ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ГОСУДАРСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ «ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ РОССИИ» – ДОСААФ РОССИИ

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по доподготовке военных водителей транспортных средств

категории «С» в организациях ДОСААФ России

*Рекомендовано учебно-методическим советом ДОСААФ России*

*для использования в учебно-воспитательном процессе*

*при подготовке военных водителей*

*(по Реестру № 13)*

Москва

2013

## ГЛАВА ПЕРВАЯ

**1. Общие положения**

Доподготовка военных водителей транспортных средств категории «С - это один из основных этапов подготовки молодого пополнения перед призывом на службу в Вооружённые Силы Российской Федерации.

Методические рекомендации по доподготовке военных водителей транспортных средств категории «С» в организациях ДОСААФ России (далее - методические рекомендации) разработаны согласно Программе доподготовки военных водителей (утвержденной Начальником ГАБТУ 6 ноября 2012 года) (приложение 11) с учетом требований Руководства по организации учебно-воспитательного процесса в образовательных учреждениях ДОСААФ России, Руководства по техническому обеспечению Региональных отделений, образовательных учреждений ДОСААФ России и предназначены для оказания помощи руководителям региональных отделений и образовательных учреждений ДОСААФ России в организации, подготовке и проведении занятий с курсантами, проходящими обучение по военно-учетным специальностям.

Методические рекомендации призваны обеспечить овладение курсантами образовательных учреждений ДОСААФ России необходимыми знаниями и умениями для уверенного исполнения обязанностей военного водителя без дополнительной доподготовки в воинских частях.

Методические рекомендации носят примерный характер и являются методологической основой для разработки учебно-методической документации по курсу доподготовки военных водителей с учетом специфики каждого конкретного образовательного учреждения (организации) ДОСААФ России.

Основные цели доподготовки

В результате освоения программы доподготовки военных водителей курсант должен

**знать:**

основные положения по организации эксплуатации автомобильной техники в Вооружённых Силах Российской Федерации;

обязанности военного водителя;

тактико-технические характеристики изучаемых автомобилей. Требования, определяющие безопасность движения (эксплуатации) автомобиля;

периодичность и объемы работ по техническому обслуживанию, основные регулировочные данные. Признаки и причины неисправностей агрегатов (узлов, приборов) автомобилей, возникающих при их эксплуатации, способы их обнаружения и устранения;

марки и свойства применяемых на автомобиле горюче-смазочных материалов и эксплуатационных жидкостей;

общие требования безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании автомобилей, охраны окружающей среды;

правила перевозки личного состава, транспортировки вооружения и боевой техники, горюче-смазочных материалов и других военных грузов, правила пользования средствами повышенной проходимости;

порядок оформления путевого листа;

**уметь:**

выполнять работы по контрольному осмотру автомобиля перед выездом и в пути, ежедневному техническому обслуживанию, устранять мелкие эксплуатационные неисправности, не требующие разборки механизмов и агрегатов, а также совместно со специалистами и под их руководством выполнять работы по техническому обслуживанию № 1, техническому обслуживанию № 2 и сезонному техническому обслуживанию;

готовить к пуску и пускать двигатель автомобиля при низких температурах окружающего воздуха;

готовить к буксировке неисправный автомобиль. Готовить автомобиль к преодолению брода, переправ и других сложных участков местности;

безопасно управлять транспортным средством в условиях дорожного движения различной интенсивности, соблюдать Правила дорожного движения.

На занятиях по программе доподготовки военных водителей проводится обучение по предметам:

1. Особенности устройства и техническое обслуживание военной автомобильной техники. Виды, периодичность и объём работ по техническому обслуживанию.

2. Основы организации эксплуатации военной автомобильной техники в части.

3.Вождение военной автомобильной техники.

Для достижения цели и задач обучения преподаватели и мастера производственного обучения должны обладать необходимыми знаниями, умениями и навыками по предмету обучения, а также владеть методикой проведения занятий.

Если формы обучения отражают совокупность условий обучения, то метод обучения показывает пути достижения поставленных учебных целей. Каждый метод обучения состоит из множества методических приемов, органически связанных между собой.

Выбор методов обучения зависит от темы, цели и содержания занятия, степени подготовленности обучаемых и других факторов. На каждом занятии могут применяться несколько методов.

Знания, умения и навыки обучаемые приобретают и совершенствуют на лекциях, практических и лабораторно-практических занятиях, при изучении нормативов и освоении маршевой подготовки.

### 2. Подготовка и проведение занятий

Качественное проведение занятий требует от преподавателя (мастера производственного обучения) тщательной подготовки.

Подготовка к проведению занятия включает ознакомление с программой и методическими указаниями по данной теме (упражнению), анализ результатов предыдущего занятия, отбор необходимого учебного материала, подготовку учебно-наглядных пособий (материальной части, ЗИПа), технических средств обучения, проверку готовности учебно-материальной базы и подготовку места проведения занятия, выбор методов и приёмов обучения, определение мероприятий по обеспечению соблюдения мер безопасности и охраны труда при проведении занятия, составление задания обучаемым для самостоятельной подготовки.

Для проведения каждого теоретического, лабораторно-практического, практического занятия и тренировки руководитель должен иметь план проведения занятия, в котором предусматриваются название темы, цели (учебная и воспитательная), учебные вопросы, определенные программой на данное занятие, расчёт учебного времени, краткое содержание и порядок использования учебных пособий и технических средств обучения, действия руководителя и обучаемых, при необходимости контрольные вопросы для обучаемых при закреплении пройденного материала и задание для самостоятельной работы.

План проведения теоретических, лабораторно-практических занятий и тренировок утверждается заместителем руководителя образовательного учреждения по учебно-производственной части (работе), а там, где его нет – руководителем.

Для проведения занятий по практическим работам на материальной части (на кране, агрегате) планы проведения занятий утверждаются старшим мастером производственного обучения.

В течение периода обучения преподаватель (мастер производственного обучения) обязан проверять знания, умения и навыки обучаемых с объявлением и выставлением оценок в журнале учёта занятий.

На теоретических занятиях оценки выставляются за знание ранее пройденного материала, на лабораторно-практических, практических занятиях и тренировках – за выполненную практическую работу (норматив), при вождении машин – за выполнение контрольной проверки и каждого упражнения.

## ГЛАВА ВТОРАЯ

Методика изучения особенностей устройства и технического обслуживания военной автомобильной техники, видов, периодичности и объёма работ по техническому обслуживанию.

**Задачи обучения:**

1. Изучить назначение, особенности устройства и работу агрегатов, механизмов, систем, приборов, сборочных единиц изучаемой военной автомобильной техники.

2. Научить обучаемых самостоятельному проведению работ по подготовке автомобиля к выходу в рейс, контрольному осмотру, ежедневному техническому обслуживанию, техническим обслуживаниям № 1, № 2 и сезонному техническому обслуживанию в объеме работ выполняемых водителем, обнаружению и устранению характерных эксплуатационных неисправностей.

3. Изучить организацию проведения в воинской части технического обслуживания автомобильной техники. Изучить виды и периодичность технического обслуживания.

4. Изучить порядок отработки нормативов.

**Общие указания**

Содержание теоретических занятий и методика доведения материала должны обеспечить возможность понимания особенностей устройства военной автомобильной техники.

Лабораторно-практические занятия по техническому обслуживанию автомобилей предназначены для закрепления теоретических знаний и подготовки обучаемых к самостоятельному выполнению работ по техническому обслуживанию. Особое внимание следует обращать на знание перечня неисправностей, при которых запрещена эксплуатация транспортных средств.

Обязательным условием быстрейшего овладения личным составом автомобильной техникой, сокращения сроков приведения её в боевую готовность является изучение нормативов.

Норматив по технической подготовке и вождению – это временной, количественный и качественный показатель выполнения водителями, экипажами (расчетами) определенных задач, приемов и действий, с соблюдением последовательности выполнения операций, предусмотренных инструкцией по эксплуатации образцов вооружений и военной техники (ВВТ), руководствами по войсковому ремонту. Изучение нормативов курсантами проводится с практическим выполнением операций без учета временных показателей.

Изучению нормативов должно предшествовать изучение устройства штатной техники, правил эксплуатации и требований безопасности при обращении с вооружением и военной техникой. Последовательность выполнения операций при изучении нормативов, предусмотренных программой обучения, рекомендована в учебных тренировочных картах (приложение № 1).

Перед началом занятий по изучению нормативов проводится инструктаж курсантов и доводятся требования безопасности.

При изучении каждого норматива преподаватель должен сначала лично практически показать выполнение операций в последовательности, предусмотренной учебно-тренировочной картой.

Личный состав должен вначале научиться выполнять предусмотренные нормативом операции по элементам в медленном темпе, затем - в целом.

В процессе обучения выполнению нормативов преподаватели могут устанавливать промежуточные по времени (скорости) показатели в соответствии с уровнем подготовки курсантов.

Нормативы в ходе занятий и тренировок изучаются на исправных образцах техники на специально оборудованной площадке (приложение № 2). Площадка для изучения нормативов может оборудоваться в парке (гараже) под открытым небом, под навесом или в хранилище, а также в одном из классов для лабораторно-практических занятий, исходя из конкретных условий образовательного учреждения.

Военная техника должна быть полностью укомплектована инструментом, принадлежностями и приспособлениями, уложенными и закрепленными на своих штатных местах.

Инструмент и приспособления, используемые при изучении нормативов, должны быть приведены в рабочее состояние.

Перед изучением нормативов, связанных с пуском двигателя при температуре 50С и ниже, двигатель должен быть предварительно прогрет в соответствии с требованиями инструкций по эксплуатации.

**Раздел 1. Особенности устройства и техническое обслуживание военной автомобильной техники.**

**Методические указания**

При изучении тем раздела №1 руководитель занятия должен довести до слушателей отличные от общего устройства автомобилей характерные особенности устройства военной автомобильной техники, особенности технического обслуживания изучаемых автомобилей, характерные неисправности, их обнаружение и порядок устранения.

На теоретических занятиях по изучению особенностей общего устройства военной автомобильной техники необходимо довести тактико-технические характеристики, ознакомить с органами управления и контрольно-измерительными приборами.

Особое внимание курсантов следует обратить на размещение, крепление и взаимодействие основных агрегатов и узлов военных автомобилей, их техническое обслуживание.

Используя плакаты и мультимедийное оборудование класса раскрыть состав комплекта водительского инструмента, места его размещения и рассказать правила пользования им.

Изучение общего устройства и работы двигателя и его систем следует начать с теоретического занятия, на котором раскрыть особенности устройства двигателей автомобилей семейства КАМАЗ и Урал, изучить их технические характеристики.

В дальнейшем на лабораторно-практических занятиях изучить порядок работы кривошипно-шатунного механизма и механизма газораспределения, при этом под руководством мастера производственного обучения выполнить проверку крепления головки блока, снять и установить головку блока цилиндров, заменить прокладки головки блока и поддона картера.

Проверку и регулировку тепловых зазоров в механизме газораспределения двигателя следует проводить на действующем стенде двигателя, обратив внимание слушателей на особенности проведения регулировок на двигателях автомобилей КАМАЗ и Урал.

Большую часть времени на практических занятиях следует уделить подготовке двигателя к пуску, практическому пуску, прогреву и прослушиванию двигателя. Эти работы могут выполняться на занятиях по практическому изучению систем двигателя и должны быть выполнены каждым курсантом.

Лабораторно-практические занятия по изучению систем двигателя, электрообрудования, трансмиссии, ходовой части, тормозной системы и рулевого управления рекомендуется проводить в определенной последовательности.

Сначала следует назвать и показать размещение узлов и деталей на изучаемых автомобилях, при этом оговорить их конструктивные отличия и особенности.

Затем необходимо показать порядок выполнения практических работ по техническому обслуживанию систем, при этом сделать акцент на тех последствиях, которые могут наступить при несоблюдении периодичности и низком качестве технического обслуживания автомобилей.

В ходе этих занятий изучаются нормативы по технической подготовке и вождению, при этом необходимо добиваться, чтобы курсанты усвоили условия нормативов и последовательность выполнения операций согласно учебным тренировочным картам, научились уверенно выполнять их без учета временных показателей.

В дальнейшем в целях повышения заинтересованности и создания атмосферы соревновательности возможно выполнение нормативов «на время» согласно Сборнику нормативов по боевой подготовке (книга 9).

В целях более наглядного изучения целесообразно преднамеренно нарушать отдельные регулировочные параметры или создавать искусственные неисправности, с тем, чтобы курсанты могли самостоятельно их обнаружить, правильно идентифицировать и устранить.

При изучении системы питания двигателя топливом следует особое внимание обратить на соблюдение экологических требований и техники безопасности при использовании различных видов топлива.

**Раздел 2. Виды, периодичность и объём работ по техническому обслуживанию.**

**Методические указания**

При изучении тем раздела руководитель занятия должен довести до слушателей вопросы организации технического обслуживания автомобильной техники в воинских частях, виды, периодичность технического обслуживания и порядок их проведения.

