2.3. Подготовка к комплексному тактико-специальному занятию (первый период)

Подготовка и проведение КТСЗ с водителями складывается из трех основных периодов:

— первый период — подготовка к КТСЗ;

— второй период — проведение КТСЗ, совершение 300-километрового марша и отработка учебных вопросов;

— третий период — техническое обслуживание машин, разбор занятия.

Мероприятия первого периода

В период подготовки к КТСЗ проводятся следующие мероприятия:

1. Постановка задачи командиром воинской части (соединения) подчиненным по вопросам организации и подготовки занятия.

2. Выбор маршрута и районов проведения КТСЗ.

3. Определение учебных точек на маршруте и учебных вопросов, отрабатываемых в ходе КТСЗ.

4. Определение состава рекогносцировочной группы, составление плана и проведение разведки маршрута и районов занятия.
5. Подготовка руководителя КТСЗ.
6. Проведение однодневного учебно-методического сбора с должностными лицами по проведению тактико-специального занятия.
7. Разработка тактической обстановки (замысла) для проведения КТСЗ.
8. Разработка плана и других документов по организации и проведению тактико-специального занятия с водителями.
9. Подготовка личного состава и автомобилей.
10. Материально-техническое обеспечение колонн.
11. Смотр личного состава, машин и ремонтных мастерских и устранение обнаруженных недостатков.
12. Воспитательная работа с личным составом, участвующим в КТСЗ.

Подготовка личного состава

За 6—8 дней до начала комплексного тактико-специального занятия с должностными лицами, участвующими в проведении занятия, проводится однодневный учебно-методический сбор (6 часов занятий).

На сбор привлекаются командиры подразделений, заместители командира части по вооружению и тылу, начальники служб (автомобильной, инженерной, химической, медицинской, продовольственной, связи) и другие должностные лица. Занятия проводятся по расписанию, утвержденному командиром воинской части.

На данных занятиях отрабатываются следующие вопросы:

- организация движения колонн на марше и управление ими;
- экипировка участников КТСЗ и оборудование машин;
- строи подразделений и воинских частей при действиях на машинах;
- основные указания командира воинской части (соединения) по организации и проведению занятия и меры безопасности при движении колонн.

Водители готовятся к комплексному тактико-специальному занятию как в последние дни занятий на сборах доподготовки, так и непосредственно в дни, отведенные на подготовку к КТСЗ.

В зависимости от обстановки и времени года с водителями изучаются:

- обязанности водителей и порядок их действий в период проведения 300-километрового марша;
- особенности вождения автомобилей в составе колонны днем и ночью, в сложных дорожных условиях, проезд крутых поворотов, подъемов и спусков, маневрирование, преодоление труднопроходимых участков;
- соблюдение дисциплины марша, основные требования уставов и наставлений, касающиеся марша;
- порядок построения и вытягивания колонны, правила обгона, остановки одиночной машины и колонны, выхода из колонны, занятия своего места;
- движение на установленных скоростях и выдерживание дистанции между машинами;
- проезд железнодорожных переездов, населенных пунктов;
- правила сцепки и расцепки автопоезда;
- порядок прохождения участков заражения, частичной и полной дезактивации техники и санитарной обработки личного состава;

- сигналы и команды управления машиной, колонной, передача сигналов по колонне, действия по сигналам и вводным;
- меры безопасности при движении колонны на различных участках маршрута;
- правила личной гигиены, предупреждения травм, обморожений и оказания помощи пострадавшим.

Кроме того, с водителями проводятся практические занятия по вопросам, связанным с их работой в ходе 300-километрового марша.

Целесообразно планировать и за 5—6 дней до начала КТСЗ проводить ночные тренировки по перевозке водителей в кузовах грузовых автомобилей, оборудованных сиденьями и тентами. Ночные тренировки водителей проводятся в течение двух ночей подряд по 8 часов и более непрерывного движения в каждую ночь после дневных плановых занятий. Во время перевозки водители должны бодрствовать.

В день, предшествующий маршу, проводится подробный инструктаж молодых водителей и водителей-инструкторов, привлекаемых для участия в марше. Еще раз уточняются задачи, маршрут движения, характер местности в полосе маршрута, состояние дорог, районы привалов, пункты заправки и технической помощи, напоминаются правила перевозки личного состава и меры безопасности при транспортировке техники, рубежи регулирования, особые знаки и указатели, которые будут установлены на маршруте, состав замыкания и его местонахождение.

Рекомендуется перед маршем вручать водителям памятки, а водителям-инструкторам — схему маршрута с обозначением населенных пунктов, что поможет им при вынужденном отставании от колонны быстрее сориентироваться и догнать ее (прибыть в назначенный пункт).

Подготовка автомобильной техники

Подготовка автомобилей и ремонтных мастерских к КТСЗ включает:

- определение состава колонн;
 - проверку технического состояния автомобилей и прицепов;
 - техническое обслуживание автомобилей;
 - нанесение на автомобили опознавательных знаков и порядковых номеров согласно схеме построения колонны;
 - проверку готовности автомобилей и ремонтных мастерских к маршу.
- В состав колонны необходимо в обязательном порядке включать:
- автомобиль на каждого молодого водителя;
 - автомобили ВАИ и службы регулирования движения;
 - автомобили со средствами связи;
 - санитарный автомобиль с медицинским персоналом;
 - подвижные средства заправки, технического обслуживания, ремонта и эвакуации;
 - походные кухни;
 - 1—2 резервных автомобиля.

Автомобили должны быть оборудованы светомаскировочными средствами для вождения ночью, приборами дезактивации, средствами буксировки и повышения проходимости, шанцевым и водительским инструментом, а также другим имуществом и оборудованием в соответствии с действующими нормами.

Средства технического обслуживания и ремонта обеспечиваются необходимыми запасными частями и материалами.

Для управления колонной на марше выделяются: радиостанции, сигнальные флажки и жезлы регулировщиков, карманные фонари и ручные светофоры, указатели направлений движения, специальная форма одежды военного регулировщика, мегафоны и другое оборудование.

За 1—2 дня до начала марша руководитель занятия проводит смотр личного состава, техники и материально-технического обеспечения, а затем организует устранение обнаруженных недостатков.

8.2.2.4. Проведение комплексного тактико-специального занятия и его разбор (второй и третий периоды)

Второй период КТСЗ с совершением 300-километрового марша проводится в течение двух суток в три этапа.

Первый этап (марш на 15—20 км)

Марш начинается с объявления сбора личного состава и выхода в район сосредоточения.

Основное внимание обращается на быстроту сбора личного состава, организованное прибытие в парк, последовательность и правильность выполнения операций по пуску двигателей автомобилей и организованный выход колонны в район сосредоточения.

В районе сосредоточения проводятся мероприятия и отработка следующих вопросов:

- размещение, укрытие и маскировка подразделений и автомобилей с учетом сохранения боевой готовности и быстрого вывода их в нужном направлении;
- контрольный осмотр автомобилей и устранение неисправностей;
- завтрак личного состава;
- объявление приказа на марш;
- инструктаж водителей;
- высылка на маршрут группы регулирования.

Приказ на марш отдает руководитель занятия перед строем личного состава. Инструктаж водителей проводят командиры подразделений.

До начала движения высылается группа регулирования. Начальником группы назначается офицер (прапорщик), принимавший участие в разведке маршрута и районов занятия. В распоряжение группы выделяется 1—2 автомобиля. На группу регулирования могут возлагаться также задачи по созданию тактической обстановки к плану КТСЗ и сбор необходимой информации для разбора действий водителей на занятии.

Команды (сигналы) для начала движения колонны подаются руководителем КТСЗ.

Все автомобили начинают движение, принимая установленные дистанции. В голову колонны выделяется автомобиль, управляемый одним из лучших водителей, так как от его действий зависят дисциплина и безопасность движения.

С учебной целью в ходе марша разрешается использование радиостанции. Все переговоры ведутся только по переговорной таблице и с использованием кодированной карты и таблицы позывных.

Второй этап (марш на 80—120 км)

На участке шоссейной дороги продолжительностью 50—70 км отрабатываются с водителями следующие вопросы:

- действия водителей в составе колонны (своевременное и одновременное начало движения, выдерживание установленных скоростей движения и

дистанций между машинами и подразделениями, своевременное прохождение пунктов регулирования и прибытие к месту назначения в указанное время);

- проезд населенных пунктов и железнодорожных переездов;
- разворот колонны в обратном направлении;
- действия водителей при нападении авиации противника;
- проведение контрольного осмотра машин в пути.

На участке маршрута протяженностью 40—50 км проводится вождение машин по бездорожью и колонным путям, отрабатывается преодоление водных преград по мосту, участков местности, зараженных ОВ или РВ, применение средств повышения проходимости, эвакуация застрявших машин.

На грунтовом участке дороги 45—60 км отрабатываются следующие задачи:

- отражение нападения наземного противника;
- устранение неисправностей машин;
- буксировка неисправных машин;
- дозаправка машин ГСМ.

После совершения марша на 100—150 км (первый суточный переход) планируется дневной отдых продолжительностью до 7 часов. Колонна отводится с основного маршрута в сторону, автомобили размещаются рассредоточено в порядке, исключающем большую затрату времени на вытягивание колонны из района дневного отдыха.

В районе дневного отдыха проводятся следующие мероприятия:

- размещение, укрытие и маскировка машин и прицепов;
- организация сторожевого охранения;
- разбор действий водителей на марше;
- контрольный осмотр машин, устранение неисправностей, дозаправка машин;
- подготовка к ночному маршу;
- прием пищи и отдых личного состава;
- постановка задач на совершение 200-километрового марша.

Третий этап (марш на 150—200 км)

Это суточный переход по дорогам различных категорий на фоне тактической обстановки, ночью с применением различных режимов светомаскировки и в светлое время суток движение осуществляется на повышенных скоростях.

Марш начинается с подъема личного состава по тревоге и смены района по сигналу об опасности ядерного нападения противника. Для смены района колонна совершает ночной марш на расстояние 10—15 км. В новом районе руководитель занятия ставит задачу на совершение марша в район постоянной дислокации.

Режимы светомаскировки изменяются как на остановках, так и в движении только по сигналу старшего колонны.

В район постоянной дислокации части колонна должна прибыть в установленный срок в готовности к выполнению последующих задач.

Третий период — это разбор КТСЗ.

Работы по техническому обслуживанию автомобилей, участвующих на занятиях, и необходимый ремонт проводятся водителями и под руководством командиров подразделений. Для оказания помощи водителям в

приведении техники в порядок привлекается личный состав ремонтных подразделений.

Разбор и подведение итогов занятия и технического обслуживания автомобилей проводятся руководителем КТСЗ со всем личным составом, участвующим в занятии, после окончания работ по техническому обслуживанию машин и постановки их на хранение.

С офицерами и прапорщиками проводится более подробный разбор по вопросам организации и проведения марша.

После выполнения программы доподготовки и совершения водителями марша комиссией, назначаемой приказом командира воинской части, соединения (начальника гарнизона), у водителей принимаются экзамены по ПДД, устройству и техническому обслуживанию транспортных средств и вождению.

Водители, сдавшие экзамены комиссии воинской части, соединения (гарнизона), приказом командира воинской части допускаются к самостоятельному управлению закрепленными за ними штатными транспортными средствами, о чем делается отметка в военном билете водителей в разделе «Особые отметки»:

«Доподготовку с "___" _____ 20___ г. по "___" _____ 20___ г. прошел. Допущен к управлению машиной (бронетранспортером) _____»
(марка)

(должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия и гербовая печать воинской части)

Водители, не прошедшие доподготовку в полном объеме Программы доподготовки водителей машин и не сдавшие экзамены, к управлению машиной не допускаются. С ними проводятся дополнительные занятия и повторно принимаются экзамены.

Об итогах доподготовки водителей заместитель командира части по вооружению (начальник автомобильной службы) докладывает командиру части (соединения) и представляет старшему начальнику по автомобильной службе донесение.

8.3. Оценка состояния технической подготовки специалистов автомобильной службы и водителей

8.3.1. Цели, виды контроля технической подготовки специалистов автомобильной службы и порядок его проведения

Целями контроля уровня технической подготовки специалистов автомобильной службы являются:

- проверка планирования и выполнения мероприятий;
- проверка планирования, организации и методики проведения занятий по командирской подготовке офицеров, боевой подготовке прапорщиков;
- проверка организации и качества проведения занятий по технической подготовке с личным составом автомобильной службы;
- определение уровня технической подготовки личного состава службы;
- проверка состояния уровня военно-технической пропаганды, работы технических кружков, состязаний между водителями на знание штатной ВАТ;

— проверка состояния учебно-материальной базы и обеспеченности тренировочными средствами и техническими средствами обучения, их учета и использования в учебном процессе;

— проверка учета и отчетности результатов технической подготовки

Основными видами контроля являются: предварительный, текущий, промежуточный и итоговый. Итоговый контроль проводится для определения степени достижения поставленной цели обучения по технической подготовке специалистов автомобильной службы, как правило, в конце учебного года.

В целях повышения уровня навыков выполнения практических работ по техническому обслуживанию, ремонту, устранению отказов и неисправностей автомобильной техники в воинской части организуется отработка нормативов по технической подготовке. Для этого в парке воинской части оборудуется площадка отработки нормативов по технической подготовке на основных образцах ВАТ, состоящих на обеспечении воинской части.

Обязательная проверка отработки нормативов проводится на итоговых, комплексных и инспекторских проверках, при проведении тактических учений, при обслуживании машин после занятий (учений), при проведении номерных технических обслуживаний ВАТ, при переводе ВАТ на режим сезонной эксплуатации и постановке ее на хранение. В первую очередь проверяются офицеры, прапорщики, а затем личный состав подразделений.

Кроме того, в течение учебного года должностные лица проверяют и контролируют каждое подразделение воинской части по отработке нормативов по технической подготовке:

— *командир воинской части, заместитель командира части по вооружению, начальник автомобильной службы*: офицеров, прапорщиков управления части и подразделений — на контрольных занятиях по командирской подготовке; личный состав подразделений части — ежемесячно на контрольных занятиях по технической подготовке (не менее двух-трех батальонов (дивизионов) и отдельной роты (батарей);

— *командиры батальонов, заместители командиров батальонов по вооружению*: личный состав батальона — еженедельно на плановых занятиях по технической подготовке, при проведении тактических учений, боевых стрельб, вождения, при обслуживании машин после занятий (учений), при проведении номерных технических обслуживаний ВАТ, переводе ВАТ на режим сезонной эксплуатации и постановке ее на хранение;

— *командиры рот, заместители командиров рот по вооружению*: личный состав роты — ежедневно на плановых и контрольных занятиях по технической подготовке, при проведении тактических учений, боевых стрельб, вождения, при обслуживании машин после занятий (учений), проведении номерных технических обслуживаний ВВТ, при переводе ВВТ на режим сезонной эксплуатации и постановке их на хранение.

8.3.2. Порядок определения оценки по технической подготовке специалистов автомобильной службы

Определение оценки по технической подготовке специалистов автомобильной службы проводится в соответствии с требованиями приказа министра обороны Российской Федерации и инструкции о порядке проведения итоговых проверок соединений и воинских частей видов Во-

оруженных Сил Российской Федерации, действующих на данный учебный год.

Индивидуальная оценка по технической подготовке складывается из двух оценок — за выполнение нормативов (практических работ) и за знание учебных вопросов программы и считается:

— «отлично», если за выполнение нормативов — «отлично», за ответы на учебные вопросы программы — не ниже «хорошо»;

— «хорошо», если оценка за выполнение нормативов — не ниже «хорошо», а за знание учебных вопросов программы — не ниже «удовлетворительно»;

— «удовлетворительно», если обе оценки — не ниже «удовлетворительно»;

— «неудовлетворительно», если не выполнены условия на оценку «удовлетворительно».

Оценка за выполнение норматива определяется в соответствии с требованиями сборников нормативов видов Вооруженных Сил Российской Федерации и технологических карт выполнения операций по обслуживанию и ремонту ВАТ.

Оценка за знание учебных вопросов программы определяется:

— «отлично», если проверяемый показал глубокие знания программного материала, последовательно и исчерпывающе изложил его при ответах на основные и дополнительные (уточняющие) вопросы, имеет самостоятельность суждений;

— «хорошо», если проверяемый твердо знает программный материал, последовательно и правильно ответил на большинство поставленных вопросов, но допускает отдельные неточности в их изложении, однако легко исправляет неточность при дополнительных вопросах;

— «удовлетворительно», если проверяемый показал неглубокие знания программного материала, отвечает схематично, затрудняется сделать обобщения, на большинство поставленных вопросов отвечает недостаточно полно и четко;

— «неудовлетворительно», если проверяемый очень слабо знает содержание программного материала, при наводящих вопросах дает сбивчивые ответы, по всем вопросам билета (теста) и разделам программы демонстрирует поверхностные знания.

Оценка подразделения по технической подготовке выводится по общим индивидуальным оценкам и определяется:

— «отлично», если не менее 90 % проверяемых получили положительные оценки, из них не менее 50 % — «отлично»;

— «хорошо», если не менее 80 % проверяемых получили положительные оценки, из них не менее 50 % — «отлично» и «хорошо»;

— «удовлетворительно», если не менее 70 % проверяемых получили положительные оценки;

— «неудовлетворительно», если не выполнены условия на оценку «удовлетворительно».

Общая оценка воинской части определяется:

— «отлично», если управление и не менее 50 % основных подразделений оценены «отлично», а остальные — не ниже «хорошо»;

— «хорошо», если управление и не менее 50 % основных подразделений оценены «хорошо», а остальные — не ниже «удовлетворительно»;

— «удовлетворительно» — если управление и основные подразделения или одно основное подразделение получили положительные оценки, а не более двух других подразделений оценены «неудовлетворительно».

Если в воинской части проверялись только два основных подразделения, то для получения оценки «удовлетворительно» необходимо, чтобы управление воинской части и одно основное подразделение имели положительные оценки, при этом одно из них было оценено на «хорошо»;

— «неудовлетворительно», если не выполнены условия на оценку «удовлетворительно».

Общая оценка подразделения (воинской части) не может быть выше оценки конкретных специалистов (например, механиков-водителей и водителей — в Сухопутных войсках).

Индивидуальная оценка личному составу объявляется сразу после проверки, а оценка подразделению и воинской части — на разборе.

8.3.3. Определение оценки за выполнение нормативов по технической подготовке специалистов автомобильной службы

Оценка знаний и практических навыков обучаемых проводится по пятибалльной системе. Во всех случаях оценка должна быть совершенно объективной. Нельзя забывать, что любые послабления при оценке знаний и навыков обучаемых не только подрывают деловой авторитет руководителя, но и неизбежно приводят к снижению общего уровня технической подготовленности личного состава.

Оценка за выполнение нормативов по технической подготовке выставляется в соответствии с требованиями Сборника нормативов по боевой подготовке. Результаты выполнения нормативов как отдельными военнослужащими, так и подразделениями учитываются как одно из слагаемых оценки за проведение практических работ по техническому обслуживанию и ремонту автомобильной техники.

Если норматив отрабатывается в процессе обучения несколько раз, то индивидуальная оценка определяется по последнему показанному результату или по результату контрольного занятия.

Оценка за выполнение норматива военнослужащим (подразделением) определяется:

— «отлично», если военнослужащий (подразделение) выполнил норматив по времени (по скорости) на оценку «отлично», правильно и в полном объеме, действовал уверенно, не допустил ни одной ошибки;

— «хорошо», если военнослужащий (подразделение) выполнил норматив по времени (по скорости) на оценку «хорошо» или «отлично», но допустил ошибки в использовании инструмента, принадлежностей и приспособлений;

— «удовлетворительно», если военнослужащий (подразделение) выполнил норматив по времени (по скорости) на оценку «удовлетворительно», или «хорошо», или «отлично», но допустил нарушения в последовательности выполнения операций и в использовании инструмента, принадлежностей и приспособлений;

— «неудовлетворительно», если военнослужащий (подразделение) не выполнил норматив по времени (по скорости) на положительную оценку, или не проделал все положенные ему операции, или проделал их неправильно.

Индивидуальная оценка военнослужащему за выполнение нескольких нормативов и оценка подразделению за выполнение нормативов в составе подразделения по каждому предмету обучения определяется по оценкам, полученным за выполнение каждого норматива, и считается:

- «отлично», если не менее 90 % проверенных нормативов оценены положительно, более 50 % нормативов — «отлично»;
- «хорошо», если не менее 80 % проверенных нормативов оценены положительно, более 50 % нормативов — не ниже «хорошо»;
- «удовлетворительно», если не менее 70 % проверенных нормативов оценены положительно, а при оценке по трем нормативам положительно оценены два, один из них — не ниже «хорошо».

Оценка за выполнение одиночных нормативов подразделению выводится по индивидуальным оценкам обучаемых и определяется:

- «отлично», если не менее 90 % обучаемых получили положительные оценки, при этом более 50 % обучаемых — оценку «отлично»;
- «хорошо», если не менее 80 % обучаемых получили положительные оценки, более 50 % обучаемых — оценку не ниже «хорошо»;
- «удовлетворительно», если не менее 70 % обучаемых получили положительные оценки.

При проверке нормативов, выполняемых в составе подразделения и одиночных, оценка подразделению (воинской части) определяется:

- «отлично», если первая оценка «отлично», а вторая — не ниже «хорошо»;
- «хорошо», если первая оценка «хорошо», а вторая — не ниже «удовлетворительно»;
- «удовлетворительно», если обе оценки — не ниже «удовлетворительно».

Общая оценка обучаемому по технической подготовке не может быть выше оценки, получаемой им за выполнение нормативов по технической подготовке.

За нарушение последовательности выполнения норматива, которое не приводит к аварии, поломке (порче) автомобильной техники, а также за каждую ошибку, приводящую к нарушению условий выполнения норматива, требований руководства, наставления, инструкции, технологической карты, оценка снижается на один балл.

Если при отработке нормативов обучаемым допущена хотя бы одна ошибка, которая может привести к травме (поражению) личного состава, поломке автомобильной техники (выводу из строя двигателя, агрегата, узла, прибора, детали или инструмента) или аварии, выполнение норматива прекращается и оценивается «неудовлетворительно».

Глава девятая. Парк войсковой части и организация внутренней службы в нем

9.1. Основные элементы парка и их оборудование

Парком называется территория, оборудованная для хранения, обслуживания, ремонта и приведения в готовность к боевому применению вооружения и военной техники¹.

В зависимости от условий размещения парка могут быть постоянные и полевые.

Постоянные парки оборудуются в местах постоянного размещения части и на полигонах (в лагерях). Они представляют собой территорию с капитальными зданиями и сооружениями, рассчитанными на их длительное использование. Территория постоянного парка делится на три зоны:

— зона № 1 — хранения вооружения и техники боевой и строевой групп эксплуатации;

— зона № 2 — технического обслуживания и ремонта вооружения и техники, а также содержания необслуженных и неисправных машин;

— зона № 3 — хранения вооружения и техники учебной и транспортной групп эксплуатации.

Между зонами оборудуются ограждения с проходами и проездами, которые исключают движение машин учебной и транспортной групп эксплуатации по территории зоны № 1. Зоны разбиваются на участки, которые закрепляются за подразделениями. Границы участков обозначаются указателями. Все здания парка, ворота зданий и ворота парка номеруются.

Полевые парки организуются при временном расположении войск в полевых условиях. Они представляют собой территорию с естественной и искусственной маскировкой, пригодную для скрытного размещения, обслуживания и ремонта машин.

Устройство и оборудование парка должно обеспечивать: размещение всех машин воинской части; подготовку машин к использованию; проведение всех видов технического обслуживания и текущего ремонта машин; своевременный вывод машин по тревоге; безопасность и удобство труда личного состава; соблюдение правил личной гигиены; материально-техническое и специальное обеспечение работ на машинах; противопожарную защиту; надежную охрану, оборону и маскировку от наземного и воздушного противника; охрану окружающей среды.

Кроме того, в постоянном парке должны быть обеспечены: подготовка к хранению, хранение и техническое обслуживание машин при хранении; контроль за состоянием машин должностными лицами; возможность проведения занятий с личным составом по техническому обслуживанию и ремонту машин; внутренняя и внешняя связь, молниезащита и защита от статического электричества.

Постоянный парк оборудуется техническими средствами охраны, средствами освещения, пожаротушения, охранной и пожарно-охранной сигнализацией, пожарным водопроводом или пожарными водоемами и т. д. Все здания постоянного парка отапливаются, некоторые хранилища для машин могут строиться не отапливаемыми. Территория постоянного

¹ Приказ министра обороны Российской Федерации «О введении в действие Руководства по единым типовым требованиям к паркам воинских частей Вооруженных Сил Российской Федерации» от 5 июня 1992 г. № 28.

парка огораживается, озеленяется и разбивается на участки, закрепляемые за подразделениями. В ограждении парка устраиваются основные (главные) выезд и въезд, а также запасные выезды (проходы).

В постоянном парке строятся и оборудуются следующие элементы (рис. 15): контрольно-технический пункт; пункт предварительной очистки; пункт заправки; пункт чистки и мойки; пункты (площадки) ежедневного технического обслуживания машин; пункт технического обслуживания и ремонта; аккумуляторная; стационарная водогрейка; места хранения (стоянки) машин; отапливаемые помещения для дежурных средств; склады (помещения для хранения) автомобильного и военно-технического имущества; санитарно-бытовые помещения; внутриварковые дороги, проезды и проходы.

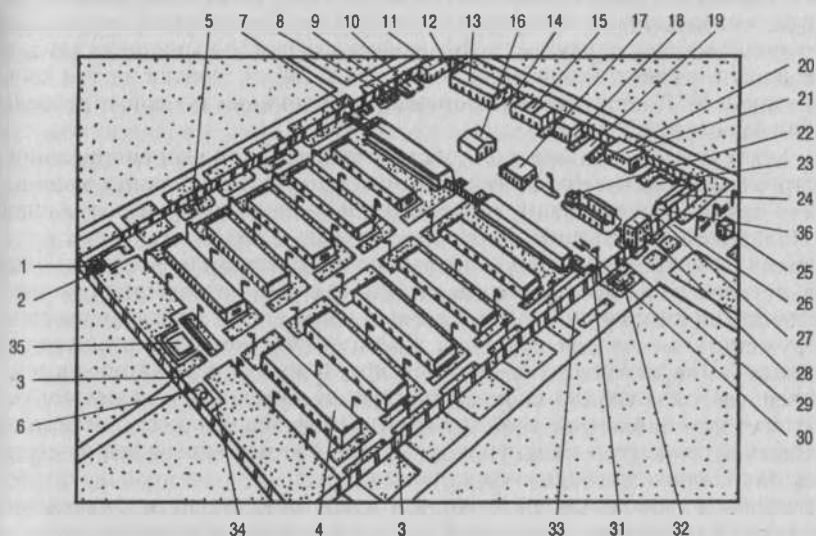


Рис. 15. Вариант размещения постоянного парка в пункте постоянной дислокации воинской части:

1 — наблюдательная вышка; 2 — площадка для хозяйственных нужд; 3 — запасные ворота; 4 — хранилище для ВВТ боевой и строевой групп; 5 — туалет; 6 — пожарный водоем; 7 — хранилище для ВВТ учебной и транспортной групп; 8 — контрольно-пропускной пункт; 9 — площадка для обслуживания оборудования специальных машин; 10 — площадка для складирования металлолома; 11 — склады военно-технического имущества; 12 — склад лакокрасочных и химических материалов; 13 — пункт технического обслуживания и ремонта; 14 — трансформаторная; 15 — аккумуляторные; 16 — пункт ежедневного технического обслуживания; 17 — пункт чистки и мойки; 18 — водогрейка; 19 — площадка для машин, ожидающих ремонта; 20 — очистные сооружения; 21 — санитарно-бытовой блок; 22 — пункт заправки; 23 — площадка для машин, ожидающих технического обслуживания; 24 — помещение для дежурных средств; 25 — пункт предварительной очистки; 26 — площадка для проверки технического состояния машин при возвращении в парк; 27 — главные въездные ворота; 28 — контрольно-технический пункт; 29 — главные выездные ворота; 30 — площадка для проверки технического состояния машин перед выходом; 31 — площадка для инструктажа водителей и старших машин; 32 — место для курения; 33 — площадка для легковых автомобилей; 34 — площадка для пожарной машины; 35 — площадка для технического осмотра боеприпасов; 36 — пожарно-инвентарный пост; площадки различного назначения; места для отдыха (курения).

При размещении постоянного парка тыльной стороной к казарменной зоне дополнительно может оборудоваться контрольно-пропускной пункт для пропуска личного состава, дежурных и служебных машин.

Контрольно-технический пункт

КТП предназначен для размещения лиц суточного наряда по парку и начальника КТП, контроля технического состояния выходящих из парка и возвращающихся в парк машин, проверки наличия и правильности оформления путевой документации и документов у водителей, организации и несения внутренней службы в парке, а также контроля за прибытием личного состава.

КТП размещается у основного (главного) выезда из парка и включает здание, совмещенное с проходной, площадки для проверки технического состояния машин перед выходом из парка и при возвращении в парк; выездные и въездные ворота.

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 и старших машин, наряда по парку; пункт управления приведением части в боевую готовность; санитарный узел; проходная. Кроме этого, на КТП оборудуются места для проведения медицинских осмотров водителей перед выездом из парка и оформления ими путевой документации, а также оборудуются помещения для работы начальников служб и заместителей командиров подразделений по вооружению, место для хранения пенных огнетушителей при отрицательных температурах и другие места. Снаружи здания КТП устанавливаются: световое табло с оповещением об особенностях дорожных условий; световое табло действий по тревоге; устройство для контроля за прибытием 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; термометр для измерения температуры окружающего воздуха. Здание КТП обеспечивается электрическим освещением, водопроводом, канализацией, отоплением и горячим водоснабжением.

Помещение для дежурного по парку

Помещение для дежурного по парку оборудуется телефоном, селекторной связью с элементами парка, устройством, отображающим информацию о местонахождении и техническом состоянии машин, и другими информационно-техническими средствами, необходимыми для работы дежурного по парку; медицинской аптечкой, столом, стульями, полумягкими кушетками, термометром для измерения температуры наружного воздуха, шкафами (ящиками) для ключей, часами.

В помещении дежурного по парку должна находиться следующая документация: схема парка; план вывода техники при объявлении тревоги или сбора; инструкция по мерам пожарной безопасности; образцы пропусков в парк и пломб (слепков с печатей); инструкция дежурному, дневальному по парку и механику-водителю дежурного тягача; опись техники, имущества и оборудования парка; книга приема и сдачи дежурства по парку; журнал выхода и возвращения машин; список лиц, допущенных к вскрытию парковых помещений и хранилищ; схема закрепления территории парка для уборки за подразделениями; журнал контроля слива воды из систем охлаждения двигателей машин; рабочая

отрадь; таблица позывных телефонных станций и должностных лиц; распорядок работы в парке; образцы путевых листов и подписей должностных лиц; книга вскрытия парковых помещений, боевых и строевых машин; книга выдачи ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот парка; уставы, а также другие документы, необходимые для выполнения обязанностей по службе дежурного по парку.

Помещение начальника контрольно-технического пункта

Помещение начальника КТП оборудуется телефонной и прямой громкоговорящей связью с заместителем командира части по вооружению и дежурным по парку, умывальником со смесителем холодной и горячей воды.

В помещении техника по безопасности — начальника КТП должны быть стол, стул, канцелярские принадлежности, часы и комплект инструмента и приборов для проверки машин в переносном ящике (малый ящик — для колесных машин, большой ящик — для гусеничных машин).

В помещении начальника КТП может оборудоваться место для медицинского осмотра водителей перед выездом. В этом случае в помещении дополнительно устанавливается стол, два стула, медицинская кушетка, а на специальном щите вывешивается перечень медицинских противопоказаний, при которых водителю запрещается управлять машиной.

На площадке осмотра выходящих из парка машин оборудуется эстакада (смотровая канава), а также устанавливаются щиты со схемами осмотра и техническими условиями на проверку машин.

Эстакада (полуэстакада) с уклоном 16 % предназначена для проверки исправности стояночного тормоза.

В помещении техника по безопасности — начальника КТП должна быть следующая документация: инструкция начальнику КТП с графиком работ по времени суток, утвержденная командиром части; инструкция по мерам безопасности при проверке машин; инструкции (руководства) по эксплуатации машин (по маркам, имеющимся в части) и операционные карты проверки машин с техническими требованиями к проверяемым машинам; задание по проверке качества технического обслуживания, хранения и ремонта машин на сутки (неделю); образцы оформления путевых листов и другой документации; перечень недостатков, из-за которых запрещается выход машин из парка; опись имущества КТП.

При проверке технического состояния машин начальник КТП особенно тщательно обязан проверить агрегаты, механизмы и узлы, обеспечивающие безопасность движения. Перечень неисправностей, при которых автомобиль не должен выпускаться из парка, определяется Правилами дорожного движения и ГОСТом Р 51709-2001 «Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию и методы проверки».

При возвращении машины в парк начальник КТП проверяет:

- внешний вид и техническое состояние машины;
- состояние и внешний вид водителя.

Класс безопасности движения, инструктажа водителей, старших машин и наряда по парку

Класс предназначен для проведения занятий с водителями и старшими машин по ПДД, особенностям перевозки личного состава и отдельных грузов, для проведения инструктажа водителей и старших машин с учетом конкретных задач предстоящего рейса, а также для инструктажа личного состава, заступающего в наряд по парку.

В классе должны быть: столы, стулья, настенные щиты, плакаты, схемы маршрутов движения машин, учебная литература, технические средства обучения, используемые для изучения ПДД и инструктажа водителей и старших машин, а также для проверки их знаний.

При отсутствии класса около КТП может оборудоваться площадка для инструктажа водителей и старших машин, которая оборудуется разметкой и щитами.

Пункт предварительной очистки

Пункт предварительной очистки постоянного парка предназначен для очистки ходовой части и корпуса гусеничных машин. Он оборудуется перед въездом в парк и, как правило, состоит из поста предварительной очистки и поста обдувки.

Пост предварительной очистки оборудуется в виде эстакады с гидромониторами и шлангами для ручной мойки машин. На посту предусматривается система оборотного водоснабжения, помещение насосной станции и пункта управления с системой коммуникаций и электроснабжения.

Пост предварительной очистки может оборудоваться также в виде ванны с водой или бетонной дорожки.

Кроме основного моечного оборудования, на пункте предварительной очистки должно быть необходимое количество ведер, скребков, волосных и моечных щеток. Для личного состава на посту предусматривается необходимое количество специальной одежды из водонепроницаемой ткани и резиновой обуви, которые хранятся в шкафу в помещении пункта управления.

Документация пункта предварительной очистки: инструкция оператору пункта; инструкция по мерам безопасности при очистке, мойке и обдувке машин; инструкция по мерам пожарной безопасности; распорядок работы; технологические процессы очистки, мойки и обдувки машин; выписка из графика обслуживания очистных сооружений; схема размещения насосов и компрессорной станции с инструкцией о порядке их включения и выключения.

Пункт заправки

Пункт заправки предназначен для заправки машин фильтрованным горючим и моторным маслом закрытой струей с точным замером количества их выдачи.

Размещается на пути следования машин от въездных ворот к пункту очистки и мойки. Расстояние между пунктом заправки и другими зданиями при подземном хранении горючего должно быть: до жилых и учебных — не менее 50 м, до здания КТП — 25—30 м, до других сооружений — не менее 20 м.

Устройство пункта заправки должно обеспечивать: удобные раздельные подъезды для колесных и гусеничных машин; заправку машин без потерь, загрязнения и обводнения топлива и масел независимо от погоды (закрытой струей) и предотвращать загрязнение площадок; быстроту заправки за счет механизации работ; пожарную безопасность; удобство пополнения запасов топлив и масел; защиту окружающей среды от загрязнения ГСМ.

Пункт заправки оборудуется служебным помещением, которое предназначено для ведения учета расхода ГСМ и хранения заправочного инвентаря; топливозаправочными колонками; маслозаправочными ко-

донками; подземными резервуарами для текущего запаса горючего (на 10 дней); резервуарами (тарой) для текущего запаса масла.

Служебное помещение, топливозаправочные и маслозаправочные колонки размещаются на выделенном островке, приподнятом над остальной территорией пункта заправки.

Пункт заправки должен быть оборудован молниезащитным устройством и защитой от статического электричества.

Кроме того, пункт заправки оборудуется: заправочным инвентарем (недра, мерные кружки, воронки); площадками для заправляемых машин; осветительными устройствами взрывобезопасного исполнения; противопожарным инвентарем и оборудованием; сборником топлива и масла при случайных проливах, ливневых и талых вод, загрязненных нефтепродуктами.

Основная документация пункта заправки: инструкция оператору пункта заправки; инструкция по мерам безопасности при работе с оборудованием, обращению с горючим, смазочными материалами и специальными жидкостями и мерам пожарной безопасности; таблица применимости ГСМ; таблица с нормами расхода ГСМ; таблица с емкостными данными машин; правила заправки машин; таблица плотности горючего, имеющегося на пункте заправки в день его выдачи; образцы заполненного путевого листа и рабочего листа агрегата; инструкция по эксплуатации заправочных колонок; распорядок работы пункта заправки; график осмотров и очистки резервуаров; схема обвязки резервуаров и заправочных колонок; учетные документы; опись имущества пункта заправки; техническая литература.

Горючее на пункте заправки отпускается по раздаточной ведомости. Основанием для отпуска горючего служит правильно оформленный путевой лист (рабочий лист агрегата).

Пункт чистки и мойки

Предназначен для внутренней очистки, окончательной наружной мойки машин и их обдувки (осушки) и располагается на пути движения машин по линии технического обслуживания за пунктом заправки.

Пункт чистки и мойки должен отвечать следующим требованиям: обеспечивать чистку и мойку как колесных, так и гусеничных машин; обеспечивать, по возможности, многократное использование воды для мойки; иметь очистные сооружения, исключающие попадание в канализацию смываемой с машин воды; обеспечивать удаление грязи из отстойников механизированным путем.

На пункте чистки и мойки организуются посты: пост внутренней очистки; пост чистовой мойки машин.

Пост внутренней очистки пункта чистки и мойки размещается перед постом чистовой мойки.

Пост оборудуется раздаточным устройством для сжатого воздуха, вытяжными вентиляционными установками или промышленными пылесосами с комплектом насадок для рыхления высохших песка, пыли и грязи.

На посту также предусматривается иметь комплект волосяных щеток и ящики для чистой и грязной ветоши.

Пост чистовой мойки пункта чистки и мойки строится в виде механизированной или ручной мойки (с гидромониторами или шланговой для ручной домывки машин). Посты мойки могут быть открытыми или размещаться в отапливаемых (не отапливаемых) зданиях. Посты механизированной мойки могут оборудоваться моечными установками струй-

ными, струйно-щеточными или щеточными. Пост чистовой мойки оборудуется эстакадами, системой обратного водоснабжения, помещениями насосной станции и пункта управления, системами электроснабжения и коммуникаций, моечным инвентарем, специальной одеждой и документацией, как это предусмотрено для пункта предварительной очистки. Обмывка кузовов грузовых автомобилей, перевозящих личный состав, автобусов, легковых автомобилей и автофургонов допускается из системы обратного водоснабжения при последующей домывке их водой из водопровода. Для домывки в труднодоступных местах машин на механизированной мойке предусматриваются шланги для ручной мойки.

Пункт (площадка) ежедневного технического обслуживания машин

Служит для выполнения работ по ежедневному техническому обслуживанию машин после их использования, а также для выполнения мелких сварочных и малярных работ.

Пункт (площадки) ежедневного технического обслуживания машин размещается после пункта чистки и мойки в закрытых отапливаемых зданиях или на открытых площадках под навесом.

Посты ПЕТО должны быть максимально унифицированы и обеспечивать постановку на обслуживание как гусеничных, так и колесных машин. Ежедневное техническое обслуживание составляет 50—60 % общих трудозатрат по обслуживанию машин. Поэтому от качества проведения работ по ежедневному обслуживанию во многом зависит безотказная и безаварийная работа автомобильной техники. Работы по ежедневному техническому обслуживанию выполняются водителем с помощью индивидуального комплекта ЗИП машины и оборудования на площадках для ЕТО под руководством и при участии командира отделения (механика). При необходимости к работам привлекаются специалисты из подразделений обслуживания и ремонтной роты.

ПЕТО оборудуется: смотровыми канавами; сетью переменного трехфазного тока напряжением 380/220 В; сетью переменного тока напряжением 24 (12) и 36 В для подключения оборудования и инструмента; подводом сжатого воздуха; промышленным пылесосом; слесарными верстаками; лестницами к машинам; ящиками для ветоши.

В смотровых канавах ПЕТО устанавливаются светильники низкого напряжения, а также розетки для подключения инструмента с низковольтным напряжением. В канавах также размещаются устройства для слива из систем машин топлива, масла и охлаждающей жидкости. Закрытые отапливаемые ПЕТО оборудуются центральным отоплением, водопроводом, канализацией, охранной и охранно-пожарной сигнализацией, телефонной и громкоговорящей связью, вентиляцией, устройством для отвода отработавших газов от двигателей машин, умывальниками.

В ПЕТО должна быть следующая документация: объем и содержание работ на образцах вооружения; карты смазки машин с выделением точек, смазываемых при ЕТО; правила безопасности при выполнении работ, а также другая техническая и технологическая документация.

Пункт технического обслуживания и ремонта

ПТОР предназначен для проведения работ всех видов технического обслуживания (ТО-1, ТО-2, СО) и текущего ремонта штатных машин части в соответствии с нормативно-технической документацией.

Пункт технического обслуживания и ремонта в постоянном парке размещается, как правило, в одном отапливаемом здании, которое располагается в зоне технического обслуживания парка, в конце линии технического обслуживания, после ПЕТО или на одном уровне с ним. ПТОР строятся по типовым проектам и могут совмещаться с аккумуляторной и (или) стационарной водогрейкой.

Устройство и оборудование ПТОР должно обеспечивать удобное, быстрое и качественное выполнение всех работ по техническому обслуживанию и ремонту машин всех марок, находящихся в части, а также соблюдение правил техники безопасности, промышленной санитарии и противопожарной охраны.

В ПТОР должны быть предусмотрены: участки комплексного ТО и ремонта ВВТ; специализированные участки; поточная (тупиковая) линия технического обслуживания колесных машин; служебно-бытовые и вспомогательные помещения. Участки ПТОР должны быть специализированы по видам выполняемых работ, а посты — универсальными (обеспечивать возможность их использования для всех типов штатных гусеничных и колесных машин воинской части).

В ПТОР для выполнения текущего ремонта автомобильной техники создаются следующие специализированные участки:

— технического диагностирования машин; текущего ремонта агрегатов; ремонта электрооборудования и топливной аппаратуры; ремонта приборов гидросистемы;

— ремонта кузовов, сидений, тентов и покрасочных работ; слесарно-механических работ; электрогазосварочный, кузнечно-жестяницкий и рихтовки кабин и оперения; шиномонтажных и вулканизационных работ.

Для текущего ремонта и технического обслуживания других видов ВВТ создаются соответствующие специализированные участки (обслуживание оптических систем, средств связи и т. д.).

Служебно-бытовые вспомогательные помещения включают: комнату начальника ПТОР; техническую кладовую для запасных частей и материалов; инструментальную; гардероб, душевую, курительную комнату и другие помещения.

В ПТОР автомобильных (материального обеспечения) воинских частей могут размещаться аккумуляторная, водогрейка (водомаслогрейка), класс отработки нормативов и выполнения практических работ по технической подготовке и санитарно-бытовой блок.

Оснащение ПТОР табельным оборудованием, средствами механизации, обслуживания и ремонта, инструментом и приспособлениями производится согласно нормам, установленным соответствующими приказами министра обороны Российской Федерации и директивами начальника ГАБТУ. Посты и специализированные участки оснащаются необходимым оборудованием, рабочим и измерительным инструментом, средствами технического диагностирования, технологическими инструкциями, перечнями и техническими условиями на проводимые работы, инструкциями по мерам безопасности и уходу за оборудованием.

На участке комплексного технического обслуживания и текущего ремонта колесных машин создаются и оборудуются рабочие места механика-регулирующего, автоэлектрика, автослесаря, смазчика и водителя обслуживаемой машины.

Каждое рабочее место специалиста (механика-регулирующего, автоэлектрика, смазчика, автослесаря) оснащается слесарным верстаком с

параллельными тисками; наглядными и справочными пособиями в виде настенных щитов, вертушек и т. п., с перечнем работ, выполняемых специалистами при ТО-1 и ТО-2, техническими условиями на выполнение работ, регулировочными данными, указаниями по технике безопасности и т. п.; комплектом приборов, инструмента и приспособлений, необходимых для выполнения работ, предусмотренных на данном посту.

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

На поточной линии размещаются слесарные верстаки по количеству постов, передвижные комплекты оборудования автомеханика, автоэлектрика, автослесаря и смазчика, а также дополнительный комплект слесарного инструмента, приспособлений и съемников для передвижных комплектов оборудования и другое оборудование.

В ПТОР ведется следующая документация: план-график технического обслуживания и ремонта машин воинской части; план-задание; книга учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества, книга учета материальных средств, выданных во временное пользование; карточка учета материальных средств личного пользования; журнал учета работы паркового оборудования; книга учета технического состояния и проверки средств измерения, годовой план технического обслуживания, ремонта и предъявления паркового оборудования органам котлонадзора и метрологической службе, инструкция по противопожарной безопасности и технике безопасности; донесения о наличии и движении материальных средств; пожарный расчет; объем и периодичность работ по ТО машин и прицепов; сборник технической документации специалистов ПТОР (книги 1, 2, 3, 4, 5), техническая документация на постах специалистов и рабочих участках, формуляры и паспорта на технику и оборудование; описание имущества; журнал регистрации вводного инструктажа (личная карточка инструктажа).

Стационарная водогрейка

Предназначена для нагрева, хранения и выдачи необходимого количества горячей воды в зимний период на машины, не имеющие индивидуальных или групповых средств разогрева и содержащиеся в неотапливаемых хранилищах, под навесами и на открытых площадках.

Водогрейка в постоянном парке размещается, как правило, в отдельном здании или может блокироваться с ПТОР и другими сооружениями парка, за исключением хранилищ для ВВТ.

Водогрейка должна обеспечивать: удобную и быструю раздачу охлаждающей жидкости (в течение 10—15 минут) при одновременном выводе всех машин части; нагрев воды до 90—95 °С; хранение запаса горячей воды с учетом необходимости разогрева двигателей проливом, при одновременном выводе всех машин части (2—3 емкости систем охлаждения в зависимости от температуры наружного воздуха).