В теоретической части раздела следует дать понятие о системе технического обслуживания в воинских частях, рассказать об оборудовании пункта технического обслуживания и ремонта части, площадки ежедневного технического обслуживания, раскрыть виды, периодичность и объём технического обслуживания автомобилей семейства КАМАЗ и Урал, марки применяемых горюче-смазочных материалов.

На лабораторно-практических занятиях, опираясь на знания и умения, полученные при изучении работ по техническому обслуживанию отдельных систем изучаемых автомобилей, практически выполняются работы по ежедневному техническому обслуживанию (ЕТО), техническому обслуживанию № 1 (ТО-1), техническому обслуживанию № 2 (ТО-2) и сезонному техническому обслуживанию в объеме работ, выполняемых водителем.

## ГЛАВА ТРЕТЬЯ

### Методика изучения основ организации эксплуатации военной автомобильной техники в части

Задачи обучения

1. Изучить:

основные положения организации эксплуатации автомобильной техники в воинской части;

порядок выхода и возвращения машин, порядок оформления путевого листа;

обязанности военного водителя и порядок его действий по тревоге;

правила пользования водительским инструментом и принадлежностями;

порядок проведения контрольных осмотров военной автомобильной техники;

технологический процесс технического обслуживания автомобильной техники в постоянных парках.

2. Дать практику в проведении работ по снятию автомобильной техники с хранения и организации её вывода из парков по тревоге.

3. Воспитывать у курсантов:

любовь к изучаемому автомобилю, уверенность в его высоких качествах;

чувство долга и личной ответственности за техническое состояние закреплённого автомобиля.

**Методические указания**

**1. Основы организации эксплуатации военной автомобильной техники**

**в части.**

Планирование занятий по основам организации эксплуатации военной автомобильной техники осуществляется в общей системе подготовки военных водителей.

Подготовка водителей по основам организации эксплуатации военной автомобильной техники должна проводиться с учётом условий воинских частей.

На занятиях руководитель должен иметь план проведения занятия в котором указываются, цели, учебные вопросы, расчёт учебного времени, краткое содержание, а также порядок действий руководителя и обучаемых. В ходе занятий руководитель должен приводить конкретные примеры из опыта эксплуатации военной автомобильной техники.

Курсанты в ходе занятий должны изучить нормативы № 9-В, № 2-В.

Занятия проводятся в парке (гараже) с показом образцов военной автомобильной техники. Содержание занятий должно увязываться с требованиями к военному водителю, к его действиям в любой обстановке, в том числе в составе подразделения.

Приступая к изложению материала необходимо дать понятие, что такое эксплуатация военной автомобильной техники.

Эксплуатация военной автомобильной техники – это её правильное использование, техническое обслуживание, хранение и транспортировка.

Особенность эксплуатации автомобилей в Вооружённых Силах Российской Федерации обусловлена требованием к их к постоянной боевой готовности, которая определяется: исправностью машин, наличием у них установленного запаса хода до очередного ремонта, заправкой их топливом, смазочными и другими эксплуатационными материалами, укомплектованностью индивидуальными комплектами запасных частей, инструментом и принадлежностями, светотехническими устройствами и приспособлениями, необходимыми для выполнения предстоящих задач, высоким уровнем подготовки водителя.

Затем руководитель занятия, используя плакаты и образцы техники знакомит курсантов с основными марками машин, находящихся на вооружении в ВС РФ. Доводит до курсантов, чем определяется и чем достигается боевая готовность машины, а также обязанности военного водителя.

Руководитель доложен подчеркнуть, что **боевая готовность машины** определяется:

ее исправностью, надежностью, наличием подготовленного экипажа (водителя), укомплектованностью положенными запасными частями, светомаскировочными устройствами, заправкой горючим.

Необходимо обратить внимание на то, чем достигается боевая готовность машин:

- строгим соблюдением требований и правил их эксплуатации, установленных нормативно-технической документации;

- своевременным и качественным ремонтом вышедших из строя поврежденных машин;

- своевременным и полным обеспечением войск автомобильным имуществом и рациональным его использованием;

- созданием и поддержанием в работоспособном состоянии парков и их элементов;

- высоким уровнем технической подготовки водителей и других специалистов автомобильной службы.

Особое внимание курсантов следует обратить на знание и исполнение обязанностей военного водителя.

Военный водитель отвечает за сбережение закреплённой за ним машины, её исправность и готовность к использованию.

Он обязан:

твёрдо знать устройство технические возможности и правила эксплуатации закреплённой за ним машины;

уметь управлять закреплённой за ним машиной днём и ночью в различных дорожных условиях в любую погоду;

содержать машину исправной и в постоянной боевой готовности, добиваться продления сроков службы машины;

знать и точно соблюдать ПДД, команды, сигналы регулирования и управления, ни в коем случае не передавать управление машиной кому бы то ни было, не курить при управлении машиной;

знать периодичность и объём работ по техническому обслуживанию , межремонтный пробег и срок службы закреплённой за ним машины, шин и аккумуляторных батарей;

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

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

знать причины основных эксплуатационных неисправностей, уметь их обнаружить и устранять, не допускать поломок машины, докладывать о них командиру и немедленно устранять;

перед выходом машины из парка проверять техническое состояние машины и вести наблюдение за ней в пути, обращая 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;

при управлении машиной иметь при себе водительское удостоверение, документ, удостоверяющий личность водителя и путевой лист, водитель транспортной машины, кроме того должен иметь талон на право её эксплуатации;

знать и соблюдать нормы загрузки машины, правила посадки и перевозки людей, размещения, укладки и крепления грузов в кузове машины;

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 подразделение путевые листы;

в полевых условиях безотлучно находиться при машине и не менять её 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 чётко их выполнять;

укрывать и маскировать машину в боевых условиях;

соблюдать меры безопасности при эксплуатации, ремонте и эвакуации машины.

Далее руководитель занятия доводит до курсантов **порядок деления машин на группы эксплуатации и организацию эксплуатации военной автомобильной техники в сложных условиях.**

Необходимо объяснить курсантам, что в мирное время автомобильная техника воинских частей согласно штатам и табелям распределяется на группы эксплуатации и используется только по штатному предназначению.

При этом к использованию допускаются только зарегистрированные в установленном порядке машины при наличии регистрационных документов и знаков установленного образца, опознавательных знаков, надписей и обозначений, договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также иных требований, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

Машины боевой и строевой групп эксплуатации используются для выполнения задач боевого дежурства и в соответствии с планами боевой подготовки.

Машины учебной группы эксплуатации - для обучения личного состава практическому вождению и работе со специальным оборудованием, смонтированным (установленным) на этих машинах. Использование машин боевой, строевой и учебной групп эксплуатации для обеспечения хозяйственной деятельности воинских частей не допускается.

Машины транспортной группы эксплуатации используются для повседневного обеспечения служебной деятельности.

Обращается внимание курсантов на то, что к использованию допускаются только машины, своевременно прошедшие ежегодный технический осмотр, при наличии соответствующего талона. Автобусы, легковые автомобили и прицепы к ним, иные транспортные средства, используемые для обеспечения хозяйственной деятельности воинских частей Вооруженных Сил, - при наличии страхового полиса и специального знака государственного образца обязательного страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, оформленных в соответствии с законодательством Российской Федерации.

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, а также в выходные и праздничные дни разрешается только при наличии пропуска установленной формы.

Приступая к доведению правил эксплуатации военной автомобильной техники в сложных **ус**ловиях необходимо пояснить, какие условия считаются сложными.

Сложными считаются условия эксплуатации машин в районах с особо низкой температурой воздуха, в пустынно-песчаных районах с жарким климатом, в горных районах, а также в распутицу и бездорожье.

Эксплуатации машин в районах с особо низкой температурой воздуха затрудняется из-за наличия снежного покрова, сильных ветров и метелей, а так же сокращения светлого времени суток. Затрудняется пуск двигателя, повышается вязкость масла и увеличивается вязкость электролита.

Эксплуатации машин в пустынно-песчаных районах с жарким климатом характеризуется сильными ветрами при высокой концентрации пыли в воздухе, малым количеством источников воды, пригодной для питья и заливки в систему охлаждения, почти полным отсутствием лесных насаждений и возможности укрытия машин.

Эксплуатации машин в горных районах характеризуется пониженным атмосферным давлением, резкими колебаниями температуры в течении суток, наличием крутых и затяжных подъёмов и спусков, узкой проезжей частью и большим количеством крутых поворотов.

Эксплуатации машин в распутицу и бездорожье требует от водителей умения преодолевать заболоченные участки, водные преграды, снежную целину и участки со скользким покрытием.

В последующем, боеготовность вверенной техники будет полностью определяться правильной и грамотной эксплуатацией, своевременностью и качеством проведения технических обслуживаний и ремонтов, умением и навыками водителей.

Важное место в плане проведения занятия занимает изучение **комплекта водительского инструмента, индивидуального комплекта запасных частей и их размещение.**

Руководитель занятия знакомит курсантов с перечнем инструментов и принадлежностями, которые должны быть в комплекте на каждом автомобиле и правилами их укладки. Объясняет курсантам перечень работ при проведении контрольного осмотра автомобиля и порядок их выполнения. Курсанты под руководством мастеров проводят контрольный осмотр автомобилей, изучают норматив № 9-В.

В заключительной части занятия руководитель доводит до курсантов основные требования по **предупреждению автомобильных происшествий.**

Основные требования по предупреждению автомобильных происшествий:

поддержание в подразделении твёрдого воинского порядка;

ежегодное проведение всесторонней проверки водителей и отстранение от управления машинами недисциплинированных и слабо подготовленных водителей;

постоянное совершенствование знаний личным составом автомобильной техники и правил её эксплуатации, навыков в вождении машин и маршевой подготовке;

регулярное ведение военно-технической пропаганды, обобщение опыта передовых водителей в эксплуатации машин без повреждений и происшествий, а также всемерное поощрение лучших из них.

**2. Парки воинских частей и внутренний порядок в них.**

Целью занятия является доведение до курсантов требований к оборудованию парков и порядка обслуживания автомобильной техники, ознакомление с внутренним порядком в парке и порядком выхода и возвращения машин.

Занятия направлены на практическое изучение элементов парка, порядка выхода и возвращения машин и технологического процесса технического обслуживания автомобильной техники.

По возможности занятие проводится практически в парке подшефной воинской части, к которой образовательное учреждение прикреплено приказом Командующего войсками военного округа.

При отсутствии такой возможности занятие может проводиться как теоретическое, с использованием доступных фото - видеоматериалов и презентаций.

Руководитель занятия доводит до курсантов, какие оборудуются элементы постоянного парка, особенности оборудования полевых парков, знакомит с внутренним порядком в парке.

В постоянном **парке воинской части** (приложение 3) оборудуются следующие элементы: контрольно-технический пункт (КТП); пункт заправки; пункт чистки и мойки; пункт (площадка) ежедневного технического обслуживания (ПЕТО); пункт технического обслуживания и ремонта (ПТОР); аккумуляторная; стационарная водогрейка; места хранения (стоянки) ВВТ; отапливаемые помещения для дежурных средств; склады военно-технического имущества (ВТИ); санитарно-бытовые помещения; площадки различного назначения; классы отработки нормативов и технического обслуживания ВАТ; места для отдыха (курения).

Кроме перечисленных элементов в парке оборудуются дороги, проезды и проходы. На всех дорогах в парке устанавливаются указатели направления и скорости движения.

Руководитель занятия обращает внимание на то, что 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 из парка подразделений (вывод техники) по тревоге;

своевременную и 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;

требования пожарной безопасности и требования безопасности при выполнении в парке работ по техническому обслуживанию и ремонту машин.

Руководитель занятия поясняет, что распорядок работы в парке, время и продолжительность работы элементов парка согласуются с распорядком дня воинской 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.).

Контроль за внутренним порядком в парке возлагается на внутренний наряд по парку, дежурного по части и начальника автомобильной службы.

Допуск личного состава в парк разрешается в установленное распорядком дня время в строю под командой офицеров, прапорщиков или сержантов.

Экипажи (водители), прибывшие для вывода машин, допускаются в парк по предъявлению путевых листов.

Лица, не принадлежащие к личному составу воинской части, допускаются в парк только по разовым пропускам, подписанным заместителем командира части по вооружению и в сопровождении специально назначенного военнослужащего.

После сдачи парка под охрану караулу личный состав допускается в парк только с разрешения начальника караула при наличии допуска, подписанного командиром части.

Ключи от замков зажигания и люков машин (два комплекта) хранятся у дежурного по парку и дежурного по подразделению в опечатанном ящике вместе с путевыми листами на случай тревоги или сбора.

Ключи от парковых помещений и входных ворот (два комплекта) хранятся у дежурного по парку и дежурного по части в опечатанном ящике.

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.

Переходя к объяснению организации внутренней службы в парках, следует отметить, что она организуется в соответствии с требованиями Устава внутренней службы и других руководящих документов по автомобильной службе.

Руководитель занятия доводит состав суточного наряда по парку.

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. Внутренний наряд по парку при несении службы руководствуется инструкциями, утвержденными командиром воинской части. Дежурный по парку выполняет свои обязанности в соот­ветствии с требованиями Устава внутренней службы.

Особое внимание обращается на порядок использования машин.

Ежедневное использование машин части осуществляется на основании утверждаемого командиром части наряда на использование машин.

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» и подписывается командиром воинской части.

При необходимости время использования машины, определенное нарядом на использование машин, решением командира воинской части может быть продлено. Решение оформляется записью в путевом листе «Использование машины продлено до\_\_часов» и подписывается командиром воинской части.

Необходимо рассмотреть **порядок выхода и возвращения машин, порядок оформления путевого листа.**

Путевой лист выписывается в автомобильной службе воинской части на основании утвержденного наряда на использование машин, подписывается заместителем командира воинской части по вооружению (начальником автомобильной службы воинской части) и заверяется гербовой мастичной печатью воинской части. Путевой лист выписывается, как правило, на одни сутки, а при направлении автомобильной техники на боевое дежурство, учения или в длительную командировку - на срок выполнения задания, но не более чем на 10 суток. Выдача путевых листов автомобильной службой производится по журналу учета движения путевых листов.

При доведении материала целесообразно используя плакаты или мультимедийное оборудование показать оформление путевого листа, порядок его заполнения, обратив особое внимание на те графы (пункты), которые заполняются водителем.

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.

Маршрутный лист подписывается заместителем 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, определенного в маршрутном листе автомобиля. Курсанты практически выполняют действия водителя, которые он осуществляет при выходе автомобиля из парка и возвращении из рейса.

Водитель готовит автомобиль и представляет его для проверки. Медицинский работник проводит медосмотр водителя. Начальник КТП проводит проверку состояния автомобиля и внешнего вида водителя. Дежурный по парку проверяет наличие документов и тех. состояния машины и делает запись в журнале выхода и возвращения машин.

После возвращения из рейса дежурный по парку, командир подразделения проводят осмотр машины и проверку положенных документов у водителя.

Важное место в плане проведения занятия занимает практическое изучение **технологического процесса технического обслуживания (ТО) автомобильной техники,** а также ознакомление с подвижными средствами технического обслуживания и ремонта автомобильной техники.

Руководитель занятия перед строем объясняет, что в каждой воинской части в зависимости от конкретных условий выбирается наиболее рациональный метод технического обслуживания. Работы по техническому обслуживанию № 1, техническому обслуживанию № 2 и сезонному обслуживанию в парке проводятся на ПТОР личным составом подразделений технического обслуживания и ремонта с обязательным участием водителя.

Внимание курсантов обращается на то, что командиры подразделений должны своевременно представить машину на ПТОР. Машина должна быть подготовлена к проведению ТО (укомплектована ЗИП, произведены уборочно-моечные работы).

Командир подразделения передает машину начальнику ПТОР по накладной.

Начальник ПТОР заполняет дефектовочную ведомость.

При техническом обслуживании машин повседневной эксплуатации в воинской части получил наибольшее распространение последовательный метод на универсальных постах. В этом случае работы выполняются на участке комплексного ТО и организуются следующие рабочие места:

-механика регулировщика;

-автоэлектрика;

-автослесаря;

-смазчика.

По завершению работ по ТО машины начальник ПТОР проверяет качество работы, делает записи в Книгу учета ремонта (обслуживания, обработки) вооружения, техники и имущества о проведенном обслуживании и замененных деталях и после подписей своей и водителя отправляет машину в подразделение.

Машина, прошедшая ТО, должна быть работоспособной, заправленной горючим, маслами и специальными жидкостями, комплектной и чистой.

В ходе занятия курсанты под руководством мастеров производственного обучения практически выполняют все работы по ЕТО на изучаемых автомобилях.

**3. Вывод техники по тревоге.**

Целью занятий ставится: изучить действия водителей по тревоге, получить практические навыки по снятию автомобильной техники с хранения и вывода её из парка. Изучить норматив № 2-В.

Занятия проводятся в классе и в парке (гараже) автошколы, при этом курсанты практически отрабатывают действия по «тревоге» и снятию техники с хранения.

Занятие может проводиться как на базе подшефной воинской части в полном объеме, так и на собственной базе образовательного учреждения с показом отдельных элементов, исходя из его возможностей.

При отсутствии в парке (гараже) образовательного учреждения машин, содержащихся на хранении, такое место оборудуется специально для проведения занятия. При этом количество машин для занятия определяется руководителем образовательного учреждения, исходя из имеющихся возможностей.

В этом случае порядок снятия машины с хранения может быть показан с привлечением только части обучаемых, остальные контролируют их действия по технологическим картам снятия машин с хранения.

**Изучение действий военного водителя по тревоге** начинается с разъяснения порядка прибытия водителей в парк при приведении в боевую готовность.

Обращается внимание курсантов на то, что по прибытии в парк старший механик-водитель (старший водитель) докладывает дежурному по парку о прибытии и вместе с ним вскрывает хранилища техники. Механики-водители (водители) готовят технику к выходу, оформляют "тревожные" путевые листы.

Руководитель последовательно доводит порядок действий по тревоге, начиная с казармы заканчивая хранилищем для машин, при этом для показа в качестве небольшого подразделения могут привлекаться курсанты из числа обучаемых.

Необходимо разъяснить, что действия военнослужащих согласно боевому расчету выполняются по установленным сигналам, которые передаются личному составу подразделения суточным нарядом (дежурным по роте).

Этим сигналом является сигнал **"тревога",** при получении которого ночью дежурный по роте подает команду через дневального по роте **"Рота, подъем-тревога!",** днем подается команда **"Рота - тревога!".**

В дальнейшем дежурный по роте действует согласно "Инструкции по действиям по тревоге". Для показа этих элементов используется специально оборудованное в образовательном учреждении спальное помещение учебного взвода и место несения службы нарядом по роте.

Каждый военнослужащий получает свое личное оружие, которое закреплено за ним и записано в его военном билете.

Старший механик-водитель (старший водитель) подразделения получает у дежурного по роте ящик с путевыми листами "по тревоге", строит механиков-водителей (водителей) и следуют с ними в парк.

Курсанты, под руководством мастеров производственного обучения вождению прибывают в парк, получают путевые листы, направляются на стоянки машин и выстраиваются перед своими автомобилями в готовности к выполнению поставленной задачи.

После построения в парке руководитель занятия проводит инструктаж по мерам безопасности и ставит задачу на подготовку к снятию машин с хранения.

Важнейшей частью занятия является отработка вопросов **снятия**  **автомобильной техники** **с хранения и изучение норматива №2-В.**

Руководитель занятия перед проведением работ по снятию машин с хранения доводит до курсантов перечень работ первой и второй очереди, меры безопасности при выполнении работ. Выдаёт каждому курсанту технологическую карту снятия машины с хранения.

Мастера производственного обучения следят за действиями курсантов, за соблюдением ими мер безопасности при выполнении работ и оказывают помощь.

Категория условий хранения – средняя, машины заправлены антифризом, аккумуляторные батареи с машин сняты.

Курсанты снимают автомобили с подставок, выполняют работы первой очереди в порядке указанном в технологических картах, докладывают мастеру производственного обучения вождению о выполнении работ и убывают к месту построения взвода.

Приступают к изучению и выполнению норматива №2-В.

Показ **организации вывода техники из парков по тревоге** должен проводиться в контексте подготовки к отработке вопросов маршевой подготовки.

Руководитель занятия перед строем отдаёт приказ на марш и с использованием флажков показывает основные сигналы управления. Убедившись в усвоении материала, подаёт команды: **«По местам!», «Заводи!» «Вперёд!»,** **«Марш!»**

Мастера производственного обучения следят за действиями курсантов и оказывают им помощь. Курсанты, находясь в строю, слушают приказ на марш, доводимые сигналы управления и по команде занимают свои места в кабинах и запускают двигатели. Показывают левый сигнал поворота, включают ближний свет фар и начинают движение в порядке построения колонны.

## ГЛАВА ЧЕТВЁРТАЯ

### Методика обучения вождению военной автомобильной техники

**Задачи обучения:**

1. Вырабатывать навыки управления автомобилем в различных условиях дорожного движения.

2. Дать практику в самостоятельном проведении работ по подготовке автомобиля к выходу в рейс.

**Общие указания**

Каждое задание программы обучения вождению разбивается на отдельные упражнения, которые разрабатываются образовательным учреждением ДОСААФ России и утверждаются ее руководителем.

Обучение вождению проводится мастером производственного обучения индивидуально с каждым обучаемым в соответствии с графиком очередности обучения вождению (на тренажере и учебном транспортном средстве). Занятия проводятся на учебном автодроме (площадке для учебной езды) и на учебных маршрутах, утверждаемых образовательным учреждением ДОСААФ России и согласованных с администрацией района и руководством ГИБДД.

**1. Основы экстремального вождения автомобилей.**

**Общие положения**

На занятиях по основам экстремального вождения машин руководитель должен иметь план проведения занятия в котором предусматриваются название темы, цели, учебные вопросы, расчёт учебного времени, краткое содержание, а также действия руководителя и обучаемых.

Занятия проводятся индивидуальным или групповым способом путём отработки упражнений в определённой последовательности.

Для проведения занятий по основам экстремального вождения в зимнее время оборудуются площадки с ледовым покрытием по одному из вариантов согласно приложению 4.

Возможны другие, удобные для образовательного учреждения варианты площадок со скользким покрытием, обеспечивающие выполнение элементов, предусмотренных программой доподготовки.

В летнее время для получения практики в управлении автомобилем в условиях слабого сцепления с грунтом могут выбираться участки местности с влажным грунтом, заболоченная местность, мокрый луг и т.д. а также участки обеспечивающие аквапланирование. При отсутствии таковых занятия могут проводиться на любой труднопроходимой местности (песок, полевые, лесные, глинистые и другие дороги, имеющие глубокую колею, стерня, пахота, опушка леса, канавы, овраги).

**Методические указания**

Обучение **основам экстремального вождения** в зимних (летних) условиях эксплуатации грузовых автомобилей следует начинать с более простого упражнения - разгон и торможение (летом - на мокрой дороге, зимой - на обледенелой дороге).

Руководитель занятия для первоначального изучения основ экстремального вождения может использовать автотренажеры, которые способны имитировать основные режимы движения автомобиля. В дальнейшем занятия проводятся на площадке.

Основной принцип обучения — многократное повторение действия водителя (тренаж), выработка на этой основе динамического стереотипа.

Обучение начинается с выработки навыка скоростного руления, который необходим при интенсивных маневрах, на разворотах и при выводе автомобиля из заноса.

Прежде всего, руководитель должен объяснить курсантам, как правильно нужно держать руки на руле, как правильно вращать руль при рулении.

При движении по прямой водитель удерживает руль двумя руками. Руки располагаются на руле симметрично, положение рук на отметках 10 и 2 в соответствии с циферблатом часов. Хват закрытый, т.е. большие пальцы рук огибают обод изнутри – такой хват самый надежный.

Далее необходимо действовать **в следующей последовательности:**

**1.Левая** рука поворачивает рулевое колесо в положение на 2 ч, а правая выполняет перехват в положение на 10 ч.

**2. Правая** рука продолжает поворачивать рулевое колесо вправо по ходу часовой стрелки, а левая осуществляет перехват и занимает положение на 10 ч.

**3-4. Левая** рука поворачивает рулевое колесо вправо,

**затем правая** рука после перехвата продолжает его вращение

вправо, занимая исходное положение.

**5. Правая** рука поворачивает рулевое колесо влево в положение на   
10 ч, а левая осуществляет перехват в положение на 2 ч.

**6-7-8.Левая, правая,** а затем опять левая рука продолжают вращать рулевое колесо влево, занимая исходное положение.

Данное упражнение необходимо повторить неоднократно до полного и уверенного его выполнения.

Обучение курсантов управлению автомобилем в зимних условиях на скользкой дороге необходимо начинать на специально подготовленной площадке с простого упражнения: трогание, движение прямо на скорости   
35-45 км/час и торможение.

Для исключения пробуксовывания колёс начинать движение автомобиля на скользком покрытии следует на второй или даже третьей передаче плавно, с постепенным увеличением скорости. Уменьшить пробуксовку можно, включив повышающую передачу или подтормозив задние колеса стояночным тормозом.

Перед началом движения передние колеса автомобиля необходимо выровнять. Даже незначительный угол поворота способен затормозить автомобиль и спровоцировать пробуксовку.

При движении в прямом направлении не следует делать резких движений рулевым колесом для недопущения ввода машины в занос. Для уменьшения скорости и удержания машины от заноса необходимо нажимать на педаль тормоза многократно. Остановить автомобиль требуется в определённом месте у отметки «стоп».

Важно довести до курсантов способы экстренного торможения.

**При изучении способов торможения, руководитель занятия должен научить курсантов торможению двигателем, которое**играет важную роль с точки зрения безопасности:

во-первых, это исключение возможности блокировки колес при торможении двигателем особенно ценно на скользкой дороге;

во-вторых, торможение двигателем настоятельно рекомендуется на затяжных спусках, когда длительное торможение ножным тормозом может привести к перегреву тормозов и их отказу.