Водогрейка состоит из следующих элементов: емкости для разогрева воды (бойлеры), источников тепла (водяной или паровой котел), кранов для выдачи горячей воды (с дистанционным управлением).

В парках воинских частей, расположенных в районах с холодным климатом, может оборудоваться водомаслогрейка. Хранение и подогрев запасов масла осуществляются в индивидуальных бачках или канистрах и специально оборудованных термошкафах.

Для обеспечения быстрого разбора канистр с нагретым маслом помещение, в котором установлен термошкаф, должно иметь отдельный вход. Индивидуальные бачки с маслом хранятся в водомаслогрейке по подразделениям. На каждой бачке указывается подразделение и номер машины.

Поддержание порядка в водогрейке и котельной возлагается на постоянно работающий там личный состав, а контроль за температурой и готовностью к выдаче горячей воды и масла — на дежурного по парку.

В помещении водогрейки оборудуется рабочее место оператора, на котором должны быть стол, стулья, набор необходимого рабочего инструмента, пожарное оборудование и инвентарь, доска документации оператора, доска пожарного расчета.

На доске документации размещаются: инструкция оператору; инструкция по требованиям безопасности; схема коммуникаций; режимы экономичной работы нагревателей воды; распорядок работы.

Аккумуляторная

Аккумуляторные (кислотная и щелочная) предназначены для обслуживания, ремонта, хранения аккумуляторных батарей и их заряда и проведения контрольно-тренировочных циклов, а также для приготовления и хранения необходимых запасов электролита.

В зависимости от условий, аккумуляторная может размещаться в отдельном здании или в комплексе с пунктом технического обслуживания и ремонта и должна обеспечивать своевременный заряд, удобство хранения батарей в зимнее время, быструю их выдачу по тревоге (сбору) и доставку к машинам в кратчайшее время.

Аккумуляторная изолируется от других помещений глухими несгораемыми стенами и оборудуется принудительной вентиляцией. Электропроводка, арматура, светильники и вентиляции должны быть взрывозащищенного исполнения. Температура в аккумуляторной должна быть плюс 12—25 °С.

Для хранения, ремонта и заряда щелочных аккумуляторных батарей оборудуются отдельные изолированные помещения.

Помещение для заряда аккумуляторных батарей оборудуется специальными стеллажами для размещения заряжаемых батарей с местной вентиляцией (вытяжные шкафы).

Помещение для хранения аккумуляторных батарей оборудуется стеллажами, которые сообщаются с окнами для выдачи батарей, рольгангами или другими устройствами, ускоряющими выдачу батарей подразделениям. Помещение для хранения и помещение для заряда должны быть, как правило, смежными.

Окна помещений электролитных, а также для заряда и хранения аккумуляторных батарей должны находиться в теневой стороне, их стекла должны быть матовыми или покрыты белой клеевой краской для предотвращения от нагрева солнечными лучами и защищены металлическими решетками с мелкими ячейками. Аккумуляторные батареи, снятые

с машин, хранятся по подразделениям. На каждую аккумуляторную батарею наносится номерной знак машины, с которой она снята.

Стеллажи должны быть изготовлены таким образом, чтобы удобно было контролировать плотность и уровень электролита в батареях.

Сухие батареи хранятся отдельно от батарей, залитых электролитом. Для приведения их в рабочее состояние в кладовой электролита необходимо иметь запас электролита установленной плотности для данных климатических условий.

В целях сокращения времени на заполнение сухих батарей электролитом применяются устройства с автоматической дозировкой электролита по аккумуляторам.

В последнее время в войсках внедряются устройства для зарядки батарей малыми токами непосредственно на машинах или при хранении в аккумуляторной. Помещение для ремонта аккумуляторных батарей оснащается оборудованием согласно нормам, объявленным соответствующим приказом министра обороны Российской Федерации.

Обслуживающий личный состав аккумуляторных должен обеспечиваться костюмами из хлопчатобумажной материи с кислотостойкой пропиткой, резиновыми фартуками, резиновыми суконными перчатками, галошами, небьющимися очками со съёмными и светлыми стеклами, респираторами.

Помещение для зарядных агрегатов и зарядно-распределительных устройств должно быть изолировано от помещения, где заряжают батареи. В этом помещении устанавливают зарядную установку, щит управления зарядной установкой и зарядно-распределительные устройства (ЗРУ).

Мощность зарядного устройства должна обеспечивать своевременный заряд всех батарей машин части. При этом, суммарная мощность основных и резервных зарядных устройств должна обеспечивать возможность своевременного приведения в рабочее состояние всех сухозаряженных аккумуляторных батарей в установленные сроки.

Во всех рабочих помещениях аккумуляторных должны быть нейтрализующие средства: 10%-ный раствор кальцинированной соды или нашатырного спирта (для кислотных); 3- и 10%-ный раствор борной кислоты (для щелочных) аккумуляторных батарей; холодная вода.

В аккумуляторных оборудуются умывальники со смесителями горячей и холодной воды, мылом и полотенцем.

В аккумуляторных запрещается курить, пользоваться электронагревательными приборами, которые могут дать искру. На входной двери аккумуляторной должны быть надписи: «Кислотная аккумуляторная», «Огнеопасно», «С огнем не входить», «Курение запрещается».

Документация аккумуляторной:

- план-график периодического обслуживания аккумуляторных батарей, находящихся в эксплуатации (приведенных в рабочее состояние);
- план-график обслуживания (осмотра) аккумуляторных батарей, находящихся на хранении в сухом виде;
- план-график (расчет) приведения аккумуляторных батарей в рабочее состояние;
- журнал учета обслуживания аккумуляторных батарей на аккумуляторной зарядной станции;
- журнал выдачи резервных аккумуляторных батарей в подразделения;
- паспорта и инструкции по эксплуатации зарядно-разрядного оборудования;
- схемы доставки аккумуляторных батарей в подразделения.

Места хранения (стоянки) вооружения и военной техники

Места хранения (стоянки) вооружения и военной техники предназначены для размещения и хранения исправных, прошедших техническое обслуживание машин.

В целях обеспечения наилучшего сбережения и охраны машины боевой и строевой групп размещаются отдельно от машин повседневной эксплуатации (машины с повышенным расходом моторесурсов, учебные и транспортные, гусеничные машины — отдельно от колесных). Допускается совместное содержание на стоянках гусеничных и колесных машин в составе подразделения.

На территории парка должны быть выделены: места для хранения машин боевой и строевой групп; места для машин с повышенным расходом моторесурсов; места для машин транспортной и учебной групп; отдельные места для хранения бензоцистерн и топливозаправщиков.

Стоянки машин оборудуются из расчета: размещения машин по подразделениям на установленных интервалах и дистанциях; быстрого вывода машин по тревоге или при объявлении сбора; удобства подготовки их к выходу и обслуживания при хранении; обеспечения сохранности машин; соблюдения мер пожарной безопасности; отдельного размещения машин длительного хранения.

Хранение машин может быть организовано в отапливаемых хранилищах (закрытые стоянки), под навесами или на открытых площадках (открытые стоянки). Хранилища и навесы строятся по типовым проектам.

На открытых площадках машины могут размещаться в два ряда и более при соблюдении следующих минимальных расстояний:

- между машинами по фронту — 1,5—2,0 м;
- между рядами машин — 10 м.

Автомобили в составе автопоезда располагаются только в два ряда (тягачами в противоположные стороны). При этом, расстояние между рядами сокращается до 3 м, а емкость площадок должна составлять не более 30 единиц техники.

Открытые площадки должны быть прямоугольной формы и по возможности ориентированы короткой стороной в направлении преобладающих ветров. Вокруг площадок должны быть водоотводные канавы (кюветы).

Закрытые стоянки могут быть отапливаемые и неотапливаемые. Отапливаемые стоянки оборудуются в первую очередь для машин экстренного вызова (дежурных, санитарных, пожарных, пассажирских автобусов, легковых, а также машин повседневного использования) и машин боевой и строевой групп, несущих на себе специальное оборудование, которое должно храниться при плюсовой температуре (машины с электронным оборудованием и т. п.).

Расположение машин на закрытых стоянках может быть одно- и двухрядным.

При двухрядном размещении машин машины второго ряда должны быть соединены буксирными тросами с машинами первого ряда.

Каждое хранилище оборудуется: внутренним пожарным водопроводом, общей приточно-вытяжной вентиляцией, основным и аварийным освещением, селекторной громкоговорящей связью, охранной и охранно-пожарной сигнализацией, молниезащитой.

Кроме того, хранилища могут оборудоваться системами подачи сжатого воздуха, подзарядки аккумуляторных батарей малыми токами, пуска подогревателей от постороннего источника тока.

Помещения вместимостью более 16 колесных, 10 гусеничных машин должны разделяться брандмауэрами (огнеупорными стенами).

У каждой машины вывешивается табличка размером 240 x 400 мм с указанием марки, номера машины и фамилии водителя, за которым она закреплена.

Зимой при хранении машин без охлаждающей жидкости и аккумуляторных батарей вывешиваются таблички: «Вода слита», «Аккумуляторные батареи сняты».

На стоянках машин должны быть: тросы для эвакуации машин в случае пожара, лежаки, стеллажи, лесенки (стремянки), ящики для ветоши, средства пожаротушения, шкафы для хранения оборудования и приборов, уборочного инвентаря. Кроме того, стоянки могут оснащаться: тележками с буферной группой аккумуляторных батарей или установками Э-307; электрической сетью для питания электромоторов подогревателей (при снятых батареях); тележками для подвоза аккумуляторных батарей к машинам; устройствами для отвода выхлопных газов от работающего двигателя и подогревателя; подставками для разгрузки колес и подвесок автомобилей.

На полу хранилищ могут наноситься цветовые дорожки: перед линией хранящихся машин — шириной 50—70 см с ограничительными линиями белого цвета по обеим сторонам дорожек; между образцами — шириной 10—15 см.

В пеналах на доске документации хранятся планы-задания на каждый образец ВВТ, карточки учета недостатков в состоянии и содержании машин и книга осмотра (проверки) вооружения, техники и боеприпасов роты (батареи), технологические карты снятия машин с хранения и приведения их в готовность к боевому применению (в летний и зимний периоды эксплуатации); выписка из плана-графика технического обслуживания и опробования машин, содержащихся на длительном хранении (рис. 16).

В каждом подразделении на стоянке машин оборудуется технический уголок с документацией подразделения.

Документация должна включать: основные эксплуатационные и регулировочные данные машин; график осмотра машин должностными лицами; порядок проверки и оценки машин; инструкцию по технике безопасности и пожарной безопасности; схему эвакуации машин; пожарный расчет; опись оборудования и инвентаря; порядок технического обслуживания машин; особенности эксплуатации машин в летний и зимний периоды; правила подзарядки аккумуляторных батарей малыми токами; перечень количества горючего и смазочных материалов, специальных жидкостей, применяемых на машинах.



Рис. 16. Технический уголок подразделения

Склад (помещение для хранения) автомобильного и военно-технического имущества

Склад автомобильного имущества части (соединения) предназначен для приема, хранения, обработки, учета и выдачи автомобильного имущества.

Склад автомобильного имущества размещается в зоне технического обслуживания и ремонта рядом с ПТОР, как правило, в одном здании с другими складами военно-технического имущества.

Хранение имущества может быть организовано в отапливаемом или неотапливаемом помещении.

Помещение под склад должно обеспечивать: надлежащее хранение имущества; удобство приемки поступающего имущества и подготовки его к хранению; быстроту выдачи имущества; сохранность всего имущества, находящегося на складе; пожарную безопасность.

В отапливаемых хранилищах должна поддерживаться температура не ниже плюс 5 °С, а среднемесячная влажность воздуха — не более 65 %.

В отапливаемых помещениях, как правило, хранятся приборы инфракрасной техники и приборы электрооборудования.

Все оборудование, агрегаты, приборы, сборочные единицы и детали хранятся в законсервированном виде и в установленные сроки подвергаются переконсервации.

Каждое хранилище, кроме глухих дверей, должно иметь решетчатые двери (ворота) для проветривания. Все двери должны открываться наружу и запираются только снаружи.

Окна должны быть оборудованы металлическими решетками. Стекла окон в помещениях, где хранится имущество, подвергающееся порче под воздействием солнечных лучей (шина, РТИ и т. д.), должны быть закра-

шены белой краской или меловым раствором. В хранилищах должна быть оборудована естественная или принудительная вентиляция, особенно в помещениях, где хранятся резина и химикаты. Освещение только электрическое.

Помещение, отведенное для склада, должно быть разделено на отделения для раздельного хранения имущества и материалов, которые отделяются друг от друга противопожарными стенами: для хранения имущества текущего довольствия; для хранения имущества на особый период (ремонтные комплекты); для обработки и переконсервации имущества; для хранения баллонов со сжатым и сжиженным газами.

Каждое помещение оборудуется отдельным выходом наружу. Склады для лакокрасочных и химических материалов оборудуются в полузаглубленном здании. Помещение для хранения лакокрасочных материалов отделяется от помещения для хранения химических материалов противопожарной стеной.

Места хранения имущества на складе: хранилища, стеллажи, штабеля, клетки, полки нумеруются, чтобы можно было быстро определить расположение необходимого имущества: стеллажи и штабеля нумеруются римскими цифрами (одна сторона четными, вторая — нечетными); клетки стеллажей — арабскими цифрами; полки стеллажей обозначаются буквами сверху вниз; площадки открытого хранения нумеруются по порядку их размещения. Эти данные заносятся в карточки учета имущества.

В хранилищах должны быть организованы рабочие места: для приема имущества и подготовки его к выдаче; для обработки и переконсервации имущества; для ведения учета.

Рабочие места оснащаются необходимым оборудованием, инструментом, материалами и средствами механизации.

Имущество на складах должно размещаться на сборно-разборных стеллажах, подставках и подкладках, которые должны обеспечивать надежную сохранность имущества, автономность хранения имущества по номенклатуре, удобство при разгрузке и загрузке имущества, возможность применения прогрессивных погрузочно-выгрузочных средств механизации работ, возможность изменения площади и объема мест укладки имущества исходя из его габаритных размеров.

Запасы имущества на особый период (ремонтные комплекты) хранятся загруженными на прицепы или в контейнеры, обеспечивающие быструю загрузку в транспортные средства.

Для приема, выдачи и ведения учета имущества на складе оборудуется рабочее место начальника склада, которое выделяется сетчатым или остекленным ограждением.

Рабочее место для приема имущества и подготовки его к выдаче должно иметь верстаки, столы, набор необходимого рабочего инструмента, средства для взвешивания и измерения, пожарное оборудование и инвентарь, доску документации начальника склада и доску пожарного расчета.

На доске документации размещаются: паспорт склада; план размещения и эвакуации имущества; инструкция по требованиям безопасности при работе в хранилище; обязанности начальника склада; инструкция по приему и выдаче имущества; книга учета осмотров и переконсервации имущества; опись оборудования, инвентаря и инструмента; книга записей температуры и влажности воздуха в хранилище; распорядок работы склада; каталоги и техническая документация на имущество.

В складе должна быть следующая документация по учету имущества: карточка учета категорийных материальных средств (форма 43); карточка учета некатегорийных материальных средств (форма 44); стеллажные ярлыки (форма 64); упаковочный лист (форма 63); ведомости пономерного учета шин; карточка некомплектности (форма 46); описание материальных средств (форма 65).

Санитарно-бытовые помещения

Санитарно-бытовые помещения постоянного парка включают умывальники, санитарные узлы (туалеты), комнаты для отдыха и обогрева (охлаждения) личного состава, душевые, гардеробные, кладовые для хранения чистой и грязной спецодежды.

Умывальники оборудуются в зданиях КТП, пункта заправки, ПЕТО и ПТОР, складов ВТИ, аккумуляторных и других производственных помещениях. Ко всем умывальникам проводится горячая и холодная вода. При отсутствии на территории постоянного парка сетей горячего водоснабжения следует установить оборудование местного подогрева воды.

Наружные туалеты на территории парка размещаются на расстоянии не более 75 м от рабочих мест личного состава и оборудуются водонепроницаемыми выгребам.

Площади санитарно-бытовых помещений и количество санитарных приборов (мест) в них определяются исходя из штатной численности личного состава, в среднем постоянно работающего в парке.

Внутрипарковые дороги, проезды и проходы

К парку, а также к сооружениям и помещениям внутри парка должны быть проложены дороги и точно установлены подходы, которые постоянно поддерживаются в пригодном для движения состоянии.

Летом в сухую погоду дороги поливаются, а зимой очищаются от снега, на всех дорогах, проложенных в парке, устанавливаются указатели направления и скорости движения машин.

Внутрипарковые дороги для гусеничных и колесных машин должны быть, как правило, общими, с односторонним движением, исключаям пересечение путей движения и без крутых поворотов.

В постоянных парках дороги должны иметь твердое покрытие (цемент, бетон или асфальтобетон). Грунтовые дороги, как правило, профилируют, засыпают щебнем (гравием, шлаком) и укатывают.

Ширина проезжей части дорог должна быть при одностороннем движении не менее 6, при двустороннем — не менее 10 м.

Особенно тщательно обозначаются дороги выхода по тревоге, которые должны обеспечивать одновременный вывод машин всех подразделений без пересечения путей движения.

Все дороги, проезды и проходы в постоянном парке должны иметь продольный уклон не более 0,03 %, а поперечный — не более 0,02 %.

Для отвода дождевых вод дороги в постоянном парке должны иметь дренаж, входящий в ливневую систему канализации.

Площадки

В постоянном парке, кроме площадок, входящих в линию технического обслуживания и КТП, строятся и оборудуются площадки: для машин, ожидающих технического обслуживания; для машин, ожидающих ремонта; для проведения специальных работ; освидетельствования грузоподъемных устройств; размещения дежурных средств; размещения по-

жарных средств; складирования металлолома; хозяйственных нужд, технического осмотра боеприпасов.

Площадка для машин, ожидающих технического обслуживания, предназначена для кратковременного размещения машин из-за отсутствия свободных мест на ПЕТО или ПТОР; возвратившихся из рейса после окончания работ или после сдачи парка под охрану караула; временно прибывших в парк. Площадка размещается возле КТП, и машины хранятся на ней под наблюдением внутреннего наряда.

Площадка для машин, ожидающих ремонта, предназначена для временного хранения машин, отработавших свои ресурсы, до отправки их на ремонтные части или на разбраковку. Площадка размещается в зоне технического обслуживания.

Площадка для проведения специальных работ предназначена для проверки вооружения машин и других специальных работ.

Площадка для освидетельствования грузоподъемных устройств размещается возле ПЕТО или ПТОР, на ней размещаются аттестованные комплекты грузов для штатных грузоподъемных устройств воинской части.

Площадка для размещения дежурных средств оборудуется при отсутствии отапливаемого помещения, она размещается возле КТП.

Рядом с площадкой, а также с отапливаемым помещением для дежурных средств может оборудоваться пожарно-инвентарный пост, на котором сосредоточиваются огнетушители, лопаты и ведра (по 10 шт.), ломы, топоры и багры (по 5 шт.). Для хранения огнетушителей в зимних условиях оборудуются специальные тепляки.

Площадка для размещения пожарных средств оборудуется у пожарных водоемов и предназначена для размещения пожарных средств при тушении пожара.

Площадка для осмотра и укладки укрывочного брезента оборудуется возле ПЕТО или хранилищ. Для единообразия укладки брезентов на площадке наносятся разметочные линии.

Площадка для складирования металлолома размещается в зоне технического обслуживания в местах, удобных для подъезда транспорта, на ней устанавливаются не менее трех контейнеров для сбора цветного металлолома и мелких деталей.

Площадка для хозяйственных нужд предназначена для сбора грязной ветоши и других неметаллических отходов. Площадка оборудуется в зоне технического обслуживания, а также в зоне хранения машин.

Площадка для технического осмотра боеприпасов оборудуется только при значительном удалении артиллерийского склада части и предназначена для проведения технического осмотра боеприпасов боевых машин, содержащихся на хранении с загруженными боеприпасами. Площадка оборудуется на удалении от зданий и сооружений парка не менее 40 м, а при обваловке — не менее 25 м.

Все площадки, как правило, бетонируются (асфальтируются) и освещаются. На них устанавливаются таблички с названием площадок, щиты с документацией, а также необходимое оборудование.

Места для отдыха и курения

Для личного состава, работающего на ВВТ, в парке оборудуются места для отдыха из расчета одно на подразделение (батальон). Места для курения оборудуются за пределами парка, как правило, рядом с КТП.

Места для отдыха и курения обозначаются табличками и могут оборудоваться легкими навесами, фонтанчиками для питьевой воды, витринами для технических бюллетеней, центральной и окружной газет.

Территория места для отдыха (курения) бетонируется и освещается.

9.2. Организация внутреннего порядка в парке и внутренней службы в нем

Организация внутренней службы, охраны полевого парка и работы личного состава, а также оборудование и документация элементов полевого парка должны обеспечивать качество и полноту решаемых задач в соответствии с требованиями УВС ВС РФ, УГ и КС ВС РФ, приказов министра обороны Российской Федерации и других руководящих документов¹.

Внутренний порядок и распорядок работы в полевом парке объявляется в приказе командира части.

Внутренний порядок в парке воинской части устанавливается с учетом конкретных условий, но в любых случаях он должен обеспечивать:

- содержание техники в постоянной готовности к использованию и быстрый выход подразделений (вывод техники) по тревоге;

- качественную подготовку и выход машин из парка согласно наряду на их использование; полную сохранность находящейся в парке техники и имущества;

- своевременное и качественное техническое обслуживание и ремонт машин;

- поддержание элементов парка и их оборудования в исправности и готовности к работе;

- меры пожарной безопасности и меры безопасности при выполнении в парке работ по техническому обслуживанию и ремонту машин.

Распорядок работы в парке, время и продолжительность работы элементов парка согласуются с распорядком дня части и учитывают конкретные условия деятельности части (удаление парка от жилого городка, время, затрачиваемое на перемещение личного состава в парк, условия проведения занятий и др.).

Внутренний порядок и распорядок работы в парке устанавливаются приказом командира части. На основании этого приказа разрабатываются инструкции по мерам пожарной безопасности, которые подписываются заместителем командира по вооружению (начальником автомобильной службы). Инструкции утверждаются командиром части.

В приказе указываются (определяются):

- разделение территории парка на участки, закрепление их за подразделениями; должностные лица, ответственные за поддержание в исправном состоянии и чистоте элементов парка и участков территории; организация хранения автомобильной техники, аккумуляторных батарей, ЗИП, шанцевого инструмента, ключей зажигания (люков машин), ключей от паркового помещения (входных ворот) и порядок их выдачи; порядок заправки машин горючим и др.;

¹ См., например, директиву Генерального штаба «О мерах по улучшению организаторской работы командиров в повседневной плановой деятельности и боевой подготовке войск, обеспечении правопорядка и безопасности личного состава в Вооруженных Силах Российской Федерации» от 21 декабря 1998 г. № 31.

— организация комплексного технического обслуживания и ремонта машин (виды, места и сроки проведения); организация технического обслуживания машин, возвратившихся в парк после окончания работ и др.; организация (порядок) выхода из парка, возвращения машин 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, сдачи парковых помещений и машин под охрану караула;

— 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 занятию и приведение в порядок после занятия);

— организация вывода машин (вывоза имущества) при объявлении тревоги (порядок оповещения, вскрытия элементов парка, подготовки машин к выходу, 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 т. д.), меры безопасности при работе в парке;

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

Командир части не реже двух раз в год, а заместитель командира по вооружению (начальник автомобильной службы) ежедневно проверяют состояние парка.

За организацию внутренней службы в парке, правильное содержание и хранение машин, содержание специальных сооружений, складов, поддержание чистоты и выполнение противопожарных, природоохранных мероприятий отвечает заместитель командира части по вооружению, а там, где эта должность штатом не предусмотрена, — начальник одной из технических служб части. Охрана и оборона парка организуется командиром части. За содержание вооружения и техники, помещений и участков территории парка, закрепленных за подразделениями, отвечают командиры подразделений.

При организации внутренней службы в парке устанавливается внутренний порядок, который определяет: допуск личного состава в парк и к машинам; выход и возвращение машин; выход машин по тревоге; работу пунктов заправки, чистки и мойки, технического обслуживания и ремонта, водомаслогрейки (водогрейки), аккумуляторной и складов; осмотр по окончании рабочего дня, опечатывание (опломбирование) парковых помещений и машин и сдачу их караулу или дежурному по парку; хранение и выдачу ключей от парковых помещений, от замков зажигания и люков машин; проведение занятий с личным составом и работ в парке; освещение территории парка; противопожарную охрану.

Для несения внутренней службы в парке назначаются дежурный по парку, дневальные и механик-водитель (водитель) дежурного тягача на случай пожара. Подготовка должностных лиц внутреннего наряда по парку осуществляется на основе приказа командира части в соответствии с программами и методическими разработками для проведения занятий, разработанными в воинской части.

Дежурный по парку инструктируется заместителем командира части по вооружению, а там, где эта должность штатом не предусмотрена, — начальником автомобильной службы части.

Дежурный по парку, дневальные и водители дежурных тягачей при исполнении своих обязанностей руководствуются требованиями УВС ВС РФ и инструкциями, утвержденными командиром части.

Внутренний наряд по парку отвечает за соблюдение внутреннего порядка в парке.

Дневальные выставляются дежурным по парку у входа в парк, а на время производства работ и на территории парка.

В ночное время после сдачи парка под охрану караулу дежурный и дневальные находятся в помещении дежурного по парку.

Охрана парка осуществляется круглосуточно караулом согласно таблице постам, утвержденному командиром части. После окончания работ, согласно распорядку дня, парк сдается дежурным по парку под охрану караула. О сдаче дежурства дежурный по парку обязан доложить заместителю командира части по вооружению (НАС) и дежурному по части.

Дежурный по парку в полку назначается из офицеров или прапорщиков или сержантов. Он отвечает за внутренний порядок в парке и за несение службы нарядом по парку. Дежурный по парку подчиняется дежурному по части, а в порядке внутренней службы в парке — заместителю командира части по вооружению.

У дежурного по парку должны быть:

— на доске документации под стеклом: инструкция дежурному по парку, в том числе на случай угрозы применения противником ядерного, химического и биологического оружия; инструкции дневальному по парку и водителям дежурных тягачей; распорядок работы в парке; инструкция по мерам пожарной безопасности; распорядок работы в парке; образцы пропусков в парк; образцы удостоверения водителя машины; образцы записей в военном билете (о прохождении доподготовки и допуске к управлению машиной данной марки, о присвоении классной квалификации водителя, о переподготовке водителя на другую марку машины); образец удостоверения о допуске водителя к управлению грузовым автомобилем, оборудованным для перевозки личного состава; образец удостоверения водителя транспортного средства, оборудованного специальными звуковыми и световыми сигналами; образцы правильно оформленных путевых листов (лицевая и оборотная сторона); образцы транспортных талонов для автомобилей и мотоциклов; образцы пропусков на право эксплуатации транспортных легковых и грузовых автомобилей в предвыходные, выходные, праздничные дни и в ночное время (с 18.00 до 6.00), а также на расстояние свыше 200 км; образцы подписей (командира части и его заместителя по вооружению, начальников бронетанковой и автомобильной служб, техника по безопасности движения — начальника КТП); схема закрепления территории парка за подразделениями для уборки (может отражаться на схеме парка);

— на доске документации со шторками: схема парка; план вывода техники при объявлении тревоги.

Схема парка утверждается командиром части. На схеме указываются: расположение парковых помещений и сооружений; стоянки машин; пути движения машин; основные и запасные выезды из парка; расположение постов охраны, регулировщиков при выходе машин по тревоге; размещение средств пожаротушения.

В сейфе (металлическом ящике) для документов должны быть: книга вскрытия парковых помещений, боевых и строевых машин; книга выдачи ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот парка; журнал выхода и возвращения машин; книга приема и сдачи дежурства; наряд на использование машин; таблица позывных телефонных станций и должностных лиц; описи вооружения и техники, имущества и оборудования, передаваемых при сдаче дежурства; образцы оттисков печатей для опечатывания помещений парка и машин; папка с документацией (выписки из приказов командира части о внутреннем порядке и распорядке работы в парке, о назначении личного состава для несения службы дежурным по парку, о назначении старших машин, о назначении водителей для перевозки личного состава и взрывоопасных грузов, о назначении должностных лиц, ответственных за вскрытие и сдачу под охрану объектов парка, о всесторонней проверке водителей; инструкция дежурному по парку при объявлении тревоги; указания о порядке опечатывания хранилищ, складов, вооружения и техники, хранящихся на открытых площадках, и сдаче их под охрану дежурному по парку и караулу; перечень помещений, складов, открытых стоянок и сооружений, сдаваемых под охрану караулу; инструкция по проверке охранной и охранно-пожарной сигнализации; инструкция дежурному по парку при пролете иностранных спутников и получении сигналов о воздушном нападении, химической и другой опасности); печать дежурного по парку для опечатывания машин, ворот и помещений парка; рабочая тетрадь.

У дежурного по парку и дежурного по части в опечатанном ящике хранятся ключи от парковых помещений и входных ворот (два комплекта).

Ключи от парковых помещений выдаются ответственным лицам из подразделений, отданных приказом по части, и учитываются в книге выдачи ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот парка.

Ключи от замков зажигания и люков машин выдаются водителям при предъявлении путевых листов.

Для проведения работ на автомобилях или для занятий в парке ключи от замков зажигания выдаются командиру подразделения.

Постоянный и полевой парки круглосуточно охраняются караулом с выставлением часовых. Охрана парка осуществляется: зоны № 1 — круглосуточно караулом; зон № 2 и 3 ночью — караулом, днем — суточным нарядом по парку. Допуск к вскрытию зоны № 1, хранилищ (стоянок) с вооружением и техникой в самой зоне осуществляется начальником караула в соответствии с требованиями УГ и КС ВС РФ.

Вскрытие зон осуществляется:

— зоны № 1 (каждое хранилище, стоянка) — командирами подразделений (одним из командиров подразделений), техника которых размещена в указанной зоне, по разовому допуску с записью в постовой ведомости и книге вскрытия боевых и строевых машин на период работы на технике в присутствии начальника караула (помощника начальника караула, разводящего) и дежурного по парку. Разовый допуск выдается на основании рапорта командира подразделения и письменного приказа командира части;

— зон № 2 и 3 — дежурным по парку по разовому допуску с записью в постовой ведомости с обязательной проверкой всех хранилищ, зданий

и стоянок совместно с начальником караула (помощником начальника караула, разводящим) в часы, установленные командиром части.

В установленное для работы и занятий в парке время личный состав допускается в парк только в строю под командой офицеров, прапорщиков или сержантов. В зону № 1 допускаются подразделения под руководством командиров, за которыми закреплены машины. Вскрытие зоны № 1 производится в дни планового технического обслуживания вооружения и техники по решению командира части.

В зоны № 2 и 3 допускаются военнослужащие своей части, проходящие военную службу по контракту, в установленное для работы и занятий время по удостоверениям личности. Сержанты и солдаты, прибывшие в парк по служебным надобностям в одиночном порядке, допускаются в парк по военным билетам с разрешения заместителя командира части по вооружению, о чем последний ставит в известность дежурного по парку.

Водители (экипажи), прибывшие для вывода машин, допускаются в парк по предъявлении путевых листов.

Лица, не входящие в состав части, допускаются в парк только по разовым пропускам, подписанным заместителем командира части по вооружению, и в сопровождении специально назначенного военнослужащего.

К машинам, находящимся в парке, допускаются военнослужащие, за которыми они закреплены, по разрешению лиц, допущенных к вскрытию хранилищ (стоянок) и парковых помещений.

Порядок допуска к вооружению и технике на случай тревоги или пожара устанавливается командиром части и излагается в соответствующих инструкциях.

Допуск в парк и работы в нем во время, не установленное приказом, производятся только с разрешения командира части.

Занятия на вооружении и технике проводятся в присутствии их водителей (экипажей). При отсутствии водителя (экипажа) машина вскрывается только с разрешения командира подразделения и в присутствии командира взвода. Машины боевой и строевой групп вскрываются в присутствии офицера подразделения. О вскрытии и опломбировании машины командир (водитель) расписывается в книге вскрытия боевых и строевых машин. Элементы постоянного парка проверяются в противопожарном отношении, обесточиваются, ворота (двери, шкафы, ящики), парковые помещения закрываются на замки, за исключением хранилищ (стоянок) с вооружением и техникой, и печатаются печатями ответственных должностных лиц и дежурного по парку. Вооружение и техника в хранилищах (на стоянках) печатаются (опломбируются) печатями (пломбами) командиров подразделений, а находящиеся на открытых площадках — дополнительно печатью дежурного по парку.

После сдачи парка под охрану караулу личный состав допускается в парк только с разрешения начальника караула при наличии допуска, подписанного командиром части.

Сдача под охрану караула осуществляется:

— зоны № 1 — командирами подразделений (одним из командиров подразделений), техника которых размещена в указанной зоне, — по разовому допуску начальнику караула (помощнику начальника караула, разводящему) в присутствии дежурного по парку и пожарного наряда не позднее времени, указанного в разовом допуске. Каждые ворота хранилищ в зоне № 1 печатаются печатями командиров подразделений

(одним из командиров подразделений), техника которых размещена в указанной зоне, и дежурного по парку;

— зон № 2 и 3 — дежурным по парку — по разовому допуску начальнику караула (помощнику начальника караула, разводящему) после проверки совместно с лицами пожарного наряда противопожарного состояния.

Порядок опечатывания (опломбирования) хранилищ (стоянок) вооружения и техники, сдачи под охрану караула и вскрытия парка, охраны техники, прибывшей в парк после его сдачи, а также порядок приема и сдачи дежурным по парку парковых помещений и парка, находящихся под охраной караула, устанавливаются командиром части.

Порядок хранения и выдачи ключей от замков зажигания, люков машин, парковых помещений и ворот парка зон № 1, 2 и 3 должен обеспечивать своевременный выход машин из парка, а также исключать случаи самовольного использования их личным составом. Ключи хранятся:

— от замков зажигания и люков машин: один комплект — у дежурного по парку, другой — у дежурного по подразделению в опечатанном ящике вместе с путевыми листами на случай тревоги;

— от парковых помещений и ворот парка зон № 1, 2 и 3: один комплект — у дежурного по парку, другой — у дежурного по части в опечатанном ящике.

Дооборудование и благоустройство парка проводятся в парковые, парково-хозяйственные дни и во время, отведенное для ухода за вооружением и техникой. При проведении смотров вооружения и техники командиром части проводится также проверка состояния парка.

9.3. Полевой парк войсковой части

При нахождении соединения (части) на формировании (переформировании), в резерве и в других условиях, исключающих его участие в боевых действиях длительное время, а также в случаях временного расположения соединения (части, подразделения) в полевых условиях вооружение и техника, как правило, содержатся в полевых парках. Они могут устраиваться с компактным или рассредоточенным размещением их элементов и выбираются обычно для каждого батальона (роты) исходя из условий задач. Порядок устройства и оборудования полевого парка определяется задачами части (подразделения), временем ее нахождения в данном районе, размером, характером и рельефом участка местности, отведенного под парк, временем года и наличием сил и средств технического обеспечения.

Устройство и оборудование полевого парка зависит от предполагаемой продолжительности размещения воинской части в данном районе, характера местности, отведенной под полевой парк, времени года, наличия средств технического обслуживания и ремонта. Участок местности для полевого парка необходимо выбирать по возможности с наличием источников воды и подъездных путей, пригодных для движения вооружения и техники. Маршруты движения машин в полевом парке обозначаются указателями. Полевой парк состоит из участков для размещения подразделений. В нем оборудуются:

— *контрольно-технический пункт* — размещается у основного выезда (въезда) из полевого парка. Он включает: помещение (укрытие, палатку) для дежурного по парку; рабочее место начальника КТП; пло-

площадку для проверки технического состояния машин перед выходом из парка и при возвращении в парк; основной выезд (въезд) из парка (в парк), оборудованный шлагбаумом; площадку (место) для инструктажа механиков-водителей (водителей) и старших машин; место для отдыха наряда по парку и водителей дежурных средств;

— *пункт заправки* — размещается на пути движения машин от КТП к участкам подразделений. Он оборудуется на отдельном участке местности с использованием подвижных средств хранения и выдачи горючего и масел;

— *пункт чистки и мойки* — оборудуется вблизи источников воды и размещается на пути движения машин от пункта заправки к площадке технического обслуживания и ремонта;

— *площадка технического обслуживания и ремонта* — размещается на пути движения машин от пункта чистки и мойки к участкам подразделений. На площадке размещаются подвижные средства технического обслуживания и ремонта, которые развертываются полностью или частично;

— *площадка для дежурных средств* — размещается рядом с КТП. Территория площадки расчищается и при возможности освещается. Дежурные гусеничный и колесный тягачи, пожарная и санитарная машины размещаются в один ряд в соответствии с требованиями, предъявляемыми к открытым площадкам;

— *площадка для машин, ожидающих технического обслуживания и ремонта; площадка для размещения складов ВТИ; площадка для складирования металлолома; стоянки машин; укрытия для личного состава, машин и материальных средств на площадках и участках для размещения подразделений* (при необходимости).

На участке, закрепленном за подразделением, размещаются вооружение и техника, силы и средства технического обеспечения, запасы материальных средств и личный состав только одного подразделения. Транспортные средства с боеприпасами, горючим и смазочными материалами размещаются раздельно и на удалении не менее 200 м от других образцов вооружения и техники. Военно-техническое имущество может храниться на транспортных средствах или в укрытиях.

При компактном устройстве парка расположение участков для размещения подразделений и расстановки на них вооружения и техники должно соответствовать требованиям, предъявляемым к открытым стоянкам.

Вооружение и техника в полевом парке размещаются с учетом организации круговой обороны и маскируются. Для каждого образца могут оборудоваться укрытия.

Устройство полевого парка, его оборудование, установленный в нем порядок должны исключить всякую возможность пожара по вине личного состава, а в случае возникновения пожара обеспечивать быструю его ликвидацию.

При оборудовании участков для размещения подразделений устраиваются дороги, подъездные пути, основные и запасные выходы для быстрого вывода ВВТ по тревоге.

Для обеспечения работы элементов полевого парка используются подвижные средства заправки, технического обслуживания и ремонта машин.

Территория парка, как правило, огораживается или окапывается.

На участках для размещения подразделений полевого парка размещаются машины и личный состав не более одного подразделения.

В полевых парках рассредоточенные подразделения удаляются друг от друга так, чтобы исключалось поражение двух подразделений при взрыве ядерного боеприпаса средней мощности. Расстояние между машинами должно быть таким, чтобы исключалось поражение более одного образца при взрыве авиационной бомбы любого калибра. Вся ВВТ размещается с учетом организации круговой обороны и маскируется, предусматриваются мероприятия по разграждению путей выхода из парка, ликвидации лесных пожаров и т. д.

Автомобильное имущество хранится на автомобилях или на грунте (в землянках) в ящиках, установленных на подставке и лежах, ящики покрываются брезентом и маскируются. При необходимости, на подходе к парку оборудуются контрольно-распределительный пункт и пункт специальной обработки.

Полевой парк состоит из зоны хранения (стоянок машин) и зоны обслуживания (технологическая линия технического обслуживания и ремонта машин), которые между собой разделяются полосой с установленными на ней стендами (щитами) с наглядной агитацией. Полевой парк оборудуется выездными и въездными воротами (шлагбаумами), между которыми устанавливается палатка с рабочими местами дежурного по парку, начальника КТП и фельдшера (санинструктора). Около палатки устанавливается караульный грибок для дневального, флагшток, противопожарный щит и оборудуется площадка для дежурного тягача. Пункт чистки и мойки оборудуется, как правило, вне территории парка около источника воды. Перед входом в парк оборудуется площадка, на которой производится очистка кузова от остатков перевозимого груза и продувка радиатора сжатым воздухом из пневмосистемы машины от пыли и соломы.

В зоне технического обслуживания около въездных ворот размещается склад ГСМ. Хранение горючего на складе осуществляется в контейнерах (резервуарах), установленных на грунт, а для его выдачи применяются насосы типа БКФ-2.

Масла и смазки хранятся в специально оборудованном помещении (землянке или прицепе), в котором отводится изолированное и закрывающееся на замок место для хранения ядовитых технических жидкостей. Территория склада огораживается.

Для проведения технического обслуживания и ремонта машин оборудуется пункт технического обслуживания, состоящий из сектора ЕТО и ТО-1, площадки текущего ремонта и ТО-2. В секторе ЕТО и ТО-1 развертываются рабочие места механика-регулировщика, автоэлектрика, смазчика и слесаря, которые размещаются под навесом. Оборудуются две поточные линии для проведения ЕТО и поточная линия ТО-1, которые оснащаются разборной эстакадой и смотровой канавой.

Посты поточных линий и рабочие места специалистов оснащаются оборудованием, инструментом и документацией из комплекта паркового оборудования взвода.

В секторе текущего ремонта и ТО-2 размещается прицеп с комплектом оборудования для технического обслуживания и текущего ремонта или МТО, палатка прицепная для заряда аккумуляторных батарей, верстак автослесаря.

В зоне хранения устраиваются стоянки для размещения машин.

У каждой машины вывешивается табличка с указанием марки, номера машины и фамилии водителя, за которым она закреплена.

В парке оборудуется площадка безопасности движения и инструктажа водителей, где размещаются щиты со схемами маршрутов движения, обязанностями водителя, дорожными знаками, выписками из руководящих документов, стендами лучших водителей и ремонтников и их показателями. На площадке оборудуются скамейки и макет местности.

С тыльной стороны парка оборудуется площадка для сбора мусора и туалета, а перед парком — место для отдыха и курения.

Территория парка оборудуется средствами пожаротушения и молниезащиты.

9.4. Организация и проведение парково-хозяйственного дня в воинской части

9.4.1. Назначение парково-хозяйственного дня

Парково-хозяйственный день предназначен: для осмотра, технического обслуживания и поддержания в исправном состоянии вооружения и техники; дооборудования и благоустройства парков, военных городков и объектов учебно-материальной базы; уборки всех жилых и нежилых помещений; помывки личного состава в бане и пр.

Парково-хозяйственный день производится каждую неделю по субботам.

9.4.2. Порядок разработки документов на проведение парково-хозяйственного дня

Парково-хозяйственный день (парковый день) предусматривается планом боевой подготовки и проводится по плану, разработанному штабом части с участием заместителей по тылу и вооружению (по технической части), утверждается командиром воинской части и проводится в течение всего рабочего дня.

Для проведения работ в парке в парково-хозяйственный день привлекаются водители, весь личный состав ремонтных подразделений, а также, в зависимости от планируемого объема работ, необходимая часть личного состава всех остальных подразделений.

Исходными данными для разработки плана проведения парково-хозяйственного дня являются: указание командира части и старших командиров (начальников); месячный план эксплуатации и ремонта вооружения, боевой и другой техники, а также сроки проведения плановых и сезонных обслуживаний, установленных соответствующими приказами, наставлениями и инструкциями; результаты осмотров и проверок техники должностными лицами и фактическая потребность в их обслуживании; итоги ранее проведенных парково-хозяйственных дней и работы по обслуживанию вооружения и техники; заявки командиров подразделений на необходимые работы по ремонту вооружения и техники; условия эксплуатации и хранения машин в части; намеченные хозяйственные мероприятия.

В плане проведения парково-хозяйственного дня предусматривается выполнение следующих основных мероприятий: осмотр состояния всех видов вооружения, техники и имущества должностными лицами; выполнение всех видов технического обслуживания вооружения, техники и имущества; выполнение экипажами, расчетами, водителями и специа-

листами плановых работ по обслуживанию вооружения и техники, а также устранение выявленных неисправностей; проверка состояния и обслуживание источников и потребителей электроэнергии (аккумуляторных батарей, генераторов, стартеров, электроприборов, электростанций и пр.); обслуживание средств эксплуатации, подвижных ремонтных средств, станочного, силового, противопожарного и другого оборудования, проверка наличия, доукомплектование и обслуживание ЗИП; обслуживание погрузочно-разгрузочных механизмов, средств освещения и сигнализации; ремонт и оборудование подъездных путей, внутрипарковых дорог, ограждений и пр.; осмотр и совершенствование учебно-материальной базы; уборка и благоустройство территории военного городка, казарменных помещений, объектов учебно-материальной базы, столовых, складов, объектов прикухонного хозяйства и пр.

В плане проведения парково-хозяйственного дня (приложение 32) указываются:

- наименование работ (мероприятия) и время их выполнения;
- в каких подразделениях проводятся работы (объекты, места работ), привлекаемые силы и средства (количество личного состава, выделяемого для работ, и материально-техническое обеспечение проводимых мероприятий); должностные лица, ответственные за выполнение работ и контроль за работами.

В плане также отражаются организация специализированных постов и бригад, выделяемых из подразделений технического обслуживания и ремонта и предназначенных для обеспечения качественного выполнения работ в парке.

Все мероприятия парково-хозяйственного дня группируются в плане по разделам. Такими мероприятиями могут быть: организационные мероприятия; проверка, обслуживание и ремонт вооружения, техники и имущества; оборудование и совершенствование учебно-материальной базы боевой подготовки; хозяйственные работы; уборка рабочих мест и подведение итогов парково-хозяйственного дня.

В плане отражается также организация работы специальных постов и специализированных бригад, выделяемых из подразделений технического обслуживания и ремонта и предназначенных для обеспечения качественного выполнения работ в парке.

За два дня до парково-хозяйственного дня штаб совместно с заместителем командира по вооружению и заместителем командира по тылу разрабатывает план проведения парково-хозяйственного дня, который подписывается начальником штаба и утверждается командиром части.

За 1—2 дня до парково-хозяйственного дня выписки из плана штабом доводятся до заместителей командира части, начальников родов войск и служб и командиров подразделений.

На основании выписок из плана проведения парково-хозяйственного дня командиры батальонов и рот составляют планы проведения парково-хозяйственного дня в своих подразделениях.

Накануне парково-хозяйственного дня командиры подразделений проводят с личным составом инструктивные занятия, на которых ему доводятся индивидуальные задания (объем работ), указываются порядок и очередность выполнения работ, их материального обеспечения, изучаются меры безопасности.

По указанию начальника автомобильной службы (ЗКВ) командир подразделения технического обслуживания и ремонта силами и средства-

ми личного состава ПТОР в соответствии с утвержденным планом распределяет в парке специальные посты: по заправке инструмента; по ремонту сидений и брезентовых изделий; по подкраске машин; по демонтажу и накачке шин; по проверке огнетушителей; организует материально-техническое обеспечение работ, выполняемых на машинах и парковом оборудовании.

9.4.3. Проведение парково-хозяйственного дня и подведение итогов

Парково-хозяйственный день начинается с общего построения части, на котором командиры подразделений проверяют готовность личного состава к выполнению запланированных работ и уточняют поставленные задачи.

По указанию командира части личный состав распределяется по местам работ (объектам) и под руководством командиров подразделений (ответственных за проведение работ) приступает к выполнению плана парково-хозяйственного дня. В целях лучшей организации контроля за выполнением работ план парково-хозяйственного дня вывешивается на видном месте. Индивидуальные задания водителям вывешиваются возле машин (объектов работ).

Начало перерыва в работе и ее окончание проводится по общей команде (сигналу).

В установленное время работы прекращаются, места и объекты работ приводятся в исходное состояние, производится построение личного состава, командиры подразделений (ответственные за выполнение работ) докладывают о выполнении плана работ командиру части. Командир части подводит итоги и ставит задачи на следующий парково-хозяйственный день. Парково-хозяйственный день завершается прохождением в походной колонне личного состава перед командиром части.

В установленное расписанием время командиры подразделений подводят итоги парково-хозяйственного дня с личным составом.

9.5. Оценка состояния парка и внутренней службы в нем

Состояние парков и внутренней службы в них проверяется и оценивается в соответствии с требованиями приказа министра обороны Российской Федерации «Об утверждении Руководства по проверке и оценке состояния вооружения и военной техники общевойскового назначения в Вооруженных Силах Российской Федерации» 1996 г. № 255. Состояние парка и внутренней службы в нем должно отвечать следующим требованиям:

1. Парк оборудован всеми положенными элементами и обеспечивает качественное техническое обслуживание, а также хранение, бережение вооружения и техники.

2. Внутренний порядок в парке установлен приказом по части, удовлетворяет требованиям УВС ВС РФ и выполняется; дежурный по парку, дневальные по парку, начальник КТП, механик-водитель (водитель) дежурного тягача обязанности знают и правильно выполняют; установленный порядок приема и сдачи дежурств, допуска личного состава в парк, правила вскрытия помещений, хранилищ, машин соблюдаются; контроль за выходом и возвращением техники в парк осуществляется, порядок выдачи и хранения ключей от парковых помещений и машин соблюдается.

3. Состояние противопожарной охраны парка отвечает требованиям УВС ВС РФ, приказов министра обороны Российской Федерации и других руководящих документов. Личный состав знает правила пожарной безопасности, обучен действиям по тушению пожара, штатная (нештатная) пожарная команда укомплектована, состояние средств пожаротушения отвечает требованиям положения по противопожарной охране, личный состав пожарной команды с положительной оценкой выполнил нормативы по боевому развертыванию с подачей воды от водоема.

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

5. Оборудованные подъездные пути, внутрипарковые дороги, запасные выходы, ограждения, освещение территории парка имеются, устройство и оборудование парка обеспечивают быстрый и удобный выход техники.

6. Ежедневные осмотры помещений парка командирами подразделений, заведующими складами (хранилищами), дежурными по парку и лицами пожарного наряда в конце рабочего дня организованы и проводятся качественно.

Состояние парка и внутренней службы в нем оценивается в соответствии с установленными нормативами (таблица 8).

Таблица 8

Оценка	Предъявляемые требования
«Отлично»	При выполнении всех требований
«Хорошо»	При невыполнении одного из требований, кроме первого, второго и третьего
«Удовлетворительно»	При невыполнении двух требований, кроме первого, второго и третьего
«Неудовлетворительно»	При невыполнении любых трех требований

Глава десятая. Происшествия с автомобильной техникой и мероприятия по их предупреждению

10.1. Виды происшествий с автомобильной техникой

В 2006 г. на территории Российской Федерации зарегистрировано 229 140 ДТП, в результате которых погибли 32 724 и получили ранения 285 362 человека. По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество ДТП возросло на 2,6 %, число погибших уменьшилось на 3,6 %, раненых — увеличилось на 3,8 %. Около половины погибших в ДТП приходится на экономически наиболее активную часть населения в возрасте от 15 до 44 лет. Наряду с человеческими трагедиями и страданиями, большие социально-экономические издержки от ДТП, которые официально оцениваются примерно в 2,5 % ВВП, создают существенное препятствие на пути к здоровой экономике России.

В 2006 г. в Вооруженных Силах Российской Федерации было зарегистрировано 313 ДТП, в которых погибли 88 и получили ранения 496 человек. Из общего количества совершенных ДТП из-за нарушений ПДД военными водителями было совершено 231 ДТП, в которых погибли 57 и получили ранения 368 человек.

К числу основных причин возникновения ДТП традиционно относятся нарушения установленных ПДД водителями — 77,6 %, нарушения соответствующих правил пешеходами — 26,7 %, неудовлетворительное состояние улиц и дорог — 24,8 %, технические неисправности транспортных средств — 2,1 %¹.

Таким образом, от дисциплинированности участников дорожного движения, качественной подготовки водителей, соблюдения ими нормативных транспортных правил решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения и в целом общественной безопасности.

10.1.1. Классификация дорожно-транспортных происшествий

Дорожно-транспортное происшествие — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб².

Для отнесения события к ДТП необходимо наличие как минимум трех условий:

- транспортное средство должно двигаться;
- само событие должно быть связано с этим транспортным средством;
- в результате происшествия произошли гибель или ранения людей либо нанесен материальный ущерб.

¹ Государственный доклад «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации» // Российская газета. 2003. 11 сентября.

² Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (с изменениями от 2 марта 1999 г., 25 апреля 2002 г., 10 января 2003 г., 22 августа 2004 г.).

Таким образом, внезапная смерть в транспортном средстве пассажира в результате сердечного приступа не относится к ДТП, так как это событие напрямую не связано с движением автомобиля. Также нельзя отнести к ДТП травмирование водителя во время устранения им каких-либо неисправностей в неподвижно стоящем автомобиле. В Российской Федерации действует государственная система учета ДТП, согласно которой этот учет осуществляется органами ГИБДД, учет пострадавших и раненых при ДТП — медицинскими учреждениями и органами внутренних дел¹.

В Государственную статистическую отчетность включаются сведения только о тех ДТП, в которых погибли или ранены люди.

К числу *погибших* при ДТП относятся граждане, не только скончавшиеся на месте ДТП, но и умершие в результате полученных травм в течение семи суток с момента ДТП.

К *раненым* относят пострадавших при ДТП, которые были госпитализированы на срок не менее суток или которым было назначено амбулаторное лечение². На каждое ДТП заполняется специальная карточка учета дорожно-транспортного происшествия³, в которой отражаются сведения о месте совершения и виде ДТП, дорожных условиях, транспортных средствах, совершивших ДТП, его участниках и т. д.

Все ДТП подразделяются на девять видов⁴.

Столкновение — происшествие, при котором движущиеся транспортные средства столкнулись между собой или с подвижным составом железных дорог.

К данному виду относятся также столкновения с внезапно остановившимся транспортным средством (перед светофором, при заторе движения или из-за технической неисправности) и столкновения подвижного состава железных дорог с остановившимся (оставленным) на путях транспортным средством.

Опрокидывание — происшествие, при котором движущееся транспортное средство опрокинулось.

Наезд на стоящее транспортное средство — происшествие, при котором движущееся транспортное средство наехало на стоящее транспортное средство, а также на прицеп или полуприцеп.

Наезд на препятствие — происшествие, при котором транспортное средство наехало на неподвижный предмет (опора моста, столб, дерево, ограждение и т. д.) или ударились о него.

Наезд на пешехода — происшествие, при котором транспортное средство наехало на человека или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

¹ Постановление Правительства Российской Федерации «О порядке государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения» от 30 апреля 1997 г. № 508.

² Постановление Правительства Российской Федерации «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий» от 29 июня 1995 г. № 647.

³ Форма карточки учета ДТП утверждена приказом МВД России «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 года № 647» от 18 июня 1996 г. № 328.

⁴ Приказ министра обороны Российской Федерации «О мерах по реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647» от 18 июня 1996 г. № 328.

К данному виду относятся также происшествия, при которых пешеходы пострадали от перевозимого транспортным средством груза или предмета (доски, контейнеры, трос и т. п.).

Наезд на велосипедиста — происшествие, при котором транспортное средство наехало на велосипедиста или он сам натолкнулся на движущееся транспортное средство.

Наезд на гужевой транспорт — происшествие, при котором транспортное средство наехало на упряжных животных, а также на повозки, транспортируемые этими животными, или упряжные животные либо повозки, транспортируемые этими животными, ударились о движущееся транспортное средство. К этому виду также относится наезд на животное.

Падение пассажира — происшествие, при котором произошло падение пассажира с движущегося транспортного средства или в салоне (кузове) движущегося транспортного средства в результате резкого изменения скорости или траектории движения и т. д., если оно не может быть отнесено к другому виду ДТП.

Падение пассажира из не движущегося транспортного средства при посадке (высадке) на остановке не является происшествием.

Иной вид ДТП — происшествия, не относящиеся к указанным выше видам. К ним относятся падение перевозимого груза или отброшенного колеса транспортного средства предмета на человека, животное или другое транспортное средство, наезд на лиц, не являющихся участниками дорожного движения, наезд на внезапно появившееся препятствие (упавший груз, отделившееся колесо и пр.) и др.

Учет ДТП с участием транспортных средств воинских частей, учреждений, военно-учебных заведений, предприятий и организаций Министерства обороны Российской Федерации (далее — воинские части) ведется в соответствии с приказом министра обороны Российской Федерации «О порядке учета дорожно-транспортных происшествий в Вооруженных Силах Российской Федерации» от 24 января 1996 г. № 40. Учету подлежат все ДТП независимо от места совершения и независимо от степени вины военного водителя. Подлежат также учету ДТП, совершенные военнослужащими на личном транспорте.

Учет ДТП ведется:

— в воинских частях — начальниками автомобильной службы в журнале учета дорожно-транспортных происшествий (*приложение 23*);

— в видах Вооруженных Сил Российской Федерации, военных округах, группе войск, на флотах, в родах войск, главных и центральных управлениях Министерства обороны Российской Федерации — начальниками автомобильных служб частей и соединений;

— в гарнизонах — соответствующими начальниками автомобильной службы (начальниками ВАИ) по карточкам учета ДТП (*приложение 34*).

Ранее существовавшая книга учета катастроф, аварий, поломок и несчастных случаев отменена.

Обобщенные сведения о количестве совершенных ДТП представляются в порядке подчиненности донесением о дорожно-транспортном происшествии (*приложение 41*) по форме 76 ГАБТУ в сроки, установленные табелем срочных донесений Министерства обороны Российской Федерации.

В соответствии с приложением к приказу министра обороны Российской Федерации от 24 января 1996 г. № 40 внесены изменения в На-

ставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота. В частности, считаются не действующими в Вооруженных Силах Российской Федерации ст.ст. 166, 167, 168, 169, 170, 178 Наставления, т. е. отменены такие понятия, как «авария», «катастрофа», «поломка» и «несчастный случай».

Необходимо помнить, что правильная классификация ДТП способствует справедливому определению характера и степени ответственности виновных лиц, а также имеет важное значение для определения причин, способствующих возникновению происшествий.

10.2. Ответственность водителей и должностных лиц воинской части за совершенные происшествия с автомобильной техникой

Водители, старшие машин и другие военнослужащие — должностные лица за допущенные ими нарушения ПДД, правил эксплуатации машин и за совершенные ДТП, в зависимости от их характера и последствий, могут привлекаться к административной, дисциплинарной, материальной или уголовной ответственности.

10.2.1. Административная ответственность

Административная ответственность определяется КоАП РФ. Водитель может быть привлечен к административной ответственности за правонарушения в области охраны окружающей природной среды и природопользования, правонарушения на транспорте, правонарушения в области дорожного движения, правонарушения против порядка управления.

Специальная глава КоАП РФ (гл. 12) посвящена административной ответственности в области дорожного движения. В соответствии с КоАП РФ запрещается повторно проводить технический осмотр транспортного средства, если он уже был проведен в установленном порядке, применять блокирующие устройства, эвакуацию транспортных средств, снятие номерных знаков, если это не предусмотрено федеральным законом. В то же время в КоАП РФ предусмотрены меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях (гл. 27), среди которых — отстранение от управления транспортным средством (ст. 27.12), задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации (ст. 27.13), арест транспортного средства (ст. 27.14).

КоАП РФ установлено такое понятие, как «презумпция невиновности». Это означает, что при недостаточности доказательств либо при неоднозначности таковых лиц, в отношении которого ведется административное разбирательство, не может быть привлечено к ответственности.

К административной ответственности может быть привлечено лицо, достигшее к моменту совершения правонарушения 16 лет.

К водителю могут быть применены следующие административные наказания:

— *предупреждение* — мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Предупреждение выносится в письменной форме;

— *административный штраф*, который является денежным взысканием и выражается в величине, кратной минимальному размеру оплаты труда (без учета районных коэффициентов), установленному федеральным

законом на момент окончания или пресечения административного правонарушения;

— *лишение специального права, предоставленного физическому лицу*, в виде права управления транспортным средством, которое назначается судьей и не может быть менее одного месяца и более двух лет.

Лишение специального права в виде права управления транспортным средством не может применяться к лицу, которое пользуется транспортным средством в связи с инвалидностью, за исключением случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения, уклонения от прохождения в установленном порядке медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а также оставления указанным лицом в нарушение установленных правил места ДТП, участником которого он являлся;

— *административный арест*, который заключается в содержании нарушителя в условиях изоляции от общества и устанавливается на срок до 15 суток. Административный арест назначается судьей

Военнослужащие за административные проступки, связанные с нарушением ПДД и правил эксплуатации, несут ответственность на общих основаниях в соответствии с законодательством об административных правонарушениях. К указанным лицам не могут быть применены административные наказания в виде административного ареста, а к военнослужащим, проходящим военную службу по призыву, также в виде административного штрафа.

Исчерпывающий перечень нарушений ПДД и эксплуатации транспортных средств, а также взысканий, применяемых за их нарушение в соответствии с КоАП РФ, приведен в *приложении 33*.

10.2.2. Дисциплинарная ответственность

Дисциплинарная ответственность применяется взамен административной. При этом, материалы о нарушениях, совершенных военнослужащими, направляются по месту их службы командиру части.

К дисциплинарной ответственности, кроме того, привлекаются военнослужащие, допустившие ДТП или не выполнившие обязанности, возложенные на них правилами внутреннего распорядка, эксплуатации и ремонта ВАТ.

За материальный ущерб, причиненный государству при исполнении обязанностей военной службы, военнослужащие привлекаются к материальной ответственности в соответствии с Федеральным законом «О материальной ответственности военнослужащих» от 22 июня 1999 г. № 161-ФЗ.

10.2.3. Уголовная ответственность

Нарушения установленных законом и другими нормативными актами правил предосторожности при обращении с источниками повышенной опасности, повлекшие за собой несчастные случаи с людьми или иные тяжкие последствия, образуют уголовно наказуемые деяния — *автотранспортные преступления*.

Уголовная ответственность за автотранспортные преступления наступает при обязательном установлении следующих признаков, характеризующих объективную сторону этих противоправных деяний:

1. Действия (превышение установленной скорости движения, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил обгона и т. п.)

или бездействие (неподача установленного сигнала, неснижение скорости движения и т. п.), содержащие нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

2. Наличие указанных в законе общественно опасных последствий (причинение тяжкого вреда здоровью, смерть потерпевшего, гибель нескольких лиц).

3. Наличие причинной связи между наступившими вредными последствиями и нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

В соответствии с действующим законодательством ответственность за автотранспортные преступления наступает независимо от того, где были нарушены правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: на автомобильной дороге, улице, железнодорожном переезде, во дворе, на полевых дорогах, при движении по территории предприятия, учреждения, организации и т. д.

Далее будут рассмотрены некоторые статьи УК РФ, связанные с содержанием настоящего Справочника.

Статья 264. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

1. Нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается ограничением свободы на срок до пяти лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок до семи лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Примечание. Под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье понимаются троллейбусы, а также трактора и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства.

Под *тяжким вредом* здоровью понимается вред, опасный для жизни человека, или повлекший за собой потерю зрения, речи, слуха или какого-либо органа либо утрату органом его функций, или выразившийся в неизгладимом обезображивании лица. А также иной вред здоровью, опасный для жизни или вызвавший расстройство здоровья, соединенное со значительной стойкой утратой общей трудоспособности не менее чем на одну треть или полной утратой профессиональной трудоспособности либо повлекшее за собой прерывание беременности, психическое расстройство, заболевание наркоманией или токсикоманией.

Степень тяжести вреда устанавливается в ходе проведения судебно-медицинской экспертизы.

Дорожно-транспортное происшествие всегда совершается вследствие неосторожности виновного. Если транспортное средство использова-

лось в качестве орудия преступления для умышленного причинения вреда здоровью потерпевшего, или лишения жизни человека, или предупреждения чужого имущества, то это не дорожно-транспортное происшествие. Такие действия запрещены иными статьями УК РФ.

Военный водитель к уголовной ответственности привлекается при совершении им действий, предусмотренных УК РФ (ст. 350), за нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины,

Статья 350. Нарушение правил вождения или эксплуатации машин

1. Нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказывается арестом на срок от четырех до шести месяцев, либо содержанием в дисциплинарной воинской части на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

2. То же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека, — наказывается лишением свободы на срок до пяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказывается лишением свободы на срок до семи лет.

Нарушением правил вождения признается нарушение правил управления движущимся транспортным средством, т. е. ПДД, а также специальных актов военного управления.

Нарушение правил эксплуатации означает нарушение правил использования машины в соответствии с ее прямым назначением и техническими возможностями, а также технического обслуживания. Это, например, выпуск в рейс технически неисправной машины, допуск к управлению лиц, не имеющих на то права, прекращение неправильных действий водителя лицом, исполняющим обязанности старшего машины, и т. д. При этом, следует отметить, что имеются в виду не все вообще правила эксплуатации, а лишь те из них, которые обеспечивают безаварийную работу, безопасность людей и сохранность материальных ценностей.

Состав рассматриваемого преступления образует только такое нарушение ПДД или эксплуатации машин, которое повлекло по неосторожности несчастные случаи с людьми, причинение тяжкого вреда здоровью человека, или его смерть, или смерть двух или более людей. Поэтому обязательным условием ответственности следует считать причинную связь между допущенным нарушением и наступившими последствиями. Отсутствие причинной связи, равно как и отсутствие названных последствий, исключает ответственность по ст. 350 УК РФ.

К ответственности по данной статье за нарушение правил вождения или эксплуатации машин могут быть привлечены также командиры, старшие машин и другие должностные лица.

За нарушения правил вождения и эксплуатации машин, не повлекшие несчастных случаев с людьми или других тяжких последствий, военнослужащие могут подвергаться дисциплинарной ответственности.

В случае совершения ДТП на личной машине или машине, не принадлежащей военному ведомству, военнослужащий не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, и подлечь уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ как за общеуголовное преступление.

Военнослужащие могут быть привлечены к уголовной ответственности и за другие преступления, связанные с техникой.

Статья 346. Умышленное уничтожение или повреждение военного имущества

1. Умышленное уничтожение или повреждение оружия, боеприпасов или предметов военной техники —

наказывается штрафом в размере восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо ограничением по военной службе на срок до двух лет, либо арестом на срок до двух месяцев, либо содержанием в дисциплинарной воинской части на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. Те же деяния, повлекшие тяжкие последствия, — наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

Предметом данного преступления являются не только оружие и боеприпасы, но и предметы военной техники, в том числе и военная автомобильная техника.

Уничтожение заключается в приведении автотранспортных средств в полную негодность, т. е. в такое состояние, при котором исключается возможность его восстановления и целевого использования.

Повреждение означает приведение автотранспортного средства в частичную непригодность к использованию по назначению, когда существует возможность его восстановления без существенных затрат.

Статья 347. Уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности

Уничтожение или повреждение по неосторожности оружия, боеприпасов или предметов военной техники, повлекшие тяжкие последствия, —

наказывается штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо ограничением по военной службе на срок до двух лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо содержанием в дисциплинарной воинской части на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

Рассматриваемое преступление следует отличать от утраты военного имущества, которое также может быть совершено только по неосторожности. Различие состоит в том, что уничтожение или повреждение имущества осуществляется в результате прямого воздействия на автотранспортное средство самим виновным, в то время как при утрате вред причиняется действием иных сил.

Статья 348. Утрата военного имущества

Нарушение правил сбережения вверенных для служебного пользования оружия, боеприпасов или предметов военной техники, если это повлекло по неосторожности их утрату, —

наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо ограничением по военной службе на срок до двух лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо содержанием в дисциплинарной воинской части на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

Совершая данное преступление, виновный военнослужащий посягает на порядок пользования военным автотранспортным средством, предназначенным для служебного пользования.

Утрата выражается в том, что в результате нарушения военнослужащим правил сбережения военной автомобильной техники, врученной ему для служебного пользования, она выходит из его владения и пользования помимо его воли. Например, военный автомобиль выходит из-под контроля военного водителя, которому он был вверен в соответствии с приказом командира части и на основании путевого листа. Это может случиться вследствие хищения или угона автомобиля, оставленного без присмотра, не закрытым, без включенного противоугонного устройства, с ключом в замке зажигания и т. д.

Утрата должна быть следствием нарушения виновным установленных правил сбережения военной автомобильной техники. Эти правила установлены приказами, инструкциями и наставлениями, которые закреплены в п. 12.8 ПДД.

Субъектом преступления может быть военнослужащий, закрепленный за конкретным автотранспортным средством.

Кроме того, уголовная ответственность установлена за неправомерное завладение транспортным средством, неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства.

Статья 125. Оставление в опасности

Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние, —

наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо обязательными работами на срок от ста двадцати до ста восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок до одного года, либо арестом на срок до трех месяцев, либо лишением свободы на срок до одного года.

Оставление в опасности — преступление умышленное. Водитель осознает, что пострадавший находится в опасном для жизни и здоровья состоянии. Он осознает и то, что в данное время в данном месте не имеется других людей, а также условий и обстоятельств, могущих предотвратить опасность для жизни и здоровья пострадавшего. Понимает он и то, что оказать эту помощь можно без серьезной опасности для себя и других лиц. Тем не менее, он не оказывает помощь потерпевшему, желая наступления вредных последствий или относясь к судьбе пострадавшего безразлично. Ответственность по ст. 125 УК РФ наступает независи-

мо от того, был ли водитель виновен в преступном нарушении правил безопасного управления автомобилем при дорожном происшествии. Для закона важно, что он управлял источником повышенной опасности и став участником ДТП, был обязан позаботиться о пострадавшем. Эта обязанность установлена п. 2.5 ПДД.

Статья 166. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения

1. Неправомерное завладение транспортным средством без цели его хищения (угон) —

наказывается штрафом в размере до ста двадцати тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного года, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до пяти лет.

2. То же деяние, совершенное:

а) группой лиц по предварительному сговору;

б) (утратил силу — Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. №162-ФЗ);

в) с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, —

наказывается штрафом в размере до двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев либо лишением свободы на срок до семи лет.

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, совершенные организованной группой либо причинившие особо крупный ущерб, —

наказываются лишением свободы на срок от пяти до десяти лет.

4. Деяния, предусмотренные частями первой, второй или третьей настоящей статьи, совершенные с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, —

наказываются лишением свободы на срок от шести до двенадцати лет.

Предметом преступления является автомобиль или иное транспортное средство. Угон следует отличать от хищения.

Если при хищении целью виновного является присвоение транспортного средства, то при угоне такая цель отсутствует (например, угонщик покатался на угнанном мотоцикле и бросил его). Угон может перерасти в хищение, если умысел виновного сначала был направлен лишь на угон, а когда угон был совершен, то возник умысел и стал осуществляться на присвоение автомобиля, чтобы ездить на нем или разобрать на запасные части.

Статья 266. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации и связи либо иного транспортного оборудования, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека, —

наказываются штрафом в размере от ста тысяч до трехсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от одного года до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо арестом на срок до шести месяцев, либо лишением свободы на срок до двух лет с лишением права занимать определенные должности на срок до трех лет или без такового.

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, — наказываются лишением свободы на срок до пяти лет.

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, — наказываются лишением свободы на срок до семи лет.

Субъектом преступлений, предусмотренных данной статьей, являются люди, занимающие должности исполнительных руководителей, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения, а также должности специалистов, связанных с обеспечением дорожного движения. Причем, это не любые руководители и специалисты в области безопасности движения, а только те, деятельность которых связана с техническим обслуживанием и ремонтом транспортных средств и которые работают на ремонтных предприятиях, предприятиях транспорта, пунктах технического обслуживания независимо от форм собственности и видов деятельности. Как правило, это начальники отделов (или иных подразделений) технического контроля предприятий транспорта, колонн, отрядов, маршрутов, руководители ремонтных зон, мастерских и т. д. Кроме того, это такие специалисты, как механики отделов технического контроля, механики (мастера) колонн, отрядов.

Могут являться субъектами указанных преступлений и владельцы индивидуальных транспортных средств, которые не только являются водителями, но и должны обеспечивать исправность своих транспортных средств.

Однако сами по себе вышеуказанные действия не являются криминальными и при определенных обстоятельствах могут рассматриваться в рамках гражданского или административного законодательства.

Уголовная ответственность за вышеперечисленные деяния наступает тогда, когда они в совокупности или хотя бы одно из них повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба.

Следует заметить, что ст. 266 УК РФ предусматривает ответственность только за неосторожные (неумышленные) действия, связанные с недоброкачественным техническим обслуживанием и ремонтом, а также за легкомысленный выпуск на линию технически неисправных транспортных средств. Но если такие деяния совершены по злему умыслу, то они квалифицируются по другим статьям УК РФ, предусматривающим более строгое наказание.

Статья 326. Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства

1. Подделка или уничтожение идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя, а также государственного регистрационного знака транспортного средства в целях эксплуатации или сбыта транспортного средства, а равно сбыт транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистраци-

онным знаком либо сбыт кузова, шасси, двигателя с заведомо поддельным номером, —

наказывается штрафом в размере до восьмидесяти тысяч рублей или в размере заработной платы, или иного дохода осужденного за период до шести месяцев, либо исправительными работами на срок до одного года, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо лишением свободы на срок до двух лет.

2. Те же деяния, совершенные группой лиц по предварительному сговору или организованной группой, —

наказываются исправительными работами на срок до двух лет, либо ограничением свободы на срок до трех лет, либо лишением свободы на срок до четырех лет.

Общественная опасность данного преступления состоит в том, что в результате подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства, номера кузова, шасси, двигателя, государственного регистрационного знака создаются условия для сокрытия хищений транспортных средств и их агрегатов, для совершения обманным путем сделок купли-продажи транспортных средств.

В соответствии с Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации «О введении паспортов транспортных средств» от 18 мая 1993 г. № 477 и Постановлением Правительства Российской Федерации «О выдаче паспортов транспортных средств таможенными органами Российской Федерации» от 7 декабря 1996 г. № 1445 организациями — изготовителями транспортных средств, таможенными органами Российской Федерации, подразделениями ГИБДД выдаются паспорта транспортных средств (ПТС).

Одним из важнейших реквизитов ПТС является 17-значный идентификационный номер (VIN). Этот номер, присвоенный транспортному средству предприятием-изготовителем, используется для маркировки транспортных средств с 1 июля 1993 г.

Номер кузова, шасси, двигателя — это порядковые производственные номера, присвоенные отдельным агрегатам и узлам транспортных средств предприятиями-изготовителями. Агрегаты и узлы транспортных средств могут и не иметь порядкового номера завода, что должно быть указано в регистрационных документах.

Государственный регистрационный знак транспортного средства, в том числе и регистрационный знак «Транзит» — это специальное средство идентификации, устанавливаемое на зарегистрированном транспортном средстве по решению компетентных регистрационных органов:

- регистрационных подразделений ГИБДД;
- регистрационных подразделений таможенных органов Российской Федерации;
- регистрационных органов ВАИ Министерства обороны Российской Федерации;
- инспекций гостехнадзора Министерства сельского хозяйства и продовольствия Российской Федерации.

Перечисленные подразделения уполномочены на выдачу государственных регистрационных знаков на транспортные средства в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации» от 12 августа 1994 г. № 938.

Подделка идентификационного номера, номера шасси, кузова, двигателя, государственного регистрационного знака транспортного средства может состоять как в полном изменении подлинного номера, так и его части, а также нанесении полностью фиктивного номера в случае, если такой номер отсутствовал.

К способам подделки номеров относятся: перебивка, спиливание, фрезерование и др. Государственные регистрационные знаки подделываются изменяют путем подрисовки цифр и букв красителями, а также изготавливают их из материалов, отличных от тех, которые применяются для изготовления знаков по заказам государственных уполномоченных органов.

Уничтожение идентификационного номера или номера кузова, шасси, двигателя — это полное уничтожение номера, исключающее проведение сравнительного анализа для определения принадлежности транспортного средства или его узла и агрегата.

Под сбытом транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси или двигателя, а также регистрационным знаком подразумевается его продажа, передача в пользование и распоряжение по гражданско-правовым договорам (аренда, прокат, подряд, наем, залог, дарение и др.).

Сбыть транспортное средство может как сам владелец, так и его доверенное лицо с согласия владельца.

Подделка или уничтожение идентификационного номера, номера шасси, двигателя, кузова, регистрационного знака транспортного средства без цели эксплуатации или сбыта не образует состава преступления, предусмотренного рассматриваемой статьей УК РФ.

10.3. Документы, оформляемые водителями на месте дорожно-транспортного происшествия

В случае ДТП с причинением вреда потерпевшему сотрудником ГИБДД оформляется протокол осмотра места происшествия, схема ДТП, протокол осмотра транспортного средства и справка по ДТП. Если установлены признаки нарушения ПДД, то оформляется протокол об административном правонарушении или принимается решение о проведении административного расследования. Сотрудник ГИБДД составляет протокол в двух экземплярах, один из них остается у него, а второй вручается водителю, причинившему вред. По требованию потерпевшего составляют третий экземпляр и передают ему.

До оформления протокола об административном правонарушении сотрудники ГИБДД предлагают водителю написать объяснение происшедшего. Примерный перечень обстоятельств, подлежащих отражению в объяснении водителя — участника ДТП, приведен в письме МВД России «О методических рекомендациях по деятельности органов внутренних дел при производстве по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения» от 9 июня 2002 г. № 1/3582.

Протокол об административном правонарушении и другие документы следует заполнять шариковой ручкой (с наполнителем черного, синего или фиолетового цвета) разборчиво, без помарок и исправлений.

Под документ следует подложить что-нибудь плоское (дорожный атлас либо книгу в твердом переплете).

Если бланк испачкан или прорван от чрезмерного нажима ручкой, его необходимо переписать.

Объяснение следует писать разборчиво, а бланк извещения о ДТП лучше заполнять печатными буквами. Все графы документов должны быть заполнены или прочеркнуты. Нужные ячейки целесообразно отмечать крестиком или галочкой. Допустимо поставить жирную точку, заштриховать квадратик или обвести его кружком.

Писать объяснение — право, а не обязанность участников ДТП. Если водитель не уверен в себе или плохо себя чувствует, он может от этого отказаться. Давать объяснения он вправе вплоть до вынесения постановления по делу.

В графах, заполняемых или нет в зависимости от ситуации («Свидетели ДТП», «Замечания», «Примечания» и т. п.), когда в них нечего вносить, следует сделать длинный прочерк или написать большую букву Z. Но лучше написать «нет ...» (свидетелей, замечаний, примечаний и т. д.).

Сокращения, кроме общепринятых, не разрешены. Если для адреса или фамилии мало отведенного места, следует писать мелко, но разборчиво. В крайнем случае — занять поля. Обширные замечания, примечания или перечень повреждений пишут в приложении — отдельно на чистом листе бумаги.

Ошибки в тексте разрешено исправлять до разъединения листов комплекта или, как исключение, после, заверив исправление на обоих экземплярах. Если изменений много и (или) прочесть их трудно, лучше заполнить новые бланки.

Данные об участниках ДТП, свидетелях и работниках ГИБДД, оформлявших случившееся (фамилии, должности, звания, адреса), следует указывать полностью.

Желательно, чтобы сотрудник ГИБДД заверил извещение о ДТП и получить копии всех документов. Подпись он может поставить в графе 8 рядом с номером своего нагрудного знака, указав фамилию, инициалы, должность и звание или, как вариант, в графе 18. Если, покинув место ДТП, водитель будет не удовлетворен своими действиями, он может представить в ГИБДД новое, более подробное объяснение обстоятельств. Это право существует до вынесения постановления по делу.

Консультации по любому вопросу, связанному с ОСАГО, можно получить в Информационном центре Российского союза автостраховщиков (РСА) бесплатно и круглосуточно. Телефон «горячей линии»: (495) 730-72-02 (для Москвы), 8-800-200-22-02 (федеральный — для жителей России). Кроме того, сведения по ОСАГО есть на сайте РСА в Интернете — www.autoins.ru.

10.4. Контроль и регулирование дорожного движения

Регулировать дорожное движение имеют право сотрудники милиции и военной автомобильной инспекции, дежурные на железнодорожном переезде и паромной переправе, работники дорожно-эксплуатационной службы, которых можно узнать по специальной экипировке. Они облачены в форменную одежду либо имеют отличительный знак (нарукавную повязку). В руках у них может быть один из следующих атрибутов: жезл, диск с красным сигналом либо световозвращателем, красный фо-

парь, флажок. Указания этих лиц по порядку движения для водителей *обязательны для выполнения*.

Контроль за соблюдением водителями транспортных средств ПДД в системе органов внутренних дел Российской Федерации в соответствии с приказом министра внутренних дел Российской Федерации от 1 июня 1998 г. № 329, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 4 июня 1998 г. (регистрационный номер 1534), является исключительной компетенцией сотрудников ГИБДД и участковых инспекторов милиции.

Сотрудники других служб милиции могут осуществлять указанный контроль в случаях введения в действие специальных планов, а также выполнения совместно с сотрудниками ГИБДД задач, связанных с обеспечением общественного порядка и общественной безопасности, по решению руководителя органа внутренних дел.

Останавливать транспортные средства в соответствии с Наставлением по работе дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России¹ сотрудники милиции могут только в следующих случаях:

- за нарушение ПДД водителем или пассажирами;
- при наличии данных, свидетельствующих о причастности водителя, пассажиров к совершению ДТП, административного правонарушения, преступления;
- при нахождении транспортного средства в розыске, а также наличии данных об использовании транспортного средства в противоправных действиях;
- для опроса водителя или пассажиров об обстоятельствах ДТП, административного правонарушения, преступления, очевидцами которого они являются;
- при выполнении решений уполномоченных на то государственных органов или должностных лиц об организации или запрещении движения;
- для оказания помощи другим участникам движения или сотрудникам милиции.

Проверять документы на право пользования и управления ТС, а также документы на ТС и перевозимый груз сотрудники ГИБДД могут только на стационарных постах дорожно-патрульной службы ГИБДД, контрольных постах милиции и контрольно-пропускных пунктах.

Стационарный пост ДПС — место несения службы нарядами дорожно-патрульной службы, оборудованное специальными служебными помещениями, оснащенное оперативно-техническими и специальными средствами, инженерными и иными сооружениями, а также прилегающая к нему территория.

Контрольный пост милиции — стационарный пост, входящий в состав межрегиональной специальной оперативно-поисковой заградительной системы по розыску автотранспортных средств.

При обращении к участнику дорожного движения сотрудник милиции должен представиться, приложив руку к головному убору, назвать свою должность, специальное звание и фамилию, *сообщить о причине остановки транспортного средства*. Все лица, которые остановили транспортное средство или проверяют документы, обязаны по требова-

¹ Утверждено приказом министра внутренних дел Российской Федерации от 1 июня 1998 г. № 329.

нию водителя *предъявить свое служебное удостоверение*, не выпуская его из рук.

Сотрудники ВАИ могут проверять документы только у водителей, управляющих транспортными средствами Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск МВД России, Войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти.

Водитель имеет право общаться с инспектором, не выходя из транспортного средства. Однако, чтобы было удобнее разговаривать, водитель может по собственной инициативе выйти навстречу инспектору. Если же водитель остается в транспортном средстве, то сотрудник ГИБДД имеет право предложить ему выйти из транспортного средства в следующих случаях:

- для устранения технической неисправности транспортного средства или нарушений правил перевозки грузов;

- когда имеются достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения;

- для проведения (в присутствии водителя) сверки номеров агрегатов и узлов транспортного средства с записями в регистрационных документах;

- для проведения досмотра транспортного средства и осмотра груза;

- когда водитель или пассажир подозреваются в совершении преступления;

- в иных случаях, когда требуется участие водителя в оформлении необходимых документов либо оказании помощи другим участникам движения.

10.5. Составление протокола об административном правонарушении

Протокол об административном правонарушении составляется немедленно после выявления совершения правонарушения, в нем указываются:

- дата и место его составления;

- должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол;

- сведения о лице, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении;

- фамилии, имена, отчества, адреса места жительства свидетелей и потерпевших, если они имеются;

- место, время совершения и событие административного правонарушения;

- статья КоАП РФ, предусматривающая административную ответственность за данное административное правонарушение;

- объяснение физического лица или законного представителя юридического лица, в отношении которых возбуждено дело;

- иные сведения, необходимые для разрешения дела.

При составлении протокола об административном правонарушении участникам производства по делу разъясняются их права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается запись в протоколе.

Если инспектор не прав и водитель, по его мнению, не совершал нарушения ПДД, то при оформлении протокола не следует отказываться от подписи в нем. В графе «Подпись лица, в отношении которого возбуждено дело об административном правонарушении» написать «С мнением ин-

спектора не согласен, Правил не нарушал» и подписать протокол. Если водитель готов мотивированно изложить свою позицию, то в объяснениях следует изложить ее. Если не готов, но считает, что инспектор не прав, может просто в протоколе написать «Не согласен, Правил не нарушал». При рассмотрении дела о правонарушении водитель вправе знакомиться с материалами дела, давать объяснения, предоставлять доказательства, заявлять ходатайства, пользоваться помощью защитника. Водитель имеет право пользоваться помощью адвоката с момента составления протокола, поэтому, если адвокат водителю необходим, в протокол следует вписать: «Требую участия адвоката».

Для определения и доказательства виновности большое значение имеет наличие свидетелей правонарушения. При составлении протокола по требованию водителя инспектор обязан записать всех свидетелей. В качестве свидетеля по делу об административном правонарушении может быть вызвано лицо, которому могут быть известны обстоятельства дела, подлежащие установлению. Это означает, что все лица, которые находились в транспортном средстве и которым известны обстоятельства дела, независимо от степени родства или знакомства являются свидетелями. Поэтому отказ инспектора вписать в протокол лиц, находившихся в транспортном средстве, является нарушением закона. Если инспектор отказывается записывать в протокол свидетелей, то водитель в объяснении должен указать их координаты сам.

В случае если при совершении административного правонарушения назначается административное наказание в виде административного штрафа в размере, не превышающем одного минимального размера оплаты труда, то должностным лицом на месте совершения административного правонарушения выдается *постановление-квитанция* установленного образца и протокол не составляется. Если водитель не согласен с тем, что он совершил правонарушение, составляется протокол.

Водительское удостоверение на право управления транспортными средствами может быть изъято только при совершении административного правонарушения, *влекущего лишение права управления транспортным средством*. Удостоверение изымается до вынесения постановления по делу об административном правонарушении. В этом случае водителю выдается временное разрешение на право управления транспортным средством, действующее до вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении. Об изъятии удостоверения составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе о доставлении или в протоколе об административном задержании.

Протокол должен быть направлен судье, органу, должностному лицу, уполномоченному рассматривать дело, в течение суток с момента его составления; протокол о проступке, совершение которого влечет за собой административный арест, должен быть направлен судье немедленно после его составления.

10.5.1. Меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении

В целях пресечения административного правонарушения, для установления личности нарушителя, составления протокола об административном правонарушении, если его составление невозможно на месте, выявления административного правонарушения, обеспечения своевре-

менного и правильного рассмотрения дела об административном правонарушении и исполнения принятого по делу постановления уполномоченное лицо вправе в пределах своих полномочий применять следующие меры обеспечения производства по делу об административном правонарушении:

- доставление;
- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, досмотр транспортного средства, находящихся при физическом лице;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортным средством соответствующего вида;
- медицинское освидетельствование на состояние опьянения;
- задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации;
- арест товаров, транспортных средств и иных вещей;
- привод.

Вред, причиненный незаконным применением мер обеспечения производства по делу об административном правонарушении, подлежит возмещению в порядке, предусмотренном гражданским законодательством.

Доставление, т. е. принудительное препровождение физического лица в целях составления протокола об административном правонарушении при невозможности его составления на месте выявления административного правонарушения, если составление протокола является обязательным, осуществляется:

— должностными лицами органов внутренних дел (милиции) — в служебное помещение органа внутренних дел (милиции) или в помещение органа местного самоуправления сельского поселения. О доставлении составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе об административном правонарушении или в протоколе об административном задержании;

— должностными лицами ВАИ при выявлении нарушений ПДД водителем транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск МВД России, Войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти — в помещение военной комендатуры или воинской части (ст. 27.2 КоАП РФ с изменениями от 29 марта 2007 г.).

Административное задержание, т. е. кратковременное ограничение свободы физического лица, может быть применено в случаях, если это необходимо для обеспечения правильного и своевременного рассмотрения дела об административном правонарушении, исполнения постановления по делу об административном правонарушении.

Административное задержание вправе осуществлять должностные лица ВАИ при выявлении нарушений ПДД водителем транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск МВД России, Войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти (ст. 27.3 КоАП РФ с изменениями от 29 марта 2007 г.).

По просьбе задержанного лица о месте его нахождения в кратчайший срок уведомляются родственники, администрация по месту его работы (учебы), а также адвокат.

Задержанному лицу разъясняются его права и обязанности, предусмотренные КоАП РФ, о чем делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании. Об административном задержании составляется протокол, в котором указываются дата и место его составления, должность, фамилия и инициалы лица, составившего протокол, сведения о задержанном лице, время, место и мотивы задержания.

Протокол об административном задержании подписывается должностным лицом, его составившим, и задержанным лицом. В случае если задержанное лицо отказывается подписать протокол, в протоколе об административном задержании делается соответствующая запись.

Срок административного задержания не должен превышать три часа. Лицо, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, влекущем в качестве наказания административный арест, может быть подвергнуто административному задержанию на срок не более 48 часов.

Досмотр транспортного средства любого вида, т. е. обследование транспортного средства, проводимое без нарушения его конструктивной целостности, осуществляется в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения.

Досмотр транспортного средства осуществляется в присутствии двух понятых и в присутствии лица, во владении которого оно находится. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр транспортного средства может быть осуществлен в отсутствие указанного лица.

О досмотре транспортного средства составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе об административном задержании.

Личный досмотр, досмотр вещей, находящихся при физическом лице, т. е. обследование вещей, проводимое без нарушения их конструктивной целостности, осуществляются в случае необходимости в целях обнаружения орудий совершения либо предметов административного правонарушения.

Личный досмотр может производиться только в присутствии *двух понятых того же пола* и лицом одного пола с досматриваемым.

О личном досмотре, досмотре вещей, находящихся при физическом лице, составляется протокол либо делается соответствующая запись в протоколе о доставлении или в протоколе об административном задержании.

Отстранение от управления транспортным средством и направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения осуществляются должностными лицами (сотрудниками ГИБДД и участковыми инспекторами), а в отношении водителя транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск МВД России, Войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти — также должностными лицами военной автомобильной инспекции (ст. 27.12 КоАП РФ с изменениями от 29 марта 2007 г.).

Указанные меры применяются, если есть достаточные основания полагать, что водитель находится в состоянии опьянения или совершил административные правонарушения, предусмотренные:

— ч. 1 ст. 12.3 КоАП РФ — управление ТС водителем, не имеющим при себе документов на право управления транспортным средством;

— ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ — управление ТС заведомо с неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством в составе автопоезда;

— ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ — управление ТС водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды);

— ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ — управление ТС водителем, лишенным права управления.

Об отстранении от управления транспортным средством, а также о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения составляется соответствующий протокол, копия которого вручается лицу, в отношении которого применена данная мера.

В случае отказа лица, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении, от подписания соответствующего протокола в нем делается соответствующая запись.

Медицинское освидетельствование на состояние опьянения и оформление его результатов осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации¹.

Акт медицинского освидетельствования на состояние опьянения прилагается к соответствующему протоколу.

Обязательным доказательством состояния опьянения служит лишь акт медицинского освидетельствования, выданный врачом или фельдшером. При этом, рассматривая дело, суд вправе принять к сведению и другие доказательства: показания трубки «контроль трезвости», подтверждение свидетелей и др. Однако водитель по-прежнему может отказаться выполнить просьбу инспектора «дуть в трубочку» или, например, «пройтись по прямой», «дотронуться до кончика носа» и т. п.

По мнению Верховного суда Российской Федерации, по ст. 12.26 КоАП РФ лишать прав следует не только тех водителей, которые вообще не захотели ехать к врачу, но и тех, которые отказались от одного из видов освидетельствования (например, сдачи анализа крови или мочи). Но и у инспектора должны быть веские основания подозревать водителя в том, что он нетрезв: запах изо рта, агрессивное поведение и т. п. Прежде чем направлять водителя к врачу, инспектор должен внести все эти факты в протокол.

Задержание транспортного средства — это временное принудительное прекращение его использования, включающее помещение его на специализированную стоянку (в случае невозможности устранения причины задержания на месте).

Транспортные средства Вооруженных Сил Российской Федерации, внутренних войск МВД России, Войск гражданской обороны, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти задерживаются должностными лицами ВАИ и направляются на гарнизонный сборный пункт задержанных машин (ГСПЗМ).

¹ Правила медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством, и оформления его результатов. Утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 декабря 2002 г. № 930.