Далее нужно пояснить, что если возникла необходимость затормозить быстрее, то можно помочь ножным тормозом.

Важно отметить, что именно помочь, поскольку торможение на передаче намного надежнее, чем торможение на нейтральной передаче или при  выключенном сцеплении. При включенной передаче получается двойное торможение – и двигателем и ножным тормозом, что весьма эффективно.

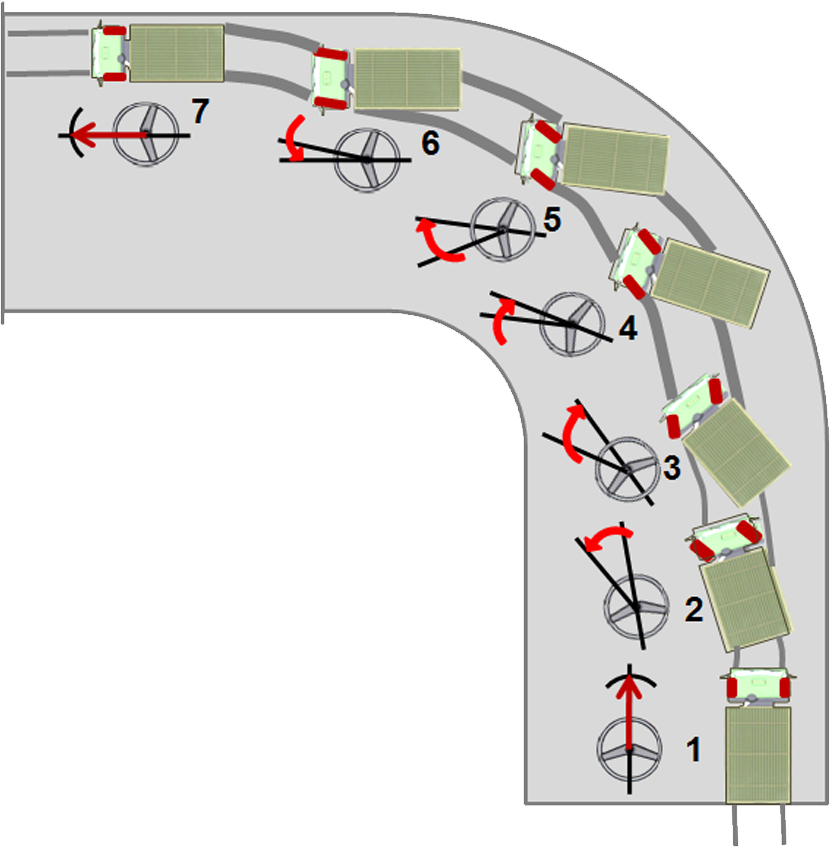
Нажимая на газ, курсант заставляет двигатель увеличить частоту вращения, при отпускании газа двигатель замедляет обороты и тормозит автомобиль. Это и есть торможение двигателем. Этот процесс очень удобен, т.к. часто позволяет управлять автомобилем только при помощи одной педали – педали газа. Добавляем газ – разгон, отпускаем – торможение.

При торможении двигателем с переключением передач по  нисходящей водитель может каждый раз добавлять газ перед отпусканием сцепления, что позволит достичь максимальной плавности или отпускать сцепление без добавления газа, что даст большую интенсивность замедления.

**Занятия по безопасному прохождению поворотов в скоростном режиме** (снос, боковое скольжение, занос) иприемы экстренного маневрирования необходимо проводить на специально оборудованной площадке с соблюдением мер безопасности.

Обучение курсантов безопасному прохождению поворотов на скользкой дороге необходимо начинать с объяснения того, что на любом закруглении дороги автомобиль начинает испытывать на себе действие боковой силы, которая стремится сдвинуть его в противоположную повороту сторону.

Однако даже небольшого превышения скорости достаточно, чтобы нарушилось равновесие сил, и автомобиль заскользил на повороте вбок, увеличивая радиус траектории движения. Правильный выбор скорости движения - основа безопасного прохождения поворота. Снижать скорость и переходить на более низкую передачу надо заблаговременно, до входа в поворот, когда управляемые колеса еще не повернуты. Тормозить, выключать сцепление и переключать передачи, резко увеличивать подачу топлива на повороте опасно.

При закреплении навыков безопасного прохождения поворотов курсант, выполняя упражнение ни в коем случае не должен захватывать полосу встречного движения, иначе может произойти лобовое столкновение. На входе в поворот и выходе из него автомобиль должен находиться у внешней границы полосы движения.

Для того чтобы занос стал управляемым курсант должен совершить ряд действий. Прежде всего, необходимо резко увеличить на дуге поворота подачу топлива, а после того, как занос уже начался, прекратить его подачу, стабилизировав при этом автомобиль поворотом рулевого колеса в сторону заноса.

Выработку навыков можно начинать с промежуточного управления - торможения на повороте. Если скорость входа в поворот будет завышена или выполняется слишком резкое торможение с одновременным поворотом управляемых колес, автомобиль может легко не принять маневра и скользить прямо либо его занесет. С помощью этого упражнения, кроме овладения способом торможения в повороте, можно научиться чувствовать момент начала заноса.

**Управление автомобилем в заносе** может отрабатываться с помощью «змейки» на гладком скользком покрытии. Поэтому наиболее безопасный и верный способ предотвращения возникновения критических ситуаций - это предельное внимание при движении на дорогах и обязательное выполнение требований дорожных знаков.

Данное упражнение необходимо повторить неоднократно до полного и уверенного его выполнения.

Вначале рекомендуется разгонять автомобиль и перейти на 2-ю передачу, затем искусственно с помощью резкого поворота рулевого колеса и увеличения подачи топлива вызвать занос задней оси, затем с помощью руления и дросселирования стабилизировать движение автомобиля и тут же перевести занос в противоположную сторону.

**Прохождение поворота в управляемом заносе**

После твердого овладения навыками стабилизации движения автомобиля и управления заносом увеличивают скорость выполнения данного упражнения до 40-50 км/ч.

После получения начальных навыков в скоростном рулении и управлении автомобилем при управляемом заносе целесообразно дать практикув экстренном объезде препятствий.

**Экстренный объезд** это маневр, совершаемый с целью исключения наезда на препятствие.

При этом следует помнить, что в подобных случаях расстояние объезда почти всегда меньше тормозного пути. Надо быть готовым к возможному заносу задней оси и стабилизировать направление движения с помощью опережающего руления в сторону заноса.

Такое решение требует от курсанта исключительного самообладания, так как большинство водителей в данной ситуации безотчетно нажимают педаль тормоза, вместо того чтобы совершить объезд.

При объезде необходимо выполнять энергичное маятниковое движение рулевым колесом при этом педаль газа не отпускать.

Манипулирование рулевым колесом при объезде:

1-исходное положение;

2- уводящий поворот руля;

3-возврат на первоначальную полосу движения;

4-переход к прямолинейному движению.

**2. Основы маршевой подготовки.**

**Общие положения**

Основными целями доподготовки по основам маршевой подготовки являются:

1. Учить курсантов:

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 и при любой погоде;

преодолевать препятствия, ограниченные и колейные проходы, заграждения, участки радиоактивного заражения, водные преграды, железнодорожные переезды.

проводить специальную обработку техники после преодоления зараженных участков местности.

2. Совершенствовать практические навыки курсантов в:

вождении автомобилей в колонне на повышенных скоростях;

пользовании средствами повышения проходимости машин;

проведении работ по техническому обслуживанию машин, обнаружении и устранении эксплуатационных неисправностей;

3. Формировать и вырабатывать у курсантов:

устойчивость внимания, быстроту реакции;

способность выдерживать большие нервно-психические нагрузки и физические напряжения.

4. Воспитывать у курсантов:

дисциплинированность, собранность и организованность в работе;

любовь к изучаемому автомобилю, уверенность в его высоких качествах;

чувство долга и личной ответственности за выполнение задач, поставленных на период марша.

Обучение основам маршевой подготовки осуществляется в два этапа с отработкой вопросов эксплуатации, технического обслуживания машин и элементов общевойсковой подготовки.

**На первом этапе** под руководством преподавателей курсанты изучают сигналы управления строем (колонной), требования к дисциплине марша, порядок действий военного водителя в условиях непосредственного воздействия противника, порядок преодоления участков заражения и проведения частичной специальной обработки, меры безопасности в ходе марша и порядок оказания первой помощи.

В последующем под руководством мастеров производственного обучения вождению вырабатывают навыки вождения в колонне по дорогам и пересечённой местности (в объеме 50 км) в составе одной группы (смены) численностью 4-5 человек в зависимости от обеспеченности образовательного учреждения автомобильной техникой. Возглавляет и ведет колонну старший мастер, либо назначенный руководителем образовательного учреждения мастер производственного обучения вождению. В этом случае для проведения занятий по отдельным вопросам общевойсковой подготовки и оказания первой медицинской помощи также могут привлекаться специально подготовленные преподаватели.

При этом на занятиях в медленном темпе по элементам отрабатываются вопросы вытягивания колонны, набора скорости и прохождения исходного пункта (пунктов регулирования) в установленное время. На оборудованных учебных местах по маршруту движения, либо вблизи образовательного учреждения или в парке отрабатываются менее сложные задачи: преодоление подъемов и спусков, минно-взрывных заграждений по колейному проходу, проезд железнодорожных переездов и разворот для движения в обратном направлении.

В последующем средние скорости движения и сложность отрабатываемых задач увеличиваются. Курсанты совершенствуют навыки вождения в колонне с изменением скорости движения и дистанции между машинами, отрабатывают задачи по проезду населенных пунктов, действиям водителя при технической неисправности автомобиля, преодолению заболоченных и труднопроходимых участков с использованием штатных и подручных средств повышения проходимости, а также по преодолению водных преград вброд.

**На втором этапе** проводится комплексное специальное занятие с совершением марша (в объеме 100 км) в составе учебного взвода, в ходе которого все учебные задачи отрабатываются в целом с установленной скоростью на фоне тактической обстановки.

Комплексное специальное занятие с совершением марша (далее марш) проводит руководитель образовательного учреждения или его заместитель. Он является руководителем занятия. Допускается проведение занятий с несколькими малочисленными образовательными учреждениями под руководством председателя регионального отделения ДОСААФ России либо его заместителя по военно-технической подготовке (начальника отдела военно-технической подготовки).

При нехватке автомобильной техники на весь состав взвода допускается привлекать грузовые автомобили группы «Б», используемых в Вооруженных Силах Российской Федерации марок и привлекать автомобильную технику других образовательных учреждений ДОСААФ России с закрепленными мастерами производственного обучения.

Количество машин в составе маршевой колонны определяет руководитель образовательного учреждения исходя из наличия автомобильной техники, дорожной обстановки на маршруте движения, продолжительности цикла обучения по военно-учетной специальности и без ущерба для других учебных взводов.

Марш выполняется днем по шоссейным и грунтовым дорогам, а также бездорожью.

Маршрут выбирается с таким расчетом, чтобы общая протяженность участков грунтовых дорог и бездорожья составляла не менее 40-45 %, при этом он должен содержать участки с подъемами и спусками крутизной до   
10 - 12 %, заболоченные участки и водные преграды с оборудованными бродами.

В ходе марша целесообразно первый привал планировать через 1 час движения, следующий через 1,5-2 часа.

В целях предотвращения засыпания курсантов за рулем, в зимнем периоде в темное время суток, необходимо через каждый час движения делать короткие остановки (на 10-15 мин.).

Привалы, а также отработка учебных задач, планируются и организуются вне населенных пунктов, в местах, обеспечивающих скрытое и безопасное расположение всего личного состава, участвующего в занятии.

Колоннам и отдельным автомобилям, совершающим марш, запрещается выезжать или двигаться по автострадам и останавливаться в населенных пунктах.

Кучастию в комплексном специальном занятиидопускаются курсанты, завершившие первый этап маршевой подготовки и выполнившие все упражнения по практическому вождению, а также практические работы по техническому обслуживанию автомобилей с положительной оценкой.

Экипировка обучаемых на занятии определяется наличием материально-технических средств в образовательном учреждении, при этом необходимо стремиться к тому, чтобы курсанты были максимально обеспечены военной формой одежды (по времени года), макетами оружия и средствами индивидуальной защиты.

Автомобильная колонна должна быть обеспечена средствами повышения проходимости, буксировки, шанцевым и водительским инструментом.

Перевозка личного состава в кузовах учебных автомобилей в период марша категорически запрещается. В кабинах разрешается находиться, кроме водителя, только одному человеку - старшему машины (штатному мастеру производственного обучения, инструктору по вождению), независимо от емкости кабины. Перевозку личного состава осуществлять в автобусах или специально оборудованных для этого грузовых автомобилях.

Порядок организации управления колонной на марше определяет руководитель образовательного учреждения, исходя из обеспеченности средствами связи и сигнальными средствами. При этом каждый автомобиль в составе колонны должен быть обеспечении сигнальными флажками и карманными фонарями.