Основания для задержания, предусмотренные КоАП РФ:

— управление ТС водителем, не имеющим при себе документов на право управления, регистрационных документов на ТС, страхового полиса ОСАГО (за исключением случая, если обязательное страхование заведомо отсутствует), а равно документов, подтверждающих право пользования автомобилем в отсутствие собственника (ч. 1 ст. 12.3);

— управление ТС водителем, не имеющим права управления транспортным средством (за исключением учебной езды) или лишенным права управления (чч. 1, 2 ст. 12.7);

— управление ТС водителем, находящимся в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8);

— нарушение правил остановки или стоянки ТС на проезжей части, повлекшее создание препятствий для дорожного движения, а равно остановка или стоянка в тоннеле (ч. 4 ст. 12.19);

— невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26).

При нарушении ст. 12.1 КоАП РФ (управление ТС, не прошедшим государственный технический осмотр); ч. 2 ст. 12.5 КоАП РФ (управление ТС заведомо с неисправными тормозной системой (за исключением стояночного тормоза), рулевым управлением или сцепным устройством в составе автопоезда) транспортные средства задерживаются, при этом государственные регистрационные знаки подлежат снятию до устранения причины запрещения эксплуатации.

В случае нарушения правил стоянки или остановки транспортных средств, порядка пользования муниципальными, коммерческими или иными парковками запрещаются применение блокирующих устройств, эвакуация транспортных средств, удержание их на стоянках, снятие номерных знаков, применение иных принудительных мер, не предусмотренных федеральным законом.

О задержании транспортного средства, запрещении его эксплуатации делается запись в протоколе об административном правонарушении или составляется отдельный протокол. Копия протокола о задержании транспортного средства, о запрещении его эксплуатации вручается лицу, в отношении которого применена данная мера обеспечения производства по делу об административном правонарушении. Протокол о задержании транспортного средства, создавшего препятствия для движения других транспортных средств, в отсутствие водителя составляется в присутствии двух понятых.

Задержание транспортного средства, помещение его на стоянку, хранение, а также запрещение эксплуатации транспортного средства осуществляются в порядке, установленном Правительством Российской Федерации. Срок хранения ТС исчисляется в часах с момента его помещения на спецстоянку. Плата за хранение взимается за каждый полный час его нахождения на спецстоянке. Первые три часа хранения оплате не подлежат.

При наличии в транспортном средстве неисправностей тормозной системы, рулевого управления, тягово-сцепного устройства в составе автопоезда водителю необходимо в течение трех часов обеспечить ремонт, буксировку или транспортировку своего транспортного средства к месту стоянки или ремонта.

При нарушении правил остановки или стоянки транспортных средств на проезжей части, повлекшем создание препятствий для движения дру-

гих транспортных средств, или остановке (стоянке) транспортного средства в тоннеле перемещение его из этих мест будет являться устранением причины задержания.

Допуск к эксплуатации ТС осуществляется после устранения причины задержания, при этом возвращаются государственные регистрационные знаки.

Нарушения, при которых АТ задерживается и направляется на ГСПЗМ: при происшествии с автомобильной техникой; если водитель или старший машины находится в состоянии алкогольного опьянения; при невыполнении требований приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, утвержденным Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 (с последующими изменениями), если недостатки, выявленные при проверке, не могут быть устранены на месте; при самовольном выезде из парка или использовании машины не по назначению; при отсутствии у водителя путевых документов, водительского удостоверения, удостоверения о допуске к самостоятельному управлению грузовыми автомобилями, оборудованными для перевозки личного состава, оборудованными специальными световыми или звуковыми сигналами; при управлении машиной лицом, не записанным в путевом листе в качестве водителя; при отсутствии в военном билете водителя отметки о прохождении доподготовки (переподготовки) или управлении машиной категории, не соответствующей отметке в водительском удостоверении; при перерасходе моторесурсов легковыми автомобилями; при наличии украшений, занавесок, ковров, дополнительного оборудования и опознавательных знаков, не предусмотренных соответствующим приказом министра обороны Российской Федерации.

Изъятие водительского удостоверения осуществляется на основании ст. 27.10 КоАП РФ. Эта мера применяется до вынесения постановления по делу в случае совершения административного правонарушения, влекущего лишение права управления ТС. При этом, водителю выдается временное разрешение на право управления ТС до вступления в законную силу постановления по делу об административном правонарушении. Об изъятии водительского удостоверения делается запись в протоколе об административном правонарушении.

10.6. Рассмотрение дела об административном правонарушении

Административные правонарушения в сфере дорожного движения вправе рассматривать: судьи, органы внутренних дел, органы российской транспортной инспекции. Судам подведомственно рассмотрение дел об административных правонарушениях, связанных с незаконным ограничением прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию (ст. 12.35 КоАП РФ), воспрепятствованием законной деятельности по управлению и эксплуатации транспортных средств (ст. 12.36 КоАП РФ). Судьи также рассматривают дела, где в качестве санкции предусмотрены лишение права управления транспортными средствами (ст. 12.8, ч. 4 ст. 12.9, ч. 1 ст. 12.10, ч. 3 ст. 12.15, ч. 2 ст. 12.17, ч. 2 ст. 12.21, ст. 12.24, ст. 12.26, ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ), конфискация орудия совер-

нения или предмета административного правонарушения (ч. 2 ст. 12.4 КоАП РФ), административный арест (ч. 2 ст. 12.27 КоАП РФ). Разбирать указанную категорию дел судьи вправе, если орган или должностное лицо, к которым поступило дело о таком административном правонарушении, передаст его на рассмотрение в суд. Органами внутренних дел рассматриваются все дела об административных правонарушениях в области дорожного движения (гл. 12 КоАП РФ). Исключение составляют правонарушения, предусмотренные ст. 12.3 КоАП РФ (в части рассмотрения случаев управления транспортным средством водителем, не имеющим при себе лицензионной карточки). Такие дела рассматривают органы транспортной инспекции) и ст.ст. 12.35—12.36, рассмотрение которых отнесено к компетенции судей.

Дело об административном правонарушении рассматривается в 15-дневный срок со дня получения судьей, органом, должностным лицом, правомочным рассматривать дело, протокола об административном правонарушении и других материалов дела. О месте и времени рассмотрения дела должна быть сделана запись в протоколе об административном нарушении.

В случае возникновения непредвиденных обстоятельств, не позволяющих лицу, привлекаемому к административной ответственности, участвовать в рассмотрении дела в указанный срок, оно имеет право подать мотивированное ходатайство о продлении срока рассмотрения дела. Этот срок может быть продлен судьей, органом, должностным лицом, рассматривающим дело, но не более чем на один месяц.

Дело об административном правонарушении, совершение которого влечет административный арест, должно быть рассмотрено в день получения протокола об административном правонарушении и других материалов дела, а в отношении лица, подвергнутого административному задержанию, — не позднее 48 часов с момента его задержания. В соответствии со ст. 4.5 КоАП РФ постановление по делу об административном правонарушении не может быть вынесено *по истечении двух месяцев со дня совершения административного правонарушения*.

Для оказания юридической помощи лицу, в отношении которого ведется производство по делу об административном правонарушении, в производстве по делу об административном правонарушении может участвовать адвокат, а для оказания юридической помощи потерпевшему — представитель.

В качестве защитника или представителя к участию в производстве по делу об административном правонарушении допускается *адвокат или иное лицо*.

Полномочия адвоката удостоверяются ордером, выданным юридической консультацией. Полномочия иного лица, оказывающего юридическую помощь, удостоверяются доверенностью, оформленной в соответствии с законом.

Защитник и представитель допускаются к участию в производстве по делу об административном правонарушении с момента составления протокола. В случае административного задержания физического лица в связи с административным правонарушением защитник допускается к участию в производстве по делу с момента административного задержания.

Защитник и представитель, допущенные к участию в производстве по делу об административном правонарушении, вправе знакомиться со все-

ми материалами дела, представлять доказательства, заявлять ходатайства и отводы, участвовать в рассмотрении дела, обжаловать применение мер обеспечения производства по делу, постановление по делу, пользоваться иными процессуальными правами в соответствии с КоАП РФ.

В качестве *свидетеля* по делу об административном правонарушении может быть вызвано лицо, которому могут быть известны обстоятельства дела, подлежащие установлению.

Лица, участвующие в производстве по делу об административном правонарушении, имеют право заявлять ходатайства, подлежащие обязательному рассмотрению судьей, органом, должностным лицом, в производстве которого находится данное дело.

КоАП РФ также предусмотрел возможность для заявления отвода не только судье, рассматривающему дело, но и соответствующему сотруднику ГИБДД. Так, в соответствии со ст. 29.2 КоАП РФ судья или должностное лицо, на рассмотрение которых передано дело, не могут его рассматривать в случае, если они: являются родственниками лица, в отношении которого ведется производство по делу, потерпевшего, законного представителя физического или юридического лица, защитника или представителя; лично, прямо или косвенно заинтересованы в разрешении дела.

По результатам рассмотрения дела об административном правонарушении может быть вынесено постановление:

- о назначении административного наказания;
- о прекращении производства по делу об административном правонарушении.

В постановлении по делу об административном правонарушении должны быть указаны:

- должность, фамилия, имя, отчество судьи, должностного лица, наименования и состав коллегиального органа, вынесшего постановление;
- дата и место рассмотрения дела;
- сведения о лице, в отношении которого рассмотрено дело;
- обстоятельства, установленные при рассмотрении дела;
- статья КоАП РФ или закона субъекта Российской Федерации, предусматривающая административную ответственность за совершение административного правонарушения, либо основания прекращения производства по делу;
- мотивированное решение по делу;
- срок и порядок обжалования постановления.

Если при решении вопроса о назначении судьей административного наказания за административное правонарушение одновременно решается вопрос о возмещении имущественного ущерба, то в постановлении по делу об административном правонарушении указываются размер ущерба, подлежащего возмещению, сроки и порядок его возмещения.

В постановлении по делу об административном правонарушении должны быть решены вопросы об изъятых вещах и документах, а также о вещах, на которые наложен арест, если в отношении их не применено или не может быть применено административное наказание в виде конфискации или возмездного изъятия.

Постановление по делу об административном правонарушении должно быть объявлено немедленно по окончании рассмотрения дела.

Копия постановления по делу об административном правонарушении должна быть вручена под расписку физическому лицу, или законному

представителю физического лица, или законному представителю юридического лица, в отношении которых оно вынесено, а также потерпевшему по его просьбе либо выслана указанным лицам в течение трех дней со дня вынесения указанного постановления.

Постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано:

- вынесенное судьей — в вышестоящий суд;
- вынесенное коллегиальным органом — в районный суд по месту нахождения коллегиального органа;
- вынесенное должностным лицом — в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу либо в районный суд по месту рассмотрения дела;
- вынесенное иным органом, созданным в соответствии с законом субъекта Российской Федерации, — в районный суд по месту рассмотрения дела.

В случае если жалоба на постановление по делу об административном правонарушении поступила в суд и в вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу, жалобу рассматривает суд. По результатам рассмотрения жалобы выносится решение.

Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении подается судьбе, в орган, должностному лицу, которыми вынесено постановление по делу и которые обязаны в течение трех суток со дня поступления жалобы направить ее со всеми материалами дела в соответствующий суд, вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу.

Жалоба на постановление судьи о назначении административного наказания в виде административного ареста подлежит направлению в вышестоящий суд в день получения жалобы.

Жалоба может быть подана непосредственно в суд, вышестоящий орган, вышестоящему должностному лицу, уполномоченным ее рассматривать.

В случае если рассмотрение жалобы не относится к компетенции судьи, должностного лица, которым обжаловано постановление по делу об административном правонарушении, жалоба направляется на рассмотрение по подведомственности в течение трех суток.

Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении государственной пошлиной не облагается и может быть подана в течение 10 суток со дня вручения или получения копии постановления.

В случае пропуска срока по ходатайству лица, подавшего жалобу, он может быть восстановлен судьей или должностным лицом, правомочным рассматривать жалобу.

Об отклонении ходатайства о восстановлении срока обжалования постановления по делу об административном правонарушении выносится определение.

Жалоба на постановление по делу об административном правонарушении должна быть рассмотрена в 10-дневный срок со дня ее поступления со всеми материалами дела в суд, орган, должностному лицу, правомочному рассматривать жалобу.

Жалоба на постановление об административном аресте подлежит рассмотрению в течение суток с момента подачи жалобы, если лицо, привлеченное к административной ответственности, отбывает административный арест.

Постановление по делу об административном правонарушении вступает в законную силу:

— после истечения срока, установленного для обжалования постановления по делу об административном правонарушении, если указанное постановление не было обжаловано или опротестовано;

— после истечения срока, установленного для обжалования решения по жалобе, протесту, если указанное решение не было обжаловано или опротестовано, за исключением случаев, если решением отменяется вынесенное постановление;

— немедленно после вынесения не подлежащего обжалованию решения по жалобе, протесту, за исключением случаев, если решением отменяется вынесенное постановление.

Административный штраф должен быть уплачен лицом, привлеченным к административной ответственности, не позднее 30 дней со дня вступления постановления о наложении административного штрафа в законную силу.

Сумма административного штрафа вносится или перечисляется лицом, привлеченным к административной ответственности, в банк или в иную кредитную организацию.

Следует помнить, что административное взыскание может быть наложено не позднее двух месяцев со дня совершения правонарушения, а при длящемся правонарушении — двух месяцев со дня его обнаружения.

В случае отказа в возбуждении уголовного дела либо прекращения уголовного дела, но при наличии в действиях нарушителя признаков административного правонарушения административное взыскание может быть наложено не позднее месяца со дня принятия решения об отказе в возбуждении уголовного дела либо о его прекращении.

Если лицо, подвергнутое административному взысканию, в течение года со дня окончания исполнения взыскания не совершило нового административного правонарушения, то это лицо считается не подвергавшимся административному взысканию.

10.7. Работа должностных лиц воинской части по предупреждению происшествий с автомобильной техникой

10.7.1. Требования к организации работы по предупреждению происшествий

Основные требования Министерства обороны Российской Федерации по предупреждению происшествий на служебном и личном автотранспорте сформулированы в документах, к которым относятся:

- КоАП РФ;
- Указ Президента Российской Федерации «О первоочередных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» от 22 сентября 2006 г. № 1042;
- УГ и КС ВС РФ;
- Строевой устав Вооруженных Сил Российской Федерации;
- Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота;
- приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке использования автомобильной техники в мирное время» 2004 г. № 450;

— приказ министра обороны Российской Федерации «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации» 2004 г. № 360;

— Правила дорожного движения;

— приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке применения на транспортных средствах Вооруженных Сил Российской Федерации цветографических схем оперативных служб, опознавательных знаков, надписей и обозначений» 2005 г. № 300;

— приказ министра обороны Российской Федерации «Об утверждении норм расхода моторесурсов автомобильной техники Вооруженных Сил Российской Федерации на мирное время и порядке их применения» 2006 г. № 50;

— приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке регистрации и проведения годового технического осмотра транспортных средств в Вооруженных Силах Российской Федерации» 1999 г. № 88;

— приказ министра обороны Российской Федерации «О порядке учета дорожно-транспортных происшествий в Вооруженных Силах Российской Федерации» 1996 г. № 40;

— Постановление Правительства Российской Федерации «О проведении государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных военными автомобильными инспекциями» 2005 г. № 431 (с последующими изменениями).

В соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995 г. № 196 в целях повышения эффективности работы по предупреждению ДТП в Вооруженных Силах Российской Федерации и снижении тяжести последствий при ДТП утверждены Комплексная программа по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации на 2005—2010 гг.¹, а также инструкции по проверке и оценке профессиональной пригодности водителей в Вооруженных Силах Российской Федерации и по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации.

Работа по предупреждению ДТП рассматривается как одна из важнейших составных частей работы по укреплению воинской дисциплины. От командиров воинских частей требуется:

— организовывать и обеспечивать планомерную и систематическую работу с водителями, направленную на повышение их дисциплины, формирование профессионального мастерства и чувства высокой личной ответственности за безаварийную эксплуатацию машин;

— проявлять постоянную заботу о водителях, обеспечивать их своевременным питанием и отдыхом в рамках распорядка дня и регламента служебного времени;

— повышать качество подготовки водителей;

— обеспечивать проведение тщательного индивидуального подбора водителей на автобусы и грузовые автомобили, оборудованные для перевозки личного состава, а также на легковые автомобили, обеспечивающие служебную деятельность;

¹ Приложение к приказу министра обороны Российской Федерации «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации» от 9 ноября 2004 г. № 360.

— установить в войсках (силах) единый день водителя — один день в неделю. В этот день во время проведения занятий с водителями эксплуатацию транспортных средств, за исключением дежурных средств, запретить;

— определять оценку состояния вооружения и военной техники, порядка и воинской дисциплины при проведении инспектирования и итоговых проверок войск (сил) с учетом оценки состояния работы по обеспечению безопасности дорожного движения, руководствуясь Инструкцией по проверке и оценке работы по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации;

— организовать проверку профессиональной пригодности водителей в соответствии с требованиями Инструкции по проверке и оценке профессиональной пригодности водителей в Вооруженных Силах Российской Федерации;

— организовать оперативное дежурство по ВАИ;

— исключить совмещение оперативного дежурства по ВАИ с другими видами дежурств;

— запретить использование машин после 18.00 (кроме дежурных и обеспечивающих неотложные потребности жизнедеятельности воинской части), а по субботам и предпраздничным дням — после 15.00;

— наращивать усилия в работе по предупреждению ДТП на личном автотранспорте среди военнослужащих.

Необходимо учитывать, что:

— к наиболее тяжким последствиям приводят автопроисшествия, обусловленные опрокидыванием, столкновением и наездом на препятствие, а также нарушения правил проезда железнодорожных переездов, регулируемых и нерегулируемых перекрестков, преодоления крутых поворотов, крутых подъемов и спусков, движения по скользкой дороге, обгона и др.;

— половина происшествий обычно совершается на межгарнизонных маршрутах, а остальные — в городах и населенных пунктах;

— наибольшее количество происшествий совершается в феврале, когда на дорогах страны наступает период оттепелей и слякоти;

— самым аварийным временем суток является период с 11.00 до 18.00 часов, когда у водителя начинает сказываться усталость, а на дорогах возрастает интенсивность движения.

Основными причинами ДТП обычно служат: превышение скорости движения (60 %), несоблюдение дистанции между машинами (20 %), нарушение мер безопасности (20 %).

Наибольшее количество происшествий совершается по вине водителей вследствие их личной недисциплинированности, а также отсутствия контроля за их действиями со стороны старших машин.

10.7.2. Содержание работы по предупреждению автопроисшествий

Содержание мероприятий по предупреждению происшествий с автомобильной техникой, разрабатываемых в части, должно учитывать неразрывную взаимосвязь между надежностью работы водителя, эксплуатационной надежностью машины (объекта повышенной опасности) и условиями ее эксплуатации (особенно использования).

Повышение надежности работы водительского состава достигается, прежде всего, тщательным отбором водителей для работы на тех или иных машинах; организацией их доподготовки на двухмесячных сборах,

совершенствованием их знаний и навыков по специальности в штатных подразделениях; подготовкой для работы на одиночных грузовых автомобилях, оборудованных для перевозки личного состава; переподготовкой их для работы на машинах новых или других марок, автобусах, автопоездах; тщательной предрейсовой подготовкой и соответствующим материально-бытовым обеспечением при выполнении служебных, учебных или хозяйственных задач; систематическим ведением воспитательной работы.

Отбор водительского состава в воинской части проводится по медицинским и морально-деловым показателям. Согласно установленному порядку все водители подвергаются обязательному медицинскому переосвидетельствованию в сроки, установленные Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации. В случае сомнения в состоянии здоровья водителя могут направить на переосвидетельствование ранее установленных сроков. Если водитель признан не годным к управлению транспортными средствами, он немедленно отстраняется от управления ими, а заключение медицинской комиссии направляется в ГИБДД по месту выдачи водительского удостоверения.

Водители, допустившие употребление спиртных напитков или наркотических средств, снимаются с должности на весь период службы в Вооруженных Силах Российской Федерации, а водители, управлявшие машиной в нетрезвом состоянии, представляются в ГИБДД к лишению водительских прав.

Каждый раз перед выездом из парка все водители должны проходить медицинский контроль с обязательной отметкой его результатов в путевом листе. В воинских частях, где не предусмотрена медицинская служба, эта задача возлагается на нештатного санинструктора или на медслужбу соседней воинской части.

Улучшение бытовых условий жизни водителей достигается своевременным обеспечением их положенным вещевым довольствием, включая рабочую форму одежды и теплые вещи, предоставлением нормального ночного отдыха, своевременным и качественным питанием, медицинским контролем и помощью.

Ощутимые результаты в профилактике ДТП дает хорошо организованная воспитательная работа, к которой относятся: обсуждение на собраниях и совещаниях вопросов эксплуатации и восстановления машин, пропаганда передового опыта водителей и ремонтников методом бесед, докладов, смотров техники, выступлений через радиоузел и др. В конце периода обучения рекомендуется проводить военно-технические конференции в масштабе воинской части (гарнизона) с одновременным подведением итогов эксплуатации автомобильной техники, анализом состояния аварийности, поощрением водителей. Работа технических кружков позволяет водителям более целеустремленно работать над повышением классности и освоением смежных специальностей.

Важное значение в вопросах обеспечения эксплуатационной надежности машин придается оснащению их дополнительными средствами пожаротушения, средствами повышения безопасности перевозимого личного состава и опасных грузов, средствами повышения проходимости. Эти задачи решаются централизованно и силами частей.

Усиление контроля за техническим состоянием и использованием машин ставит целью повышение ответственности водителей, начальников КТП, командиров подразделений и воинских частей, комиссий по

предупреждению происшествий с АТ и других должностных лиц, ответственных за безопасность эксплуатации машин.

Водитель перед выходом машины из парка проверяет ее техническое состояние и ведет наблюдение за ней в пути, обращая особое внимание на исправность тормозов, рулевого управления, шин, тягово-сцепного устройства, на правильную установку зеркала заднего вида, чистоту и видимость номерных и опознавательных знаков (надписей). Он обязан знать и соблюдать нормы загрузки машины, правила посадки и перевозки людей, размещения, укладки и крепления грузов в кузове машины.

Командиры подразделений должны лично знать наличие, техническое состояние и учет АТ подразделения; проводить мероприятия по предупреждению происшествий, обеспечивать соблюдение мер безопасности при работе с техникой; контролировать выполнение правил перевозок личного состава, вооружения, техники и имущества, готовить машины к выходу из парка, обеспечивать их своевременное техническое обслуживание и ремонт. Они должны знать личные качества водителей подразделения и учитывать их при назначении водителей для выполнения поставленных задач, инструктировать водителей перед выездом в рейс.

Командиры воинских частей обязаны руководить эксплуатацией и восстановлением АТ; проводить ее осмотры; организовывать мероприятия по предупреждению происшествий; принимать меры к строительству и оборудованию парков;

Командиры соединений и воинских частей, начальники (руководители) организаций Вооруженных Сил Российской Федерации должны:

- разрабатывать и утверждать ежегодно до 25 ноября комплексные годовые планы работы по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждению травматизма при работе на технике (*приложение 16*), добиваться неукоснительного их выполнения;

- организовывать подготовку старших машин (начальников колонн), издавать приказы о допуске должностных лиц воинских частей к исполнению обязанностей старших машин (начальников колонн);

- перед началом зимнего и летнего периодов обучения проводить оценку профессиональной пригодности водителей из числа военнослужащих. Аттестацию водителей из числа гражданского персонала следует проводить один раз в год (*приложение 30*).

- контролировать предрейсовую подготовку водителей и старших машин, обращая особое внимание на личный состав, назначаемый для перевозки людей, опасных и негабаритных грузов. Перевозку людей, опасных и негабаритных грузов следует осуществлять только на автомобилях, отвечающих требованиям нормативных документов;

- возложить организацию и проведение инструктажа водителей и старших машин на заместителей командиров воинских частей по вооружению и начальников автомобильной службы в соответствии с требованиями приказов командиров воинских частей по организации боевой подготовки, внутренней и караульной служб на период обучения. Результаты инструктажа отражать в журнале учета проведения целевого (предрейсового) инструктажа водителей и старших машин (*приложение 18*);

- проводить инструктаж водителей и старших машин при направлении в рейс автомобилей, предназначенных для перевозки людей, опасных и негабаритных грузов, или на расстояние свыше 200 км;

— назначать старших машин (начальников колонн) на автомобили, убывающие в рейс под управлением водителей, из числа военнослужащих, независимо от расстояния прогона автомобиля. Фамилию старшего машины записывать в путевой лист, фамилию начальника колонны — в маршрутный лист (*приложение 12*);

— контролировать проведение медицинских осмотров водителей дежурным врачом (фельдшером) непосредственно перед выездом водителя в рейс в соответствии с установленным порядком проведения предрейсовых медицинских осмотров водителей автотранспортных средств. Результаты медицинских осмотров заносятся в журнал учета предрейсовых медицинских осмотров водителей и путевой лист;

— запретить привлекать техника (по безопасности движения) — начальника КТП к работам, не связанным с проверкой технического состояния техники, а также к несению службы в суточном наряде;

— организовывать взаимодействие со структурными подразделениями ГИБДД по вопросам организации движения на дорогах при совершении маршей, проведении учений, движении колонн и проведении других мероприятий, связанных с массовым использованием транспортных средств воинских частей на дорогах общего пользования;

— организовать профилактическую работу с военнослужащими — владельцами личного транспорта по предупреждению ДТП, искоренению случаев употребления спиртных напитков при управлении транспортным средством, соблюдению ПДД путем проведения индивидуально-воспитательной работы, привлечения военнослужащих — владельцев личного транспорта на гарнизонные водительские конференции и осуществления других организационных мер воздействия. Выезд военнослужащих на личном транспорте за пределы гарнизона должен осуществляться в соответствии с требованиями УВС ВС РФ;

— обеспечить своевременное доведение до всех военнослужащих информации, поступающей о ДТП, совершенных в войсках (силах). В каждой воинской части вести журнал доведения требований по безопасности дорожного движения, анализа (обзора) о состоянии аварийности при использовании транспортных средств (*приложение 20*). Ведение указанного журнала возложить на заместителя командира воинской части по вооружению;

— прекращать эксплуатацию транспортных средств в случае совершения водителем воинской части ДТП с гибелью людей, за исключением транспортных средств, обеспечивающих боевое дежурство и жизнедеятельность воинской части. С водителями организовывать проведение занятий по вождению, доведению требований руководящих документов, изучению ПДД и основ безопасности дорожного движения;

— подводить итоги работы по обеспечению безопасности дорожного движения ежемесячно. По результатам анализа проделанной работы издавать приказ по воинской части, в котором при необходимости поощрять наиболее отличившихся военнослужащих;

— принимать меры к сокращению до минимума или прекращению эксплуатации транспортных средств в сложных метеорологических и дорожных условиях, ограничению эксплуатации машин после 18.00, в предвыходные, предпраздничные, праздничные и выходные дни.

Начальники КТП проверяют состояние и внешний вид водителя, наличие и правильность оформления путевых документов; внешний вид машины, ее заправку, исправность в соответствии с картой контроля. Ко-

мандиры поддерживают и укрепляют авторитет начальников КТП. Никто не имеет права отдавать начальнику КТП приказание о выпуске из парка неисправной машины. Начальник КТП должен иметь удостоверение установленного образца (приложение 22).

Все указанные вопросы должны находить отражение в соответствующих документах (приложение 4).

В *приложении 31* приводится типовая форма комплексного годового плана работы по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждению травматизма при работе на технике.

10.8. Организация работы военной автомобильной инспекции

ВАИ призвана осуществлять постоянный контроль за соблюдением военными водителями ПДД, за техническим состоянием машин и правильностью их использования. ВАИ в своей работе руководствуется УГ и КС ВС РФ (гл. 3) и специальными положениями.

ВАИ создается в видах Вооруженных Сил Российской Федерации, военных округах, в группе войск, на флотах, в объединениях родов войск, главных и центральных управлениях Министерства обороны Российской Федерации, в гарнизонах, соединениях и других частях.

ВАИ может быть штатной и нештатной. ВАИ гарнизона создается в следующем составе: начальник ВАИ, заместитель начальника ВАИ, инспектор ВАИ (старший инспектор), начальник гарнизонного сборного пункта задержанных машин.

Должностные лица ВАИ гарнизона назначаются приказом начальника гарнизона и освобождаются от несения службы в нарядах, не связанных с несением службы ВАИ гарнизона.

При ВАИ крупных гарнизонов по перечню, утвержденному командующим войсками военного округа, создаются военные квалификационные комиссии ВАИ гарнизона.

ВАИ гарнизона организует свою работу в тесном взаимодействии с органами ГИБДД, военной прокуратуры, военной комендатуры и командирами воинских частей. Дежурные инспектора ВАИ гарнизона несут службу на контрольных постах и патрулируют на улицах, в районе перекрестков населенных пунктов в дни и часы, установленные приказом начальника гарнизона.

Инспекторы ВАИ несут службу на неподвижных или подвижных контрольных постах ВАИ круглосуточно или в течение определенного графика времени.

В состав контрольного поста ВАИ, кроме инспектора ВАИ, входят патрульные и транспортное средство. Наиболее важные контрольные посты ВАИ обеспечиваются средствами связи.

Патрульные контрольного поста назначаются из числа наиболее подготовленных водителей (механиков-водителей).

Для проверки транспортного средства инспектор ВАИ подает водителю (механику-водителю) жезлом регулировщика знак остановки и обращается к старшему машины или к водителю: называет его воинское звание, свою должность, воинское звание и фамилию и излагает причину остановки. Согласно Постановлению Верховного Совета Российской Федерации «О предоставлении военной автомобильной инспекции права рассматривать некоторые дела о нарушении правил дорожного дви-

жения» должностные лица ВАИ имеют право рассматривать дела о нарушениях:

- если автомобили имеют неисправности, с которыми запрещена их эксплуатация, или переоборудованы без соответствующего разрешения;
- если превышена скорость;
- если происходит неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, несоблюдение требования дорожных знаков или разметки проезжей части дорог, нарушение правил перевозки людей, обгона транспортных средств, маневрирования; проезда перекрестков, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, пользования осветительными приборами или предоставления беспрепятственного проезда транспортным средствам, пользующимся преимущественным правом проезда; передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления транспортным средством;
- если нарушены правила проезда железнодорожных переездов; происходят иные нарушения ПДД, совершенные военными водителями.

В случае нарушения указанных выше правил должностные лица ВАИ имеют право налагать на водителей ТС административные взыскания в виде предупреждения или передавать материалы о таких нарушениях соответствующим командирам воинских частей, начальникам учреждений, вузов, предприятий и организаций для решения вопроса о привлечении виновных к ответственности согласно ДУ ВС РФ.

Административное взыскание в виде предупреждения за нарушение эксплуатации неисправного и переоборудованного автомобиля налагается должностными лицами ВАИ на месте совершения нарушения без составления протокола, на все другие нарушения составляются протоколы и передаются в ГИБДД.

Должностные лица ВАИ вправе подвергать водителей или других лиц, управляющих транспортными средствами Вооруженных Сил Российской Федерации и совершивших нарушение ПДД, административному задержанию на срок не более трех часов.

Водители или другие лица, управляющие транспортными средствами Вооруженных Сил Российской Федерации, в отношении которых имеются достаточные основания полагать, что они находятся в состоянии опьянения, подлежат отстранению должностными лицами ВАИ от управления транспортными средствами и освидетельствованию на состояние опьянения.

В случае совершения водителем транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации нарушения (употребление алкоголя, повторные нарушения ПДД и др.), за которое может быть наложено административное взыскание в виде лишения права управления ТС, у водителя изымается должностным лицом ВАИ до рассмотрения дела удостоверение на право управления ТС, о чем делается запись в протоколе.

При остановке и задержании транспортного средства инспектор ВАИ не должен своими действиями создавать обстановку, опасную для личного состава, находящегося в машине, пешеходов и других участников движения.

10.9. Страхование автомобильного транспорта и гражданской ответственности водителей

В связи с тем что с 2003 г. на территории Российской Федерации Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ (далее — Закон об ОСАГО) введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее — ОСАГО), в котором с 1 января 2004 г. участвуют и военные организации, водитель в случае участия в ДТП должен также исполнить обязанности, предусмотренные указанным Законом. ОСАГО осуществляется в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу другими лицами.

В соответствии с директивой министра обороны Российской Федерации «Об организации обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации» от 17 июня 2006 г. № Д-51 общее руководство работой по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств Вооруженных Сил Российской Федерации возложено на ГАБТУ.

10.9.1. Вопросы, которые могут возникнуть при страховании автомобильного транспорта и гражданской ответственности водителей

Какие наказания могут применяться к водителям, не имеющим при себе полиса ОСАГО, или если договор обязательного страхования просрочен?

Пленум Верховного суда Российской Федерации в постановлении от 24 октября 2006 г. № 18 дал следующие разъяснения по порядку классификации нарушений, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ:

— если на момент проведения проверки страховой полис отсутствует, но владелец транспортного средства (ТС) застраховал свою гражданскую ответственность, то водитель, независимо от того, управлял ли он по договоренности, договору аренды либо на ином законном основании, подвергается наказанию по ч. 1 ст. 12.3 (предупреждение или штраф 0,5 МРОТ);

— управление ТС с нарушением условий договора об обязательном страховании, содержащихся в страховом полисе, в том числе управление лицом, не указанным в страховом полисе, влечет наказание по ч. 1 ст. 12.7 (штраф 3 МРОТ);

— неисполнение владельцем транспортного средства обязанности по страхованию гражданской ответственности, а также управление ТС, владелец которого не застраховал свою гражданскую ответственность, влечет наказание по ч. 2 ст. 12.37 (штраф от 5 до 8 МРОТ).

Кроме того, Пленум Верховного суда Российской Федерации указал, что при привлечении лица к административной ответственности по ч. 2 ст. 12.37 КоАП РФ следует учитывать, что договор обязательного страхования не прекращает своего действия в течение 30 дней по истечении периода страхования (если страхователь не позднее чем за два месяца до окончания срока действия договора не заявил о его расторжении).

Как и в какой срок оформляется договор ОСАГО при приобретении автомобиля?

При приобретении ТС — покупке, дарении, получении в хозяйственное ведение или оперативное управление и т. д. новый владелец обязан застраховать свою гражданскую ответственность. Это должно быть произведено до постановки на учет, но не позднее чем через пять дней после оформления права на собственность. Без страхового полиса ОСАГО нельзя даже перегнать автомобиль своим ходом с места его нахождения. Возможны два варианта решения этой проблемы:

- заключить договор на срок следования к месту регистрации ТС (регистрация в ГИБДД на основании такого договора не производится);
- сразу же заключить договор ОСАГО на срок, предусмотренный законодательством, и получить страховой полис, дающий право постановки ТС на учет.

В связи с тем что в указанном случае ТС еще не зарегистрировано в ГИБДД, то при заключении договора ОСАГО графа «Государственный регистрационный знак» в заявлении и страховом полисе не заполняется. После постановки на учет ТС и получения регистрационного знака владелец обязан сообщить его номер страховой компании в течение трех рабочих дней. Эти данные представитель компании вносит в страховой полис и заверяет печатью.

На какой срок оформляется договор ОСАГО, и как он продлевается?

Договор обязательного страхования, за исключением случаев, предусмотренных законодательством, заключается на один год и ежегодно автоматически продлевается, если владелец ТС не уведомит страховую компанию об отказе от этого. Продление срока действия договора ОСАГО осуществляется путем выдачи нового страхового полиса и специального знака государственного образца.

Размер страхового взноса за следующий год определяется в соответствии с действующими на момент его уплаты страховыми тарифами. При этом, его размер увеличивается или уменьшается в зависимости от наличия или отсутствия страховых выплат за истекший срок. Если просрочка страхователем уплаты страхового взноса по продляемому договору не превышает 30 календарных дней, а в этот период произошел страховой случай, страховая компания не освобождается от обязанности произвести страховую выплату. В случае просрочки владельцем ТС уплаты страхового взноса более чем на 30 календарных дней действие договора ОСАГО прекращается.

Как изменился порядок определения страховых тарифов в соответствии с Федеральным законом от 25 ноября 2006 г. № 192-ФЗ, вступившим в действие с 27 февраля 2007 г.?

В настоящее время величина коэффициента КБМ сохраняется при замене ТС и устанавливается для водителя в зависимости от количества страховых выплат, осуществленных по страховым случаям, по которым он был признан виновным. При ограниченном количестве водителей, допущенных к управлению ТС, для расчета страховой премии будет использоваться максимальный коэффициент, присвоенный одному из них. Порядок определения коэффициента КБМ при неограниченном количестве лиц, допущенных к управлению, не изменился.

Как оформляется договор ОСАГО при ограниченном использовании транспортного средства?

Для оформления договора ОСАГО с ограниченными условиями и соответственно снижения страхового взноса владелец ТС в заявлении о заключении договора указывает следующие условия либо одно из них:

- указан конкретный список водителей, допущенных к управлению ТС;
- предусмотрена «сезонная» эксплуатация (в течение неполного количества месяцев, но не менее шести в календарном году).

При необходимости изменения условий (внесение новых лиц, допущенных к управлению ТС, или изменение сезонных ограничений) владелец ТС обязан сообщить об этом в страховую компанию письменно. На основании этого заявления в страховой полис вносятся изменения или выдается новый полис, при этом страховая компания вправе потребовать доплаты к страховому взносу соразмерно увеличению риска.

В каких случаях возможно досрочное прекращение действия договора ОСАГО?

Действие договора досрочно прекращается и страховой взнос не возвращается владельцу ТС в случаях:

- ликвидации юридического лица — владельца ТС;
- неуплаты в установленный срок владельцем ТС страхового взноса за следующий период при продлении договора;
- при отказе владельца ТС от продления договора;
- если установлено, что владелец ТС при заключении договора представил в страховую компанию ложные или неполные данные, имеющие существенное значение для определения страхового риска.

Действие договора досрочно прекращается и страховой полис частично возвращается владельцу ТС в случаях:

- смерти гражданина — владельца ТС, если его права и обязанности по договору ОСАГО не перешли к другим лицам;
- отзыва лицензии страховой компании или ее ликвидации;
- замены собственника ТС;
- полной гибели ТС.

Каковы ограничения по размеру выплат потерпевшему?

Страховая выплата потерпевшим, осуществляемая страховой компанией на один страховой случай, ограничена 400 тыс. руб., в том числе:

- на возмещение вреда, причиненного владельцем ТС жизни или здоровью нескольких потерпевших, — 240 тыс. руб. и не более 160 тыс. руб. при одном потерпевшем;

- на покрытие ущерба, причиненного владельцем ТС имуществу нескольких потерпевших, — 160 тыс. руб. и не более 120 тыс. руб. при одном потерпевшем.

Данное ограничение относится к каждому страховому случаю в отдельности и не зависит от их числа. Общая сумма всех страховых выплат в течение срока действия договора законодательством не ограничена.

Какими должны быть действия водителей при ДТП?

Водители — участники ДТП должны действовать в соответствии с Правилами дорожного движения: включить аварийную сигнализацию, поставить предупреждающий знак и оставить ТС на месте происшествия до приезда сотрудника ГИБДД. По возможности следует записать фамилии и адреса очевидцев, пострадавших пассажиров, а также в

полном объеме и правильно оформить документы, необходимые для осуществления страховых выплат потерпевшим. Кроме того, водители в случае ДТП обязаны:

- по требованию других участников ДТП сообщить наименование, адрес, телефон страховой компании или ее представителя в данном регионе, а также номер своего страхового полиса;

- предупредить свою страховую компанию о предъявляемых претензиях по возмещению вреда и действовать в соответствии с полученными указаниями;

- уведомить страховую компанию участника ДТП, причинившего вред, о случившемся и о своих претензиях на страховую выплату.

Страховые фирмы выдают владельцам ТС по два комплекта бланков извещения о ДТП. Каждый комплект выполнен на двух листах так, что при заполнении верхнего листа на нижнем отпечатывается копия. К комплектам бланков прилагается подробная инструкция, которую необходимо предварительно изучить. Водители — участники ДТП обязаны совместно заполнить бланк извещения независимо от справки по ДТП, оформляемой сотрудниками милиции. Допускается заполнение только своего бланка извещения с указанием причины одностороннего заполнения в случае:

- участия в ДТП более двух транспортных средств и наличия у водителей разногласий в оценке случившегося;

- невозможности совместного заполнения (по состоянию здоровья, в связи с отказом одного из водителей или по иным причинам).

Какие документы и в каком порядке должны быть переданы страховой компании виновника ДТП?

Заполненные бланки извещений о ДТП должны быть в течение пяти рабочих дней вручены или направлены заказным письмом с уведомлением о вручении страховой компании водителя, причинившего вред.

Потерпевший водитель одновременно с бланком извещения о ДТП предоставляет в страховую компанию заявление о страховой выплате, к которому прилагаются:

- справка об участии в ДТП, выданная органом милиции;
- копия протокола об административном правонарушении;
- копия постановления по делу об административном правонарушении;
- другие документы, в зависимости от вида причиненного вреда, в соответствии с пп. 51, 53—56, 61 Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Как определяется имущественный ущерб от ДТП?

Потерпевший обязан предоставить поврежденное имущество или его остатки для проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы в целях выяснения обстоятельств происшествия и определения размера подлежащих возмещению убытков.

Страховая компания водителя, причинившего вред, обязана провести осмотр и (или) организовать независимую экспертизу в срок не более пяти рабочих дней со дня получения от потерпевшего заявления о страховой выплате с приложением документов, оформленных при ДТП. Представитель страховой компании обязан согласовать с потерпевшим время и место проведения осмотра и (или) организации независимой экспертизы. Потерпевший обязан предоставить поврежденное имущество в согласованное со страховщиком время.

Когда характер повреждений или особенности поврежденного имущества исключают его предоставление для осмотра или проведение независимой экспертизы по месту нахождения страховщика или эксперта (например, имеется повреждение ТС, исключающее его участие в дорожном движении), осмотр или независимая экспертиза проводятся по месту его нахождения.

Если представитель страховой компании в течение пяти рабочих дней не провел осмотр поврежденного имущества и (или) не организовал независимую экспертизу, то потерпевший имеет право самостоятельно организовать проведение независимой экспертизы. При решении вопроса о страховой выплате страховая компания использует результаты этой экспертизы.

Независимая техническая экспертиза ТС проводится в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации. При этом, устанавливаются:

- обстоятельства возникновения причиненного вреда;
- характер повреждений и их причины;
- технология, методы и стоимость ремонта.

Если осмотр или независимая экспертиза поврежденного имущества или его остатков не позволяют достоверно установить наличие страхового случая и размер убытков, то:

- представитель страховой компании вправе провести осмотр ТС, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, или организовать его независимую экспертизу;
- владелец ТС, при использовании которого потерпевшему был причинен вред, обязан предоставить его по требованию страховой компании для проведения независимой экспертизы;
- страховая компания обязана оплатить расходы по проведению осмотра и (или) независимой экспертизы.

Какие документы могут быть предоставлены для определения размера страховой выплаты при причинении вреда имуществу потерпевшего?

Потерпевший предоставляет справку по ДТП и заключение независимой экспертизы, если она организована им самостоятельно. Кроме того, предоставляются документы, подтверждающие:

- право собственности потерпевшего на поврежденное имущество (таким документом может быть нотариально удостоверенная доверенность, предоставляющая право получения страхового возмещения);
- оплату услуг независимого эксперта, если оплата произведена потерпевшим;
- оплату услуг по эвакуации поврежденного имущества от места ДТП до места его хранения (ремонта) и (или) услуг хранения до дня проведения осмотра или независимой экспертизы;
- стоимость ремонта поврежденного имущества (сметы и счета).

В каких случаях страховая компания может отказать в выплате?

Не возмещается вред, причиненный вследствие:

- непреодолимой силы либо умысла потерпевшего;
- воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;
- военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;
- гражданской войны, народных волнений или забастовок.

Не относится к страховым случаям:

- причинение вреда при использовании ТС, не указанного в договоре обязательного страхования;
- причинение морального вреда или возникновение обязанности по возмещению упущенной выгоды;
- причинение вреда при использовании ТС в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;
- загрязнение окружающей природной среды;
- причинение вреда в результате воздействия перевозимого груза, если риск такой ответственности подлежит отдельному виду обязательного страхования;
- причинение вреда жизни или здоровью работников при использовании ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению по отдельному виду обязательного страхования или обязательному социальному страхованию;
- возникновение обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;
- причинение водителем вреда управляемому им ТС и прицепу, перевозимому в них грузу, установленному на них оборудованию;
- причинение вреда при погрузке груза на ТС или его разгрузке;
- причинение вреда при движении ТС по внутренней территории организации;
- повреждение или уничтожение антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов, наличных денег, ценных бумаг, предметов религиозного культа, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;
- возникновение обязанности владельца ТС возместить вред в части, превышающей размер ответственности, предусмотренный ГК РФ (в случае, если более высокий размер ответственности установлен федеральным законом или договором).

Что такое право страховых компаний на предъявление регрессного требования и когда оно возможно?

Страховая компания имеет право взыскать с причинившего вред лица сумму страховой выплаты, осуществленной ею в пользу потерпевшего, а также расходы, связанные с рассмотрением страхового случая, если:

- вред жизни или здоровью потерпевшего был причинен вследствие умысла причинившего вред лица, за исключением действий, совершенных в состоянии крайней необходимости или необходимой обороны;
- вред был причинен при управлении ТС в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического и т. д.);
- водитель не имел права управлять ТС, при использовании которого им был причинен вред;
- водитель-виновник скрылся с места ДТП;
- водитель не включен в полис как допущенный к управлению этим ТС;
- страховой случай наступил при использовании ТС в период, не предусмотренный договором.

Важно также знать, что в случае, если водитель, виновный в ДТП, скрылся с места ДТП, страховщик имеет право предъявить к причинившему вред лицу (страхователю или иному лицу, риск ответственности которого застрахован по договору обязательного страхования) регрессные требования в размере произведенной страховщиком страховой выплаты, а

также расходов, понесенных при рассмотрении страхового случая (ст. 14 Закона об ОСАГО). Поэтому ни в коем случае при отсутствии соглашения между участниками ДТП об обстоятельствах ДТП нельзя убирать автомобиль с проезжей части, отъезжать или иным способом перемещать его до составления документов о ДТП сотрудниками ДПС. В ином случае страховщиком такие действия могут быть расценены как сокрытие с места ДТП.