Безопасное движение колонны по маршруту, как правило, обеспечивается сотрудниками ГИБДД или территориальных органов ВАИ. При их отсутствии в состав маршевой колонны целесообразно включать автомобиль, оборудованный табло с надписью **«Внимание, колонна».**

Для всестороннего обеспечения марша назначаются: техническое замыкание и медицинский пункт (фельдшер).

В зависимости от количества обучаемых, наличия автомобильной техники и специальных имитационных средств, сложности маршрута, а также объема и сложности решаемых задач могут также назначаться группы регулирования и имитации.

На техническое замыкание возлагаются: обеспечение безопасного прохождения колонны через действующие железнодорожные переезды, эвакуация неисправных и застрявших машин, оказание помощи в устранении мелких неисправностей. Техническое замыкание, как правило, возглавляет специалист технической службы или старший мастер производственного обучения. В состав технического замыкания назначается автомобиль, оборудованный средствами буксировки и эвакуации.

На медицинский пункт (фельдшера) возлагаются оказание первой помощи пострадавшим и эвакуация их в ближайшие лечебные учреждения. Медицинский пункт (фельдшер) обеспечивается комплектом табельных средств, для оказания первой помощи, а при наличии возможности его состав может выделяться автомобиль.

На группу регулирования возлагаются: контроль прохождения исходного пункта и пунктов регулирования, установка указателей направления движения вне дорог общего пользования, обеспечение мер безопасности при прохождении колонны через железнодорожные переезды.

В состав группы может включается автомобиль, оборудованный для перевозки личного состава. В экипировку регулировщиков в обязательном порядке включаются жезлы (флажки, фонарики) и элементы со светоотражательным покрытием.

На группу имитации возлагается обозначение действий вероятного противника в соответствии с планом наращивания обстановки. Порядок и способы обозначения действий противника, а также применяемые для этого средства, определяются руководителем образовательного учреждения.

Группа обеспечивается автомобилем и необходимыми средствами имитации, свои задачи, как правило, выполняет самостоятельно и в состав колонны не включается.

**Исходными документами для организации и планирования являются:**

организационно-методические указания Председателя ДОСААФ России по подготовке специалистов для Вооружённых Сил Российской Федерации;

приказы Председателя  ДОСААФ России, постановления Президиума Центрального совета ДОСААФ России об итогах подготовки специалистов для Вооружённых Сил Российской Федерации в истекшем году и задачах на новый учебный (календарный) год;

план подготовки граждан по военно-учетным специальностям на учебный год, согласованный с комплектующими военными комиссариатами;

рабочие образовательные программы подготовки, переподготовки и доподготовки специалистов по военно-учетным специальностям;

выписки из планов военных комиссариатов по военно-шефской работе.

**В региональных отделениях ДОСААФ России** вопросы обучения основам маршевой подготовки отражаются в приказе об итогах подготовки специалистов за истекший и задачах на новый учебный год, а также в плане подготовки специалистов и контроля за ее состоянием.

В приказе об итогах подготовки специалистов за истекший и задачах на новый учебный год в констатирующей части при подведении итогов подготовки специалистов отмечаются результаты проведения комплексных специальных занятий с совершением марша в региональном отделении, лучшие образовательные учреждения по маршевой подготовке, положительные стороны, основные недостатки и их причины.

В приказной части указываются: образовательные учреждения и сроки проведения маршей, общие указания по их организации, обеспечению безопасности дорожного движения в ходе проведения, по порядку подготовки руководства, администрации, личного состава и техники к проведению занятий.

В плане подготовки специалистов и контроля за ее состоянием во все разделы, связанные с подготовкой специалистов по военно-учетным специальностям, включаются вопросы организации и проведения маршей.

Вопросы обучения основам маршевой подготовки, методики проведения маршей и занятий на учебных местах изучаются в ходе ежегодных учебно-методических сборов с руководящим и педагогическим составом образовательных учреждений ДОСААФ России.

**В образовательном учреждении ДОСААФ России** вопросы обучения основам маршевой подготовки отражаются: в приказе об итогах подготовки специалистов за истекший и задачах на новый учебный год, в плане подготовки специалистов и контроля за ее состоянием, в рабочих программах подготовки специалистов, в план - графиках прохождения программы учебными взводами и в графиках очередности обучения вождению машин (работы на технике).

В приказе об итогах подготовки специалистов за истекший и задачах на новый учебный год в констатирующей части при подведении итогов подготовки специалистов отмечаются результаты проведения комплексных специальных занятий с совершением марша, лучшие преподаватели и мастера производственного обучения вождению, положительные стороны, основные недостатки и их причины.

В приказной части при постановке задач на новый учебный год указываются задачи маршевой подготовки, даются конкретные указания по ее совершенствованию, по обеспечению безопасности дорожного движения в ходе проведения маршей, по порядку подготовки руководства, администрации, личного состава и техники к проведению занятий.

В плане подготовки специалистов и контроля за ее состоянием при графическом изображении сроков обучения учебных взводов указываются сроки проведения комплексных специальных занятий с совершением маршей. Кроме того учебные часы, отводимые на занятия по основам маршевой подготовки, учитываются при расчете нагрузки на преподавателей и мастеров производственного обучения.

В плане - графике прохождения программы учебными взводами поэтапное обучение основам маршевой подготовки в зависимости от возможностей образовательного учреждения учитывается в разделах: «Вождение автомобиля» и «Контроль за прохождением тем учебными взводами».

В графике очередности обучения вождению машин номера упражнений первого этапа основ маршевой подготовки отмечаются с буквой «м» (например, «1м»), а комплексное специальное занятие с совершением марша буквами «ксз».

Необходимая учебно-методическая документация для проведения занятий по вождению в колонне по дорогам и пересеченной местности на первом этапе маршевой подготовки разрабатывается педагогическим составом образовательного учреждения в соответствии с требованиями главы 3 Руководства по организации учебно-воспитательного процесса в образовательных учреждениях ДОСААФ России.

**Для непосредственной организации и проведения комплексного специального занятия с совершением марша** в образовательном учреждении разрабатываются:

схема маршрута движения для проведения комплексного специального занятия с совершением марша (приложение 5);

план проведения комплексного специального занятия с совершением марша (приложение 6) с пояснительной запиской (приложение 6.1);

методическая разработка для проведения комплексного специального занятия с совершением марша;

приказ об организации и проведении комплексного специального занятия с совершением марша с приложениями (приложения 7; 7.1; 7.2; 7.3; 7.4);

карточки с кроками участков маршрута для мастеров производственного бучения (приложение 8).

**Схема маршрута движения** при проведении комплексного специального занятия с совершением марша разрабатывается на учебный год. На схеме отражаются: маршрут движения; границы административно-территориальных образований и полигонов воинских частей, по территории которых проходит маршрут движения; места привалов и проведения занятий.

Схема согласовывается с органами ГИБДД, местного самоуправления, командованием полигонов (воинских частей) и утверждается руководителем образовательного учреждения.

При необходимости в схему маршрута движения могут вноситься изменения по согласованию с соответствующими органами.

**План проведения комплексного специального занятия** с совершением марша (далее план) разрабатывается на учебный год и вместе с планирующими документами по организации учебно-воспитательного процесса утверждается председателем регионального отделения ДОСААФ России.

**План разрабатывается** на листе бумаги (либо на склейке) размером 80х90 см.

В плане указываются: цели марша; показатели марша; время проведения марша; место проведения марша; состав обучаемых; материальное обеспечение; руководства и пособия.

На плане графически отражаются: схема маршрута движения; исходный пункт и пункты регулирования; районы привалов, места проведения занятий и отработки нормативов; мосты, железнодорожные переезды, места преодоления водных преград вброд, труднопроходимые участки местности и другие препятствия; места подачи вводных.

В виде таблиц оформляются: расчёт сил и средств, привлекаемых на марш и для обеспечения безопасности движения; сигналы оповещения; схема организации связи с указанием позывных должностных лиц; схема построения походного порядка; порядок проведения занятия с указанием учебных задач, места, времени их отработки.

**Пояснительная записка** к плану включает: исходную тактическую обстановку; боевой приказ командира подразделения на марш; план наращивания обстановки в ходе комплексного специального занятия с совершением марша.

**В исходной тактической обстановке** указываются:

а) Общая обстановка, сложившаяся к началу занятия: положение, состав и вероятный характер действий противника; положение, состояние и характер действий своих войск; радиационная химическая и бактериологическая обстановка.

б) Частная обстановка: состав и характер действий подразделений, авиации и ДРГ противника в районе проведения марша; положение и укомплектованность своих подразделений, совершающих марш; состояние времени года и погоды на день проведения занятия.

**В боевом приказе на марш** указываются: краткие сведения о противнике (состав и возможный характер действий противника, возможные районы действий его ДРГ, высадки тактических воздушных десантов, направления действий авиации, и возможности по применению ЯХБО); задача подразделения (после слова «Приказываю»): маршрут движения, район сосредоточения и время прибытия в назначенный район; построение колонны, дистанцию между машинами, скорость движения, порядок действий при встрече с противником; время готовности к маршу; свое место и заместителя.

**В плане наращивания обстановки** указываются: номера вводных и время на их отработку, место проведения, содержание вводных, порядок их доведения и действий обучаемых.

**Методическая разработка** для проведения комплексного специального занятия с совершением марша разрабатывается педагогическим коллективом под руководством руководителя образовательного учреждения, рассматривается и утверждается на заседании педагогического совета.

Методическая разработка включает:

исходные данные (наименование темы, учебно-воспитательные цели, сроки отработки, места проведения учебных занятий, обучаемые);

общие организационно-методические указания и рекомендации по проведению марша;

организационно-методические указания и рекомендации по отработке учебных задач.

**Приказ об организации и проведении** комплексного специального занятия с совершением марша издается не позднее, чем за две недели до первого занятия.

В приказе руководитель указывает:

даты и время проведения маршей с каждым учебным взводом;

маршрут движения, исходный пункт и пункты регулирования в соответствии с утвержденной схемой;

места и время привалов;

администрацию марша: руководителя занятия и его заместителя; начальника технического замыкания; начальника медицинского пункта (фельдшера); начальника группы регулирования; начальника группы имитации; расчет привлекаемых сил и средств.

Кроме того даются указания по подготовке администрации, личного состава, техники, всестороннему обеспечению марша, а также определяются порядок, и сроки проведения смотров готовности, разбора занятия с администрацией и обучающим составом образовательного учреждения.

**В карточке с кроками участков маршрута** в графическом и текстовом виде указываются: начальная и конечная точки участка маршрута, его общая протяженность и расчетное время движения; точки изменения направления движения и расстояние между ними, порядок их обозначения (ориентиры, указатели, знаки, регулировщики).

**Методические указания**

**Первый этап**

Основным методом обученияна первом этапеизучения основ маршевой подготовки является индивидуальный метод с отработкой элементов общевойсковой подготовки.

**а) Изучение сигналов управления строем.**

Обучение начинается с изучения сигналов управления строем. Руководитель занятия, используя флажки, доводит до курсантов сигналы управления **(**команды), их значение и действия по ним (приложение № 9), затем проводит тренировку на усвоение.

В дальнейшем на всех занятиях необходимо проводить короткие тренировки по передаче сигналов управления.

**б) Организация охранения на привале.**

Занятие по организации охранения колонны на привале может проводиться на оборудованном месте вблизи парка (гаража), или на подготовленном месте привала на маршруте проведения марша.

По прибытию к месту проведения занятий или на место привала руководитель подаёт сигналы «Внимание!», «Глуши двигатель!», «К машинам!», «Все ко мне!». Курсанты останавливают машины и прибывают к месту занятия.

Далее Руководитель объясняет порядок расположения подразделения на привале и организации охранения.

Подразделение на привале обычно располагается вдоль маршрута выдвижения, используя защитные и маскирующие свойства местности. Машины располагаются в указанных командиром взвода местах на удалении   
25—50 м друг от друга. Личный состав размещается вблизи своих машин. Места размещения личного состава и расположения техники тщательно маскируются.

Подразделение при расположении на месте должно быть в постоянной готовности к отражению нападения наземного, воздушного противника и уничтожению его диверсионно-разведывательных групп.

При проведении технического обслуживания машины в первую очередь производится дозаправка ее горючим, смазка и устранение выявленных неисправностей.

При расположении на привале обязательно организуется охранение, которое является одним из видов боевого обеспечения.

Задача сторожевого охранения - не допустить проникновения разведки противника к охраняемым подразделениям, своевременно обнаружить появление наземного противника, предупредить о нем охраняемые войска и в случае нападения противника упорно оборонять занимаемую позицию.

При расположении на привале на наиболее вероятном направлении действий противника может быть выставлен сторожевой пост.

Преподаватель ставит задачу для занятия позиции сторожевого поста примерно так: Ориентиры: первый - дальний угол леса «Темный», второй (основной) -сломанное дерево, третий - роща «Круглая». Подход «противника» ожидается с направления Котлы через 3 часа, а его разведывательно-диверсионных групп - с любого направления и в любое время.

Состав сторожевого поста: курсанты \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Старший – курсант \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. Задача сторожевого поста: не допустить проникновения разведки противника к охраняемым подразделениям, своевременно обнаружить появление противника, предупредить о нем охраняемые войска. В случае нападения противника упорно оборонять занимаемую позицию. Позиция сторожевого поста: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_. На позиции сторожевого охранения оборудовать места для ведения наблюдения и огня.

Сигналы: радиационное заражение - «Атом»; химическое и бактериологическое заражение - «Газы»; нападение воздушного противника - «Воздух»; общая тревога - «Буря»; пропуск - «Мина».

Убедившись в усвоении курсантами поставленной задачи, преподаватель тренирует их в скрытном выдвижении на позицию различными способами, подавая для этого соответствующие команды.

Завершив отработку учебного вопроса, преподаватель строит курсантов, производит разбор и приступает к отработке вопросов ведения наблюдения.

Для обучения ведению наблюдения за местностью и противником преподавателю необходимо рассказать курсантам о том, что каждый из них должен уметь вести наблюдение за местностью, т.е. за расположением и поведением противника, за передвижением и действиями своего подразделения и соседей, за сигналами своего командира и докладывать о результатах наблюдения.

Место для наблюдения должно быть выбрано так, чтобы наблюдатель мог видеть как можно больше в расположении противника, а сам был бы невидим для него.

Для наблюдения с места днем следует выбирать хорошо замаскированный пункт на какой-либо возвышенности, на дереве, на чердаке и т.д., а для наблюдения ночью располагаться ниже по отношению к наблюдаемому объекту с тем, чтобы приближающийся противник вырисовывался на фоне неба. При этом нужно не только зорко смотреть, но и очень внимательно прислушиваться.

Очень важно рассказать курсантам о демаскирующих признаках различных целей и объектов, подчеркнув при этом, что противник так же, как и мы, всегда стремится скрыть свои действия. Для этой цели он тщательно маскирует технику и инженерные сооружения под цвет местности и местных предметов, а при передвижениях стремится использовать скрытые от нашего наблюдения участки местности. Отсюда задача наблюдателя - разгадать, где и что находится у противника, умело используя даже еле заметные признаки.

Эти признаки могут быть следующие:

увядшие ветки или увядшая трава, использованная для маскировки окопов;

появление на местности отдельных, а иногда и нескольких кустов для маскировки танков, машин или инженерных сооружений;

поблескивание стекол, выход дыма, показывающих расположение наблюдательных пунктов, кухонь, жилья и т. п.

Зная эти демаскирующие признаки, наблюдатель может распознать объекты противника, а также вскрывать его замыслы. Для успешного распознавания нужно вырабатывать у себя наблюдательность.

Наблюдатель ведет наблюдение в назначенной ему полосе. Для удобства наблюдения за противником впереди лежащую местность условно разбивают на полосы наблюдения, а последние - на зоны наблюдения. Нужно разъяснить курсантам, что такое полоса наблюдения, как она разбивается на зоны наблюдения, указать, что разбивку полосы наблюдения на зоны следует делать соответственно типичным дистанциям стрельбы: ближняя зона - до 400 м, средняя - от 400 до 800 м, дальняя - включает весь участок местности до пределов видимости с помощью оптических приборов.

После этого преподаватель определяет ориентиры, полосу наблюдения на местности, ограничивая ее бросающимися в глаза местными предметами, делает разбивку ее по зонам наблюдения, опять-таки намечая примерные границы зон с помощью характерных ориентиров, складок местности и т. п. Пояснить обучаемым, что тщательное и организованное наблюдение заключается в осмотре местности в полосе наблюдения в определенном порядке, последовательно, по зонам. Вначале осматривается ближняя зона справа налево, потом средняя зона, а затем дальняя.

Во время обучения курсантов наблюдению важно добиваться, чтобы каждый из них наблюдал по определенной системе, а не обозревал всю местность сразу.

Практическим действиям при нападении противника целесообразно обучать по двум элементам: действия сторожевого поста при появлении одиночных солдат; действия сторожевого поста при наступлении противника.

Назначив наблюдателя, дежурного автоматчика и поставив им задачи, преподаватель подает сигнал на обозначение действий одиночного солдата «противника». Наблюдатель, заметив одиночного солдата, докладывает преподавателю. Преподаватель учит курсантов, как, не раскрывая своего расположения, быстро изготавливаться к бою, подпускать «противника» на близкое расстояние, чтобы захватить его в плен или уничтожить внезапным огнем. Затем проводит краткий разбор, указывает на недостатки, и если необходимо, то действия повторяет до полной их отработки, заменив наблюдателей.

Для обучения действиям при наступлении «противника» преподаватель установленным сигналом вызывает показ «противника», дает вводную о выдвижении и развертывании разведывательно-диверсионной группы «противника».

**в)** **Действия при налёте авиации и при отражении нападения противника.**

В ходе первого этапа маршевой подготовки, как правило, на маршруте проведении марша, курсанты обучаются практическим действиям при налёте авиации и при отражении нападения противника.

При обучении курсантов действиям при налёте авиации руководитель занятия подаёт сигналы «Внимание!» «Увеличить скорость!» «Увеличить дистанцию!» на примере одного отделения показывает практически.

Отработку вопросов отражения нападения ДРГ противника целесообразно уже на первом этапе проводить с использованием средств имитации.

Руководитель занятия даёт команду группе имитации на обозначение нападения ДРГ противника. С началом имитации останавливает машины, дает команду «К бою!» и руководит отражением нападения противника, контролирует действия курсантов. Курсанты занимают оборону за машинами и вдоль обочины дороги. Интенсивным огнём отражают нападение противника и переходят в наступление с целью окончательного уничтожения ДРГ.

После отражения нападения ДРГ противника целесообразно проводить тренировку в оказании первой помощи.

Из числа курсантов назначаются «раненные» с различными видами ранений. Остальные курсанты разбиваются на группы для практического оказания первой помощи. Курсанты совершенствуют навыки по извлечению пострадавшего из автомобиля и его перемещению с использованием подручных средств. Отрабатывают способы остановки кровотечения и наложения повязок.

**г) Преодоление минно-взрывных заграждений по колейному проходу**

При подъезде к колейному проходу в минно-взрывном заграждении (за 20-30 метров) необходимо снизить скорость и выровнять автомобиль.

Движение по колейному проходу выполнять без остановки и без задевания указок и ограничителей (внутренних колышков) и применения заднего хода.

**д) Преодоление участков заражения и проведение специальной обработки.**

Отработка данной задачи проводится при наличии в образовательном учреждении индивидуальных средств защиты и комплектов ДК-4 или ДКВ.

Занятия могут проводиться как в парке (гараже), так и на учебных местах на участке маршрута. Протяженность участка заражения выбирается руководителем занятия исходя из температурных условий и степени готовности курсантов к длительному пребыванию в средствах защиты.

Прежде всего, руководитель занятия должен довести порядок обозначения участков заражения.

**При ведении РХБ разведки знаками ограждения обозначаются:**

границы зон с уровнем радиации 0,5 рад/ч, а также с уровнями радиации, указанными командиром;

границы районов (участков) местности, зараженных отравляющими веществами, а также места обнаружения бактериологических средств;

направление обходов зон (районов, участков) радиоактивного и химического заражения и проходы в них.

При обозначении передней и боковой границ районов химического заражения знаки ограждения устанавливаются за 1,5-2 км до места обнаружения ОВ, тыловой границы заражения – через 1,5-2 км и после ее прохождения.

На местности, зараженной радиоактивными веществами, знаки ограждения устанавливаются через 250-300 м.

**Знак ограждения устанавливается:**

при обозначении передней границы заражения - справа;

тыловой границы заражения - слева от дороги (маршрута, направления) по ходу ведения разведки.

Границы зон (районов, участков) заражения обозначаются знаками ограждения на направлениях действий войск или на маршрутах их выдвижения.

Знаки ограждения устанавливаются на обочинах дороги и в других местах, где они наиболее заметны. Лицевая сторона знака должна быть обращена в незараженную сторону или в сторону понижения уровней радиации.

При ведении разведки ночью, границы зараженных участков обозначаются световыми знаками ограждения. Знаки ограждения должны быть установлены в таких местах, чтобы днем их было видно на расстоянии 70-200 м, а ночью – 100 м.

Для ограждения участков местности, зараженных ОВ, РВ, БС, применяются комплекты знаков ограждения   
КЗО-1 (носимые) и КЗО-2 (возимые).

В носимых знаках ограждения для записи используется вкладыш в виде бумажного треугольника, а в возимых – в виде картонной полоски. На них указывается тип токсичного химиката (уровень радиации в рад/ч), время обнаружения (измерения), число, месяц, год, а также фамилия проводившего измерения.

Затем Руководитель занятия на 2-3 машинах показывает порядок подготовки машин и личного состава к преодолению, порядок преодоления зараженного участка местности (на площадке).

Курсанты на своих машинах проделывают операции по подготовке машин к преодолению зараженного участка местности, проверяют готовность средств индивидуальной защиты и специальной обработки. Совершенствуют навыки в надевании противогаза и средств индивидуальной защиты.

Приступая к изучению порядка проведения специальной обработки руководитель занятия должен довести до курсантов назначение и состав комплекта ДК-4.

Автомобильный комплект для специальной обработки военной техники ДК-4К предназначен для дегазации, дезактивации и дезинфекции грузовых автомобилей, автопоездов, специальных шасси и бронетранспортеров с карбюраторными двигателями.

Далее руководитель объясняет устройство комплекта, называя и показывая отдельные его части

В состав комплекта ДК-4 входят: газожидкостный прибор; набор дегазирующих и дезактивирующих веществ (2); комплект ЗИП и крепежные детали (5); металлический ящик (1) для укладки и транспортирования комплекта.

Ящик комплекта крепится на вооружении и военной технике в установленном месте (на переднем борту кузова). Время развертывания комплекта – 3-4 мин.

При дезактивации сухих, незамасленных поверхностей, а также внутренних поверхностей кабин и кузовов используется метод отсасывания радиоактивной пыли, а во всех остальных случаях обработка проводится газожидкостным методом.

Газожидкостный прибор состоит из эжектора (8), газожидкостного (6) и жидкостного (9) рукавов, брандспойта (4) с удлинителем и щеткой (10), газоотборного устройства (7).

Принцип действия прибора основан на использовании тепла и кинетической энергии отработавших газов автомобиля (бронетранспортера).

С помощью газоотборного устройства (крышки с клапаном и газоотборником) газы подаются в эжектор под давлением 0,9±0,1 кгс/см2, где создают разрежение, за счет которого происходит отсасывание радиоактивной пыли при методе пылеотсасывания или забор и подача через брандспойт на обрабатываемую поверхность рабочей рецептуры при газожидкостном методе.

Руководитель занятия показывает порядок сборки комплекта при различных методах обработки.

Для подготовки прибора к дегазации (дезактивации, дезинфекции) газожидкостным методом необходимо:

установить эжектор на газоотборник;

присоединить к эжектору газожидкостный рукав;

соединить брандспойт с удлинителем, навинтить на него щетку и закрепить ее гайкой, присоединить брандспойт к газожидкостному рукаву;

присоединить жидкостный рукав к боковому патрубку эжектора, а другой конец рукава опустить в емкость с раствором;

установить крышку с газоотборником на конец выпускной трубы глушителя и поворотом вправо зафиксировать ее (в процессе сборки прибора руководитель обращает внимание обучаемых на необходимость установки в местах соединений соответствующих паронитовых прокладок);

повернув рычаг, открыть предохранительный клапан на крышке; пустить предварительно прогретый двигатель автомобиля (бронетранспортера) и после установления устойчивой частоты вращения коленчатого вала закрыть клапан;

постепенно увеличивать частоту вращения коленчатого вала до момента срабатывания предохранительного клапана и зафиксировать дроссельную заслонку в этом положении.

Значительное повышение частоты вращения коленчатого вала двигателя после срабатывания предохранительного клапана **запрещается.**

Руководитель занятия поясняет, что исправно работающий прибор обеспечивает подачу через брандспойт газожидкостной смеси, и напоминает, что длительная работа прибора без жидкости недопустима, так как приводит к прогоранию газожидкостного рукава.

Затем руководитель занятия показывает порядок подготовки прибора к дезактивации методом отсасывания радиоактивной пыли.

Для этого необходимо:

отсоединить газожидкостный и жидкостный рукава от эжектора;

присоединить газожидкостный рукав к боковому патрубку эжектора;

на свободный патрубок эжектора надеть тканевый мешок для сбора радиоактивной пыли или установить автомобиль так, чтобы выбрасываемая из эжектора пыль вторично не заражала обрабатываемый объект.

Жидкостный рукав и емкость с раствором при этом варианте развертывания прибора не используются.

Руководитель занятия должен пояснить, комплекты ДК-4 могут быть разных модификаций, в зависимости от марки автомобиля на котором комплект установлен, и отличаются конструкцией газоотборного устройства.

В войсках каждый комплект ДК-4 комплектуется набором дегазирующих и дезактивирующих веществ: 0,8 кг порошка нейтрального гипохлорита кальция (НГК) в полиэтиленовой банке и 0,4 кг порошка СФ-2У в бумажном пакете.

Затем необходимо довести до курсантов, что работы выполняются по команде «К дегазации (дезактивации) приступить!».