В связи с тем что ОСАГО распространяет свое действие не на все транспортные средства военных организаций, а только на автобусы, легковые автомобили и прицепы к ним, а также иные транспортные средства, используемые для обеспечения хозяйственной деятельности (подп. «в» п. 3 ст. 4 Закона об ОСАГО), в случае участия в ДТП незастрахованного военного транспортного средства и установления вины в совершении ДТП его водителя соблюдать обязанности, связанные с обращением в страховую компанию, необходимости нет, поскольку вред в этом случае возмещается на основании гл. 59 ГК РФ.

Не вызывает сомнения возможность причинения вреда окружающим военной техникой при ее передвижении в районе боевых действий. В то же время трудно представить, как, находясь под огнем противника, боевые машины будут соблюдать обязанности участников ДТП. Выполняя боевую задачу, в условиях большой вероятности быть уничтоженным, водитель не может выполнять требования Правил дорожного движения. Он руководствуется, прежде всего, боевым приказом командира, боевыми уставами, местом в боевом порядке подразделения и т. п.

Согласно п. 4 ст. 22 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» на территории Российской Федерации порядок дорожного движения устанавливается правилами дорожного движения, утверждаемыми Правительством Российской Федерации, без каких-либо исключений. Данное положение представляется не совсем правильным.

Особые условия, диктуемые выполнением задач по обеспечению безопасности государства, ставят военные организации в обособленное положение, в связи с которым особенно высока степень их ответственности за выполнение поставленных задач. Исключительная важность таких задач, как отражение агрессии, направленной против Российской Федерации, вооруженная защита целостности и неприкосновенности территории Российской Федерации, не вызывает сомнений. В таких условиях должна быть обеспечена всесторонняя поддержка деятельности военных организаций, в том числе с помощью адекватной правовой регламентации определенных сфер правоотношений с их участием. В частности, было бы целесообразным урегулировать положение участников ДТП, произошедшего в зоне ведения боевых действий, с помощью специального нормативного правового акта, например, освободив участников ДТП от указанных выше обязанностей и предусмотрев специальный порядок возмещения причиненного в этом случае вреда.

Глава одиннадцатая. Организация вождения автомобильной техники

11.1. Общие положения по вождению автомобилей

Обучение вождению является составной частью технической (автомобильной) подготовки всего личного состава автомобильной службы, офицеров и прапорщиков родов войск и служб, курсантов и слушателей поенно-учебных заведений. Обучение вождению должно быть подчинено основному принципу боевой подготовки войск — учить тому, что необходимо на войне. Обучение вождению направлено на достижение высокого мастерства управления автомобилями в различных условиях обстановки, местности, погоды и видимости, на выработку у обучаемых воли, решительности, смелости, самостоятельности и инициативы, на привитие уверенности в высоких технических возможностях автомобилей и чувства ответственности за их сохранность, а также постоянную готовность к использованию.

Главная цель обучения вождению состоит в том, чтобы научить водителей полностью использовать высокие технические возможности автомобильной техники при выполнении задач в различных дорожных и климатических условиях.

Успешная отработка упражнений по вождению автомобилей обеспечивается:

- умелой организацией занятий командирами подразделений и воинских частей;
- высокой методической подготовкой руководителей занятий и инструкторов по вождению, применением передовых методов обучения;
- наличием современной учебно-материальной базы, позволяющей проводить занятия по всем разделам технической (автомобильной) подготовки;
- отличным знанием и пониманием обучаемыми ПДД, твердым усвоением ими приемов безопасного управления автомобилями в различных условиях.

Последовательность и сроки отработки упражнений в воинских частях, учреждениях, военно-учебных заведениях, на предприятиях и в организациях Министерства обороны Российской Федерации согласовываются с планами выполнения задач по боевой подготовке.

Обучаемые водители должны изучить основы движения и правила вождения, освоить приемы управления автомобилями и выработать навыки по преодолению искусственных и естественных препятствий, вождению автомобилей днем и ночью в условиях, соответствующих периоду обучения; получить навыки безопасного управления автомобилем как при одиночном движении, так и в составе колонны.

В дальнейшем навыки водителей в вождении автомобилей совершенствуются на тактических занятиях и учениях, а также в ходе других выходов на занятия.

С курсантами военных автомобильных училищ изучаются основы движения и безопасного управления, ПДД, в полном объеме осваивается практическое вождение автомобилей, им прививаются навыки в организации и методике проведения занятий по вождению, в том числе с использованием тренажеров.

С офицерами проводятся занятия в целях совершенствования знаний и навыков в вождении автомобилей. С командирами подразделений (частей) отрабатываются вопросы управления подразделениями при совершении марша.

Обучение вождению автомобилей организуется и проводится в соответствии с Курсом вождения автомобилей и гусеничных транспортных тягачей (КВ-92) (далее — Курс вождения), организационно-методическими указаниями по подготовке войск (сил) и программы боевой подготовки с учетом особенностей района дислокации войск.

11.2. Подготовка и проведение занятий по вождению автомобильной техники в воинской части

Процесс обучения вождению — это совместная творческая деятельность инструктора и обучаемого. Усвоение теоретических знаний, приобретение практических навыков и умений составляет содержание работы обучаемых, а формирование высоких морально-боевых качеств водителя — основная задача инструктора.

В процессе обучения вождению личный состав должен усвоить сумму теоретических и технических знаний, приобрести навыки и умения работать на автомобильной технике.

Знание — способность воспроизвести в памяти полученную при обучении информацию (учебный материал).

Умение — способность осознанно применять накопленные знания на практике, правильно выполнять какую-либо операцию, прием.

Навык — это умение, доведенное упражнениями (тренировкой) до автоматизма. Знания и умения приобретаются в процессе прослушивания обучаемым объяснения (рассказа) инструктора и усвоения показываемых инструктором упражнений; навыки приобретаются только тренировками (упражнениями).

Упражнение — целенаправленное многократное повторение определенных действий в целях выработки и совершенствования навыков и умений.

При усвоении нового навыка в результате его взаимодействия с ранее сформировавшимися имеет место перенос навыков. Он может быть положительным или отрицательным. На положительном переносе построена тренировка на тренажерах. Отрицательный перенос часто проявляется при переучивании.

Принципы обучения — это положения руководящих документов, определяющие ход обучения и раскрывающие закономерности процесса усвоения знаний, умений и навыков обучаемыми.

В принципах обучения выражены основные требования к содержанию, организации и проведению занятий, к деятельности инструктора и обучаемого. К этим принципам относятся:

- научность;
- требование учить войска тому, что необходимо на войне;
- сознательность и активность обучаемых;
- наглядность, систематичность, последовательность и доступность обучения;
- прочность знаний, умений и навыков, приобретаемых обучаемыми.

Принцип научности обучения требует от инструктора излагать учебный материал на занятиях с позиций обеспечения высокой боевой го-

товности, новейших достижений науки и техники, передового опыта обучения и воспитания личного состава.

Суть принципа учить тому, что необходимо на войне, состоит в том, чтобы максимально приближать обстановку на занятиях к боевым условиям, не допускать послаблений и упрощений в обучении, проводить занятия в любое время года и суток и при любой погоде. Важным показателем уровня обучения вождению машин является качество выполнения установленных нормативов по вождению. С умением водить машину в сложных условиях у обучаемого приходит уверенность в себе и в надежности изучаемой техники.

Практическому применению принципа сознательности и активности обучаемых инструктор должен уделять особое внимание. Усваивать знания сознательно — это значит глубоко вникать в сущность явлений, понять их закономерности. Поэтому очень важно, чтобы в процессе обучения вождению машин обучаемый глубоко изучил боевые и технические возможности машин, теоретические основы их движения в различных дорожных условиях, научился самостоятельно разбираться в своих действиях, находить причины своих ошибок, определять пути их исправления и недопущения впредь. Сознательность обучаемых тесно связана с необходимостью проявления ими активности на занятиях и выработки волевых качеств. Активное включение обучаемых в учебный процесс способствует повышению эффективности занятий.

Важным принципом обучения является его наглядность, систематичность, последовательность и доступность. Умелый показ инструктором приемов управления машиной и техники ее вождения во многом предопределяет успех в освоении этих приемов и техники обучаемыми. Занятия по вождению машин должны проводиться систематично и последовательно. Обучение вождению включает изучение основ движения машин и правил вождения, тренировку на тренажерах и практическое вождение машин на местности.

Такая последовательность обеспечивает необходимую связь теории с практикой, гарантирует безопасность обучения, рациональный расход моторесурсов и учебного времени. Обучение следует вести от простого к сложному, от известного к неизвестному. Необходимость изложения учебного материала в доступной, доходчивой форме ни в коей мере не означает, что можно упрощать или поверхностно излагать правила, требования и нормы, не раскрывая сущности явлений и не анализируя ошибочных действий обучаемых.

В процессе обучения инструктор всегда должен помнить, что знания, умения и навыки следует считать прочными только тогда, когда они твердо закреплены в памяти обучаемого и могут быть уверенно применены им в практической работе.

Методы обучения вождению разнообразны: устное изложение материала, показ, упражнение (тренировка), практическое вождение, самостоятельное изучение учебного материала.

Устное изложение материала практикуется для передачи обучаемым теоретических знаний, содержания и последовательности выполнения приемов и действий. Формы устной подачи материала инструктором — объяснение, рассказ. В ходе объяснения инструктор и обучаемый могут задавать друг другу вопросы по существу изученного материала или отрабатываемых приемов и действий. Рассказ используется при объяснении теоретических вопросов по основам движения и правилам вождения.

Показ — наиболее эффективный и экономный метод ознакомления обучаемых с практическими приемами и действиями. Показ выполняет инструктором. Действие (прием) показывается вначале в целом и в необходимом темпе, затем в замедленном движении, по элементам, с кратким объяснением действий и характерных ошибок, допускаемых обучаемыми при изучении этого действия.

Упражнение (тренировка) — основной метод практического обучения вождению. Путем многократного, целенаправленного и сознательного повторения изучаемых действий у обучаемых вырабатываются и совершенствуются необходимые навыки.

Практическое вождение — применение приобретенных знаний, умений и навыков в использовании автомобильной техники.

При планировании боевой подготовки командиры воинских частей и соединений обязаны:

- определить категории обучаемых по вождению автомобилей, номера упражнений, количество часов на вождение и сроки отработки упражнений Курса вождения;

- установить порядок проведения показательных и инструкторско-методических занятий по вождению и оказания помощи командирам подразделений по овладению передовыми методами обучения;

- утвердить графики пользования учебными объектами и инструкции по требованиям безопасности при обучении вождению.

Число часов практического вождения на автомобиле для одного обучаемого и расчет часов на отработку упражнений Курса вождения для различных категорий обучаемых определяются программами обучения, а также указаниями заместителей министра обороны Российской Федерации, главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, начальников родов войск и служб, главных и центральных управлений Министерства обороны Российской Федерации. Расход моторесурсов определяется Руководством по годовым нормам расхода моторесурсов автомобильной техники на мирное время, введенным в действие приказом министра обороны Российской Федерации 2006 г. № 50.

Обучение вождению организуется и проводится с учетом следующих положений:

- изучение общего устройства, основных правил эксплуатации автомобилей, ПДД проводится до начала занятий по вождению;

- в дальнейшем изучение устройства автомобилей и обучение вождению проводятся параллельно;

- упражнения отрабатываются в последовательности, определяемой программами подготовки (обучения);

- занятия по вождению при начальной подготовке курсантов и слушателей проводятся не реже одного раза в неделю, с другими категориями личного состава — равномерно в течение всего периода обучения;

- подготовка автомобилей к вождению и их техническое обслуживание после вождения выполняются с привлечением обучаемого личного состава;

- в военно-учебных заведениях автомобили готовит, выводит на участок вождения (место занятия) и представляет руководителю занятия должностное лицо, назначенное от подразделения обеспечения учебного процесса, а после вождения оно же возвращает автомобили в парк и организует их обслуживание.

Для проведения занятий по вождению автомобилей назначаются руководители занятий (при необходимости и их помощники):

- с офицерами, прапорщиками, мичманами и военнослужащими, проходящими военную службу по призыву и по контракту воинских частей, — офицеры этих воинских частей;

- с курсантами и слушателями военно-учебных заведений — преподаватели и командиры подразделений;

- с курсантами учебных автомобильных частей — командиры батальонов, рот, их заместители и командиры взводов;

- с водителями — командиры подразделений.

Организация занятий по вождению предусматривает:

- подготовку руководителя занятий, инструкторов по вождению и обучаемых;

- определение необходимого количества машин, учебных мест, сил и средств, предназначенных для обеспечения занятия;

- подготовку учебно-материальной базы (участка вождения, учебных мест, техники).

Для обеспечения руководства и контроля за качеством вождения в распоряжение руководителя занятия выделяются средства связи, санинструктор со средствами оказания неотложной медицинской помощи, а при необходимости — дополнительный транспорт и личный состав для регулирования движения.

Руководитель занятия по вождению отвечает за организацию, материальное обеспечение и качество проводимых занятий, за дисциплину, порядок и соблюдение требований безопасности. Он обязан:

- накануне занятия по вождению уточнить место его проведения, разработать и представить на утверждение в установленном порядке план проведения занятия;

- организовать подготовку обучаемых и инструкторов, подготовку маршрута (участков вождения и учебных мест);

- перед началом занятия лично проверить готовность маршрута (участка) вождения, учебных мест и материальной части;

- проинструктировать личный состав, выделенный для обеспечения занятия;

- во время занятия вести учет выполнения упражнений, следить за соблюдением установленного порядка и требований безопасности;

- по окончании занятия подвести итоги, оценить действия обучаемых и сделать запись в журнале учета использования автодрома, организовать восстановление маршрута, препятствий и учебных мест, на которых проводились занятия.

Помощник руководителя занятия подчиняется руководителю и выполняет его указания (обязанности) по организации обучения на учебных местах.

Непосредственное обучение на автомобилях осуществляют инструкторы по вождению или наиболее подготовленные водители, назначенные приказом командира воинской части.

Инструктор по вождению автомобилей несет личную ответственность за непосредственное обучение вождению закрепленных за ним обучаемых. Он обязан:

- твердо знать требования Курса вождения, условия отработываемых упражнений и порядок оценки действий обучаемых;

- знать методику обучения вождению автомобилей, уметь ее применять с учетом индивидуальных особенностей обучаемых, строго требовать от обучаемого точного выполнения ПДД;

- обеспечивать требования безопасности при вождении автомобилей;

- следить за сигналами руководителя занятия и требовать выполнения их обучаемыми;

- в конце занятия указать на все ошибки обучаемых и заполнить карточку учета практического вождения автомобилей установленного образца;

- по окончании вождения доложить руководителю (помощнику руководителя) занятия о результатах обучения и техническом состоянии автомобилей;

- проводить техническое обслуживание автомобилей совместно с обучаемыми.

Обучаемый обязан:

- знать ПДД, условия, порядок и правила вождения автомобилей для данного упражнения и четко их выполнять;

- знать и соблюдать порядок, установленный на занятии (автодроме);

- соблюдать требования безопасности при вождении автомобилей и на учебных местах;

- выполнять указания инструктора по вождению;

- участвовать в подготовке автомобиля к занятию и обслуживании его после занятия;

- бережно относиться к учебно-материальной базе.

Подготовка руководителей занятий и инструкторов проводится на учебно-методических сборах, показательных и инструкторско-методических занятиях, а также инструктажах. Накануне занятий по вождению с инструкторами проводится инструкторско-методическое занятие. На этом занятии руководитель сообщает тему, цель и план проведения занятия, ставит конкретные задачи, уточняет требования безопасности, методику обучения, знакомит с маршрутом или местом проведения занятия, проверяет личную подготовленность инструкторов и при необходимости отрабатывает с ними упражнения (задания) практически.

Обучение вождению проводится на штатной автомобильной технике, а также на тех типах и марках автомобилей, на которых обучаемые проходят или будут проходить службу.

Учебные автомобили выделяются на занятия из расчета:

- в военно-учебных заведениях — один автомобиль на одного обучаемого;

- в воинских частях и подразделениях — один автомобиль на двух-трех обучаемых.

В автомобиле при обучении вождению находятся обучаемый и инструктор, а при проверке (оценке) уровня подготовки — только обучаемый.

Подготовка и выделение техники на занятия осуществляются в соответствии с требованиями Наставления по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота и УВС ВС РФ. Неисправные и неуккомплектованные автомобили выделять на занятия запрещается. Занятия по вождению могут совмещаться с другими видами занятий по технической (автомобильной) подготовке, при этом организуются учебные места для отработки упражнений по вождению и нормативов по технической подготовке, изучения ПДД, технического обслуживания и устранения неисправностей. В начале занятия по вождению указыва-

ются тема, учебные цели, время и место проведения занятия, учебные места, состав и порядок смены учебных групп, маршрут и порядок движения автомобилей, оценочные нормативы, требования безопасности. Если обучаемые не принимали участия в подготовке автомобилей к движению, то перед отработкой упражнений проводится контрольный осмотр машин.

Упражнения по вождению отрабатываются в следующей последовательности:

1) изучаются условия, порядок и правила выполнения упражнения;
2) проводится показ приемов вождения и тренировка (при необходимости) в действии органами управления на машинах;

3) отрабатывается упражнение (задание) по элементам и в целом. Условия и порядок выполнения упражнений, ПДД и приемов вождения, а также требования безопасности изучаются в часы самостоятельной подготовки или на учебных местах во время занятия. При этом, обращается внимание на возможные ошибки и способы их устранения. При обучении применяются методы рассказа, беседы и показа с применением технических средств обучения, при этом используются сигналы управления (приложение 40). Методы обучения определяются руководителем занятия в зависимости от уровня подготовки обучаемых. Правила и приемы вождения объясняются и показываются на машинах (тренажерах). Приемы руления, переключения передач и правила действия педалями отрабатываются раздельно, а затем комплексно, с увеличением темпа выполнения. Это позволяет привить правильную координацию движений при пользовании механизмами управления и выработать у обучаемых твердые навыки в работе с ними. Лица, не изучившие порядок выполнения упражнения, соответствующие положения ПДД и требования безопасности, к управлению машиной не допускаются.

На занятиях по вождению у обучаемых необходимо добиваться:

— постоянного наблюдения за дорожной обстановкой, знаками, средствами сигнализации, сигналами регулировщиков;

— правильного расчета траектории движения машины, особенно при маневрировании в ограниченных проездах;

— выработки профессиональных навыков путем многократного повторения упражнения;

— привития навыков контроля показаний контрольно-измерительных приборов;

— развития самостоятельности, быстрой реакции, «чувства машины»;

— выработки осмысленных действий при управлении автомобилем, умения прогнозировать дорожную ситуацию и предупреждать ДТП.

После окончания занятия руководитель объясняет оценки каждому обучаемому, отмечает положительные стороны и недостатки в подготовке личного состава, выявленные на вождении, а также дает указания, на что следует обратить внимание на следующем занятии по вождению. Замечания и время вождения каждого обучаемого заносятся в карточку учета практического вождения автомобилей установленного образца.

Результаты выполнения упражнений Курса вождения оцениваются согласно условиям, приведенным в каждом упражнении, с учетом общих ошибок, допущенных при выполнении упражнения (задания).

К общим ошибкам относятся:

— остановка двигателя по вине обучаемого;

— движение на передаче, не соответствующей дорожным условиям;

- рывки при трогании с места;
- сильный скрежет шестерен и рывки в трансмиссии при переключении передач;
- движение с включенным стояночным тормозом;
- грубое вождение (сильные удары в подвеске машины при преодолении препятствий).

Если во время выполнения упражнения обучаемый повторяет одну из ошибок несколько раз, то в общее число ошибок засчитываются все ее повторения.

Упражнение считается невыполненным:

- в случаях нарушения условий, приведенных в упражнениях;
- при несоблюдении требований безопасности, повлекшем за собой телесные повреждения (ранения) или гибель людей, поломку машины;
- в случаях нарушений ПДД, потребовавших вмешательства инструктора для предотвращения аварийной обстановки.

Водители, проходящие начальную подготовку, доподготовку, офицеры и прапорщики родов войск и служб оцениваются по числу ошибок, совершенных при выполнении упражнения. Офицеры, прапорщики и мичманы, старшины и сержанты автомобильной службы, водители транспортных средств оцениваются по числу ошибок, совершенных при выполнении упражнения, и временным показателям. Курсанты военных автомобильных училищ, а также иных частей до получения удостоверения на право управления транспортным средством оцениваются как водители, проходящие начальную подготовку; после получения удостоверения — как водители первого года службы; в дальнейшем (через год) — как водители второго года службы.

Оценочные нормативы по времени установлены для типовых препятствий, рекомендованных Курсом вождения для одиночного трехосного полноприводного грузового автомобиля с усилителем рулевого привода при выполнении упражнений днем.

При отработке упражнений по вождению автомобилей:

- на двухосных автомобилях вводится поправочный коэффициент 0,9;
- на тяжелых многоосных колесных тягачах и специальных колесных шасси — 1,2;
- в ночных условиях — 1,1.

При появлении условий, затрудняющих выполнение упражнений, проверяющим (инспектирующим) лицам предоставляется право устанавливать временные нормативы (увеличивать время до 25 %). В этих случаях объективность измененного норматива проверяется по результатам пробных заездов наиболее подготовленными водителями. Затрудняющими условиями считаются: выбоины на дороге, размокшая дорога, большая запыленность воздуха, густой туман, видимость менее 50 м, дождь, гололед, снегопад, вождение на высоте более 1 000 м над уровнем моря, а также при температуре окружающего воздуха выше (ниже) плюс или минус 35 °С.

Индивидуальная оценка по вождению автомобилей обучаемому за период обучения (в вузах — за семестр, учебный год) выводится по оценкам, полученным за каждое упражнение, и признается:

- отличной, если не менее 50 % упражнений выполнено на оценку «отлично», остальные — «хорошо» и «зачтено»;
- хорошей, если не менее 50 % упражнений выполнено на оценку «отлично» и «хорошо», а остальные — «удовлетворительно» и «зачтено»;

— удовлетворительной, если не менее 70 % упражнений выполнено на положительную оценку.

Оценка по вождению подразделению (части) и отдельным категориям личного состава за период обучения выставляется исходя из индивидуальных оценок обучаемым и признается:

— отличной, если 90 % обучаемых имеют положительные оценки, при этом не менее 50 % общего числа обучаемых — оценки «отлично»;

— хорошей, если 80 % обучаемых имеют положительные оценки, при этом не менее 50 % общего числа обучаемых — оценки «отлично» и «хорошо»;

— удовлетворительной, если не менее 70 % обучаемых имеют положительные оценки.

При проверках (инспектировании) оценка по вождению выводится по результатам проверенных подразделений.

Оценка по вождению за часть (подразделение) складывается из двух оценок — за одиночное вождение и вождение в колонне в составе части (подразделения) и признается:

— отличной, если одна из оценок «отлично», а другая — «хорошо»;

— хорошей, если одна из оценок не ниже «хорошо», а другая — «удовлетворительно»;

— удовлетворительной, если обе оценки не ниже «удовлетворительно».

Оценка за одиночное вождение выводится по результатам выполнения одного из контрольных упражнений на основании оценок всех проверяемых. Оценка за вождение в колонне в составе части (подразделения) выводится по условиям выполнения упражнения № 10 Курса вождения.

Для оценки вождения в составе подразделения количество выводимой автомобильной техники должно соответствовать списочному составу в пределах штатной численности с учетом установленного для данного подразделения коэффициента технической готовности. Количество выводимой автомобильной техники для части устанавливается проверяющими (инспектирующими), но оно должно составлять не менее 20 % от каждого подразделения.

Упражнение выполняется в последовательности, определяемой руководителем занятия (проверяющим), на закрепленном за водителем автомобиле или на автомобиле той же марки. Слушатели и курсанты военных заведений (учебных частей), офицеры и другие категории личного состава, за которыми не закреплены машины, выполняют упражнение на одном из автомобилей воинской части в соответствии с имеющейся в водительском удостоверении разрешающей отметкой категории транспортного средства.

В исходном положении, если это не оговорено условиями упражнения, обучаемый стоит в одном шаге впереди левого колеса машины, двигатель не работает. По команде «Внимание. МАРШ» обучаемый занимает место в кабине и начинает движение. Упражнение считается законченным, когда обучаемый, выполнив задание, остановил автомобиль, принял меры предосторожности, исключающие самопроизвольное его движение, выключил двигатель и занял исходное положение (в том числе и в средствах индивидуальной защиты).

11.3. Учебно-материальная база для проведения занятий по вождению автомобильной техники

Учебно-материальная база для обучения вождению автомобильной техники включает:

— тренажерный комплекс, состоящий из класса для изучения основ вождения, приемов и правил безопасного управления автомобилем с комплектом программированного и ситуационного обучения и класса тренажеров;

— автодром, оборудованный в соответствии с рекомендациями Курса вождения (КВ-92);

— учебные автомобили, на которых обучаемые получают практику вождения.

Маршруты вождения при проведении занятий вне автодрома должны быть заранее изучены, согласованы с ГИБДД и местными органами и при необходимости оборудованы знаками, указателями, табличками. Схемы маршрутов утверждаются командиром воинской части.

Приложение 1

Применяемость горючего, смазочных материалов и специальных жидкостей на автомобильной технике

Таблица 1

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости для автомобилей многоцелевого назначения

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	ГАЗ-24, 24-10, 3102, РАФ-2203		УАЗ-3151, 3151-01, 3741, 452, 469		ГАЗ-66		ГАЗ-53	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	АИ-93	—	А-76	АИ-93	А-76	АИ-93	А-76	АИ-93
Масло	М-6/10Г	М-12Г ₁	М-6/10В	М-8В ₁	М-6/10В	М-8В ₁	М-8В ₁	М-8В
Коробка передач	ТАД-17И	ТАп-15В	ТМ5-12рк ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К ТСп-14гип ТС ₃ -9гип	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К
Раздаточная коробка	—	—	ТМ5-12рк ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТСп-14гип	ТС ₃ -9гип	ТСп-14гип	ТС ₃ -9гип
Колесный редуктор	—	—	ТМ5-12рк ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К ТСп-14гип ТС ₃ -9гип	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-14гип ТСп-15К ТС ₃ -9гип
Гидроусилитель руля	—	—	—	—	Масло Р МГЕ-10А	АУ	—	—
Промежуточная опора карданного вала	ЦИАТИМ-201	Литол-24	—	—	—	—	Литол-24	Смазки ЯНЗ-2, 1-13
Шлицы карданного вала	ТАД-17И	ТАп-15В	Литол-24	Солидол С или Ж	Солидол С или Ж	Смазки 1-13, ЯНЗ-2	Солидол Ж	Смазки ЯНЗ-2, 1-13
Игольчатые подшипники карданного вала	ТАД-17И	ТАп-15В	Литол-24	ТАп-15В	ЦИАТИМ-201	Смазка 158	Смазка 158	ЦИАТИМ-201
Шарниры равных угловых скоростей	—	—	Литол-24	Смазка АМ	Литол-24	Литол-24 и 30% ТАп-15В	—	—
Ступицы колес	Литол-24	Солидол Ж	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазки 1-13, ЯНЗ-2	Литол-24	Смазки 1-13, ЯНЗ-2
Подшипники водяного насоса и вентилятора	Литол-24	—	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13
Подшипники шкворней поворотных кулаков	ТАД-17И	ТАп-15В	Литол-24	Смазка АМ	Литол-24	Литол-24 и 30% ТАп-15В	—	—
Шарниры рулевых тяг и гидроусилителя руля	ШРЕ-4	Литол-24 ВНИИ НПО 242	Литол-24	Литол-24 Солидол С	Солидол С или Ж	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол С Смазки 1-13, ЯНЗ-2
Пальцы рессор	—	—	—	—	—	—	—	—
Листы рессор	—	—	УСсА	—	УСсА	—	УСсА	—
Амортизаторы	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	МГЕ-10А АУ	АЖ-12Т	АУ МГЕ-10А
Гидросистема тормозов (сцепления)	«Нева» «Томь»	БСК	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	«Нева» «Томь»	—
Редуктор лебедки	—	—	—	—	ТСп-14гип	МТ-16п	—	—

Таблица 2

**Топлива, масла, смазки и специальные жидкости
для автомобилей многоцелевого назначения и специальных колесных шасси**

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	ЗИЛ-130		ЗИЛ-131, 137Б		ЗИЛ-157		Шасси 135ЛМ	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	А-76	—	А-76	—	А-76	—	АИ-93	—
Масло	М-8В, М-6з/10В М-4з/6В ₁	М-8А АСЗп-10	М-8В ₁ , М-6з/10В М-4з/6В ₁	АИ-93	М-8В, М-6з/10В М-4з/6В ₁	АСЗп-10	М-6з/10В М-4з/6В ₁	М-8В ₁
Коробка передач	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	ТАп-15В ТСп-15К
Раздаточная коробка	—	—	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	ТАп-15В ТСп-15К
Главная передача	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	ТАп-15В ТСп-15К
Колесный редуктор	—	—	—	—	—	—	ТМ5-12рк	ТАп-15В ТСп-15К
Ступицы балансирной подвески	—	—	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	—	—
Рулевой механизм	—	—	—	—	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	ТАп-15В ₁ ТСп-15К
Гидроусилитель руля	Масло Р	АУ	Масло Р	АУ	—	—	Масло Р	АУ
Промежуточная опора карданного вала	Литол-24	Смазка 1-13	—	—	ТАп-15В	ТСп-15К	—	—
Шлицы карданного вала	Литол-24	Смазка 1-13 Солидол Ж или С	Литол-24	Лита	Смазка 158	Солидол Ж или С	Литол-24	Лита
Игольчатые подшипники карданного вала	Литол-24	—	Смазка 158	—	Смазка 158	—	Литол-24	Смазка 158
Шарниры равных угловых скоростей	—	—	Литол-24	Смазка АМ	Литол-24	Смазка АМ	ВНИИ НП-242	—
Ступицы колес	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Зимол Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	—	—
Подшипники водяного насоса и вентилятора	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Лита
Подшипники шкворней поворотных кулаков	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Смазка АМ	Литол-24	Смазка АМ	Литол-24	Солидол Ж или С
Шарниры рулевых тяг и гидроусилителя руля	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол Ж или С, Лита	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол Ж или С
Пальцы рессор	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Лита	—	—	—	—
Листы рессор	УСсА	—	УСсА	—	УСсА	—	—	—
Амортизаторы	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	АУП	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	50 % Тк и 50 % Т ₂₂
Гидросистема тормозов	—	—	—	—	—	—	ГТЖ-22М	«Нева»
Редуктор лебедки	—	—	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	—	—

Таблица 3

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости
для автомобилей многоцелевого назначения

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	Урал-375		Урал-4320		КамАЗ-4310, 43105		КамАЗ-5320, 5511	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	АИ-93	А-76	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	ТС-1
Масло	М-8В; М-6з/10В М-4з/6В	АСЗп-10	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К	М-6з/10В	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К	М-6з/10В	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К	М-6з/10В
Коробка передач	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п
Раздаточная коробка	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п	ТСп-15К ТСп-10	МТ-16п	ТСп-1ВК ТСп-10	—	—	—
Главная передача	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В
Ступица балансирной подвески	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В
Редуктор лебедки	ТСгип	М-6з/10В	ТСгип	М-6з/10В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	—	—
Рулевой механизм	ТСП-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСП-15К ТСп-10	ТАп-15В	—	—	—	—
Гидроусилитель руля	Масло Р	АУ, АУП	Масло Р	АУ	Масло Р	АУ	Масло Р	АУ, АУП
Нитьчатые подшипники карданного вала	Литол-24	Смазка 158	Литол-24	Смазка 158	Смазка 158	Литол-24 Зимол	Смазка 158	Литол-24
Шарниры равных угловых скоростей	50 % литол-24 50 % ТСп-15К	50 % АМ 50 % ТАп-15В	50 % Литол-24 50 % ТСп-15К	50 % АМ 50 % ТАп-15В	50 % литол-24 50 % ТСП-15К	50 % Литол-24 50 % ТАп-15В	—	—
Ступицы колес	Литол-24	—	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13
Подшипники водяного насоса	Литол-24	—	Литол-24	Зимол	Литол-24	—	Литол-24	Смазка 1-13
Подшипники шкворней поворотных кулаков	Литол-24	50 % АМ 50 % ТАп-15В	Литол-24	50 % АМ 50 % ТАп-15В	50 % ТСп-15К 50 % литол-24	50 % ТАп-15В 50 % Литол-24	—	—
Шарниры рулевых тяг и гидроусилителя руля	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол Ж или С
Пальцы рессор	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С
Листы рессор	УСсА	—	УСсА	—	УСсА	—	УСсА	—
Амортизаторы	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	АУ, АУП
Гидросистема, тормоза	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»

Таблица 4

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости
для автомобилей многоцелевого назначения

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	КрАЗ-260		КрАЗ-255Б		МАЗ-5337		МАЗ-6422	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—
Масло	М-10ДМ М-8ДМ	М-8Г ₂ М-10Г ₂	М-10В ₂ М-8В ₂ М-6з/10В	М-8В ₁	М-10В ₂ М-8В ₂ М-6з/10В	—	М-10ДМ М-8ДМ	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К
Коробка передач	ТСп-15К	—	ТСп-15К ТСп-10	—	ТСп-15К ТСп-15К	МТ-16п	ТСп-15К	МТ-16п
Раздаточная коробка	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15В	ТСп-15К ТСп-10	ТАп-15К	—	—	—	—
Главная передача	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТСп-15К	ТАп-15В	ТСп-15К	МТ-16п	ТСп-15К	МТ-16п
Ступицы балансирной подвески	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТАп-15В	—	—	—	ТСп-15К	МТ-16п
Редуктор лебедки	ТСп-15К	МТ-16П	ТСп-15К МТ-16п	—	—	—	—	—
Рулевой механизм	Масло Р	АУ	ТСп-15К	—	АУ	И-20, И-12	АУ	И-20, И-12
Гидроусилитель руля	Масло Р	АУ	Масло Р ВМГЗ-С	ТАп-15В АУ	АУ	И-20 И-12	АУ	И-20 И-12
Промежуточная опора карданного вала	—	—	ТАп-15В	И-20А	Смазка 158	—	—	—
Игольчатые подшипники карданного вала	Смазка 158	Литол-24	Литол-24	Смазка 158	Смазка 158	—	Смазка 158	—
Шарниры равных угловых скоростей	Лита	Шрус-4	Солидол С	Солидол Ж	—	—	—	—
Ступицы колес	Литол-24	Солидол С или Ж	Солидол С	Солидол Ж	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13
Подшипники водяного насоса и вентилятора	Литол-24	—	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	—	Литол-24	—
Подшипники шкворней поворотных кулаков	Лита	Шрус-4	Лита	50 % литол-24 50 % ТСп-15К	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол С или Ж
Шарниры рулевых тяг и гидроусилителя руля	Литол-24	Солидол С	Солидол С	Солидол Ж Литол-24	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол С или Ж
Амортизаторы	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т ВМГЗ-С	АУ	АУ	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т 50 % Тк и 50 % Тм
Главный (подпедальный) цилиндр выключения сцепления	ГТЖ-22М	«Нева»	—	—	—	—	—	—
Шлицы карданных валов	УСсА	—	УСсА	Солидол С	УСсА	Литол-24	УСсА	Литол-24
Листы рессор	УСсА	—	УСсА	Солидол С	—	—	—	—

Таблица 5

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости
для специальных колесных шасси

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	МАЗ-5335		МАЗ-537		МАЗ-547		МАЗ-543	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—
Масло	М-10В ₂ М-8В ₂ М-6з/10В	М-10В ₂ С М-8В ₁	МТ-16п МТЗ-10п	М-16ИХП-3	М-16ИХП-3 МТЗ-10п	МТ-16п	МТ-16п МТЗ-10п	М-16ИХП-3
Коробка передач, повышающая передача	ТСп-10К	МТ-16п	ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1
Раздаточная коробка	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1
Главная передача	ТАП-16В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1
Бортовая передача, колесный редуктор	ТАп-15В ТСп-10	ТСп-15К	ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1	ТМ5-12рк	МТ-16п + 10 % АКОП-1
Сцепление балансишной подвески	—	—	ТМ5-12рк	МТ-16п	—	—	—	—
Редуктор лебедки	—	—	ТМ5-12рк	МТ-16п	—	—	—	—
Рулевой механизм	ТАп-15В	ТСп-15К	МГТ	Масло А Смесь: 63 % АУ, 27 % МТ-16п 10 % АКОП-1	МГТ	Масло А	МГТ	Масло А Смесь: 63 % АУ, 27 % МТ-16п 10 % АКОП-1
Гидроусилитель руля	Масло Р	АУ И-20А И-12А	Масло Р	АУП МВП	МГЕ-10А	АУП АУ	МГТ	Масло А
Шлицы карданного вала	УССА	—	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С	Литол-24	Солидол Ж или С
Игольчатые подшипники карданного вала	Смазка 158	—	Литол-24	Смазка 158 Зимол	Литол-24	Смазка 158	Литол-24	Смазка 158
Шарниры равных угловых скоростей	—	—	Смазка АМ	Литол-24	Литол-24	Смазка 158	Литол-24	Смазка 158
Подшипники водяного насоса и вентилятора	Литол-24	Смазка 1-13	—	—	—	—	—	—
Подшипники шкворней поворотных кулаков	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	ЦИАТИМ-201 Зимол	Литол-24	ЦИАТИМ-201	Литол-24	ЦИАТИМ-201
Шарниры рулевых тяг, подвески и гидроусилитель руля	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	ЦИАТИМ-201 Зимол	Литол-24	ЦИАТИМ-201	Литол-24	ЦИАТИМ-201
Амортизаторы	АЖ-12Т	АУ	АЖ-12Т	60 % Тк и 50 % Т ₂₂	АЖ-12Т	50 % Тк и 50 % Т ₂₂	АЖ-12Т	50% Тк и 50% Т ₂₂
Гидросистема тормозов	—	—	ГТЖ-22М	«Нева»	МГЕ-10А	АМГ-10	ГТЖ-22М	«Нева»
Гидромеханическая трансмиссия	—	—	МГТ	Масло А Смесь: 63 % АУ, 27 % МТ-16п, 10 % АКОП-1	МГТ	Масло А	МГТ	Масло А Смесь: 63 % АУ, 27 % МТ-16п 10 % АКОП-1
Гидропневматическая подвеска колес	—	—	—	—	АМГ-10	—	—	—

Таблица 6

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости
для специальных колесных шасси

Наименование агрегата, узла	Марки автомобилей							
	Шасси 5921, 5922, 5937, 5939		Шасси 135МБ		Шасси 6950, 6944		Шасси 69501, 6953	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	Л, 3, А	Т-1, ТС-1	Л, 3, А	-	Л, 3, А	Т-1, ТС-1	Л, 3, А	-
Масло	МТ-16п МТЗ-10п	М-16ИХП-3	М-10ДМ М-8ДМ	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К	МТ-16п МТЗ-10п	М-16ИХП-3	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К	М-6 ₃ /10Н
Коробка передач, повышающая передача	ТСп-15К ТСп-10 ТМ5-12рк	МТ-16п	ТСп-15К ТМ5-12рк	МТ-16п	МТ-16п ТСп-10	—	М-8Г ₂ К ТМ5-12рк ТСп-10	ТСп-15К
Раздаточная коробка	ТСп-15К ТСп-10 ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк ТСп-15К	ТАп-15В	МТ-16п ТСп-10	—	ТМ5-12рк ТСп-10	ТСп-15К
Бортовая передача, колесный редуктор	ТСп-15К ТСп-10 ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк ТСп-10	ТАп-15В ТСп-15К	МТ-16п ТСп-10	—	ТМ5-12рк ТСп-10	ТСп-15К
Рулевой механизм	ТСп-15К ТСп-10 ТМ5-12рк	МТ-16п	ТМ5-12рк ТСп-10	ТАп-15В ТСп-15К	Масло Р	—	Масло Р	ТСп-15К
Гидроусилитель руля	МГЕ-10А	—	Масло Р	АУ	Масло Р	—	Масло Р	АУП, МВП, АУ
Шлицы карданного вала	Литол-24	Лита	Литол-24	Лита	Литол-24	—	Зимол	Лита Смазка 158 Литол-24
Игольчатые подшипники карданного вала	Литол-24	Смазка 158	Литол-24	Смазка 158	Смазка 158	—	Зимол	Лита Смазка 158 Литол-24
Шарниры равных угловых скоростей	—	—	ВНИИ НП-242	—	—	—	—	—
Подшипники водяного насоса и вентилятора	ЦИАТИМ-201	—	Литол-24	Лита	—	—	Литол-24 Зимол	Лита
Подшипники шкворней поворотных кулаков	ЦИАТИМ-201	—	Литол-24	—	Литол-24	—	Зимол	Лита Литол-24
Шарниры рулевых тяг, подвески и гидроусилителя руля	Литол-24	ЦИАТИМ-201	Литол-24	Лита	Литол-24	—	Зимол	Лита Литол-24
Амортизаторы	АЖ-12Т	50 % Т _к и 50 % Т ₂₂	АЖ-12Т	50 % Т _к и 50 % Т ₂₂	АЖ-12Т	50 % Т _к и 50 % Т ₂₂	АЖ-12Т	АУ
Гидросистема тормозов	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева» «Томь»	«Нева» «Томь»	ГТЖ-22М	«Нева»	ГТЖ-22М «Томь»

Таблица 7

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости для гусеничных машин

Наименование агрегата, узла	Марки гусеничных машин									
	ГТ-МУ, ГТ-СМ		МТ-ЛБ		ГТ-Т		АТ-Т		МТ-ЛБУ, 2С1	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель										
Топливо	А-76	АИ-93 А-72	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—	Л, 3, А	—
Масло	М-6/10В М-4/6В ₁	М-8В ₁ М-5/10А	М-6/10В М-10В ₂	М-10В ₂ С М-8В ₂	МТ-16п	М-16ИХП-3	МТ-16п	М-16ИХП-3	М-10ДМ М-8ДМ	М-10Г ₂ К М-8Г ₂ К
Коробка передач	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	—	—	МТ-16п	—	МТ-16п	—	—	МТ-16п
Главная передача	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	ТАп-15В ТСп-10	МТ-16п	—	—	—	—	ТАп-15В ТСп-10	МТ-16п
Кортовая передача	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	ТАп-15В ТСп-10	МТ-16п	МТ-16п	—	ЦИАТИМ-208	—	ТАп-15В	МТ-16п
Ступицы катков	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	ТАп-15В	МТ-16п	МТ-16п	—	Литол-24	Солидол С	ТАп-15В	МТ-16п
Ступицы направляющих колес	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	ТАп-15В	МТ-16п	МТ-16п	—	Литол-24	Солидол С	ТАп-15В	МТ-16п
Шарниры карданных валов	МТ-16п	Смазка 158	Смазка 158	Литол-24	—	—	МТ-16п	—	Смазка 158	Литол-24
Подшипники водяного насоса и вентилятора	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Лита ЦИАТИМ-201	—	—	—	—	—	—
Редуктор лебедки	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	—	—	—	—	МТ-16п	—	—	—
Редуктор вентилятора	МТ-16п ТСп-10 ТСз-9гип	—	ТАп-15В	МТ-16п	—	—	—	—	ТАп-15В	МТ-16п
Зубчатые соединения валов	ЦИАТИМ-201	—	Литол-24	—	—	—	—	—	Литол-24	—
Валики привода главного фрикциона	—	—	Литол-24	ЦИАТИМ-201	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	ЦИАТИМ-201
Амортизаторы	АЖ-12Г	МГЕ-10А	50 % Тк 50 % Т ₂₂	50 % Тк 50 % Т ₂₂	—	—	—	—	50 % Тк 50 % Т ₂₂	—
Редуктор подогревателя	—	—	—	—	АУП	АУ	ЦИАТИМ-201	—	—	—
Муфта выключения главного фрикциона	Литол-24	ЦИАТИМ-201	Литол-24	Лита	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Лита
Механизм выключения фрикциона механизма поворота	ЦИАТИМ-201	—	Литол-24	—	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	—
Шлицы и подшипники механизмов натяжения гусениц	Литол-24	Смазка 1-13	Литол-24	—	Литол-24	Солидол С или Ж	Литол-24	Солидол С	Литол-24	—
Планетарный механизм поворота	—	—	Литол-24	Лита	—	—	30 % литол-24 и 70 % МТ-16	30 % литол-24 и 70 % МТ-16п	—	—
Гидравлический привод выключения сцепления	МГЕ-10А	АМГ-10	—	—	—	М-16ИХП-3	МТ-16п	—	М-10ДМ	М-10Г ₂ К
Регулятор топливного насоса	—	—	М-6з/10	—	МТ-16п	—	—	—	—	—

Таблица 8

Топлива, масла, смазки и специальные жидкости для гусеничных машин

Наименование агрегата, узла	Марки гусеничных машин							
	АТС-59Г, АТС-59		МТ-Т		Изд. 569 (577)		Изд. 352	
	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая	основная	дублирующая
Двигатель								
Топливо	Л, 3, А	—	Л, 3, А	Т-1, ТС-1, Т-2	Л, 3, А	Т-1, ТС-1	Л, 3, А	ТС-1, ТС-2, РТ
Масло	МТ-16п	М-16ИХП-3	М-16ИХП-3	МТ-16п	М-16ИХП-3 МТЗ-10п	М-12В ₂ рк МТ-16п	М-16ИХП-3	М-12В ₂ рк МТ-16п
Гидротрансмиссия	—	—	—	—	ТСЗп-8	МГТ	ТСЗп-8	МГТ
Гидропривод	—	—	—	—	ТСЗп-8	МГТ	ТСЗп-8	МГТ
Коробка передач	МТ-16п	—	—	—	—	—	—	—
Раздаточная коробка	—	—	—	—	—	—	ТСЗп-8	МГТ
Система подпрессоривания	—	—	—	—	—	—	МГЕ-10А	ВМГЗ
Система смазки автономного агрегата (газотурбинный двигатель)	—	—	—	—	МС-8п	МС-8рк	МС-8п	МС-8рк
Маслосистема трансмиссии	—	—	МТ-8п	ТСЗп-8	—	—	—	—
Опоры гидроамортизаторов	—	—	ЦИАТИМ-208	—	—	—	—	—
Бортовой редуктор	МТ-16п	—	ЯНЗ-2	—	ЦИАТИМ-208	ТСЗп-8	ЦИАТИМ-208	ТСЗп-8
Подшипники опорных и поддерживающих катков	МТ-16п	—	ЯНЗ-2	—	Зимол	Литол-24	Литол-24	Зимол Лита
Подшипники направляющих колес	МТ-16п	—	ЯНЗ-2	—	Зимол	Литол-24	Литол-24	Зимол Лита
Подшипники кривошипов направляющих колес	УССА	—	—	—	Зимол	Литол-24 ЦИАТИМ-208	Литол-24	Зимол Лита
Муфты соединительные трансмиссии	ЦИАТИМ-208	—	—	—	—	—	Литол-24	Зимол Лита
Шлицевые соединения карданных валов	—	—	—	—	—	—	Литол-24	Зимол Лита
Подшипники механического натяжения	—	—	—	—	—	—	УССА	Литол-24
Подшипники карданных валов	—	—	—	—	—	—	Литол-24	Зимол
Амортизаторы	50 % Тк и 50 % Т ₂₂	—	—	—	—	—	—	—

Приложение 2

«УТВЕРЖДАЮ»
заместитель командира войсковой части
_____ по вооружению

(военное звание, подпись, фамилия)
«__» _____ 200__ г.