Руководитель занятия объясняет порядок проведения частичной специальной обработки с показом на 2-3 машинах и курсантах водителях.

При проведении работ, обрабатываемую поверхность техники, необходимо интенсивно протирать щёткой сверху вниз.

Элементы подлежащие обработке-двери кабины, подножки, бампер, тягово-сцепное устройство, радиатор, часть капота, горловины топливных баков. Курсанты после получения команды «К дегазации (дезактивации) приступить!» изучив порядок специальной обработки, приступают к выполнению работ с соблюдением мер безопасности.

**е)** **Порядок выхода машин из парка. Прохождение исходного пункта и пунктов регулирования в точно назначенное время. Проезд населенных пунктов.**

Практическое вождение автомобилей на первом этапе в объеме 50 км начинается с обучения правильному вытягиванию колонны, набору скорости и своевременному прохождению исходного пункта.

При вытягивании и движении колонны руководитель, используя флажковую сигнализацию и радиосвязь, путём регулирования скорости движения добивается проезда исходного пункта и пунктов регулирования в точно назначенное время. Курсанты, в зависимости от скорости головной машины, отрабатывают умение выдерживать заданную дистанцию между машинами в колонне.

При подходе колонны к населённому пункту руководитель занятия подаёт команды «Внимание!», «Уменьшить скорость!», «Уменьшить дистанцию!». При проезде населённых пунктов, курсанты сосредотачивают максимум внимания, проявляя повышенную дисциплинированность и бдительность. Остановка колонны в населённых пунктах запрещена.

При движении колонны руководитель занятия регулирует скорость движения подачей команд «Увеличить скорость!», «Увеличить дистанцию!», «Уменьшить скорость!», «Уменьшить дистанцию!» и следит за выполнением команд. Продолжая движение, курсанты выполняют все команды руководителя занятий. Мастера производственного обучения вождению следят за действиями курсантов, за соблюдением ими ПДД и делают при необходимости замечания.

**ж) Проезд железнодорожных переездов.**

Занятие проводится на оборудованном железнодорожном переезде с привлечением технического замыкания в целях его тренировки. Особое внимание уделить соблюдению мер безопасности.

При подходе к железнодорожному переезду руководитель занятия останавливает колонну, высылает эвакотягач к переезду с задачей: развернуться и быть в готовности к эвакуации застрявшей или неисправной техники с переезда. Наблюдатели выставляются по обе стороны от переезда со средствами сигнализации. Эвакотягач находится в готовности к эвакуации застрявшей или неисправной техники с переезда.

Руководитель занятия, убедившись, что выполнены все тербования безопасности даёт команду на преодоление железнодорожного переезда. Курсанты осуществляют движение машин через переезд только под прямым углом и на первой передаче, без остановок и поворотов. Выезжать на переезд можно после того, как впереди идущий автомобиль завершит преодоление железнодорожного переезда.

**з) Преодоление водной преграды вброд.**

При обучении вождению по бродам они выбираются глубиной не менее 80% от той, которая указана в технической характеристике машины.

Границы брода обозначаются вехами (флажками), расставленными через 5—10 м, или флажками, закрепленными на натянутой веревке (проволоке). При небольшой ширине водной преграды и малой скорости течения воды границы брода могут обозначаться вехами (флажками), установленными только на берегах.

Обучая методике преодоления водной преграды вброд, руководитель подаёт сигналы «Внимание!», «Стой!», объясняет, как обозначается брод вешками, на какой передаче необходимо преодолевать данное препятствие. На примере одной машины показывает практически. Курсанты должны знать что брод, глубиной до 0,8м преодолевается без специальной подготовки машин на первой или второй передаче. Съезжать в воду необходимо осторожно, не создавая большой волны перед машиной.

**и) Вождение по труднопроходимой местности. Использование штатных и подручных средств повышения проходимости автомобиля.**

Целью занятий на первом этапе является привитие навыков управления машиной при движении вне дорог по труднопроходимой местности, характерной для дислокации воинских частей.

Участки труднопроходимой местности выбираются на маршруте совершения марша. Целесообразно о выбирать их на территории войсковых полигонов, по согласованию с командирами воинских частей, или на территории автодромов образовательных учреждений ДОСАААФ России. Участки пашни могут создаваться искусственно собственными силами.

Маршрут движения на пересеченной местности должен включать движение по песку (зимой — по снежной целине) (8), полевым, лесным, глинистым и другим дорогам, имеющим глубокую колею (7), по мокрому лугу, стерне (3), пахоте (4), опушке леса (5); преодоление канав (2),   
оврагов (6), болот (1).

Особое внимание мастеров производственного обучения должно уделяться отработке приемов трогания с места и остановки, поворотов и разворотов, объездов и разъездов со встречным транспортом.

***Движение по песку.***Подъехав к участку, покрытому песком, нельзя пытаться преодолеть его с ходу — неизвестно, какая глубина песка в этом месте, что находится под песком и т. д. От знания этих параметров зависят безопасность и условия движения автомобиля по песчаному участку:

если глубина песка более 15 см, то песок, являясь вязким грунтом, затянет колеса автомобиля;

если под слоем песка есть твердое основание, то участок можно преодолеть с разгона, но при этом следует помнить, что при остановках автомобиля на таком участке тронуть его для дальнейшего движения очень трудно;

по сырому песку двигаться намного легче, чем по сухому, потому что колеса будут катиться преимущественно по верху такого участка при условии, что автомобиль будет ехать довольно быстро; малая же скорость приводит к «закапыванию» колес, а если автомобиль остановится, будет очень трудно тронуть его с места.

Попав на песчаный участок, обучаемый должен придерживаться такой последовательности действий:

на вязком песке или на песчаном участке большой протяженности необходимо заранее снизить давление воздуха в шинах;

включить пониженную передачу и не менять ее во время движения по участку, потому что смена передач может привести к остановке автомобиля и увязанию колес в песке;

направлять автомобиль так, чтобы правыми или левыми колесами двигаться по участкам местности с более твердым грунтом;

использовать полную мощность двигателя, наблюдая при этом за температурой охлаждающей жидкости и давлением в системе смазки двигателя, чтобы не допустить перегрева двигателя;

двигаться прямо, так как повороты на песчаном грунте могут вызвать остановку и буксование автомобиля.

При движении по песку необходимо помнить об угрозе заноса. Он может возникнуть тогда, когда автомобиль одним из колес съезжает с твердого участка дороги на песок, оказывающий большее сопротивление движению. Для предотвращения заноса необходимо повернуть рулевое колесо в сторону заноса.

Если произошло «закапывание» ведущих колес, необходимо выполнить следующее:

подкопать передние и задние колеса, чтобы они не встречали большого сопротивления песка;

приподнять колеса и положить под них ветки, камни и другие подручные материалы;

удалить песок до твердого основания колеи и по возможности выложить колею подручным материалом;

установить передние колеса прямо по направлению движения автомобиля;

увеличить частоту вращения коленчатого вала двигателя так, чтобы не вызвать буксования колес; подать автомобиль назад по колее и тронуть его вперед;

если первая попытка не удалась, снова подложить под колеса подручные материалы, подкопать колею сзади колес и дополнительно «вымостить» ее.

***Движение по снежной целине.***При движении зимой по заснеженным участкам обучаемый должен преодолевать небольшие снежные заносы и сугробы с разгона, без переключения передач и поворотов. При проезде длинного заснеженного участка или большого сугроба водитель должен выполнить следующие рекомендации:

остановиться;

начать движение назад по старому следу, уплотняя таким образом колею;

проверить положение колес: если они стоят прямо, то сопротивление движению автомобиля должно быть небольшим; если же колеса повернуты, то выезд из сугроба будет затруднен, так как задние колеса начнут буксовать;

разогнать автомобиль и преодолевать оставшийся участок на возможно большой скорости;

если это не удается с первого раза, повторить маневр или подсыпать под колеса песок, подложить ветки или другой подручный материал.

Участки с глубоким снегом (максимально до половины диаметра колес) лучше всего преодолевать, используя цепи противоскольжения или снизив давление в шинах, двигаться с постоянно нажатой педалью управления подачи топлива на второй или третьей передаче, избегая буксования колес автомобиля в снегу.

При высоте снежного покрова больше половины диаметра колес проехать будет невозможно, необходима предварительная расчистка дороги. При движении по снежной целине на автомобилях повышенной проходимости следует включить передний ведущий мост и блокировку межосевого дифференциала, снизить давление в шинах до 0,5 кгс/см2.

Снежный покров любой плотности высотой менее дорожного просвета не является препятствием для машины. При большей высоте снежного покрова движение возможно, если плотность снега невелика.

***Движение по грунтовым дорогам.***Режим движения по грунтовым дорогам выбирается в зависимости от состояния дорожного полотна, времени года, метеоусловий.

Незначительно выбитая дорога позволяет двигаться с постоянной скоростью, без переключения передач, но при этом повышается интенсивность работы рулевым колесом. Небольшие неровности объезжают, пропускают между колесами или преодолевают на малой скорости после легкого притормаживания.

Большие ухабы, канавы и прочие препятствия преодолевают с переходом на низшие передачи. Канавы, придорожные кюветы преодолевают под прямым углом. При преодолении их под острым углом автомобиль может накрениться, что вызовет одностороннюю нагрузку на колеса и пробуксовку разгруженных колес. На влажном грунте автомобиль может соскользнуть в канаву.

**По колее** двигаться следует на одной из низших передач, выдерживая частоту вращения двигателя несколько выше средней, что обеспечивает преодоление труднопроходимых участков с разгона. Изменение скорости движения и торможение должны быть плавными, остановки не допускаются. Переключение передач при движении по колее нежелательно.

По глубокой колее автомобиль должен двигаться строго по ее середине. Обучаемый постоянно следит за глубиной колеи; если она превышает дорожный просвет, то во избежание застревания колею надо пропустить между колесами или объехать. Из колеи автомобиль выводят быстрым поворотом руля в том месте, где глубина колеи наименьшая.

В мокрой колее автомобиль нередко продолжает движение по прямой (по колее) даже с повернутыми передними колесами. В этом случае необходимо поставить колеса в прямое направление и вновь повторить попытку выехать. Для облегчения выезда в колее прорывают направляющие канавки для передних колес.

В зависимости от состояния дороги на автомобилях повышенной проходимости включают передний мост, понижающую передачу в раздаточной коробке и в коробке передач; при необходимости снижают давление воздуха в шинах.

***Движение по пахоте.***По пахоте следует двигаться вдоль борозды или под острым углом к ней. Движение поперек борозды, особенно по мокрой пахоте, приводит, как правило, к буксованию и застреванию автомобиля. На мокрой пахоте на автомобилях повышенной проходимости включают передний ведущий мост и блокировку дифференциала, снижают давление воздуха в шинах на 30—50% от номинального.

На автомобили обычной проходимости устанавливают цепи противоскольжения. Движение осуществляют на одной из низших передач в коробке передач при средней частоте вращения двигателя. Переключения передач при движении по пахоте и остановки в борозде следует избегать.

***Движение по лесной дороге.***Для участка лесной грунтовой дороги характерно наличие закрытых поворотов и неожиданно возникающих препятствий. Скорость движения по ним должна быть небольшой, особенно при переезде через выступающие корни деревьев, которые вызывают сильные толчки автомобиля. Обучаемый ведет постоянное наблюдение за ветками деревьев, которые могут повредить фары, радиатор, кабину. При движении через мелкие кусты и густую траву следует проявлять большую осмотрительность, так как в них могут быть скрытые пни, камни, ямы, другие препятствия. Рекомендуется двигаться по следу прошедших машин. При отсутствии следов машин двигаться по лесу можно лишь после разведки маршрута.

***Движение по болотистой местности и мокрому лугу.***Болотистая местность и мокрый луг, имеющие слабый поверхностный дерновый покров, характеризуются малым коэффициентом сцепления колес с грунтом. Устойчивое движение по болоту возможно при малом удельном давлении колес на грунт. При нарушении (срыве) поверхностного слоя колеса по­падают в находящийся под дерном полужидкий слой, теряют сцепление, начинают буксовать и при этом быстро погружаются в грунт.

Перед преодолением болотистого участка обучаемый должен выйти из автомобиля, осмотреть участок и выбрать путь движения, избегая открытых луж и низких, покрытых водой или заросших осокой мест. Намеченный маршрут по возможности не должен иметь поворотов. В топком болоте нельзя двигаться по следу прошедших ранее машин, так как в следе уже поврежден поверхностный слой и возрастает возможность буксования. При движении по по­лусухому болоту лучше использовать колею, проложенную другими машинами.

Перед началом движения по топкому участку на автомобилях повышенной проходимости включают передний ведущий мост, понижающую передачу в раздаточной коробке, блокировку дифференциала; снижают давление воздуха в шинах до минимально допустимого. Применение цепей противоскольжения на автомобилях обычной проходимости в этих условиях недопустимо, так как они разрушают поверхностный слой грунта и лишь способствуют застреванию. Трогание с места выполняют плавно, с постепенным увеличением скорости. По выбранному направлению двигаются на возможно высокой скорости с использованием инерции автомобиля, нужной для преодоления с разгона особо тяжелых участков.