**ПЛАН РАБОТЫ АВТОМОБИЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ВОЙСКОЙ ЧАСТИ _____ на _____**

(год, месяц)

Основные задачи:

Мероприятия	Исполнители	Срок исполнения	Ответственный за исполнение	Отметка о выполнении
1	2	3	4	5

Начальник автомобильной службы войсковой части _____

(военное звание, подпись, фамилия)
«__» _____ 200__ г.

Приложение 3

Тактико-технические характеристики двигателей военной автомобильной техники основных заводов-изготовителей

Справочник военного автомобилиста

Модель двигателя	Модель В.А.Т., колесная формула	Удельная мощность автомобиля, кВт / т	Полная масса / грузоподъемность автомобиля, т	Краткая техническая характеристика двигателя										Стоимость, руб. (на 2000 г.)	
				Количество цилиндров, тип двигателя	Диаметр цилиндра / ход поршня, мм	Рабочий объем двигателя, л	Номинальная мощность при п., кВт / мин ⁻¹	Максимальный крутящий момент двигателя при п., Н м / мин ⁻¹	Масса двигателя, кг	Удельная масса двигателя, кг/кВт	Литровая мощность двигателя, кВт/л	Степень сжатия	Марка карбюратора	Образца В.А.Т.	Двигателя
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
АО «Заволжский моторный завод» (ЗМЗ)															
ЗМЗ-24Д	ГАЗ-24-02, 24-03, 42-01, 4х4	—	—	4Р, К	92/92	2,44	73/4500	1,84/2700	180	1,37	29,89	8,2	К-126	—	—
ЗМЗ-24-01	ГАЗ-24, 24-01, 02, 04	—	—	4Р, К	92/92	2,44	65,6/4500	1,74/2600	180	1,52	26,85	6,7	К-126	—	—
ЗМЗ-402.10	ГАЗ-24-10, 12, 13, 4х2	—	—	4Р, К	92/92	2,44	74,6/4500	1,86/2600	180	1,34	30,5	8,2	К-151	—	—
ЗМЗ-4022.10 ФКФ	ГАЗ-3102 4х2	—	—	4Р, К	92/92	2,44	76/4500	1,86/2600	185	1,35	31,11	8,0	К-151Т	—	—
ЗМЗ-4027.10	ГАЗ-24-17 4х2	—	—	4Р, К	92/92	2,44	63,4/4500	1,7/2600	180	1,58	25,92	8,2	К-126 с сжиженным газом	—	—
ЗМЗ-14	ГАЗ-14 4х2	—	—	8V-90, К	100/88	5,53	164/4200	4,6/2800	235	0,8	29,68	8,5	К-114	—	—
ЗМЗ-66-06	ГАЗ-66-11 4х2	15,1	5,9/2,0	8V-90, К	92/80	4,25	89,5/3200	2,9/2250	275	1,72	21,03	7,0	К-135	—	—
ЗМЗ-41	ГАЗ-41	—	—	8V-90, К	100/88	5,53	104/3200	3,6/2500	243	1,3	18,88	6,7	К-126М	—	—
ЗМЗ-73	ГТ-МУ-1 ГМ	13,9	6,4/1,25	8V-90, К	92/80	4,25	89,5/3200	2,9/2250	287	1,79	21,03	6,7	К-126М	—	—
ЗМЗ-73	ГТ-СМ-1 ГМ	16,6	5,6/1,25	8V-90, К	92/80	4,25	89,5/3200	2,9/2250	287	1,79	21,03	6,7	К-126М	—	—
ЗМЗ-222	—	—	—	4Р, К	92/92	2,44	22,4/1500	—	178	4,42	9,15	6,7	К-129С	—	—
ЗМЗ-222-03	Стационарный	—	—	4Р, К	92/92	2,44	29,8/2000	—	178	3,32	12,2	6,7	К-129С	—	—

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ЗМЗ-502.10	Электрогенератор 30кВт	—	—	8V-90	100/88	5,53	52,2/1500	—	275	2,93	9,44	6,7	К-126Ф	—	—
ОАО «Горьковский автомобильный завод» (ГАЗ)															
ГАЗ-542.10	ГАЗ-3301 4х4	12,5	7,5/2,5	6Р, Д	105/120	6,23	93,2/2800	3,7/1600-1800	520	3,13	14,99	—	—	38100	14688
ГАЗ-5424.10 (наддув)	МТ-М, ГМ; МТ-МБ	18,2	7,7/1,5	6Р, Д	105/120	6,23	140/2400-2600	5,9/1600-700	560	2,24	22,52	16,2	—	—	18000
ГАЗ-5441.10 (наддув)	ГАЗ-3308 «Садко» 4 х 4	—	—	4Р, Д	105/120	4,15	86,5/2600	3,9/1600-1700	450	3,13	19,22	18,0	—	—	—
ГАЗ-5424.10 (наддув)	«Водник» 4 х 4	29,8	4,7/1,5	6Р, Д	105/120	6,23	140/2600	5,9/1600-1700	560	2,24	22,52	—	—	88800	118000
ГАЗ-543.10	—	—	—	5Р, Д	105/120	5,19	78,3/2800	3,0/1600	450	3,19	15,09	18,0	—	—	—
АО «Волжские моторы» (УМЗ)															
УМЗ-421.10	УАЗ-3172 4х4	26,5	29/1,0	4Р, К	100/92	2,9	78,3/4000	2,4/2000	169	1,19	27,07	—	—	44600	7800
УМЗ-417.10	УАЗ-3151 4х4	27,7	2,5/0,6	4Р, К	92/92	2,4	68,6/4000	2,14/2300	163	1,34	28,11	—	—	36600	6288
АО «Волжский автомобильный завод» (ВАЗ)															
ВАЗ-2121	ВАЗ-2121 4х4	35,0	1,5/0,4	4Р, К	79/80	1,6	54,4/5400	1,2/2800	120	1,19	34,68	—	—	42612	4304
АО «Алтайский дизель» (Барнаул)															
Д12А-525А	МАЗ-543 8х8	8,9	43,7/22	12V-60, Д	150/180	38,8	391/2100	23,5/—	1450	2,09	10,07	—	—	726365	—
Д12АН-650 (наддув)	Колесное шасси 7911 8х8	8,9	43,7/22	12V-60, Д	150/180	38,8	447/2000	—	1480	1,84	11,48	—	—	—	—
5Д20Б-300	БАЗ-5921, 5922 6х6	19,8	113/7,0	6V-120, Д	150/150	15,9	223,7/2600	10,0/1500-1600	665	1,64	14,09	—	—	—	—
УТД-20	Вешник (изд. 520) ГМ	18,6	120/3,0	6V-120, Д	150/150	15,9	223,7/2600	10,0/1500-1600	665	1,64	14,09	—	—	—	—
АО «Урал-трак» (Челябинский тракторный завод)															
В-58-7 МС	МАЗ-7917 14х12	5,1	105/72, 6	12V-60, Д	150/180	38,8	529,4/2000	27,0/1200-1400	1100	1,12	13,94	—	—	275000	—
В-46-2С1М	ГМ-569А ГМ	15,1	35,1/12, 0	12V-60, Д	150/180	38,8	529,4/2000	29,0/1200-1400	1000	1,04	13,65	—	—	—	—

Приложение

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
В-46-2С1М	ГМ-352М, 355А, ГМ	15,6	34/10,0	12V-60, Д	150/180	38,8	529,4/2000	29,0/1200- 1400	1000	1,04	13,87	—	—	—	—
В-6А	ГТ-Т, ГМ	14,6	10,2/4,0	6Р, Д	150/180	19,1	208,8/2000	9,8/1200- 1400	500	1,34	10,89	—	—	—	—
В-46-5МС	ДТ-10(п) двухзвенник	16,3	31,5/10	12V-90, Д	150/180	38,8	529,4/2000	29,0/1200- 1400	1050	1,12	13,65	—	—	—	—
ОАО «КамАЗ» (Камский завод дизелей)															
КамАЗ-7482	КамАЗ-6350 8х8	12,4	21,7/10	8V-90, Д	120/130	11,7	268,5/2200	14,6/—	830	1,72	22,97	—	—	295000	74120
КамАЗ-74010	КамАЗ-43101 6х6	10,8	15,2/6	8V-90, Д	120/120	10,8	164,1/2600	6,8/—	750	2,54	15,21	—	—	164400	47120
КамАЗ-7403	КамАЗ-43114 6х6	12,6	15,4/6	8V-90, Д	120/120	10,8	193,9/2600	8,0/—	780	2,24	17,97	—	—	235200	60100
КамАЗ-7405	КамАЗ-4350 6х6	15,6	11,5/4	8V-90, Д	120/120	10,8	179/2200	8,5/—	780	2,39	16,55	—	—	295000	60100
КамАЗ-7402	КамАЗ-4350 4х4	12,7	11,5/4	8V-90, Д	120/120	10,8	164/2400	6,8/—	750	2,54	15,21	—	—	295000	47120
КамАЗ-7406	КамАЗ-5350 6х6	12,7	14,5/6	8V-90, Д	120/120	10,8	193,9/2200	11,0/—	780	2,24	17,97	—	—	295000	53760
КамАЗ-74010	КамАЗ-4326 4х4	13,4	19,0/4	8V-90, Д	120/120	10,8	164/2600	6,8/—	750	2,54	15,21	—	—	190800	47120
КамАЗ-740	КамАЗ-4320 6х6	11,5	13,7/5	8V-90, Д	120/120	10,8	156,6/2600	6,5/—	750	2,68	14,47	—	—	40500	42150
КамАЗ-740	БАЗ-5953 два двигателя 8 х 8	16,0	19,5/10, 5	8V-90, Д	120/120	10,8	156,6/2600	6,5/—	750	2,68	14,47	—	—	293000	43000
КамАЗ-740	БАЗ-59501 два двигателя 8 х 8	17,9	17,5/14	8V-90, Д	120/120	10,8	156,6/2600	6,5/—	750	2,68	14,47	—	—	290000	40000
Ярцевский завод дизелей															
ЗИЛ-6451	ЗИЛ-4334.10 6х6	11,8	10,7/3,5	8V-90, Д	110/115	8,7	126,8/2800	5,0/—	650	2,98	14,54	—	—	122400	21200
ЗИЛ-645	ЗИЛ-4334 6х6	11,7	11,8/4,0	8V-90, Д	110/115	8,7	138/2800	5,2/—	650	2,61	15,88	—	—	130000	28400
Завод им. Лихачева (ЗИЛ)															
ЗИЛ-5081	ЗИЛ-131Н 6х6	10,7	10,4/3,7 5	8V-90, К	100/95	6,0	111,9/3200	4,1/—	490	2,46	18,64	—	—	73000	17190
ЗИЛ-5091	Урал-375Д 6х6	9,9	13,2/4,5	8V-90, К	108/95	7,0	130,5/3200	4,8/—	490	2,09	18,64	—	—	92500	21240

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ОАО «Автодизель» (Ярославский моторный завод)															
ЯМЗ-847	МАЗ-792 21 16х6	5,0	120/90	12V-90, Д	140/140	25,8	596,6/2100	31,5/—	2000	1,86	23,12	—	—	1590000	151000
ЯМЗ-8471	ДТ-10МП двухзвенник	20,1	31,5/10	12V-90, Д	140/140	25,8	596,6/2100	31,5/—	2000	1,86	23,12	—	—	—	156000
ЯМЗ-846	Маз-7930 (КЗКТ) 8х8	8,4	44,5/23	8V-90, Д	140/140	17,2	372,9/2100	20,0/—	1350	2,01	21,63	—	—	—	130000
ЯМЗ-846	Вошина-1 6х6	10,9 — 12,8	29,0/14 — 15	8V-90, Д	140/140	17,2	372,9/2100	20,0/—	1350	2,01	21,63	—	—	—	130000
ЯМЗ-846	Вошина-1 8х8	10,2 — 10,7	31-35/ 17-18	8V-90, Д	140/140	17,2	372,9/2100	20,0/—	1350	2,01	21,63	—	—	—	130000
ЯМЗ-8 401-04	КЗКТ-7428 8х8	19,4	25СН	12V-90, Д	140/140	25,8	484,7/2100	22,8/—	1870	2,16	18,79	—	—	142370	151000
ЯМЗ-849	КрАЗ-6316 8х8	10,8	30,9/15, 3	8V-90, Д	140/140	17,2	335,6/2100	18,0/—	1350	2,24	19,46	—	—	330000	92000
ЯМЗ-8491	КрАЗ-6315 6х6	13,3	23,8/10, 3	8V-90, Д	140/140	17,2	316,9/2100	12,0/—	1350	2,39	18,42	—	—	—	63000
ЯМЗ-238МД	КрАЗ-6322 6х6	10,6	21,8/9,0	8V-90, Д	130/140	14,8	231,2/2100	12,0/—	1130	2,68	15,59	—	—	223000	62156
ЯМЗ-238Л	КрАЗ-260 6х6	10,2	21,8/9,0	8V-90, Д	130/140	14,8	223,7/2100	11,0/—	1150	3,06	15,14	—	—	194900	50500
ЯМЗ-238ВМ	МТ-ЛБ, ГМ	14,7	12,2/2,0	8V-90, Д	130/140	14,8	179/2100	9,0/—	1105	3,43	12,08	—	—	322000	63500
ЯМЗ-238Н	МТ-ЛБ, ГМ	14,4	15,5/4,0	8V-90, Д	130/140	14,8	223,7/2100	11,0/—	1220	3,06	15,06	—	—	350500	50500
ЯМЗ-238Н	ЗИЛ-135 МБ 8х8	10,4	21,5/9,8	8V-90, Д	130/140	14,8	223,7/2100	11,0/—	1220	3,06	15,06	—	—	—	50500
ЯМЗ-238Н	2С1 ГМ	14,2	15,7/4,0	8V-90, Д	130/140	14,8	223,7/2100	11,0/—	1220	3,06	15,06	—	—	288500	50500
ЯМЗ-238БВ	ГТ-ТМ, ГМ	17,0	13,5/3,0	8V-90, Д	130/140	14,8	231,2/2000	12,0/—	1330	2,68	14,91	—	—	223000	50500
ЯМЗ-238БВ	Верховье-1 ГМ	16,5	14,0/4,0	8V-90, Д	130/140	14,8	231,2/2000	12,0/—	1330	2,68	14,91	—	—	—	—
ЯМЗ-238БВ	Верховье-2 ГМ	13,6	17,0/4,0	8V-90, Д	130/140	14,8	231,2/2000	12,0/—	1130	2,68	14,91	—	—	—	—
ЯМЗ-236 М2	Урал-4320.10 6х6	9,6	13,9/5,2	6V-90, Д	130/140	11,5	134,2/2100	6,8/—	890	3,65	11,86	—	—	44000	42150
ЯМЗ-238Б	Урал-5323 8х8	—	—	8V-90, Д	130/140	14,8	223,7/2100	11,0/—	1130	3,21	15,21	—	—	52000	60700
ЯМЗ-238НБ	К-700А трактор 4х4	12,5	12,8/6,0	8V-90, Д	130/140	14,8	160,3/2100	11,0/—	1220	4,25	10,81	—	—	320000	47280
ЯМЗ-240БМ	К-701 трактор 4х2	16,6	13,5/6,5	12V-90, Д	130/140	22,3	223,7/1900	11,0/—	1720	4,25	9,99	—	—	370000	60700

Приложение 4

Перечень основных документов, разрабатываемых и исполняемых при реализации мероприятий плана работы автомобильной службы воинской части

Разрабатываемые (исполняемые) документы	Нормативные акты, на основании которых разрабатываются документы	Срок исполнения
1	2	3
Планирующие документы		
1. Годовой план работы автомобильной службы воинской части	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 19	15—0.11
2. Годовой план эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части	То же, ст.ст. 97, 98, приложения 9, 10	1.12
3. Месячный план работы автомобильной службы воинской части	То же, ст. 19	До 25-го числа каждого месяца
4. Месячный план эксплуатации и ремонта автомобильной техники воинской части (подразделения)	То же, ст. 99, приложение 11	То же
5. План мероприятий по предупреждению происшествий с автомобильной техникой воинской части	УВС ВС РФ, ст. 120	К 1.01
6. Годовой план экономической работы воинской части (раздел по автомобильной службе)	Приказ министра обороны Российской Федерации от 28 марта 2001 г. № 135	К 15.12
7. План технической подготовки водителей и других специалистов автомобильной службы части	Методические рекомендации по организации и выполнению мероприятий повседневной деятельности в воинской части. Книга 3. Техническое обеспечение (введены в действие директивой заместителя министра обороны Российской Федерации от 5 ноября 2002 г. № 332/500)	За 6—7 (12—15) дней до начала периода обучения
8. Тематический план по технической подготовке водителей и других специалистов автомобильной службы воинской части	Программа доподготовки водителей автомобилей, бронетранспортеров (БРДМ), тракторов, механиков-водителей гусеничных машин (ГАБТУ, 2000 г.)	До 20.11
9. Расчеты доподготовки водителей воинских частей, переподготовки водителей для работы на транспортных средствах соответствующих категорий и подготовки младших специалистов автомобильной службы	То же	То же
10. Перечень тем и расчет часов по технической подготовке офицеров автомобильной службы	То же	То же
11. График пользования автодромами и другими учебными объектами соединения, воинской части	То же	За 5 дней до начала учебного года

1	2	3
12. График проверки (осмотра) машин должностными лицами воинской части	Руководство по хранению бронетанкового вооружения и техники, автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (приложение к приказу начальника вооружения Вооруженных Сил Российской Федерации — заместителя министра обороны Российской Федерации от 18 октября 2005 г. № 22)	До 30.11
13. План освежения шин воинской части	Эксплуатация автомобильных пневматических шин в Вооруженных Силах СССР. Инструкция (Воениздат, 1982), приложение 3	До 30.11
14. План-график (расчет) приведения сухих аккумуляторных батарей в рабочее состояние в «особых случаях»	Свинцовые стартерные аккумуляторные батареи. Руководство (Воениздат, 1983), приложение 12	Постоянно
15. План-график работы отделения технической диагностики и регулировочно-настроечных работ	Положение об отделении технической диагностики и регулировочно-настроечных работ и отделении регламентных работ и технической диагностики (Москва, 1981), приложение 4	До 15.12
16. Наряд на использование машин	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст.ст. 55, 100	До 16.00 ежедневно
17. План-график обслуживания (осмотра) аккумуляторных батарей, находящихся на хранении в сухом виде	Свинцовые стартерные аккумуляторные батареи. Руководство (Воениздат, 1983), приложение 12	До 5.01
18. План вывода техники при объявлении тревоги	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 115	До 30.11
19. План технического обслуживания и ремонта машин, содержащихся на длительном хранении в воинской части	Руководство по хранению бронетанкового вооружения и техники, автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (приложение к приказу начальника Вооруженных Сил Российской Федерации — заместителя министра обороны Российской Федерации от 18 октября 2005 г. № 22)	До 5.01
20. Перечень работ по совершенствованию парков, оснащению их элементов современным оборудованием (соответствующие разделы по автомобильной службе)	УВС ВС РФ, ст. 120	При необходимости

Справочник военного автомобилиста

1	2	3
21. План подготовки личного состава, парков, средств технического обслуживания и ремонта к эксплуатации техники в зимний (летний) период	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 71	В сроки, установленные командующим войсками округа
22. План постановки машин на хранение	Руководство по хранению бронетанкового вооружения и техники, автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (приложение к приказу начальника вооружения Вооруженных Сил Российской Федерации — заместителя министра обороны Российской Федерации от 18 октября 2005 г. № 22)	В сроки, установленные командиром части
23. План проведения парково-хозяйственного (паркового) дня (соответствующие разделы по автомобильной службе)	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 161; приложение № 6 к приказу министра обороны Российской Федерации от 23 июля 2004 г. № 222	За 2—3 дня до начала работы
24. План-задание ремонтному подразделению	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 235, приложение 22	К 25-му числу каждого месяца
25. План-график технического обслуживания и ремонта машин воинской части	То же, ст. 235, приложение 23	До 27-го числа каждого месяца
26. Годовой план технического обслуживания и ремонта	Приказ министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450	До 30.11
27. Расчет потребности в денежных средствах на планируемый год по статье 3119 сметы Министерства обороны Российской Федерации	Приказ министра обороны Российской Федерации от 28 марта 2001 г. № 135	До 30.11
28. Задание начальнику КТП по проверке качества технического обслуживания, хранения и ремонта машин на сутки (неделю)	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 117	На сутки (неделю)
Учетно-отчетные документы		
29. Донесение о потребности, наличии, техническом состоянии и движении автомобильной техники	Директива 1990 г. № ДГШ 010, форма 1/ТАБТУ	До 5.01
30. Донесение о накоплении автомобильного имущества	То же, форма 2/ТАБТУ	То же
31. Донесение об эксплуатации автомобильной техники	То же, форма 7/ТАБТУ	То же
32. Донесение об остатках и потребности в автомобильном имуществе (заявка и план снабжения)	То же, форма 7/ТАБТУ	До 10.01
33. Донесение о технической (автомобильной) подготовке за год	В соответствии с директивой войсковой части 93603 (на каждый год)	К 1.01
34. Донесение о наличии и техническом состоянии оборотных агрегатов	Директива 1990 г. № ДГШ 010, форма 6/ТАБТУ	До 5.01

1	2	3
35. Донесение о ремонте автомобильной техники	То же, форма 5/ТАБТУ	То же
36. Уведомление	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 308, приложение 24	В течение 24 часов
37. Сведения о результатах экономической работы за год (по автомобильной службе)	Приказ министра обороны Российской Федерации от 28 марта 2001 г. № 135	Два раза в год
38. Книга учета наличия и движения автомобильной техники	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 27	Постоянно
39. Книга учета по номерам и закрепления автомобильной техники	То же, форма 28	Постоянно при количестве автомобилей менее 25
40. Книга учета вооружения и техники по номерам и техническому состоянию	То же, форма 31	Постоянно
41. Книга осмотров (проверки) машин подразделения	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 106, приложение 12	То же
42. Книга учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов	Приказ министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450, приложение 12	То же
43. Книга учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 36	Постоянно
44. Книга учета технического состояния аккумуляторных батарей	То же, форма 35	То же
45. Журнал доведения требований по безопасности дорожного движения, анализа (обзора) о состоянии аварийности при использовании транспортных средств	Приказ министра обороны Российской Федерации от 9 ноября 2004 г. № 360	При проведении инструктажей и проверке знаний
46. Книга учета неисправного вооружения и техники	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 33	Постоянно
47. Книга регистрации учетных документов	То же, форма 25	То же
48. Книжка доверенностей на получение материальных средств	То же, форма 57	То же
49. Книга приема и сдачи дежурства по парку	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 115, приложение 13	То же
50. Книга вскрытия парковых помещений, боевых и строевых машин	То же, ст. 115, приложение 15	То же
51. Журнал выхода и возвращения машин	Приказ министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450, приложение 21	То же
52. Журнал учета работы паркового оборудования	Приказ министра обороны СССР 1978 г. № 195, п. 38	То же
53. Книга выдачи ключей от замков зажигания и люков машин, помещений и ворот парка	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 115, приложение 16	То же
54. Путевой лист	Приказ министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 450, приложение 9	На время выполнения задания
55. Рабочий лист агрегата	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 17	С 1-го числа каждого месяца
56. Акт приема	То же, форма 4	При поступлении материальных средств

1	2	3
57. Акт закладки (освежения) материальных средств	То же, форма 10	При закладке материальных средств на длительное хранение и их освежении
58. Ведомость номерного учета шин	Эксплуатация автомобильных пневматических шин в Вооруженных Силах СССР. Инструкция (Воениздат, 1982), приложение 1	Постоянно
59. Акт технического состояния	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 12	При необходимости
60. Акт-рекламация	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 312, приложение 25	В установленные Наставлением сроки
61. Акт о восстановлении	Инструкция о порядке составления и предъявления рекламаций... (Воениздат, 1973), ст. 26, форма 4	В установленные Инструкцией сроки
62. Акт списания (снятия) остатков	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 11	При необходимости
63. Паспорт (формуляр) машины	Приказ министра обороны Российской Федерации от 25 сентября 2006 г. № 300	Постоянно
64. Книга учета государственных регистрационных знаков транспортных средств	Приказ министра обороны Российской Федерации от 23 июня 2004 г. № 73	То же
65. Журнал учета дорожно-транспортных происшествий	Приложение 1 к ст. 5 Инструкции (приказ министра обороны Российской Федерации 1996 г. № 40)	То же
66. Журнал учета инструктажа по требованиям безопасности	Приложения 8, 9 к Инструкции (приказ министра обороны Российской Федерации от 6 июня 2000 г. № 285)	При первичном инструктаже
67. Акт изменения качественного состояния	Приказ министра обороны СССР 1979 г. № 260, форма 13	При разборке машин
68. Журнал учета результатов экономической работы (по автомобильной службе)	Приказ министра обороны Российской Федерации от 28 марта 2001 г. № 135	Постоянно
69. Технологическая карта снятия машины с длительного хранения и приведения к боевому применению (использованию по назначению)	Руководство по хранению бронетанкового вооружения и техники, автомобильной техники в Вооруженных Силах Российской Федерации (приложение к приказу начальника вооружения Вооруженных Сил Российской Федерации — заместителя министра обороны Российской Федерации от 18 октября 2005 г. № 22)	При снятии машин с хранения

1	2	3
Приказы		
70. О вводе машины в строй	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 49	По мере необходимости
71. О перераспределении машин между подразделениями и закреплении их за водителями	То же, ст. 51	То же
72. О закреплении машин за водителями на период их обкатки	Приказ министра обороны Российской Федерации 2006 г. № 50	То же
73. О зачислении машин в другие группы эксплуатации	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 41	То же
74. Об организации и проведении технической подготовки водителей	Методические рекомендации по организации и выполнению мероприятий повседневной деятельности в воинской части. Книга 3 (введены в действие директивой заместителя министра обороны Российской Федерации от 5 ноября 2002 г. № 332/500)	До 25.11
75. Об организации доподготовки водителей нового пополнения	Программа доподготовки водителей автомобилей, бронетранспортеров (БРДМ), тракторов, механиков-водителей гусеничных машин (ГАБТУ, 2000 г.)	Ноябрь, май
76. О допуске водителей к самостоятельному управлению транспортными средствами	Программа доподготовки водителей автомобилей, бронетранспортеров (БРДМ), тракторов, механиков-водителей гусеничных машин (ГАБТУ, 2000 г.)	По мере необходимости
77. О проведении маршей: с водителями автомобилей на 300 км с механиками-водителями на 50 км	Программа доподготовки водителей автомобилей, бронетранспортеров (БРДМ), тракторов, механиков-водителей гусеничных машин (ГАБТУ, 2000 г.)	То же
78. О подготовке машин и парков к эксплуатации в летний (зимний) период	Наставление по автомобильной службе Советской Армии и Военно-Морского Флота (Воениздат, 1978), ст. 71	Два раза в год
79. О постановке автомобильной техники на длительное хранение	То же, ст. 85	При необходимости
80. О внутреннем порядке и распорядке работы в парке	То же, ст. 140	Раз в год
81. Об оценке профессиональной пригодности водителей.	Приказ министра обороны Российской Федерации 2004 г. № 360	То же
82. О допуске офицеров и прапорщиков к исполнению обязанностей старших машин	Приказ командующего войсками округа	Ежегодно

Приложение 6

Временное разрешение

А	В	С	D	E
---	---	---	---	---

ВРЕМЕННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ

77 HE 111111

на право управления транспортным средством

Фамилия

Имя

Отчество

Дата, место рождения

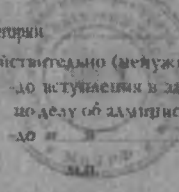
Выдано ПДД 200 г.

ИМЯ И КОДЕС ЧЛДТО УДОСТОВЕРЕНИЯ №

категории

Действительно (неуживе: зачеркнуть):

- до истечения в законную силу постановления по делу об административном правонарушении;
- до 200 г.



Приложение 7

Талон о прохождении государственного технического осмотра

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
МВД РОССИИ '07											
Государственный регистрационный знак											
77 АВ 222022						77 АВ 222022					

В66Зрл 99

XII	XI	X	IX	VIII	VII	VI	V	IV	III	II	I
Месяц прохождения очередного осмотра											
Марка, модель <i>Ваз 21053</i>											
Гос. регистрационный знак <i>В66Зрл 99</i>											
Особые отметки											
22 MAR 2005											
Подпись и штамп инспектора											

77 Техосмотр пройден 09.03.05

Приложение 8

Свидетельство о регистрации
транспортного средства

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ

СВИДЕТЕЛЬСТВО О РЕГИСТРАЦИИ ТС
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Регистрационный знак **M396KK97**

Идентификационный номер (VIN)
ХТА21110030146366

Марка, модель **BAZ 21110**
VAZ 21110
Тип ТС **УНИВЕРСАЛ ЛЕГКОВОЙ**

Категория ТС (АВСД, прицепа) **В**

Год выпуска ТС **2003**

Модель двигателя **2111**

Двигатель № **0802857**

Шасси (рама) № **ОТСУТСТВУЕТ**

Кузов (коляска) № **ХТА21110030146366**

Цвет **СЕРО-БЕЛЫЙ**

Мощность двигателя, кВт/л. с. **57/0/77.0**

Рабочий объем двигателя, см³ **1499**

Паспорт серия **БЗКН** **915166**

Разрешенная шах масса, кг **1530**

Масса без нагрузки, кг **1030**

77 НМ 947436

RUS

77 НМ 947436

СОБСТВЕННИК
БАРАНОВ
BARANOV
СЕРГЕЙ
SERGEY
АРКАДЬЕВИЧ

Республика, край, область **RF**
МОСКВА MOSKVA

Район **14. 6 отд. МОТОТРЭР УВД ЦАО**

Нас. пункт **САДОВАЯ Б.**

Улица **САДОВАЯ Б.**

Дом **14** кор. кв. ву

Особые отметки

ВРЕМЯ ПО МЕСТУ ПРЕЖДАНИЯ ДО 22.10.2007Г.
ИЗД. А.М. СЕРГЕЕВ-СЕРГЕЕВЫХ МЕТАЛЛ

ИЗДАНО **8** отд. МОТОТРЭР УВД ЦАО

М. П. **Подпись**

20.10.2004 **20** г.

77 НМ 947436

2007

ДОВЕРЕННОСТЬ

на право управления автомобилем

_____ 200__ г.

Я, _____, представляющий по адресу _____
исполнит. орган _____, _____

делегую _____

управление принадлежащим мне на праве личной собственности
автомобилем марки _____

пас. порт. № _____ автотран. № _____
мех. № _____ серия № _____
цвет _____

Составляю/составляю с _____

ИДТ серия _____ № _____

Довверенность _____

Адресанта _____ Адресата _____

Лицевая сторона путевого листа

Действителен по « » 20 г.

ПУТЕВОЙ ЛИСТ № _____

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

(воинское звание, фамилия, инициалы)

(воинское звание, фамилия, инициалы)

Маршрут движения

(должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия должностного лица, ответственного за эксплуатацию)

М.П. Машина технически исправна Старший техник (техник) подразделения (воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия) « » 20 г.	Техническое состояние машины проверил Техник по безопасности — начальник контрольно-технического пункта (воинское звание, фамилия, инициалы) Дата Время Подпись		Убытие по наряду фактически		Прибытие по наряду фактически	
			(часы, минуты, дата)		(часы, минуты, дата)	
			(показания спидометра)		(показания спидометра)	
			Дежурный по парку (воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)		Дежурный по парку (воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)	

Код документа	Номер документа	Дата документа	Основание (цель) выписки	Марка машины	Регистрационный знак машины	Марка прицепа	Регистрационный знак прицепа	Группа эксплуатации	Перевозимый груз	Масса груза, тонн
003	005	032	045	151	010	152	013	160	065	161

I. Расход горючего и смазочных материалов (в литрах)

[illegible]

Оборотная сторона путевого листа

II. Работа машины

Маршрут движения (откуда, куда)	Дата, часы, минуты		Номинальная грузоподъемность автомобиля (автотопезда), тонн	Пройдено километров			Перевезено количество тонн		Выполнен- ная работа, т. км	Отработано моторчасов		Показания спидометра, время и место отпуска машины, подпись старшего машины (лица, пользовав- шегося машиной)					
				автомобилем	прицепом	в том числе	в том числе	на прицепе									
	всего	с грузом								в том числе	с грузом						
													всего	с грузом	в том числе	с грузом	
	убытия	прибытия		всего	с грузом	с буксирным вооружением (техникон) на плаву (на буксире)	всего	в том числе		наименование груза	всего						в том числе
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

Водитель

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

Правильность оформления путевого листа проверил

(должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

» 20 г.

Пояснения по заполнению путевого листа:

1. При использовании машин за плату на лицевой стороне в верхней части путевого листа делается отметка «ЗА ПЛАТУ», при использовании по планам централизованных перевозок — отметка «ЦЕНТРОПОДВОЗ».

2. В графе «Наличие перед выездом» раздела I путевого листа указывается количество горючего из графы «Наличие при постановке на стоянку» предыдущего путевого листа на данную машину или из книги учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов. В графе «Получено» раздела I путевого листа количество полученного горючего (масла) подтверждается подписью лица, производившего заправку машины, с указанием даты. При расходе машиной нескольких сортов горючего каждый из них записывается отдельной строкой.

3. В путевых листах специальных машин в разделе II записываются:
в графе 11 — наименование работы (отрыто траншей, произведено выкладок и т. п.);

в графе 12 — количество выполненной работы в принятых единицах измерения;

в графе 16 — продолжительность работы специального оборудования.

4. Выполненная работа за каждую езду определяется умножением показателей: фактическая (графа 14) — графы 6 на графу 12, возможная (графа 15) — графы 4 на графу 5.

При определении работы автомобиля (автопоезда) при централизованном подвозе (две и более ездки с грузом, следующие одна за другой) данные в графах 5, 6, 9, 10, 14 и 15 суммируются, а в графах 12 и 13 итоговой строки проставляется количество груза, перевезенного при совершении ездки с максимальной загрузкой.

Приложение 12

Справочник военного автомобилиста

Формат 210 x 297

Маршрутный лист № _____
автомобиля _____
(марка, государственный регистрационный знак)

Водитель _____
Старший машины _____
Путевой лист № _____ Дата выдачи _____

Задание на перевозки

Задание	Время выполнения задания			
	по плану		фактически	
	начало	конец	начало	конец
Совершить рейс в пункт погрузки (пункт погрузки, грузоотправитель) по маршруту _____				
Погрузить (наименование и количество груза, количество пассажиров) _____				
Совершить рейс в район выгрузки (пункт выгрузки, грузополучатель) по маршруту _____				
Выгрузить (наименование и количество груза, количество пассажиров) _____				

_____ (должность, наименование воинской части, учреждения, организации)

_____ (воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

М.П.

20 —

Приложения

Приложение 13

Пропуск на право использования автомобиля после 18.00 в рабочие дни, в выходные и праздничные дни

Формат 105 х 70

Лицевая сторона

2007 — 2008



Оборотная сторона

Действителен до 31 декабря 20__ г.

ПРОПУСК № _____

Выдан _____
(наименование воинской части, учреждения, организации)

на право эксплуатации автомобиля:

— после 18.00 в рабочие дни;

— в выходные и праздничные дни.

Пропуск хранится у дежурного по воинской части (учреждению, организации) и
выдается старшему машины под роспись на время выполнения задания.

Начальник _____ ВАИ _____
(вид ВС, военный округ, флот, род войск ВС, гарнизон)

М.П. _____ Подпись _____

Приложение 14

Формат 110 x 150

МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАЗОВЫЙ ПРОПУСК № _____

Действителен с « _____ » 20 ____ г. по « _____ » 20 ____ г.
к путевому листу № _____ от « _____ » 20 ____ г.

Разрешается проезд на расстояние _____



При наличии
параллельной
железной
дороги

по маршруту _____
автомобиля _____ государственный регистрационный знак _____
с прицепом _____ государственный регистрационный знак _____

Наименование груза _____

Количество рейсов _____

Водитель _____
(воинское звание, фамилия, инициалы)

Старший машины _____
(воинское звание, фамилия, инициалы)

Командир войсковой части (начальник) _____

М.П. _____
(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

« _____ » 20 ____ г.

Водитель и старший машины проинструктированы

Командир войсковой части (начальник) _____

(воинское звание, инициал имени, фамилия)

М.П. _____
« _____ » 20 ____ г.

Корешок разового пропуска № _____ войсковая часть _____
государственный регистрационный знак _____
Дата использования _____ от « _____ » _____ г.
исх. № _____
Марка автомобиля _____
Маршрут движения _____
Пропуск направлен в _____

Приложение 15

Удостоверение старшего машины

*** ВАИ *** Старший машины несет ответственность за правильное использование машины, перевозку личного состава, сохранность перевозимого груза и за соблюдение водителем Правил дорожного движения. Перечень нарушений, за которые изымается удостоверение: 1. Употребление спиртных напитков при выполнении задачи. 2. Отклонение от маршрута движения или использование машины в личных (корыстных) целях. 3. Отдача водителю команд (приказаний), противоречащих требованиям Правил дорожного движения, приказов Министра обороны Российской Федерации, других нормативно-правовых документов, определяющих порядок использования автомобильной техники. 4. Управление машиной вместо водителя (отстранение водителя от управления машиной). 5. Нарушение Правил дорожного движения, приведшее к дорожно-транспортному происшествию или созданию аварийной обстановки по вине или из-за попустительства старшего машины.	 МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ УДОСТОВЕРЕНИЕ СТАРШЕГО МАШИНЫ Перерегистрировано: (должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия) «__» ____ 20__ г. М.П. (должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия) «__» ____ 20__ г. М.П. (должность, воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия) «__» ____ 20__ г. М.П.
--	---

УДОСТОВЕРЕНИЕ старшего машины № ____ Воинское звание _____ Фамилия _____ Имя _____ Отчество _____ (наименование воинской части, учреждения, организации)		Старший машины обязан: накануне дня выезда получить инструктаж у командира (начальника штаба) воинской части; перед выездом из парка удостовериться в исправности машины, готовности водителя к рейсу, наличии у него положенных документов, изучить особенности маршрута движения, опасные места на маршруте и ознакомить с ними водителя; принять машину у дежурного по парку; знать и точно выполнять Правила дорожного движения, порядок использования автомобильной техники, правила перевозки людей и различных грузов; знать и строго соблюдать нормы посадки на машины людей, нормы погрузки на машины перевозимого груза и правила его крепления; уметь пользоваться картой, схемой маршрута и ориентироваться на местности; прекращать использование машины и принимать необходимые меры в случае заболевания или переутомления водителя, а также в случае его алкогольного или наркотического опьянения; по окончании использования машины подписать путевой лист, записать показания спидометра, время и место отпуска машины и сдать машину дежурному по парку.
Выдано ____ ВАИ (наименование гарнизона) «__» ____ 20__ г. Место для фотографии (3 x 4) Действительно до «__» ____ 20__ г. М.П. (должностное лицо, выдавшее удостоверение) (воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)		

Приложение 16

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части 00000

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия
должностного лица)

« ____ » _____ 20 ____ г.

**КОМПЛЕКСНЫЙ ГОДОВОЙ ПЛАН
работы по обеспечению безопасности дорожного движения
и предупреждению травматизма при работе на технике
войсковой части 00000
на 20 ____ год**

№ п/п	Проводимые мероприятия	Срок исполнения	Исполнители	Отметка о выполнении
	I. По организации предрейсовой подготовки водителей и старших машин			
	II. По улучшению организации внутренней службы в парке и эксплуатации техники			
	III. По обеспечению контроля за безаварийной эксплуатацией машин			
	IV. По организации воспитательной работы и укреплению воинской дисциплины			

**Заместитель командира войсковой части 00000
по вооружению**

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия должностного лица)

Приложение 17

Образцы форм документов на списание
автомобильной техники и имущества

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части 00000

должность, воинское звание

полковник _____ Н.Иванов

подпись, фамилия

« 20 » января 2000 г.

А К Т № 12

технического состояния

грузового автомобиля ГАЗ-66 в/н 20-39 ео

наименование вооружения, техники, агрегата, номерной знак

Признак информации	Регистрационный знак	Номер листа	Код документа	Номер документа	Дата документа
000	001	002	003	005	032
		1		12	20.01.2000

Основание операции	Код операции	Дата операции	Служба	Воинская часть	Исполнение
045	004	034			207
списание			АС	22222	Майор Петров А.С.

При ознакомлении с документами, осмотре (проверке) установлено:

I. СОСТАВ И КАЧЕСТВЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

№ п/п	Наименование вооружения, техники	Код номенклатуры	Единица измерения	Количество	Категория		Первоначальная стоимость	Заводской номер (шасси)	Завод-изготовитель	Номер паспорта
					По документам	Фактически				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	06	075	076	097	083	097	171	007	180	012
1	Автомобиль груз.	ГАЗ-66	шт.	1	5	5		0834536	ГАЗ	ВЛ04375
2	Рама		шт.	1	5	5		134756		
3	Двигатель	ЗМЗ-66	шт.	1	4	4		435434	ЗМЗ	
4	КПП		шт.	1	5	5				
5	РК		шт.	1	4	4				
6	ПМ		шт.	1	4	4				
7	ЗМ		шт.	1	4	4				
8	АКБ	6СТ-75	шт.	1	5	5				
9	А/шины	12.00-18	К-т	5	5	5				

II. ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

1	Год выпуска. Введено в эксплуатацию (дата)	1992 г. Введен в эксплуатацию 18.04.92 г.
2	Находится в эксплуатации (лет, месяцев)	19 лет 8 месяцев
3	Имеет наработку с начала эксплуатации (км пробега, часов)	268 615 км
4	Установленный межремонтный (амортизационный) ресурс или срок работы (км пробега, часов)	260 000 км
5	Произведены ремонты (сколько средних, капитальных, какой последний и дата)	2 СР, 1 КР, 2-й СР 24.05.96 г.
6	Наработка после последнего ремонта (км пробега, часов)	51 620 км
7	Имеет недоработку (переработку) по установленному межремонтному (амортизационному) ресурсу или сроку работы (км пробега, часов)	8 615 км

III. КОМПЛЕКТНОСТЬ

Автомобиль укомплектован согласно паспорту. Водительский инструмент и ЗИП списан командиром в/ч 22222 по акту № 37 от 15.05.99 г.

IV. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

Рама — ослаблены заклепочные соединения, имеет трещины, сквозные коррозионные поражения. Относится к V категории, требует списания.

Двигатель — пускается с трудом. Давление масла в системе смазки менее $0,5 \text{ кг/см}^2$, износ цилиндро-поршневой группы, течь масла через сальниковые уплотнения. Относится к IV категории, требует капитального ремонта.

Коробка передач — при работе слышен шум шестерен. Самопроизвольное выключение 2-й и 4-й передач. Течь масла через сальниковые уплотнения. Коробка передач подвергалась 2-му КР, относится к V категории, требует списания.

Раздаточная коробка — повышенный шум при работе, течь масла через сальниковые уплотнения. Относится к IV категории, требует КР.

Передний мост — при работе слышен шум в главной передаче, течь масла через сальниковые уплотнения. Относится к IV категории, требует КР.

Задний мост — повышенный шум в главной передаче, течь масла через сальниковые уплотнения полуосей. Относится к IV категории, требует КР.

АКБ 6СТ-75 — списана по акту № 63 от 16.08.99 командиром в/ч 13867.

Автошины 12.00-18 (5 комплектов) списаны командиром в/ч 13867 по акту № 57 от 5.06.99

V. ПРИЧИНА ДОСРОЧНОГО ИЗНОСА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЯ

VI. ПРЕДЛОЖЕНИЕ КОМИССИИ

По своему техническому состоянию автомобиль ГАЗ-66 в/н 20-39 к дальнейшей эксплуатации не пригоден, в соответствии с приказом министра обороны Российской Федерации 1996 г. № 370 относится к V категории. Подлежит списанию.

Председатель комиссии ЗКВ в/ч 22222 подполковник Н. Гак

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Члены комиссии НАС в/ч 22222 майор А. Петров

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Командир РМО капитан В. Смирнов

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Командир ремонтного взвода прапорщик Н. Павлов

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Акт составлен в 2 экз.

Экз. № 1 в в/ч 00000

Экз. № 2 в в/ч 22222

Экз. № 3

VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМАНДИРА ВОИНСКОЙ ЧАСТИ (СТАРШИХ НАЧАЛЬНИКОВ)

Ходатайствую о списании грузового автомобиля ГАЗ-66 в/н 20-39 с учета части.

Командир в/ч 22222 подполковник В. Харламов

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

М.П.

« 5 » января 2000 г.

Сдал

Принял

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Пояснения к акту технического состояния (форма 12)

1. Акт предназначен для оформления установленного качественного состояния, потребности в ремонте и списания машин (агрегата).

2. Акт составляется комиссией воинской части:

при передаче машины (агрегата) внутри воинской части — в одном экземпляре и утверждается командиром воинской части;

при передаче из одной воинской части в другую, при сдаче в ремонт внутри и вне соединения — в трех экземплярах и утверждается командиром передающей воинской части;

при переводе в низшую категорию ранее установленного срока — в двух экземплярах и утверждается старшим начальником;

при списании автомобильной техники — в двух экземплярах. Утверждается: на технику, преждевременно пришедшую в негодность, — командиром воинской части; выслужившую установленные сроки службы, — старшим начальником.

Подпись лица, утвердившего акт, — командира воинской части в разделе VII скрепляется мастичной гербовой печатью.

3. Акт оформляется следующим образом:

при ведении учета вручную в заголовочной части не заполняются графы «Признак информации», «Код документа», «Код операции», «Исполнение».

В графе 2 раздела 1 акта первой строкой записывается базовое шасси, на которое оформляется акт. Последующими строками указываются номера агрегатов, входящих в его комплект (двигатель и др.), а также техническая документация.

Раздел II акта оформляется на основании данных паспорта (формуляра) машины. Данные для строки 4 раздела II «Установленный межремонтный (амортизационный) ресурс или срок работы» определяются расчетом по формуле:

$$P = K \cdot P_{\text{МР}}$$

где P — ресурс машины до очередного планового ремонта с учетом коэффициентов корректировки;

K — коэффициенты, соответственно учитывающие категорию условий эксплуатации, модификацию машины и условия ее использования и природно-климатические условия;

$P_{\text{МР}}$ — ресурс до планового ремонта (списания), установленный приказом министра обороны Российской Федерации 1996 года № 370.

Данные для строки 7 «Имеет недоработку (переработку)» определяют как разность строк 4 и 3 для машин, не прошедших среднего или капитального ремонта, или строк 4 и 6 — для машин, прошедших плановый ремонт или выработавших амортизационный ресурс.

В разделе III акта указываются недостающие детали и ЗИП (карточка некомплектности прилагается к акту), а также эксплуатационная документация, горючее и смазочные материалы, передаваемые с техникой. Здесь же указываются номера шин и процент их годности.

В разделе IV акта указываются: дата и место выхода техники из строя (только в боевых условиях), техническое состояние при наружном осмотре, пуске двигателя и испытании пробегом.

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части 84397

полковник Шаповалов

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

5 декабря 2007 года

А К Т № _____**технического состояния**автомобильных шин 12.00-20 мод. ИЯ-241

Наименование вооружения, техники, агрегата, номерной знак

Признак информации	Регистрационный знак	Номер листа	Код документа	Номер документа	Дата документа
000	001	002	003	005	032

Основание операции	Код операции	Дата операции	Служба	Воинская часть	Исполнение
045	004	034			207
		28.02	АС	53380	

При ознакомлении с документами, осмотре (проверке) установлено:

1. СОСТАВ И КАЧЕСТВЕННОЕ СОСТОЯНИЕ

№ п/п	Наименование вооружения, техники	Код номенклатуры	Единица измерения	Количество	Категория		Первоначальная стоимость	Заводской номер (пасси)	Завод-изготовитель	Номер паспорта
					По документам	Фактически				
1	06	075	076	097	083	097	171	007	180	012
1	Шины авт.	12.00-20	К-т	1	V	V	171,9	ЯУ85128846		БЕ 1428
2	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128848		"
3	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128850		"
4	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128852		"
5	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128854		"
6	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128856		"
7	"	"	"	1	V	V	"	ЯУ85128858		"

II. ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

1	Год выпуска. Введено в эксплуатацию (лет, месяцев)	Май 1985
2	Находится в эксплуатации (лет, месяцев)	6 лет 5 месяцев
3	Имеет наработку с начала эксплуатации (км пробега, часов)	$P_{ш} = \frac{49200 \cdot 6}{7} = 42171 \text{ км}$
4	Установленный межремонтный (амортизационный) ресурс или срок работы (км пробега, часов)	38000 км
5	Произведены ремонты (сколько средних, капитальных, какой последний и дата)	$P_{ш}=38$
6	Наработка после последнего ремонта (км пробега, часов)	51620 км
7	Имеет недоработку (переработку) по установленному межремонтному (амортизационному) ресурсу или сроку работы (км пробега, часов)	4171 км

III. КОМПЛЕКТНОСТЬ

Автомобильные шины мод. ИЯ-241 12.00-20 (320-508) полной комплектности.

IV. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ

1. ЯУ 85128846 — предельный износ рисунка протектора, разрушение каркаса.

2. ЯУ 85128848 — предельный износ рисунка протектора, крестообразный разрыв шины.

3. ЯУ 85128850 — предельный износ рисунка протектора, излом каркаса.

4. ЯУ 85128852 — предельный износ рисунка протектора, разрушение каркаса.

5. ЯУ 85128854 — предельный износ рисунка протектора, механическое повреждение каркаса.

6. ЯУ 85128856 — предельный износ рисунка протектора, излом каркаса.

7. ЯУ 85128858 — предельный износ рисунка протектора, крестообразный разрыв шины.

V. ПРИЧИНА ДОСРОЧНОГО ИЗНОСА ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЯ**VI. ПРЕДЛОЖЕНИЕ КОМИССИИ**

Автомобильные шины 12.00-20 (320-508) имеют наработку с начала эксплуатации 42171 км. По своему техническому состоянию не обеспечивают безопасность движения. На основании приказа министра обороны Российской Федерации 1996 года № 370 автомобильные шины отработали амортизационный ресурс, к дальнейшей эксплуатации не пригодны, относятся к V категории, подлежат списанию.

Председатель комиссии

Заместитель командира в/ч 53380 по вооружению майор А. Лисогор
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Члены комиссии

Командир роты в/ч 53380 капитан В. Швец
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Командир рем. взвода в/ч 53380 прапорщик Х. Сысоев
(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Акт составлен в 2 экз.

Экз. № 1 в в/ч 84397

Экз. № 2 в в/ч 53380

Экз. № 3

**VII. ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМАНДИРА ВОИНСКОЙ ЧАСТИ
(СТАРШИХ НАЧАЛЬНИКОВ)**

С выводами комиссии согласен. Руководствуясь приказом министра обороны Российской Федерации 1996 года № 370, ходатайствую о списании автомобильных шин.

Командир войсковой части 53380

подполковник И. Рябов

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

М.П.

« » 20 г.

Сдал

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Принял

(должность, воинское звание, подпись, фамилия)

Приложение 18

Форма

Обложка

(войсковая часть)

ЖУРНАЛ

учета проведения целевого (предрейсового) инструктажа

водителей и старших машин

Начат «__» _____ 20__ г.
 Окончен «__» _____ 20__ г.

Последующие страницы

Дата	Воинское звание, фамилия, инициалы водителя	Воинское звание, фамилия, инициалы старшего машины	Номерной знак машины	Воинское звание, фамилия, инициалы, должность инструктирующего и его подпись	Роспись за инструктаж	
					водителя	старшего машины
1	2	3	4	5	6	7

Командир роты _____

Приложение 19

ПРИКАЗ

командира войсковой части 55555

20 января 2007 года

№ _____

г. Москва

О вводе в строй автомобильной техники

В связи с прибытием для укомплектования воинской части 55555 автомобильной техники

ПРИКАЗЫВАЮ

1. Прибывшую на укомплектование воинской части автомобильную технику ввести в строй и распределить в транспортную группу эксплуатации легковой УАЗ-3151, шасси № 271628, двигатель № 435270, при-

своить государственный регистрационный знак 2061се $\frac{50}{\text{рус}}$, расход моторесурсов определить 15 600 км, до конца года закрепить за взводом обеспечения 1 мсб, водитель — рядовой Петров С.А.

2. Командиру подразделения автомобиль принять в срок до 25.01.2007 года. О результатах приемки доложить через начальника автомобильной службы воинской части 25.01.2007 года.

3. Контроль за исполнением приказа возложить на начальника автомобильной службы майора Елисеева М.И.

4. Приказ довести до всего личного состава в части, его касающейся.

Командир войсковой части 55555
подполковник

В. Иванов

Начальник штаба части
майор

Н. Смирнов

Приложение 20

ЖУРНАЛ

доведения требований по безопасности дорожного движения, анализа (обзора) о состоянии аварийности при использовании транспортных средств войсковой части 00000

Начат « » 20 г.
Окончен « » 20 г.

Номер документа	Содержание документа

№ п/п	Должность	Воинское звание	Ф.И.О	Дата доведения	Роспись

Приложение 21

Нормы расхода горючего, смазочных материалов, специальных жидкостей для автомобильной техники

(приказ министра обороны Российской Федерации 1992 г. № 65)

Таблица 1

Нормы расхода горючего, запас хода и размер заправки автомобилей

Марка автомобиля	Норма расхода горючего на 100 км пробега, л		Вместимость топливных баков, л	Запас хода (по вместимости топливных баков к основной норме расхода), км	Заправка (расход горючего по основной норме на 500 км пробега), л
	основная	линейная			
1	2	3	4	5	6
Автомобили легковые					
1. УАЗ-3151, 3151-01, УАЗ-469, 469Б	16	—	78	487,5	80
2. ГАЗ-24-01, 24-03, 24Т, 24-11	13,5	—	55	407,4	67,5
3. ГАЗ-24, 24-10, 24-12, 3102	13	—	55	423,1	65
4. ГАЗ-24-24, 24-26, 24-34, 24-60	20	—	55	275	100
5. ГАЗ-24-07, 24-17	16,5	—	55	333,3	85
6. ГАЗ-24-02, 24-04	14	—	55	—	—
7. ГАЗ-13 «Чайка»	20	—	—	—	—
8. ГАЗ-14 «Чайка»	22	—	100	454,5	110
9. ВАЗ-2105, 21053, 2104, 21043, 2107, 21072, 21074	9	—	39	433,3	45
10. ВАЗ-2108, 21083, 2109, 21093	8	—	43	537,5	40
11. ВАЗ-2121 «Нива», 21211	12	—	45	375	60
Автомобили грузовые и специальные					
12. ЛуАЗ-967М	11	—	84	763,6	55
13. УАЗ-3741, 3741-01, 3303, 3303-01	17	—	86	505,8	85
14. УАЗ-450, 450А	17	—	56	329,4	85
15. УАЗ-3962, 3962-01, 2206, 2206-01	17,5	—	86	491,4	87,5
16. ГАЗ-66, 66А, 66А3, 66-01, 66-02, 66-04, 66-05, 66-11, 66-12, 66-14, 66-15	31,5	28	210	666,6	157,5
17. ГАЗ-3301	29	22,5	210	724,1	145
18. ГАЗ-63, 63А	29	26	195	672,4	145
19. ЗИЛ-131, 131А, 131Н	49,5	41	340	686,9	247,5
20. ЗИЛ-137, 151А, 157, 157К, 157КЭ, 157КЮ, 157Э, 157Ю, 157КД	47,5	39	255	536,8	237,5
21. Шасси 135ЛМ	140	—	630	450	700
22. Шасси 135МБ	120	—	450	375	600
23. Урал-375, 375Д, 375К, 375ДМ	69	50	360	521,7	345
24. Урал-4320, 43202, 43202-01	44,5	32	270	606,7	222,5
25. Урал-4322	45	32	270	600	225
26. Урал-5323	52	—	270	519,2	260
27. КамАЗ-43105, 43106	46	30,5	250	543,5	230
28. КамАЗ-4310, 43101	46	31	250	543,5	230
29. КамАЗ-43114, 43115	46	30,5	250	543,5	230
30. КрАЗ-260, 260Г, 260М	54	42,5	380	703,7	270
31. КрАЗ-255Б, 255Б1	48,5	42	330	680,4	242,5
32. КрАЗ-214, 214Б, ЯАЗ-214	63	54	450	714,3	315
33. МАЗ-7917, 7912	250	—	825	320,5	1250
34. МАЗ-7911, 79111, 79112	170	—	770	452,9	850
35. МАЗ-543, 543А, 543М	170	—	700	412	850

1	2	3	4	5	6
36. МАЗ-7410 с полуприцепом	153	—	770	503	765
37. МАЗ-547В	260	—	720	277	1300
38. МАЗ-74101, 74103 с полуприцепом	160	—	770	481,3	800
39. Тягач МАЗ-7311	153	—	—	—	—
40. КЗКТ-537Л	125	—	900	720	625
41. Шасси 69501	80	—	600	750	400
42. Шасси 6950	142	—	600	422,5	710
43. Шасси 5937, 5939	62	—	300	484	310
44. Шасси 5921	70	—	300	428,6	350
45. Шасси 5922	79	—	300	379,7	395
46. Тягач 6953	78	—	600	769	390
47. ГАЗ-52, 52-01, 52-02, 52-03, 52-04, 52-05, 52-54, 52-74	26	22	90	346	130
48. ГАЗ-53, 53А, 53М, 53-50, 53-70	28	25	90	321,4	140
49. ГАЗ-53-12, 53-14	27,5	24,5	90	327,3	137,5
50. ЗИЛ-431410, 431411, 130, 130-76, 130С-76	36,5	31	170	473,6	182,5
51. ЗИЛ-4331	30	25	170	566,6	150
52. ЗИЛ-133Г, 133Г1, 133Г2	47	38	250	531,9	235
53. МАЗ-500, 500А, 500АТ, 500В, 5335, 5334, 5336, 53362, 53363	31	23	200	645,2	155
54. МАЗ-5337, 53371	33	23	200	606,1	165
55. МАЗ-53352	39	24	200	512,8	195
56. МАЗ-516, 516Б	—	26	200	—	—
57. МАЗ-200, 200П, 200Д	36	27,5	200	—	—
58. КамАЗ-5320	34,5	25	170	492,8	172,5
59. КамАЗ-53202, 53205, 53212, 53213	31,5	25,5	170	539,7	157,5
60. Урал-377, 377Н	55,5	44	300	540,5	277,5
61. КрАЗ-257, 257Б1, 257С	50	38	330	660	250
62. КрАЗ-250	50	38	330	660	250
63. ЗИЛ-130В, 130В1, 130В1-76, 130В1-80, 441510 (одиночные тягачи)	31	31	250	806,5	155
64. ЗИЛ-130В, 130В1, 130В1-76, 130В1-80, 441510 с полуприцепом ОдАЗ-885	46	37	250	543,5	230
65. ЗИЛ-131 В (одиночный тягач)	41	41	340	829,3	205
66. ЗИЛ-131В с полуприцепом ОдАЗ-885	56	—	340	607,1	280
67. ЗИЛ-157В, 157КВ, 157КДВ (одиночные тягачи)	38,5	38,5	255	662,3	192,5
68. ЗИЛ-157В, 157КВ, 157КДВ с полуприцепом ММЗ-584Б	52	43,5	255	490,4	260
69. ЗИЛ-137-137Б	97,5	—	340	348,7	487,5
70. Урал-4420-01, 44202-1 (одиночный тягач)	29	29	300	1034,5	145
71. Урал-4420-01, 44202-01 с полуприцепом ОдАЗ-935	40	40	300	750	200
72. КамАЗ-5410, 54101, 54112 54115 (одиночные тягачи)	25	25	250	1000	125
73. КамАЗ-5410, 54101, 54112 54115 с полуприцепом ОдАЗ-9370, 9370-01	47	31	250	531,9	235
74. МАЗ-504, 504А, 504Б 5429, 5430, 5433 (одиночный тягач)	23	23	400	1739,1	115
75. МАЗ-504, 504А, 504Б, 5429, 5430, 5430 с полуприцепом МАЗ-5245	42,5	28	400	941,2	212,5
76. МАЗ-504В (одиночный тягач)	31	31	400	1290,3	155
77. МАЗ-504В с полуприцепом МАЗ-5205А	50	38	400	800	250
78. МАЗ-54331 (одиночный тягач)	23	23	350	1521,7	115
79. МАЗ-54331 с полуприцепом МАЗ-9397	50	34	350	700	250
80. МАЗ-54322 (одиночный тягач)	27	27	350	1296,3	135
81. МАЗ-54322 с полуприцепом МАЗ-9397	54	37	350	648,2	270

1	2	3	4	5	6
82. МАЗ-6422, 64227 (одиночный тягач)	35	35	350	1000	175
83. МАЗ-6422, 64227 с полуприцепом МАЗ-9388	50	40	350	700	250
84. КрАЗ-255В, 255В 1 (одиночный тягач)	40,5	40	330	814,8	202,5
85. КрАЗ-255В, 255В 1 с полуприцепом МАЗ-5245	58,5	45,5	330	564,1	292,5
86. КрАЗ-260В (одиночный тягач)	40	40	380	950	200
87. КрАЗ-260В с полуприцепом	60	50	380	633,3	300
88. МАЗ-537, 537Г, 537Д, 537В с полуприцепом	125	—	840	672	625
89. КЗКТ-932 с полуприцепом	140	—	—	—	—
90. КЗКТ-7428, 74281, 74283 с полуприцепом	182	—	900	494,5	910
91. Тягач КЗКТ-74282	182	—	900	494,5	910
92. МАЗ-535А, 535В с прицепом	107	—	700	649,9	535
93. ЗИЛ-ММЗ-555, 555А, 555Г, 555ГА, 555К, 555Н, 555Э, 555-76, 4502, 45021, 45022, 554,554В, 555М, 4505	41	37	170	414,6	205
94. КамАЗ-5511	41	34	170	414,6	205
95. КамАЗ-55111	41	36,5	170	414,6	205
96. Урал-5557	—	34	270	—	—
97. МАЗ-503, 503А, 503Г, 510, 510Б, 510Г, 511, 512, 513, 5549, 5551	33,5	28	200	597	167
98. КрАЗ-256, 256Б, 256Б1	51	48	330	647,1	255
99. Тягач 6953 с изд. 2А36	93	—	600	645,2	465
100. Тягач 6953 с полуприцепом МАЗ-8925	102	—	600	588,2	510
101. РАФ-977, 977Д, 977ДМ, 977Е, 2203, 22031, 22032	15	—	55	366,6	90
102. УАЗ-2206, 2206-01, 452В, 452Г	17	—	86	505,9	85
103. ПАЗ-652, 652Б, 652Г	28	—	105	375	140
104. ПАЗ-672, 672А, 672Ю	34	—	105	308,8	170
105. ПАЗ-651, 651Л, КАВЗ-651	26	—	105	403,8	130
106. ПАЗ-3205	36	—	210	583,3	180
107. КАВЗ-685, 685Г, 685Ю, КАВЗ-3270	30	—	105	350	150
108. АС-66, АС-38	41	—	210	512,2	205
109. ЗИЛ-158, 158А, 158В, 158ВА, ЛиАЗ-158	41	—	150	365,9	205
110. ЛАЗ-695, 695Б, 695Е, 695Н	41	—	150	365,9	205
111. ЛАЗ-697, 697Е, 697Н, 697Р, 697М	40	—	300	750	200
112. ЛАЗ-699, 699А, 699Н, 699Р	43	—	300	697,7	215
113. ЛАЗ-4202	35	—	300	857,1	175
114. ЛАЗ-42021	33	—	340	1030,3	165

Примечания

1. Для автомобилей, выполняющих работу, не учитываемую в тонно-километрах, при работе их с прицепами (артсистемами) основная норма расхода горючего увеличивается на каждую тонну общей массы прицепного подвижного состава: для автомобилей с карбюраторными двигателями — на 2 л; для автомобилей с дизельными двигателями — на 1,3 л.

2. Для автомобилей и автопоездов, выполняющих работу, учитываемую в тонно-километрах, дополнительно к линейной норме устанавливается расход горючего на каждые 100 т-км: для автомобилей с карбюраторными двигателями — 2 л, для автомобилей с дизельными двигателями — 1,3 м.

3. Для автомобилей с прицепами, выполняющих работу, учитываемую в тонно-километрах, линейная норма расхода горючего увеличивается на каждую тонну собственной массы прицепов: для автомобилей с карбюраторными двигателями — на 2 л; для автомобилей с дизельными двигателями — на 1,3 л.

4. Для автомобилей-самосвалов и автопоездов с самосвальными кузовами прицепов дополнительно устанавливается расход горючего на каждую выгрузку в количестве 0,25 л.

5. При работе автомобилей-самосвалов с самосвальными прицепами норма расхода горючего увеличивается на каждую тонну собственной массы прицепа и половину номинальной грузоподъемности: для автомобилей с карбюраторными двигателями — на 2 л; для автомобилей с дизельными двигателями — на 1,3 л.

Таблица 2

Нормы расхода горючего и запас хода для гусеничных тягачей, транспортеров и транспортеров-тягачей

Марка машины	Расход дизельного топлива, л			Запас хода на одной заправке с прицепом, км
	на 1 км движения	на 1 ч работы		
		в движении	на месте без нагрузки	
МТ-Т	4,3/3,6	93/87	20,4	395
АТ-Т	2,5/1,8	41/30	12	528
АТС-59Г	1,7/1,6	38/34	12	482
АТС-59	1,8/1,6	38/34	12	455
АТС-59С	2,1/1,6	47/36	12	390
АТ-С	2/1,5	34/28	12	545
МТ-ЛБ, МТ-ЛБ-2	1,05/-	30,7/13,2	7,8	500
МТ-ЛБВ, МТ-ЛБВ-2	1,35/1,26	26,3/24,3	7,8	393
МТ-ЛБУ, МТ-ЛБУ-2	1,4	30,4	8	393
АТ-Л	1/0,7	20,2/18,5	5	510
ГТ-Т	1,35/1,05	28/24	6	407
ГТ-ТС	1/0,8	17/13,5	6	300
ГТ-МУ, ГТ-МУ-1	1,2/1	26,5/25	6	258
ГТ-СМ, ГТ-СМ-1	1,1/1	17,5/14	6	297
ДТ-10П	3,5	53	20,4	347
ДТ-20П	4,5	70	20,4	277
ДТ-30П	4,9	70	20,4	306
ГМ-569, 569А, 577, 577А, 567	3,2	96	20,4	309
ГМ-579, 579А	3	90	20,4	330
ГМ-352, 355	3	90	20,4	383

Примечания

1. Учет расхода горючего ведется по норме, установленной на 1 км пути.

2. Нормой расхода горючего на 1 ч работы следует пользоваться для учета его расхода при работе с навесным оборудованием и для эвакуации машин.

3. Нормой расхода горючего на 1 ч работы на месте без нагрузки следует пользоваться для учета его расхода при проведении занятий по технической подготовке, связанных с продолжительной работой двигателя на месте.

4. При использовании двигателей машин для привода специального оборудования необходимо пользоваться нормой расхода горючего на 1 ч работы на месте без нагрузки, увеличенной на 50 %.

5. В числителе указана норма расхода горючего для тягача с прицепом, в знаменателе — без прицепа.

Таблица 3

Нормы расхода горючего при эксплуатации тракторов

Марка трактора	Расход горючего на 1 ч работы, л		
	в движении		на месте без нагрузки
	без прицепа	с прицепом	
ДЭТ-250	35	43	15,8
Т-180	21,2	29	9,5
Т-100М	12,8	17,4	6
Т-130	15,4	21	7
Т-150	16	20	7
Т-150К, Т-155	18	24	8
К-700, К-701	32	45	15
ДТ-75, ДТ-74	10,5	14,8	5
Т-40, Т-40А	5,5	8	2
«Беларусь» (МТЗ-50, МТЗ-52, ЮМЗ-6)	7,3	10	3,5
ТТ-4	—	10,8	4
Т-16М	—	2,6	0,7
ТДТ-75	10,5	14,8	5
ТДТ-55	8	11	4
ДТ-20	2,8	3,7	2
ДТ-14	2,2	3,2	1,5
Т-4	13,4	18,5	6
Т-25	—	3,1	0,7
ТБ-1	—	52	—

Примечания

1. Расход автомобильного бензина для пусковых двигателей тракторов установлен из расчета на 100 л расхода основного горючего: 5 л — для зимнего периода и 3 л — для летнего.

2. При работе специального оборудования, установленного на тракторах, расход горючего определяется по нормам для инженерной техники.

Таблица 4

Нормы расхода горючего для работы средств подогрева

Марка подогревателя	Марка двигателя	Наименование горючего	Расход горючего, кг/ч
1	2	3	4
1. ПЖБ-7, ПЖБ-6	М24Д, 451М	Бензин А-76	1,2
2. ПЖБ-12	ЗМЗ-66	То же	2,1
3. П-16, П-100	ЗИЛ-130, 131, 375	То же	2,9
4. ПЖБ-18	—	То же	2,7
5. ПЖБ-24	—	То же	3,9
6. 151.8106	ЗИЛ-645	Топливо дизельное	1,3
7. ПЖД-18	—	То же	3
8. ПЖД-30	КамАЗ-740	То же	4,6
9. ПЖД-44	ЯМЗ-236, 238	Топливо дизельное	7,1
10. ПЖД-48	—	То же	7
11. ПЖД-70	Д-12АН650, Д-12А525, УТД-20, УТД-25	То же	9,5
12. ПЖД-200	—	То же	3,5
13. ПЖД-300	—	То же	5
14. ПЖД-400	—	То же	6,7
15. ПЖД-600	Д-180, В-300Б, ЯМЗ-238АБ	То же	9,2

Приказом министра обороны Российской Федерации 1992 г. № 65 установлены дополнительные надбавки к нормам расхода горючего при использовании АТ в особых условиях.

Таблица 5

Надбавки к нормам расхода горючего на особые условия эксплуатации автомобильной техники

Условия эксплуатации	Надбавка в % к норме, не более
1. Для автомобилей в зимний период использования при установившейся температуре воздуха ниже 0°C в климатических районах согласно: а) П ₁₀ ; П ₁₁ ; П ₁₂	5
б) П ₂ — П ₉	10
в) П ₁	15
г) П ₁	20
2. Для автомобилей при работе в горных местностях на высоте над уровнем моря: а) от 1000 до 1500 м	5
б) от 1501 до 2000 м	10
в) от 2001 до 3000 м	15
г) выше 3000 м	20
3. Для автомобилей при работе на дорогах со сложным планом (наличие в среднем на 1 км пути пяти и более закруглений радиусом менее 40 м)	10
4. Для автомобилей, используемых при боевом слаживании частей и соединений	15
5. Для автомобилей при проведении полевых учений и маневров: а) по булыжно-щебеночному шоссе и твердой степной целине	25
б) по грунтовым дорогам и дорогам с закрепленными песками	40
6. При работе автомобилей в карьерах (с тяжелыми дорожными условиями), на лесных участках — до основной магистрали (по вывозке леса)	20
7. При работе автомобилей в тяжелых дорожных условиях в период сезонной распутицы, снежных или песчаных заносов (на срок не более одного месяца)	35
8. Для гусеничных тягачей и транспортеров при проведении полевых учений войск, а также при слаживании частей и соединений, тренировках к парадом и обслуживании испытаний на полигонах	15
9. Для колесных и гусеничных тягачей при маневрировании на огневых позициях артиллерийских, зенитных и других подразделений	40
10. Для учебных автомобилей и автомобилей, выделяемых для обучения вождению личного состава в соответствии с учебными программами	25
11. При работе в черте города, требующей частых остановок (в среднем более 1 остановки на 1 км)	10
12. Для транспортных и специальных автомобилей, эксплуатирующихся в условиях Арктики (по снежной целине, ледяным торосам и т. д.)	150
13. Для автомобилей при работе по вывозке снега в период очистки шоссе и дорог и аэродромов	15
14. При эксплуатации автомобилей, вышедших из капитального ремонта, и новых автомобилей при пробеге первой тысячи километров	5
15. Для машин на базе тягачей и тракторов на первые 15 ч эксплуатации	10
16. При перевозке грузов, требующих пониженных скоростей движения автомобилей	10
17. При постоянной работе автомобилей в качестве технологического транспорта на территории предприятий, внутри цехов	10
18. Для автомобилей, на которых установлены шины со сроком службы 10 лет и более	5

Примечания

1. При работе специализированных автомобилей линейные нормы расхода горючего увеличиваются или уменьшаются на каждую тонну превышения или снижения массы такого автомобиля против базового: для автомобилей с карбюраторными двигателями — на 2 л; для автомобилей с дизельными двигателями — на 1,3 л.

Для автомобилей, работа которых не учитывается в тонно-километрах и на которых установлено вооружение или специальное оборудование, нормы расхода увеличиваются на каждую тонну превышения номинальной грузоподъемности базового автомобиля: с карбюраторными двигателями — на 2 л; с дизельными двигателями — на 1,3 л.

2. Нормы расхода снижаются:

— при работе автомобилей на внегородских дорогах с усовершенствованным покрытием — на 15 %;

— при эксплуатации автобусов, не работающих на регулярных маршрутах, — на 10 %.

3. Конкретные надбавки к нормам расхода горючего для зимнего периода эксплуатации в пределах районов, указанных в п. 1 настоящей таблицы, и периоды применения этих надбавок определяются приказами командующих войсками округов, группами войск, флотами.

4. Для автомобилей, работающих на одних и тех же маршрутах, командирам воинских частей и руководителям хозрасчетных предприятий (автохозяйств) предоставляется право вводить дифференцированные маршрутные нормы расхода горючего при условии соблюдения в целом по воинской части установленных приказом министра обороны Российской Федерации 1992 г. № 65 норм расхода горючего.

Маршрутные нормы расхода горючего разрабатываются комиссией под председательством заместителя командира воинской части по вооружению (начальника АС) и устанавливаются на срок осуществления перевозок, но не более чем на период, в течение которого дорожные и другие условия перевозки остаются неизменными. Маршрутные нормы устанавливаются на основании опыта работы на технически исправных автомобилях с водителями надлежащей квалификации, объявляются приказом по воинской части (автохозяйству) и доводятся до сведения всех исполнителей, связанных с их применением.

5. Под термином «боевое слаживание» частей и соединений понимается выполнение всех видов учебных задач при проведении тактико-строевых, тактико-специальных занятий с выводом АТ (как отдельных машин, так и в составе частей, подразделений).

К элементам боевого слаживания относятся: выход машин из парка на сборные пункты, тренировки в посадке личного состава на машины и высадке его с машин, погрузка имущества, перемещение в боевых порядках на занятиях и в колоннах, проведение работ, связанных с техническим обслуживанием и ремонтом в ходе занятий.

6. Списание горючего с применением надбавок, предусмотренных в настоящей норме, производится по фактическому расходу, но не выше установленных пределов.

7. При необходимости применения нескольких надбавок (кроме п. 12 настоящей таблицы) норма расхода горючего устанавливается по сумме или разности этих надбавок (снижений). Суммирование надбавок, указанных в пп. 5, 10, 13 настоящей таблицы, с надбавкой, указанной в п. 7 настоящей таблицы, не разрешается.

8. При проведении испытаний техники на полигонах, в институтах, лабораториях, а также войсковых испытаний новых образцов техники списание горючего производится по фактическому расходу на основании актов о проведенных испытаниях, утвержденных командиром воинской части.

9. Для автомобилей, тракторов, гусеничных тягачей и транспортеров частей радиотехнических войск ПВО и радиотехнического обеспечения ВВС, обслуживающих радиолокационные подразделения, дислоцированные в горных районах и в отдельных пунктах с особо тяжелыми дорожными условиями, списание горючего производится по фактическому расходу по акту, но не более 200 % основной нормы.

10. При работе автомобилей с нестандартными двигателями горючее списывается по его фактическому расходу, но не выше основной нормы для данной машины со стандартным двигателем, увеличенной на 10 %.

11. На подогрев двигателей в зимнее время (при температуре ниже минуса 5 °С, в период обслуживания полетов и боевых дежурств самолетов на аэродромах норма расхода на 1 ч работы на месте устанавливается:

- для автомобилей ГАЗ-63, ГАЗ-53, ГАЗ-66 и их модификаций — 4,5 л;
- для автомобилей ЗИЛ-130, ЗИЛ-431410, ЗИЛ-157, ЗИЛ-131, Урал-375, Урал-4320, КамАЗ-4310, КраЗ-255Б, КраЗ-260 и их модификаций — 6 л;
- для колесных тягачей — 10 л;
- для гусеничных тягачей — 12 л.

12. При погрузочно-выгрузочных работах в пунктах, где по условиям пожарной безопасности воспрещается глушить двигатель (склады горючего, склады специальных топлив и другие объекты), нормы расхода горючего на 1 ч простоя устанавливаются из расчета расхода горючего на 5 км пробега по основной норме.

13. Для внедорожных автомобилей БелАЗ-540, БелАЗ-540А, БелАЗ-548, БелАЗ-548А с самосвальными кузовами при их работе устанавливается надбавка к основной норме в размере 1 л на каждую выгрузку.

14. На внутрипарковые разъезды и технические надобности воинских частей (техническое обслуживание, регулировочные работы, приработка деталей двигателей и автомобилей после ремонта и пр.) разрешается расходовать до 0,5 % горючего от общего его количества, потребляемого воинской частью.

Нормы расхода моторного масла на восполнение потерь от угара при использовании автомобильной техники

Таблица 6

Нормы расхода моторного масла для автомобилей и колесных шасси (на 100 л расхода горючего, рассчитанного по нормам)

Тип автомобиля	Масло для двигателя, л
Легковые, грузовые и специальные автомобили, автобусы с карбюраторными двигателями и колесные шасси 135ЛМ, 135ЛМП, 135ЛТМ	2,2*
Грузовые и специальные автомобили и автобусы с дизельными двигателями	2,7
Колесные шасси МАЗ-537, 543, 547, 7912, 7410, 74101, БАЗ-5937, 5939, 6944, 6950, 5921, 5922 и их модификации, автомобили-самосвалы БелАЗ, МоАЗ	4,5

Примечание. Для легковых автомобилей ВАЗ (всех модификаций) расход масла для двигателей — 0,8 л.

Таблица 7

Нормы расхода моторного масла на восполнение потерь от угара при использовании гусеничных тягачей, транспортеров-тягачей и транспортеров (на 100 л расхода горючего, рассчитанного по нормам)

Марка гусеничного тягача, транспортера-тягача и транспортера	Масло для двигателя, л
АТ-Т, АТС-59, АТС-59Г, АТС-59С, АТ-С, МТ-ЛБ, МТ-ЛБВ, МТ-ЛБ-2, МТ-ЛБУ, АТ-Л	5,6
МТ-Т, ДТ-10П, ДТ-20П, ДТ-30П, ГМ-569 (577), ГМ-579, ГМ-352 (355)	6,5
ГТ-Т, ГТ-ТС	5,2
ГТ-МУ, ГТ-СМ, ГТ-СМ-1	4,7

Таблица 8

Нормы расхода моторного масла на восполнение потерь от угара при использовании тракторов (на 100 л расхода горючего, рассчитанного по нормам)

Марка трактора	Масло для двигателя, л
ДЭТ-250, Т-180, Т-130, Т-100М, Т-150, Т-150К, Т-155, К-700, К-700А, К-701, К-701М, Т-4А	5,3
ДТ-75, Т-40, Т-40А, МТЗ-50, МТЗ-52, ЮМЗ-6, МТЗ-80, МТЗ-82, ТДТ-75, ТДТ-55	4,8
ГТ-4	5,8
ДТ-20, ДТ-14	5
Т-25, Т-30, Т-30А	4,2
Т-16М	4,6
ГБ-1	6

Примечания

1. Нормы расхода масел установлены с учетом восполнения потерь от угара при эксплуатации АТ.

2. Нормы расхода моторных масел снижаются для автомобилей (кроме колесных шасси и автомобилей ВАЗ), находящихся в эксплуатации до 3 лет, на 50 % и увеличиваются для всех автомобилей, находящихся в эксплуатации свыше 8 лет, на 20 %.

3. Нормы расхода масла для двигателей колесных шасси МАЗ 537, 543, 547, 7911, 7410 и их модификаций, прошедших капитальный ремонт, — 7,2 л.

4. Нормы расхода масел для газогенераторных и газобаллонных автомобилей устанавливаются как для машин, работающих на бензине.

Таблица 9

Нормы расхода специальных жидкостей и этилового спирта на одну машину

Наименование проводимых работ	Наименование жидкости	Количество заправок
1	2	3
Смена жидкости и прокачка гидросистемы	ГТЖ-22М, «Нева», «Томь»	1,1
Долив в гидросистемы тормозов и гидравлический привод сцепления при эксплуатации в течение года: — в I ₁ , I ₂ , II ₁ ... II ₉ климатических районах;	ГТЖ-22М, «Нева», «Томь»	1
— в II ₁₀ , II ₁₁ , II ₁₂ климатических районах	То же	1,5
Эксплуатация круглогодично или в течение зимнего периода	Охлаждающие жидкости марок 40 и 65, Тосол А-40М, Тосол А-65М	1
Долив в систему охлаждения на один месяц эксплуатации: — гусеничной или колесной четырехосной машины;	То же	0,12
— колесной машины (кроме четырехосной колесной машины)	То же	0,08
Заправка предохранителя против замерзания тормозной системы для эксплуатации автомобилей при температуре воздуха ниже плюс 5 °С	Спирт этиловый ректификованный технический	1
Замена в предохранителе против замерзания тормозной системы автомобилей (вместимость предохранителя 0,2 л): — один раз в неделю при пробеге более 1000 км;	То же	1
— один раз в две недели при пробеге за неделю от 500 до 1000 км;	То же	1
— один раз в месяц при пробеге за неделю до 500 км	То же	1
Замена в предохранителе против замерзания тормозной системы автомобилей КраЗ-255В1, 255В1 (вместимость предохранителя — 0,2 л): — за одну неделю при пробеге более 1000 км;	То же	1,5
— за две недели при пробеге за одну неделю от 500 до 1000 км;	То же	1,5
— за месяц при пробеге за одну неделю до 500 км	То же	1,5
Замена в предохранителе против замерзания тормозной системы (вместимость предохранителя — 1 л): — один раз в месяц при пробеге более 4000 км;	То же	1
— один раз в два месяца при пробеге за месяц от 2000 до 4000 км;		1
— один раз в три месяца при пробеге за месяц менее 2000 км		1
Добавление в тормозную жидкость ГТЖ-22М при температуре ниже минус 42 °С	То же	18 % по массе

Примечания

Смена тормозной жидкости ГТЖ-22М («Нева», «Томь») производится в II₁₀, II₁₁, II₁₂ климатических районах на автомобилях транспортной группы — два раза в год, на остальных — один раз в год, в I₁, I₂, II₁ — II₉ климатических районах на машинах всех групп эксплуатации — один раз в 1,5 года.

Расход тормозной жидкости при ремонте гидросистемы тормозов и гидравлического привода сцепления автомобилей устанавливается в размере 1,1 заправки (за счет п. 1 настоящей нормы).

Расход тормозной жидкости для промывки гидросистемы тормозов и гидравлического привода сцепления при ремонте устанавливается на один ремонт:

- для двухосных автомобилей, автобусов и прицепов — 0,06 л;
- для трехосных автомобилей — 0,09 л;
- для четырехосных автомобилей — 0,2 л;

— для гусеничных транспортеров-тягачей с гидравлическим приводом сцепления — 0,05 л.

По окончании зимнего периода эксплуатации охлаждающая низкотемпературная жидкость подлежит обязательной сдаче на склад горючего в количестве одной заправки.

Нормы расхода горючего, масел, смазок и специальных жидкостей на хранение, техническое обслуживание и ремонт АТ, а также порядок их определения и применения установлены приказом министра обороны Российской Федерации 1992 г. № 65 (норма № 15).

Марки горючего, масел, смазок и специальных жидкостей для каждой марки АТ устанавливаются по химмотологическим картам.

Расходом горючего считается количество горючего, фактически сожженного в двигателях, а также используемое в качестве растворителя, моющей жидкости, для разжижения масла в системе смазки двигателя и агрегатов трансмиссии и для санитарно-гигиенических нужд.

Основанием для списания горючего в расход на АТ является путевой лист.

В каждой воинской части (на контрольно-техническом пункте и в соответствующем подразделении) оборудуются (оформляются) технические уголки о порядке оформления и заполнения путевого листа.

Расходом масла на АТ считается количество масла, фактически сгоревшее в двигателе (угар), слитое из системы смазки двигателя при его замене, а также выданное на машины для смазки агрегатов и узлов в соответствии с периодичностью и объемом обслуживания.

Списание масла в расход производится:

— на технике текущего обеспечения — по выдаче на машины;

— на технике, находящейся на хранении, — по фактическому расходу.

Масла в системе смазки машин, находящихся на хранении, числятся в наличии.

Расходом смазок и специальных жидкостей (кроме этилового спирта и охлаждающей низкотемпературной жидкости) считается количество смазки или спецжидкости, выданное в соответствии с действующими нормами со склада (пункта заправки горючим) воинской части по раздаточной ведомости на машины.

В этом случае списание смазки и спецжидкости в расход производится при выдаче их по нормам без занесения на лицевой счет подразделения.

Смазки и специальные жидкости, выданные в подразделения по накладным для проведения ремонтов и для других нужд, списываются в расход после их использования по назначению в установленном порядке, а другие ядовитые технические жидкости — по представлении акта, утвержденного командиром воинской части, который оформляется немедленно после израсходования этих жидкостей.

Расходом этилового спирта считается количество спирта, фактически израсходованное в противобледенительных системах. Списание этилового спирта производится по актам в пределах количества, положенного по нормам расхода.

Расходом охлаждающей низкотемпературной жидкости считается количество этой жидкости, израсходованное в течение зимнего периода на восполнение эксплуатационных потерь и промывку системы охлаждения двигателя. Списание охлаждающей жидкости в расход производится в пределах установленных норм.

Охлаждающая низкотемпературная жидкость, залитая в систему охлаждения машин, числится в наличии. После слива охлаждающей жидкости она списывается с учета как свежая, а приходится как отработавшая в пересчете на соответствующую стандартную.

Приложение 22

Удостоверение техника (по безопасности движения) — начальника КТП

Лицевая сторона

Войсковая часть 00000	
Удостоверение Серия ____ № 000000	
Выдано _____	(воинское звание, фамилия)
(имя, отчество)	
В том, что он обучался на сборах при войсковой части 00000	
с « » _____	20 ____ г.
по « » _____	20 ____ г.
по специальной программе техника (по безопасности движения) — начальника контрольно-технического пункта, сдал зачеты и допущен к работе по проверке технического состояния машин на КТП и соблюдения техники безопасности личным составом в парке воинской части.	
Председатель экзаменационной комиссии	

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)	
М. П.	« » _____ 20 ____ г.

Оборотная сторона

Приказом командира войсковой части 00000 от « » _____ 20 ____ г. № ____ допущен к самостоятельной работе на контрольно-техническом пункте по проверке технического состояния машин, а также соблюдения техники безопасности личным составом в парке воинской части.	
Командир войсковой части 00000	

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)	
М. П.	« » _____ 20 ____ г.
Удостоверение действительно на период службы в данной воинской части, при наличии документа, удостоверяющего личность.	

Приложение 23

Журнал учета дорожно-транспортных происшествий

войсковая часть 00000

№ п/п	Дата, время совершения ДТП	Место совершения ДТП	Вид ДТП, обстоятельства ДТП	Сведения о водителях, транспортных средствах — участниках ДТП и старших машин	Сведения о пострадавших в ДТП	Решение органа дознания, военной прокуратуры и суда	Принятые меры
1	26.08 1995 г. 22.15	55 км ш. Москва — Горький	Столкновение. Водитель автомобиля «Урал-4320» рядовой Петров В.П. на спуске превысил скорость движения, не справился с управлением, выехал на полосу встречного движения и совершил столкновение со встречным автомобилем	Рядовой Петров Владимир Петрович, 1975 г.р., призыв — май 1993 г. Стаж — 1,5 г., категории «В», «С». Обучался в РОСТО г. Нижнего Новгорода. «Урал-4320», принадлежащий в/ч 00000, МВО, р/н 43-26 ВН	Погиб — 1, гражданин Сидоров С.М., ранен — 1, рядовой Петров В.П.	ГАИ 27.08.1995 г. — вина военного водителя. Военная прокуратура 10.09.1995 г. — дело передать в суд (отказано, прекращено). Суд 29.10.1995 г. — водитель оправдан из-за отсутствия состава преступления	Издан приказ, обстоятельства ДТП разобраны на общем собрании водителей воинской части и т. д.

Примечания:

1. В графе 7 журнала делается первоначальная запись о виновности в ДТП по предварительному заключению органов ГАИ (ВАИ), в случае вины водителя воинской части ДТП относится к учету «по вине водителя воинской части». Окончательная запись в графе 7 журнала делается на основании решения военной прокуратуры, если ею по данному ДТП возбуждено уголовное дело.

2. Раздельному учету подлежат ДТП с участием автомобильного транспорта воинских частей и ДТП с участием автомобильного транспорта, принадлежащего военнотружашим.

Приложение 24

Формат 210 x 297

СОГЛАСОВАНО

Начальник штаба войсковой части _____

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части _____

(воинское звание, подпись, инициал имени,
фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

(воинское звание, подпись, инициал имени,
фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

Наряд № _____
на использование машин(наименование воинской части, учреждения, организации)
на « ____ » _____ 20 ____ г.

Марка машины	Государственный регистрационный знак	Группа эксплуатации	Для каких целей назначается машина	Маршрут движения	В чье распоряже- ние	Время выезда	Время возвращения	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Заместитель командира войсковой части _____
по вооружению (начальник автомобильной службы)

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

Приложение 25

Книга

заявок на использование автомобильной техники

(наименование воинской части, учреждения, организации)

Начата « ____ » _____ 20 ____ г.
 Окончена « ____ » _____ 20 ____ г.

№ п/п	Дата	Основа- ние для исполь- зования	Род перевози- мого груза		Марка и коли- чество машин (при- цепов)	Количество рейсов	Маршрут движения, его протяжен- ность, км	Фами- лия стар- шего машины	Дата, время		Фами- лия и под- пись заяви- теля	Решение о выделении машин, подпись, фамилия должност- ного лица, принявшего решение, и дата
			наименование	количество, т, шт., чел.					выезда	возвращения		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Начальник автомобильной службы

(наименование воинской части, учреждения, организации)

(воинское звание, подпись, инициал имени, фамилия)

« ____ » _____ 20 ____ г.

Журнал учета работы автомобильного транспорта подвоза

(наименование воинской части, соединения, объединения)

Начат «___» _____ 20__ г.
Окончен «___» _____ 20__ г.

№ п/п	Подразделе- ние, воинская часть, соединение, объединение	Пробег, км				Перевезено, т		Работа, т.км		Показатель эффективности (Пз), %	Оцен- ка
		автомобилей		прицепов		всего	в том числе на прицепе	фактическая (Рф)	возможная (Рв)		
		общий	с грузом	общий	с грузом						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Примечания:

1. Журнал учета работы автомобильного транспорта подвоза ведется: в воинской части — за каждое подразделение; в соединении — за каждую воинскую часть; в объединении — за каждое нижестоящее объединение (соединение). При этом учет работы автомобильного транспорта, участвующего в централизованном подвозе, ведется отдельной строкой.

2. В графе 2 журнала учета записываются: в воинской части — наименования подразделений; в соединении — наименования воинских частей; в объединении — наименования объединений (соединений). В графах 3—10 записываются данные из соответствующих граф книги учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов.

3. В итоговой строке за воинскую часть (соединение, объединение) данные граф 3—10 суммируются, а значение графы 11 итоговой строки определяется по формуле:

$$Пз = \frac{\sum Рф}{\sum Рв} \times 100 \%, \text{ где}$$

Пз — показатель эффективности

$\sum Рф$ — работа фактическая

$\sum Рв$ — работа возможная

Приложение 27

Книга учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов

(подразделение)

(наименование воинской части, учреждения, организации)

Начата « » 20 г.
Окончена « » 20 г.

Содержание

Тип, марка машины	Государственный регистрационный знак	Страницы книги	
		начальная	последующая
1	2	3	4

Левая сторона

(тип, марка машины)

(государственный регистрационный знак)

Путевой лист		Номинальная грузоподъемность автомобиля (автомобиля), т	Пройдено километров (отработано моточасов)						Перевезено			Выполненная работа, т.км		Показатель эффективности (ПЭ), %
дата (период)	номер		автомобилем				прицепом		наименование груза	количество в тонн		фактическая	возможная	
			всего	в том числе			всего	в том числе с грузом		всего	в том числе на прицепе			
				с грузом	с буксируемым вооружением (техникой)	на плаву, на буксире								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

(наименование горючего)

(наименование масла)

Материальные средства, л													
Наличие перед выездом (остаток на начало периода)		Получено		Наличие при постановке на стоянку (остаток на конец периода)		Израсходовано		Положено по норме		Экономия		Перерасход	
горючего	масла	горючего	масла	горючего	масла	горючего	масла	горючего	масла	горючего	масла	горючего	масла
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29

Пояснения по заполнению книги учета работы машин, расхода горючего и смазочных материалов

1. Для каждой используемой машины открывается лицевой счет, в котором производятся записи на основании оформленных путевых листов. При этом в графы 3—14 заносятся соответствующие итоговые данные из путевых листов.

2. При расходовании двух сортов горючего (масел) учетные данные по второму сорту записываются знаменателем в графах 16—29.

3. Для определения показателя эффективности (Пэ) (графа 15) необходимо показатель выполненной работы (графа 13) умножить на 100 процентов и разделить на показатель пробега автомобиля (графа 4) и на номинальную грузоподъемность автомобиля (автопоезда) (графа 3).

4. При использовании автомобиля по планам централизованного подвоза в графе 1 после записи даты (периода) делается отметка «ЦП».

5. По истечении месяца итоговые данные о работе машин и расходе горючего, смазочных материалов показываются строками — «всего за месяц», «в том числе по планам централизованного подвоза»; «итого с начала года», «в том числе по планам централизованного подвоза». При этом итоговые данные по экономии или перерасходу горючего и масел показываются итоговой строкой за прошедший месяц (период) как разница между суммарными данными граф 26 и 28 — по горючему, 27 и 29 — по маслам.

Приложение 28

Форма по ОКУД
по ОКПО

Код
0345008

Организация _____

Журнал
учета движения путевых листов
за _____ 20__ г.

Номер путе- вого листа	Дата выда- чи путе- вого листа	Водитель (механик- водитель)		Государст- венный регистра- ционный знак автомо- биля (прицепа)	Подпись			Приме- чание
		Фамилия, имя, отчество	Та- бель- ный номер		командира подразде- ления (водителя, механика- водителя) в получении путевого листа	диспетчера (делопроиз- водителя) и дата приемки путевого листа и документов от командира подразделения (водителя, механика- водителя)	бухгалте- ра и дата приемки путевого листа	
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Примечание. Применяется для контроля за движением путевых листов, выданных водителю (механику-водителю), и сдачи обработанных путевых листов в финансовый орган.

Приложение 30

Утверждаю

Командир войсковой части 00000

(воинское звание, подпись, инициал имени,
фамилия должностного лица)

«__» 20__ г.

А К Т

**проверки и оценки профессиональной пригодности
водителей войсковой части 00000**

Комиссия в составе председателя: _____

(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

членов комиссии: _____

(должность, воинское звание, фамилия и инициалы)

назначенная приказом командира войсковой части _____
от «__» _____ 20__ г. № __, провела проверку и оцен-
ку профессиональной пригодности водителей войсковой части _____

В результате проверки комиссия установила:

№ п/п	Воинское звание	Ф. И. О	Подразде- ление	Заключение членов комиссии о профессиональной пригодности водителей								За- клю- чение комис- сии	Приме- чание
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Выводы и предложения комиссии: _____

Представлено на проверку __ человек;
оценено на «удовлетворительно» __ человек;
оценено на «неудовлетворительно» __ человек.

К акту прилагается список водителей, не прошедших проверку про-
фессиональной пригодности и подлежащих отстранению от управления
транспортными средствами.

Председатель:

Члены комиссии:

Приложение 31

УТВЕРЖДАЮ

Командир войсковой части _____

(воинское звание, подпись, фамилия)

2006 г.

**ГОДОВОЙ КОМПЛЕКСНЫЙ ПЛАН
мероприятий войсковой части _____
по предупреждению автопроисшествий на 2006 г.**

№ п/п	Мероприятия	Срок исполнения	Исполнители	Отметка о выполнении
I. ПО УКРЕПЛЕНИЮ ВОИНСКОЙ ДИСЦИПЛИНЫ И ВОСПИТАНИЮ ЛИЧНОГО СОСТАВА				
1	Проанализировать состояние воинской дисциплины и дисциплинарной практики, морально-деловые качества офицеров, прапорщиков, сержантов и солдат автомобильной службы	Февраль	Командир войсковой части НАС войсковой части	
2	Регулярно анализировать состояние работы по предупреждению автопроисшествий, стиль, формы и методы работы по воспитанию у водителей ответственности за безопасность движения и сбережение автомобильной техники	Один раз в период обучения	Командиры подразделений, НАС войсковой части	
3	Проводить собрания водителей, на которых подводить итоги работы и разбирать нарушения ПДД и правил эксплуатации машин, поощрять лучших водителей: в подразделениях — ежедневно в батальоне — ежемесячно в части — ежеквартально		НАС войсковой части, командиры подразделений	
4	От всех должностных лиц, ответственных за эксплуатацию автомобильной техники, и старших машин принять зачеты по знанию приказов и нормативов и нормативных документов по обеспечению безаварийной эксплуатации машин	Ноябрь	НАС войсковой части	
II. ПО ПОДГОТОВКЕ ВОДИТЕЛЕЙ И СТАРШИХ МАШИН				
1	Назначить старших машин, провести с ними учебные сборы и принять от них зачеты, отдать приказом по войсковой части	Ноябрь, декабрь	НАС войсковой части, командиры подразделений	
2	С водителями и старшими машин изучать маршруты движения воинского автотранспорта в гарнизоне и их опасные участки	Январь, июнь	НАС войсковой части	
3	Подобрать водителей для работы на одиночных грузовых автомобилях, оборудованных для перевозок личного состава	Апрель, октябрь	Командиры подразделений, НАС войсковой части	
4	Провести совещание со старшими машин, подвести итоги их работы, заслушать их отчеты, обменяться опытом работы	Один раз в квартал	НАС войсковой части, командиры подразделений	
III. ПО УЛУЧШЕНИЮ ВНУТРЕННЕЙ СЛУЖБЫ В ПАРКЕ И ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕХНИКИ				
1	Установить четкий порядок предрейсового инструктажа водителей и старших машин, добиться его неукоснительного выполнения	Ежедневно с 17.00	НАС войсковой части, командиры подразделений	
2	Организовать порядок хранения ключей от замков зажигания в соответствии с требованиями главы 10 УВС ВС РФ и проводить периодические проверки его соблюдения	Февраль, август	НАС войсковой части, командиры подразделений	
3	Продолжать совершенствование имеющихся элементов парка	В течение года	НАС войсковой части	
IV. ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ КОНТРОЛЯ ЗА БЕЗАВАРИЙНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ МАШИН				
1	Обязать дежурного по парку в 19.00 докладывать НАС и дежурному по войсковой части о машинах, не вернувшихся из рейса. Дежурному по части докладывать о таких машинах командиру части	Постоянно	Командир войсковой части, НАС, дежурный по войсковой части и по парку	
2	В ВАИ гарнизона и местном ГИБДД систематически получать сведения о нарушениях ПДД допущенных водителями войсковой части, и принимать меры к нарушителям	Ежемесячно	НАС	
3	Проводить контрольные осмотры пассажирских автобусов, легковых, санитарных и грузовых машин, предназначенных для перевозки личного состава	Ежемесячно	НАС, техники рот	
4	Периодически проверять правильность использования автомобилей, особенно после окончания рабочего дня, в выходные и праздничные дни. Выводы докладывать на решение командира части	Один раз в квартал	Командир войсковой части, НАС	

Начальник автомобильной службы

(воинское звание, подпись, фамилия)

Приложение 32

УТВЕРЖДАЮ

Командир воинской части

« » 19 г.

ПЛАН

проведения парково-хозяйственного дня
в воинской части
на (дата)

Начало (время)

Окончание (время)

Наименование работ (мероприятий)	Время выполнения работ (мероприятий)	Подразделения (объекты, место работы)	Привлекаемые силы и средства		Ответственный исполнитель	Кто контролирует выполнение работ	Отметка о выполнении
			Личный состав	Материально- техническое обеспечение			

I. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ.

А. При подготовке к парково-хозяйственному дню.

Б. Во время парково-хозяйственного дня.

II. ПРОВЕРКА, ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ТЕХНИКИ, ВООРУЖЕНИЯ И ИМУЩЕСТВА.

III. УБОРКА ПОМЕЩЕНИЙ И ТЕРРИТОРИИ.

IV. ПРИВЕДЕНИЕ В ПОРЯДОК И БЛАГОУСТРОЙСТВО СКЛАДОВ И ПРИКУХОННОГО ХОЗЯЙСТВА.

V. И т. д.

ИТОГО:

Для обеспечения качественного выполнения работ в парках органи-
зуются:

Специальные посты

№ 1

и т. д.

Специальные бригады

№ 1

и т. д.

Начальник штаба воинской части

(воинское звание и подпись)

Приложение 33

Административная ответственность за правонарушения в области дорожного движения

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Нарушение правил регистрации ТС всех видов, механизмов и установок*	19.22	50****		2.1.1
— для должностных лиц	19.22	100	300	
— для юридических лиц	19.22	1000	3000	
Управление ТС, не зарегистрированным в установленном порядке*	12.1	50****		2.1.1
Управление ТС, не прошедшим техосмотр*	12.1	50****		Осн. пол., п. 2
Нечитаемый, нестандартный государственный номер*	12.2, ч. 1	50****		Осн. пол., п. 7.11
Управление ТС без государственного номера**	12.2, ч. 2	2500 или лишение прав на 1—3 месяца		Осн. пол., п. 2
Установка на ТС заведомо подложных государственных регистрационных знаков**	12.2, ч. 3	2500 или лишение прав на 1—3 месяца		Осн. пол., п. 2
— для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию	12.2, ч. 3	15000	20000	
— для юридических лиц	12.2, ч. 3	400000	500000	
Управление ТС с заведомо подложными государственными регистрационными знаками**	12.2, ч. 4	Лишение прав на 6—12 месяцев		
Управление ТС водителем, не имеющим при себе документов, предусмотренных ПДД (в том числе и полиса ОСАГО)*	12.3, ч. 1***	50****		2.1.1
Для грузопассажирских перевозок нет соответствующих документов (лицензии, путевого листа, товарно-транспортной накладной)*	12.3, ч. 2	50****		2.1.1
Передача управления ТС лицу, не имеющему при себе документов на право управления им*	12.3, ч. 3	50****		2.1.1
Установка спереди красных световых приборов	12.4, ч. 1	2500 с конфискацией приборов		Осн. пол., п. 3.6
— для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС	12.4, ч. 1	15000	20000	
— для юридических лиц	12.4, ч. 1	400000	500000	
Установка на ТС без разрешения специальных световых, звуковых сигналов	12.4, ч. 2	2500 с конфискацией приборов		Осн. пол., п. 3.5
— для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС	12.4, ч. 2	20000		
— для юридических лиц	12.4, ч. 2	500000		
Незаконное использование специальных цветографических схем автомобилей оперативных служб	12.4, ч. 3	2500		
— для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию ТС	12.4, ч. 3	20000		
— для юридических лиц	12.4, ч. 2	500000		

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Управление неисправными ТС, кроме указанных в ст. 12.5, чч. 2—6, КоАП РФ*	12.5, ч. 1	50****		2.3.1
Управление ТС с неисправностью рулевого, тормозного, сцепного устройств	12.5, ч. 2***	300	500	2.3.1
Управление ТС, на котором установлены световые приборы с огнями красного цвета, а равно не соответствующие требованиям по допуску ТС к эксплуатации**	12.5, ч. 3	Лишение прав на 6—12 месяцев с конфискацией приборов		
Управление ТС, на котором установлены без разрешения устройства для подачи специальных световых или звуковых сигналов**	12.5, ч. 4	Лишение прав на 1—1,5 года с конфискацией устройств		
Использование при движении ТС установленных без разрешения устройств для подачи специальных световых или звуковых сигналов**	12.5 ч. 5	Лишение прав на 1,5—2 года с конфискацией устройств		
Управление ТС, на наружной поверхности которого незаконно нанесены цветографические схемы автомобилей оперативных служб**	12.5, ч. 6	Лишение прав на 1—1,5 года		
Нарушение правил применения ремней безопасности или мотошлемов*	12.6	50****		2.1.2
Управление ТС водителем, не имеющим прав (за исключением учебной езды)	12.7, ч. 1***	700	1000	2.1.1
Управление ТС водителем, лишенным права управления ТС	12.7, ч. 2***	1000	1500	2.1.1
Передача управления ТС лицу, не имеющему права управления ТС (за исключением учебной езды) или лишенному такого права	12.7, ч. 3	300	800	2.1.1
Управление ТС водителем, находящимся в состоянии алкогольного опьянения**	12.8, ч. 1***	Лишение прав на 1,5—2 года		2.7
Передача управления ТС лицу, находящемуся в состоянии алкогольного опьянения**	12.8, ч. 2	Лишение прав на 1,5—2 года		2.7
Превышение установленной скорости движения на 10—20 км/ч*	12.9, ч. 1	50****		10.1
Превышение установленной скорости движения на 20—40 км/ч	12.9, ч. 2	100****		10.1
Превышение установленной скорости движения на 40—60 км/ч	12.9, ч. 3	100	300	10.1
Превышение установленной скорости движения более чем на 60 км/ч**	12.9, ч. 4	от 300 до 500 или лишение прав на 2—4 месяца		10.1
Проезд железнодорожного переезда на запрещающий сигнал, пересечение железнодорожных путей вне железнодорожного переезда, остановка и стоянка на нем**	12.10, ч. 1	500 или лишение прав на 3—6 месяцев		15.3 12.4, 12.5
Нарушение правил проезда железнодорожного переезда (за исключением п. 24 ПДД)	12.10, ч. 2	100****		гл. 15
Движение по автомагистрали на ТС со скоростью менее 40 км/ч, а равно остановка на автомагистрали вне специальной площадки для стоянки*	12.11, ч. 1	100****		16.1

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Движение ТС грузоподъемностью свыше 3,5 т по автомагистрали далее 2-й полосы, учебная езда по автомагистрали*	12.11, ч. 2	100****		16.1
Разворот, движение задним ходом по автомагистрали, въезд в технологический разрыв разделительной полосы автомагистрали	12.11, ч. 3	300	500	16.1
Проезд на запрещающий сигнал светофора (регулировщика)	12.12	100****		1.3, 6.13
Выезд на перекресток в случае затора, который вынудил водителя остановиться, создав препятствие для движения ТС в поперечном направлении*	12.13, ч. 1	50****		13.2
Непредоставление согласно ПДД проезда ТС, пользующемуся преимущественным правом проезда перекрестков	12.13, ч. 2	100	200	гл. 13
Нарушение правил подачи сигнала перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом, остановкой*	12.14, ч. 1	50****		8.1, 8.2
Разворот, движение задним ходом, где запрещено (за исключением ст. 12.11, ч. 3, КоАП РФ)*	12.14, ч. 2	50****		8.11, 8.12
Непредоставление преимущества в движении (за исключением ст. 12.13, ч. 2, ст. 12.17 КоАП РФ)*	12.14, ч. 3	100****		гл. 8, 9, 11
Движение по велосипедным или пешеходным дорожкам, обочинам или тротуарам в нарушение ПДД	12.15, ч. 1	50****		9.9
Нарушение правил расположения ТС на проезжей части, встречного разъезда, обгона без выезда на сторону встречного движения, пересечение организованной пешей или транспортной колонны либо занятие места в ней	12.15, ч. 2	200****		гл. 9, 11
Выезд на сторону встречного движения, когда это запрещено ПДД**	12.15, ч. 3	от 300 до 500 или лишение прав на 2—4 месяца		9.2
Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой*	12.16	50****		1.3
Непредоставление преимущества в движении маршрутным ТС, а равно ТС с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом*	12.17, ч. 1	100	300	3.2
Непредоставление преимущества в движении ТС со специальной окраской и с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом**	12.17, ч. 2	от 300 до 500 или лишение прав на 1—3 месяца		3.2
Невыполнение ПДД уступить дорогу пешеходам, велосипедистам и т. д., пользующимся преимуществом в движении*	12.18	100****		гл. 14, 13
Нарушение правил стоянки, остановки (за исключением ст. 12.10, ч. 1, ст. 12.19, чч. 2—4, КоАП РФ)*	12.19, ч. 1	50****		12.4, 12.5
Стоянка, остановка в местах, предназначенных для стоянки ТС инвалидов*	12.19, ч. 2	100****		гл. 12
Стоянка на тротуаре, создающая препятствие для движения пешеходов*	12.19, ч. 3	100	200	12.2

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Нарушение правил пользования световой, звуковой сигнализацией, знаком аварийной остановки*	12.20	50****		гл. 19
Нарушение правил перевозки грузов, а равно правил буксировки*	12.21, ч. 1	100****		гл. 20, 23
Нарушение правил перевозки опасных, крупногабаритных, тяжеловесных грузов**	12.21, ч. 2	от 100 до 300 или лишение прав на 1—3 месяца		23.4, 23.5
— для должностных лиц, ответственных за перевозку	12.21, ч. 2	1000	2000	
Нарушение правил учебной езды обучающим вождению ТС*	12.22	100****		гл. 21
Нарушение правил перевозки людей (за исключением ст. 12.23, ч. 2, КоАП РФ)*	12.23, ч. 1	100****		гл. 22
Перевозка людей вне кабины автомобиля (за исключением случаев, разрешенных ПДД), трактора, других самоходных машин, на грузовом прицепе, в прицепе-даче, в кузове мотоцикла или вне предусмотренных конструкцией мотоцикла мест для сидения	12.23, ч. 2	100	300	гл. 22
Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего**	12.24, ч. 1	от 500 до 800 или лишение прав на 3—6 месяцев		
Нарушение ПДД или правил эксплуатации ТС, повлекшее причинение средней тяжести вреда здоровью потерпевшего**	12.24, ч. 2	от 1500 до 2000 или лишение прав на 6—12 месяцев		
Непредоставление ТС сотрудникам милиции	12.25 ч. 1	100	200	2.3.3
Невыполнение требования сотрудника милиции об остановке	12.25, ч. 2	200	500	6.11
Отказ от медицинского освидетельствования на состояние алкогольного опьянения**	12.26***	Лишение прав на 1,5—2 года		2.3.2
Невыполнение обязанностей, предусмотренных ПДД, водителем в связи с ДТП, участником которого он является (за исключением ст. 12.27, ч. 2, КоАП РФ)	12.27, ч. 1	100	200	2.5
Оставление водителем места ДТП, участником которого он является (возможен административный арест на срок до 15 суток)**	12.27, ч. 2	от 1000 до 1500 или лишение прав на 6—12 месяцев		2.5
Нарушение правил движения ТС в жилых зонах*	12.28	100****		гл. 17
Нарушение ПДД пешеходом или пассажиром*	12.29, ч. 1	50****		гл. 4, 5
Нарушение ПДД возчиком, велосипедистом, водителем мопеда*	12.29, ч. 2	100****		гл. 24
Нарушение ПДД лицами, указанными в ст. 12.29, ч. 2, КоАП РФ в состоянии алкогольного опьянения	12.29, ч. 3	100	300	гл. 24
Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС, иным участником движения, создавшее помехи в движении ТС	12.30, ч. 1	100****		гл. 4, 5
Нарушение ПДД пешеходом, пассажиром ТС, иным участником движения, повлекшее причинение легкого вреда здоровью потерпевшего*	12.30, ч. 2	100	300	гл. 4, 5

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Выпуск на линию не зарегистрированного или не прошедшего техосмотр ТС (для должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию ТС)	12.31, ч. 1	100	300	
Выпуск на линию ТС с неисправностями, с которыми запрещена эксплуатация ТС, или переоборудованного без соответствующего разрешения (на должностных лиц, ответственных за тех. состояние и эксплуатацию ТС)	12.31, ч. 2	500	1000	
Выпуск на линию ТС с заведомо подложными регистрационными знаками либо с установленными световыми приборами красного цвета, а равно световыми приборами, цвет и режим которых не соответствуют требованиям по допуску ТС к эксплуатации (для должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию ТС)	12.31, ч. 3	15000	20000	
Выпуск на линию ТС с установленными на нем без разрешения устройствами для подачи специальных звуковых и световых сигналов, а равно с незаконно нанесенными цветографическими схемами автомобилей оперативных служб (для должностных лиц, ответственных за техническое состояние и эксплуатацию ТС)	12.31, ч. 4	20000		
Допуск к управлению ТС водителя, находящегося в состоянии алкогольного опьянения или не имеющего права управления ТС (на должностных лиц, ответственных за тех. состояние и эксплуатацию ТС)	12.32	500	1000	
Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений, средств регулирования дорожного движения, умышленное создание помех в дорожном движении, в том числе путем загрязнения дорожного покрытия	12.33	300	500	23.3
— для должностных лиц	12.33	500	1000	
— для юридических лиц	12.33	5000	10000	
Нарушение правил проведения ремонта и содержания дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений (для должностных лиц, ответственных за содержание дорог, железнодорожных переездов и др.)	12.34	2000	3000	
Применение к владельцам и водителям ТС не предусмотренных Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» мер, направленных на ограничение прав на управление, пользование ТС либо его эксплуатацию	12.35	200	500	
— для должностных лиц	12.35	1000	2000	
Блокировка колес, эвакуация ТС, снятие государственных номеров, принудительное направление на сдачу экзаменов по теории и практике вождения лиц, получивших в установленном порядке водительские удостоверения, применение иных мер административного принуждения, за исключением прямо предусмотренных КоАП РФ	12.36	500	1000	
— для должностных лиц (с конфискацией орудий совершения и предметов административного правонарушения)	12.36	1500	2000	

Нарушение	Статья КоАП РФ	Штрафы		Пункт или глава ПДД или пункт Основных положений
		мин.	макс.	
Управление ТС в период, не предусмотренный страховым полисом, а равно управление ТС лицом, не вписанным в полис	12.37, ч. 1	300		2.1.1
Неисполнение обязанности по страхованию или управление ТС, если страховка заведомо отсутствует	12.37, ч. 2	500	800	2.1.1

- * — возможно вынесение предупреждения
- ** — возможно лишение водительского удостоверения
- *** — запрет эксплуатации
- **** — без протокола, с выпиской квитанции об уплате штрафа на месте

Приложение 34

КАРТОЧКА № _____
учета дорожно-транспортного происшествия

Дата ДТП «____» _____ 200__ г. _____

(день недели)

Время происшествия _____ ч. _____ мин.

Место происшествия _____

Краткое описание ДТП _____

Погибло _____ Ранено _____

Пострадавшие _____

Вид ДТП _____

Профиль дороги _____

(поворот, спуск, подъем, перекресток)

Состояние проезжей части _____

(сухая, мокрая, гололед, заснеженная и др.)

СВЕДЕНИЯ О ВОДИТЕЛЕ:

В/звание, Ф.И.О. _____

Год рождения _____ призыв (контракт) _____

Стаж работы _____

Какое учебное заведение РОСТО закончил _____

Разрешение категории на управление ТС _____

Где и когда прошел подготовку _____

Когда закреплена машина _____

Состояние _____

Продолжительность нахождения за рулем _____

СВЕДЕНИЯ О СТАРШЕМ МАШИНЫ:

В/звание, Ф.И.О. _____

Должность _____

Год рождения _____

Состояние _____

СВЕДЕНИЯ О МАШИНЕ:

Принадлежность машины (подразделение, в/часть, округ, вид ВС,
в/звание, Ф.И.О. командира) _____

Марка _____ Регистрационный знак _____

Группа эксплуатации _____

Цель поездки _____

Род перевозимого груза _____

Техническое состояние машины до ДТП _____

после ДТП _____

М.П. _____ Подпись _____

(должность лица ВАИ)

«____» _____ 200__ г.

Приложение 35

Формы учетных документов по номерам и названию

- Форма 1. Разнарядка
- Форма 2. Накладная
- Форма 3. Счет-накладная
- Форма 4. Акт приема
- Форма 5. Наряд на ремонт (изготовление, обработку)
- Форма 6. Чековое требование
- Форма 7. Сводная ведомость
- Форма 8. Раздаточная (сдаточная) ведомость
- Форма 9. Раздаточно-сдаточная ведомость боеприпасов (ракет) на складе воинской части
- Форма 9а. Раздаточная сдаточная ведомость боеприпасов на пункте боевого питания
- Форма 10. Акт закладки (освежения) материальных средств
- Форма 11. Акт списания (снятия остатков)
- Форма 12. Акт технического состояния
- Форма 13. Акт изменения качественного состояния
- Форма 14. Акт технического состояния воздушно-десантной техники
- Форма 15. Акт составления смесей
- Форма 16. Путевой лист
- Форма 17. Рабочий лист агрегата
- Форма 18. Производственный лист
- Форма 19. Раздаточный лист
- Форма 20. Аттестат воинской части
- Форма 21. Аттестат военнослужащего
- Форма 22. Раскладка-накладная
- Форма 23. Суточная ведомость наличия и движения продовольствия
- Форма 24. Донесение о наличии и движении материальных средств
- Форма 25. Книга регистрации учетных документов
- Форма 26. Книга учета наличия и движения материальных средств в подразделении.
- Форма 26а. Книга учета ЗИП россыпью, материалов и имущества служб РВ и РАВ
- Форма 27. Книга учета наличия и движения материальных средств
- Форма 28. Книга учета по номерам и закреплению вооружения и военной техники
- Форма 29. Книга учета боевых зарядных отделений (БЗО) по номерам в хранилище
- Форма 30. Книга учета воздушно-десантной техники по номерам и техническому состоянию
- Форма 31. Книга учета вооружения и техники по номерам и техническому состоянию
- Форма 32. Книга учета изделий по номерам и техническому состоянию
- Форма 33. Книга учета неисправного вооружения и техники
- Форма 34. Книга учета технического состояния, проверки и ремонта средств измерений
- Форма 35. Книга учета технического состояния аккумуляторных батарей

Форма 36. Книга учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружений, техники и имущества

Форма 37. Книга учета материальных средств, выданных во временное пользование

Форма 38. Книга учета работы машин, расхода горючего и масел

Форма 39. Книга учета оборудования, работы и расхода топлива котельной

Форма 40. Книга учета материальных средств, используемых на коммунальные услуги

Форма 41. Книга учета памятников (экспонатов музеев и комнат боевой славы)

Форма 42. Книга учета движения питающихся

Форма 43. Карточка учета категорийных материальных средств

Форма 44. Карточка учета некатегорийных материальных средств

Форма 45. Карточка учета материальных средств личного пользования

Форма 46. Карточка некомплектности

Форма 47. Карточка учета лимита расхода и реализации фондов горючего и смазочных материалов

Форма 48. Карточка-отчет

Форма 49. Книга учета лекарств, содержащих ядовитые и наркотические средства

Форма 50. Книга учета ежедневного расхода медицинского (ветеринарного) имущества

Форма 51. Книга учета призов и подарков

Форма 52. Книга учета замеров в резервуарах (цистернах)

Форма 53. Книга учета контроля за качеством приготовления пищи

Форма 54. Книга учета отгрузки (поступления) материальных средств

Форма 55. Акт отбора проб для анализов (испытаний)

Форма 56. Акт передачи переходящего приза

Форма 57. Доверенность на получение материальных средств

Форма 58. Лист учета отпуска пищи в столовой

Форма 59. Квитанции на принятые собственные вещи

Форма 60. Ведомость технического состояния воздушно-десантной техники

Форма 61. Ведомость замера горючего в баках машин.

Форма 62. Сопроводительный лист

Форма 63. Упаковочный лист

Форма 64. Стеллажный (штабельный) ярлык

Форма 65. Опись материальных средств

Форма 66. Раскладка продуктов

Форма 67. Извещение о фондах (лимитах) расхода материальных средств

Форма 68. Извещение об отгрузке (отпуске) материальных средств

Форма 69. Подтверждение о приеме материальных средств

Приложение 36

Годовые нормы расхода моторесурсов (на одну машину)

Типы машин и единица измерения моторесурсов	Группы эксплуатации			
	боевая	строевая	транспортная	учебная
Автомобили				
Легковые, км	2000	2000	18000	24000
Грузовые, км	2000	2000	16000	24000
Специальные, км	2000	2000	7000	8000
Многоосные тяжелые колесные тягачи				
километры	2000	2000	7000	12000
или часы работы двигателя	135	135	535	800
Специальные колесные шасси				
километры	900	900	5000	12000
или часы работы двигателя	60	60	800	100
Гусеничные тягачи, гусеничные транспортеры-тягачи				
километры	400	400	1500	4000
или часы работы двигателя	30	30	100	300
Гусеничные транспортеры				
километры	500	900	3000	4000
или часы работы двигателя	35	60	200	300
Тракторы				
Колесные и гусеничные тракторы, ч	100	150	500	600

Годовые нормы расхода моторесурсов для автомобильных и тракторных двигателей, установленных на автомобильной технике

Наименование силовых агрегатов и машин	Количество часов
Силовые агрегаты автомобильных базовых шасси, кроме специальных колесных шасси, многоосных тяжелых колесных тягачей, гусеничных тягачей, гусеничных транспортеров-тягачей, инженерной техники, связи и РХБЗ, средств наземного обслуживания и средств содержания аэродромов	75
Силовые агрегаты топливозаправщиков, заправщиков спецжидкостями для привода насоса:	
машин строевой группы	90
машин транспортной группы	900
машин учебной группы	300
Автономные силовые установки и оборудование подвижных автомобильных ремонтных мастерских	300
Силовые агрегаты компрессорных установок для ремонта и обслуживания машин:	
низкого давления	1000
высокого давления	600
Силовые агрегаты моченных машин	1000
Силовые агрегаты (двигатели внутреннего сгорания), используемые в образовательном процессе (учебных целях), установленные в учебных лабораториях и классах	согласно программам обучения

Приложение 38

Документация,
оформляемая при приеме дел и должности

«УТВЕРЖДАЮ»

Командир _____ роты

«___» _____ 200__ г.

АКТ

приема и сдачи дел и должности командира
_____ взвода _____ роты

Мы, нижеподписавшиеся, сдающий дела и должность _____ и
(военное звание, фамилия и инициалы)
принимающий дела и должность _____ составили
(военное звание, фамилия и инициалы)

настоящий акт на предмет приема и сдачи взвода:

1. Личный состав: по списку _____, в наличии _____, отсутствуют (указать фамилию и причину).

2. Морально-психологическое состояние личного состава — _____

3. Боевая подготовка и воинская дисциплина во взводе оценивается _____

(указать в каком состоянии, при необходимости указать недостатки)

4. Техника и вооружение содержится _____ (указать в каком состоянии, при необходимости указать недостатки).

5. Взвод размещен в казарменном помещении, всем необходимым обеспечен (если не обеспечен, указать чем).

6. Жалоб и заявлений сделано не было (при наличии указать конкретное содержание и принятые меры).

Приложение: приемо-сдаточная ведомость на _____ листах.

Сдающий дела и должность _____
(военное звание, подпись, фамилия и инициалы)

Принимающий дела и должность _____
(военное звание, подпись, фамилия и инициалы)

«___» _____ 200__ г.

ПРИЕМО-СДАТОЧНАЯ ВЕДОМОСТЬ
на прием автомобильной техники и имущества
_____ взвода _____ роты

№ п/п	Наименование автомобильной техники и имущества	Единица учета	Числится в наличии	Недостаёт	Излишествует	Примечание
1	2	3	4	5	6	7

Всего наименований _____

Наличие соответствует книгам учета роты

Командир роты _____

Сдал _____
(военное звание, подпись, фамилия и инициалы)

Принял _____
(военное звание, подпись, фамилия и инициалы)

«___» _____ 200__ г.

Командиру _____ роты

РАПОРТ

Докладываю, что личный состав, технику, вооружение и имущество взвода принял.

Приложение: акт, приемо-сдаточная ведомость на _____ листах, все в 2 экземплярах.

Командир взвода _____

(военное звание, фамилия)

«___» _____ 200__ г.

РАПОРТ

(вариант)

Настоящим докладываю, что на основании приказа по воинской части № _____ от «___» _____ 200__ г. должность командира _____ принял и приступил к исполнению своих служебных обязанностей.

К настоящему рапорту прилагаю акт приема _____

(наименование подразделения)

и ведомости наличия и качественного состояния материальных средств: по вооружению — на трех листах; по военной технике — на пяти листах; по инженерной службе — на одном листе; по службе радиационной, химической и биологической защиты — на двух листах; по службе связи — на одном листе; по службе ракетно-артиллерийского вооружения — на двух листах; по бронетанковой службе — на трех листах; по автомобильной службе — на одном листе; по службе горючего и смазочных материалов — на двух листах; по продовольственной службе — на одном листе; по вещевой службе — на шести листах; по квартирно-эксплуатационной службе — на четырех листах; по культурно-просветительному имуществу — на одном листе; по спортивной базе — на одном листе и т. д.

Командир _____

(наименование должности)

Капитан А. Васильев

«___» _____ 200__ г.

Приложение 39

«УТВЕРЖДАЮ»

Командир воинской части № _____

(воинское звание и подпись)

«_____» 200__ г.

АКТ

Комиссия в составе: председателя _____

(воинское звание, фамилия и инициалы)

и членов _____

(воинское звание, фамилия и инициалы)

а также сдающий должность _____

(наименование должности, воинское звание, фамилия и инициалы)

и принимающий эту должность _____

(воинское звание, фамилия и инициалы)

составили настоящий акт в том, что на основании предписания (приказа) _____

(номер и дата предписания, приказа)

в период с «_____» _____ 200__ г. по «_____» _____ 200__ г.

первый сдал, а второй принял дела и должность _____

(наименование должности)

В результате приема и сдачи установлено (далее кратко излагается):

1. Укомплектованность службы, ремонтного взвода АТ личным составом, вооружением и техникой, состояние воинской дисциплины, боевой и специальной подготовки, а также их боевая и мобилизационная готовность.

2. Планирование хозяйственной деятельности и выполнение плановых мероприятий.

3. Обеспеченность части материальными средствами по службе и состоянию их хранения, освежения и содержания; квартирно-бытовые условия, наличие и состояние зданий, сооружений, инвентаря и оборудования, состояние подвоза всех видов материальных средств.

4. Состояние учета материальных средств текущего довольствия и неприкосновенного запаса по подчиненным службам.

5. Организация хранения, эксплуатации, ремонта и учета техники в подразделениях.

6. Состояние контрольно-ревизионной работы, законность в расходовании материальных и денежных средств.

7. Результат проверки службы: учет и отчетность, наличие, качественное состояние и условия хранения техники и материальных средств, их эксплуатация и ремонт; выявленные излишки и недостатки; противопожарные мероприятия и другие вопросы.

8. Выводы и предложения.

Приложения: ведомости наличия и качественного состояния материальных средств, объяснения сдающего дела и должность, план устранения недостатков.

Председатель комиссии _____

(воинское звание и подпись)

Члены комиссии _____

(воинское звание и подписи)

Дела и должность:

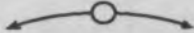
Сдал _____
(воинское звание и подпись)

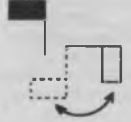
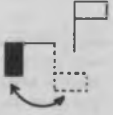
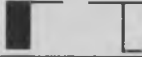
Принял _____
(воинское звание и подпись)

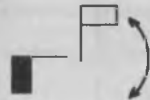
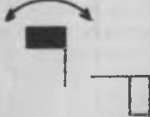
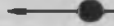
«___» _____ 200__ г.

Приложение 40

Таблица сигналов для управления строем

№ п/п	Сигнал	Условные знаки		
		рукой	флажками	фонарем
1	Внимание (внимание, делай, что я; отзыв)	Поднять правую руку вверх и держать до отзыва (до повторения сигнала «Внимание»)	Поднять правой рукой вверх желтый флажок и держать до отзыва (до повторения сигнала «Внимание») 	Фонарем с белым светом — серия точек 
2	Сбор командиров (начальников)	Поднять правую руку вверх и кружить ею над головой, после чего руку резко опустить	То же, с красным и желтым флажками в правой руке 	Фонарем с белым светом размахивать над головой вправо и влево, описывая полукруг 
3	К машинам	Поднять обе руки вверх и держать до исполнения	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с белым светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 
4	По местам	Поднять обе руки вверх и резко опустить вниз через стороны	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с белым светом размахивать по вертикали вверх и вниз 
5	Заводи	Правой рукой вращать впереди себя	То же, имея в правой руке желтый флажок 	Фонарем с белым светом вращать впереди себя 
6	Глуши двигатель	Размахивать перед собой обеими опущенными руками	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с красным светом, опущенным вниз, размахивать перед собой, описывая полукруг 
7	Марш (вперед, продолжать движение в прежнем или новом направлении, путь свободен)	Поднять правую руку вверх, повернуться в сторону движения и опустить руку в направлении движения на уровне плеча	То же, с желтым флажком в правой руке 	Фонарем с зеленым светом размахивать по вертикали вверх и вниз 

№ п/п	Сигнал	Условные знаки		
		рукой	флажками	фонарем
8	Увеличить дистанцию	Поднять левую руку вверх, а правую вытянуть горизонтально в сторону и размахивать ею вниз и вверх до уровня плеча	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать в вертикальной плоскости, описывая восьмерку 
9	Стой (стоп)	Поднять левую руку вверх и быстро опустить вниз перед собой, повторяя до исполнения	То же, с красным флажком в левой руке 	Фонарем с красным светом размахивать по вертикали вверх и вниз 
10	Уменьшить дистанцию	Поднять правую руку вверх, а левую вытянуть горизонтально в сторону и размахивать ею вниз и вверх до уровня плеча	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с красным светом размахивать в вертикальной плоскости, описывая восьмерку 
11	В линию машин	Вытянуть обе руки горизонтально в стороны и держать до отзыва	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 
12	В линию колонн	В линию взводных колонн: поднять обе руки вверх и размахивать ими накрест над головой	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать над головой вправо и влево, описывая полукруг 
		В линию ротных колонн: поднять обе руки вверх, сложить их накрест над головой и держать неподвижно	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать над головой вправо, описывая полукруг. Возвращение фонаря в первоначальное положение производить при полупотушенном или скрытом от принимающего свете 

№ п/п	Сигнал	Условные знаки		
		рукой	флажками	фонарем
13	В колонну	Поднять правую руку вверх и опустить ее, держа предплечье вертикально (повторять до отзыва)	То же, с желтым флажком в правой руке 	Фонарь с зеленым светом вначале держать неподвижно, а затем сигнал «Марш» повторять до отзыва 
14	Все кругом	Вытянуть левую руку горизонтально в сторону, а правую поднять вверх и кружить над головой	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом вращать впереди себя 
15	Все направо (налево)	Вытянуть левую руку горизонтально в сторону, а правую руку поднять вверх, повернуться в сторону поворота и размахивать правой рукой вверх и вниз до уровня плеча (повторять до отзыва)	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок 	Фонарем с зеленым светом размахивать по вертикали сверху вниз и в сторону поворота 
16	Авария (вынужденная остановка)	Вытянуть правую руку горизонтально в сторону, а левую поднять вверх и размахивать ею над головой вправо и влево	То же, имея в правой руке желтый, а в левой красный флажок. После подачи сигнала красный флажок устанавливается на машине под углом 45° 	Фонарем с красным светом размахивать перед собой вправо и влево на уровне плеча 

Примечания.

1. В таблице сигналов обозначены:

Флажок желтого (белого) цвета



Фонарь с белым светом



Флажок красного цвета



Фонарь с красным светом



Фонарь с зеленым светом



2. Сигнальный флажок состоит из прямоугольного полотнища размером 32 x 22 см, прикрепленного к древку длиной 40 см. Вместо флажка желтого цвета может применяться флажок белого цвета.

Таблица сигналов управления машиной

 <i>Внимание</i>	 <i>Заводи</i>	 <i>Глуши двигатель</i>
 <i>Вперед (ко мне)</i>	 <i>Направо</i>	 <i>Налево</i>
 <i>Меньше ход</i>	 <i>Стой</i>	 <i>Задний ход</i>

Примечание. Командир для управления машиной становится не ближе 5 м от нее.

Приложение 41

Форма № 76 ГАБТУ

ДОНЕСЕНИЕ о дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) в _____

за _____ квартал 200__ г.

№ п/п	Показатели	Коли- чество еди- ниц	В процен- тах к этому же периоду прошлого года
1	2	3	4
1	Совершено ДТП, всего		
	из них из-за нарушения ПДД водителями воинских частей		
	В том числе: столкновение		
	опрокидывание		
	наезд на стоящее транспортное средство		
	наезд на препятствие		
	наезд на пешехода		
	другой вид ДТП		
2	Пострадало людей, всего		
	В том числе: погибло, всего		
	из них: офицеров		
	прапорщиков		
	военнослужащих, проходящих службу по призыву		
	военнослужащих, проходящих службу по контракту (кроме офицеров и прапорщиков)		
	гражданских лиц		
	ранено, всего:		
	из них: офицеров		
	прапорщиков		
	военнослужащих, проходящих службу по призыву		
	военнослужащих, проходящих службу по контракту (кроме офицеров и прапорщиков)		
	гражданских лиц		
	из них из-за нарушения ПДД водителями воинских частей		
	в том числе: погибло, всего		
	Из них: офицеров		
	прапорщиков		
	военнослужащих, проходящих службу по призыву		
	военнослужащих, проходящих службу по контракту (кроме офицеров и прапорщиков)		
	гражданских лиц		
	ранено, всего:		
	Из них: офицеров		
	прапорщиков		
	военнослужащих, проходящих службу по призыву		
	военнослужащих, проходящих службу по контракту (кроме офицеров и прапорщиков)		
	гражданских лиц		
3	Распределение ДТП из-за нарушения ПДД водителями воинских частей:		
	а) по причинам:		
	нетрезвого состояния водителя		
	превышения скорости движения		
	несоблюдения дистанции		
	нарушения правил обгона		
	нарушения правил остановки (стоянки)		
	нарушения правил проезда перекрестков		
	нарушения правил проезда железнодорожных переездов		
	нарушения правил маневрирования		

1	2	3	4
	нарушения правил буксировки		
	нарушения мер безопасности		
	сна за рулем (переутомления)		
	технической неисправности машины		
	Прочие		
	ДТП способствовало:		
	самовольный выезд (неправомерное завладение транспортным средством)		
	передача (отбор) руля		
	б) по месту совершения:		
	в городах и населенных пунктах		
	на дорогах вне городов и населенных пунктов		
	в других местах, в том числе:		
	на территории военных городков		
	на аэродромах		
	на учениях и занятиях		
	в парках		
	в) по способу движения: в составе колонн		
	одиночные машины		
	г) по дням недели: понедельник		
	вторник		
	среда		
	четверг		
	пятница		
	суббота		
	воскресенье		
	в том числе праздничные дни		
	д) по месяцам: январь		
	февраль		
	март		
	апрель		
	май		
	июнь		
	июль		
	август		
	сентябрь		
	октябрь		
	ноябрь		
	декабрь		
	е) во время суток: с 0 до 8 часов		
	с 8 до 18 часов		
	с 18 до 24 часов		
	ж) по освещенности: в темное время суток		
	в светлое время суток		
	в сумерки		
	з) по продолжительности работы за рулем:		
	до 4 часов		
	до 8 часов		
	до 12 часов		
	более 12 часов		
4	ДТП при перевозке личного состава, всего		
	из-за нарушения ПДД водителями воинских частей		
	в том числе: на автобусах		
	на грузовых автомобилях		

1	2	3	4
5	Категория военного водителя, который нарушил ПДД:		
	Военнослужащие, всего		
	в том числе: по призыву		
	по контракту		
	прапорщики		
	офицеры		
	Гражданский персонал Министерства обороны Российской Федерации		
	Призванные из запаса (на переподготовку, сборы и т. д.)		
6	Стаж работы водителя: до 1 года		
	до 2 лет		
	более 2 лет		
7	Повреждено всего машин в ДТП		
8	Сумма материального ущерба, тыс. руб.		

Начальник автомобильной службы _____

(подпись)

(фамилия)

« _____ » _____ 200__ г.

Начальник ВАИ _____

(подпись)

(фамилия)

« _____ » _____ 200__ г.

Указания по заполнению формы

1. В графе 3 указываются данные в абсолютных цифрах и дополнительно по каждому показателю в скобках указывается процент к общему количеству совершенных ДТП с нарастающим итогом с начала года.

2. В графу 4 вносится процентное отношение количества совершенных ДТП в текущем году к количеству ДТП, совершенных на этот же период прошедшего года (+, -).

3. В пункте 8 сумма материального ущерба за вид Вооруженных Сил Российской Федерации, военный округ, группу войск, главное и центральное управление Министерства обороны Российской Федерации должна быть согласована с соответствующим финансовым органом.

4. В пункте 8 указывают виды Вооруженных Сил Российской Федерации, главные и центральные управления Министерства обороны Российской Федерации, а в скобках — на территории какого военного округа совершены ДТП.

5. Отдельным приложением к донесению за 4-й квартал представляются сведения о проведенных мероприятиях по предупреждению ДТП за год (в произвольной форме), отчеты о работе ВАИ и по итогам конкурса «За безопасность движения».

6. Данные донесения сверяются с учетными данными ГИБДД, службы войск и безопасности военной службы, военной прокуратуры и медицинских учреждений. Донесение подписывается соответствующим начальником автомобильной службы и ВАИ.