В коробке передач включают одну из пониженных передач (переключение их не допускается). Частоту вращения двигателя устанавливают выше средней, двигаются без остановок и по возможности без поворотов.

При незначительном буксовании колес движение продолжают в установленном режиме. Если буксование колес большое и автомобиль быст­ро теряет скорость, движение прекращают, чтобы не допустить еще большего буксования и неизбежного при этом погружения колес в грунт.

Особенно осторожно нужно двигаться по замерзшим болотам. Обычно они замерзают очень неравномерно и достаточный для прохождения автомобиля ледяной покров имеется только у кромки.

В ходе этих занятий курсанты должны получить навыки в использовании средств повышения проходимости при преодолении труднопроходимых участков, в самовытаскивании и вытаскивании застрявших машин, выборе наивыгоднейшего направления движения и в движении по ориентирам.

Руководитель объясняет порядок действий водителя при подготовке и непосредственно при преодолении труднопроходимого, в первую очередь заболоченного участка, с практическим показом на одном из автомобилей. Давление воздуха в шинах перед началом преодоления участка снижается до 0,5 атм. Короткие труднопроходимые участки преодолевают с ходу на большой скорости. Курсанты слушают объяснения руководителя и изучают порядок действий на примере. Преодолев заболоченный участок, давление воздуха в шинах доводится до нормы.

Руководитель занятия должен стремиться к тому, чтобы при преодолении труднопроходимых участков местности каждый курсант практически выполнил вытаскивание (самовытаскивание) застрявшей машины с помощью лебедки.

При этом он должен сначалаобъяснить порядок действий водителя при вытаскивании застрявшей машины с помощью лебёдки, затем показать практически порядок приведения лебедки в рабочее состояние и выполнить задачу.

В последствии курсанты самостоятельно выполняет работы по приведению лебёдки в рабочее состояние, закрепляет трос за буксирный крюк машины, установленной на расстоянии 25 м, и выполняют подтаскивание машины на 15-20 м.

При преодолении косогора приходится двигаться с боковым креном, поэтому машину необходимо вести, не допуская резкого изменения скорости движения.

Въезд на холмнеобходимо отрабатывать нанизшей передаче, на которой можно преодолеть весь подъём без переключения передач и остановки. Затем въезд выполнить на высшей передаче, используя разгон машины. Въехав на вершину холма, обучаемый должен притормозить машину, переключиться на низшую передачу и съехать с холма.

**к) Вывод неисправной машины из колонны.**

На примере одного из автомобилей руководитель рассказывает и показывает порядок вывода неисправной машины из колонны.

После этого проводит тренировку курсантов во время движения по участкам маршрута. Место для тренировки выбирается с таким расчетом, чтобы обеспечивалась возможность безопасного объезда остановившейся машины основной колонной.

По команде руководителя назначенный курсант подаёт сигнал «Авария!», останавливает машину справа от дороги, выставляет знак «Аварийная остановка» и ожидает прибытия технического замыкания.

Вместе с техническим замыканием определяет неисправность и приступает к её устранению. После устранения неисправности продолжает движение в хвосте колонны. Свое место в колонне он занимает на привале. При этом водители соседних по номеру в составе колонны машин оставляют для него место.

**л) Разворот для движения в обратном направлении.**

Для выполнения разворота и движения в обратном направлении задается дистанция между машинами и на остановке (не менее 25 м), при этом ширина участка выбирается не менее 2Д (где Д-длина самой длинной машины в колонне).

После остановки колонны руководитель занятия даёт команду развернуть колонну для движения в обратном направлении.

Курсанты одновременно на низшей передаче, энергично вращая рулевое колесо, круто поворачивают налево. Не доезжая 1-1,5 м до противоположного края дороги быстро вращая рулевое колесо в обратном направлении останавливают автомобили. Затем, включив передачу заднего хода, направляют автомобили задним ходом к противоположному краю дороги и, не доезжая 1-1,5 м, поворачивают рулевое колесо в обратную сторону, останавливают автомобили, включают первую передачу и продолжают движение в новом направлении.

**Второй этап.**

**а) Подготовка марша**

Подготовка марша включает подготовку маршрута проведения, личного состава, техники и материально-технического обеспечения.

**Подготовка маршрута** проводится за 2-3дня до назначенной даты заместителем начальника школы по учебно-производственной части и старшим мастером производственного обучения вождению. При этом проверяется состояние дорожного покрытия, железнодорожных переездов, труднопроходимых участков дороги и других препятствий с учетом метеорологических условий.

По результатам работы на схеме маршрута уточняются: исходный пункт, пункты регулирования, места привалов, места и участки отработки учебных задач.

В день проведения занятия, не позднее, чем за час до его начала, выставляются указатели и производится разметка мест отработки задач.

**Подготовка личного состава** к маршу включает подготовку администрации, обучающего состава и курсантов.

За 3-5 дней до начала марша с администрацией и обучающим составом проводятся инструктивные занятия по вопросам:

организации движения колонны на марше и управление ей;

экипировки участников марша и оборудование машин;

обеспечения безопасности движения колонны;

методики выполнения учебных задач (нормативов).

Начальник технического замыкания проводит практические тренировки по эвакуации неисправных (застрявших) автомобилей.

В день, предшествующий маршу, проводится расчёт курсантов и мастеров производственного обучения вождению по машинам и подробный инструктаж по требованиям безопасности с доведением под роспись.

Рекомендуется перед маршем вручать мастерам производственного обучения вождению и водителям кроки участков маршрута с обозначением населенных пунктов и мест привалов.

**Подготовка техники** включает выполнение планового технического обслуживания и проверку технического состояния автомобилей должностными лицами образовательного учреждения. При этом особое внимание уделяется техническому состоянию узлов и деталей, влияющих на безопасность движения, укомплектованности автомобилей шанцевым инструментом и средствами буксировки. К обслуживанию и подготовке техники в этот период рекомендуется привлекать курсантов.

На лобовом стекле первого автомобиля и на заднем борту последней машины должны быть укреплены таблички: **«Внимание! За рулём ученики!»**.

Автомобили должны быть укомплектованы штатным водительским и шанцевым инструментом, средствами буксировки и средствами повышения проходимости, а также приборами дезактивации и другим имуществом необходимым для проведения занятий согласно расчету.

За 1-2 дня до начала марша руководитель образовательного учреждения проводит смотры готовности личного состава, техники и материально-технического обеспечения к маршу и организует устранение обнаруженных недостатков.

**б) Проведение марша**

Мастера производственного обучения вождению прибывают в парк (гараж) не позднее, чем за час до начала марша. По прибытии они получают путевые листы, проходят предрейсовый медицинский осмотр, готовят автомобили, представляют их для проверки механику (начальнику КТП), после проверки машин начальником КТП делают отметку у дежурного по парку (гаражу).

Занятие начинается по команде руководителя с действий личного состава по тревоге.

Курсанты получают средства индивидуальной защиты и макеты личного оружия (при их наличии), под руководством преподавателя (старшего мастера производственного обучения вождению) прибывают в парк (гараж), где представляются закрепленным мастерам производственного обучения вождению и выполняют работы по снятию техники с хранения.

После снятия техники с хранения в зависимости от установленного порядка формирования колонн обучаемые под руководством старшего мастера производственного обучения вождению выстраивают технику в установленном месте в линию машин согласно схеме построения походного порядка, либо под руководством закрепленных мастеров производственного обучения выводят технику в назначенный район.

Независимо от порядка формирования колонн проводится общее построение личного состава, участвующего в марше, с докладом руководителю образовательного учреждения о готовности личного состава и техники к проведению марша.

Личный состав выстраивается в порядке построения колонны, при этом курсанты становятся в первой шеренге, а мастера производственного обучения вождению – во второй. На правом фланге выстраивается группа регулирования, а на левом – личный состав технического замыкания.

После доклада руководителю образовательного учреждения с курсантами проводится инструктаж по мерам безопасности в ходе марша, после чего доводится учебная тактическая обстановка и руководитель занятия в роли командира подразделения отдает боевой приказ на марш.

По команде руководителя группа регулирования убывает для выполнения поставленных задач.

В дальнейшем все команды подаются руководителем занятия флажками (фонариком). Первой подается команда: **«К машинам!»**. По этой команде курсанты и мастера производственного обучения вождению выстраиваются перед машиной: курсант в одном метре впереди от левого края переднего бампера, а мастер производственного обучения вождению – от правого. После этого следует команда: **«По местам!»**. Курсанты и мастера производственного обучения вождению занимают места в машинах. Команды должны выполняться быстро, четко и без лишней суеты.

По команде **«Заводи!»** курсанты запускают двигатель и включают ближний свет фар. Убедившись в готовности всех автомобилей, руководитель подает команды **«Внимание!», «Марш!»** и начинает организованное вытягивание колонны.

В ходе марша руководитель занятия руководит действиями групп регулирования и имитации и управляет колонной флажками (фонариком), по средствам связи и установленными сигналами.

Выполнение учебных задач осуществляется на тактическом фоне путем подачи вводных в соответствии с планом наращивания обстановки.

Для своевременного прохождения исходного пункта и пунктов регулирования руководитель начинает вытягивать колонну в медленном темпе, постепенно наращивая скорость движения. Точность прохождения колонной исходного пункта и пунктов регулирования учитывается группой регулирования.

При движении колонны руководитель занятия периодически изменяет скорость движения в зависимости от дорожных условий, в целях выработки у курсантов умения выдерживать заданную дистанцию и сохранять свое место в колонне.

Во всех случаях марш должен совершаться с максимально  возможной в данных  условиях скоростью, при этом особое внимание обращается на строгое соблюдение всеми автомобилями заданного режима движения.

Проезд населенных пунктов осуществляется без остановок колонны, при этом в целях обеспечения безопасности движения выбираются населенные пункты с низкой интенсивностью движения.

При подъезде колонны к железнодорожному переезду, высылается вперед эвакотягач с задачей: развернутся в готовности к эвакуации застрявшей и неисправной техники с железнодорожного переезда. После чего, на пониженной передаче колонна проходит железнодорожный переезд.

Перед преодолением зараженного участка местности руководитель занятия останавливает колонну и организует подготовку автомобилей и личного состава.

На автомобилях плотно закрываются окна, люки, двери, жалюзи, а личный состав (обучаемые) надевают противогазы. Зараженный участок преодолевается на повышенных скоростях с увеличенной дистанцией между машинами.

После преодоления зараженного участка руководитель выводит колонну в сторону от маршрута и организует специальную обработку личного состава и техники.

Для отработки задачи по преодолению заболоченного участка местности на маршруте руководитель занятия подает команду на снижение давления воздуха в шинах до 0,5 атм., с использованием штатной системы   регулирования давления. Участок преодолевается на пониженных скоростях, после чего давление доводится до нормы.

При подходе к водной преграде с бродом, обозначенным вешками, колонна преодолевает ее на увеличенной дистанции между машинами.

Эвакотягач высылается к водной преграде заблаговременно и развертывается на противоположном берегу в готовности к эвакуации застрявших и остановившихся машин.

В ходе отработки действий водителя при возникновении технической неисправности в качестве «неисправного автомобиля» целесообразно назначать автомобиль в голове колонны. Автомобиль вводится из колонны с соблюдением правил аварийной остановки, при этом остановка отдельных автомобилей не должна задерживать движение колонны по заданному маршруту. Обучаемые под руководством мастеров производственного обучения устраняют технические неисправности и возобновляют движение.

Водители отставших машин не имеют права обгонять движущуюся колонну, они занимают свои места в колонне только на привалах, с разрешения начальника колонны.

При остановке колонны на привале по команде начальника колонны, обучаемые под руководством мастеров производственного обучения вождению в течение 10-15 минут проводят контрольный осмотр автомобиля в соответствии с технологической картой.

Остановки также используются для ввода отставших автомобилей в состав колонны. Во время остановки колонны, автомобили выдерживают дистанцию между собой 3-5 метров, а автомобиль, идущий за выведенным из колонны автомобилем, увеличивает дистанцию спереди до 15 метров, обеспечивая ему возможность занять своё место.

Изучение норматива по замене поврежденного колеса на запасное осуществляется на учебном месте, на привале. Для отработки назначаются автомобили из состава колоны, норматив выполняется всеми обучаемыми по очереди.

Особое внимание обращается на соблюдение мер по технике безопасности при выполнении работ.

Преодоление труднопроходимого участка дороги с использованием штатных и подручных средств повышения проходимости автомобиля осуществляется на маршруте движения на заранее подготовленных автомобилях с отработкой различных вариантов вытаскивания застрявшего одиночного автомобиля.

Минно-взрывные заграждения на маршруте движения преодолеваются по колейному проходу. При подходе к колейному проходу в минно-взрывном заграждении подается команда **«Внимание»** и **«Уменьшить скорость»,** колонна подтягивается к препятствию и преодолевает его. Старший мастер фиксирует, какие машины наехали на препятствие.

При нападении на колонну разведывательно-диверсионной группы противника в движении колонна останавливается, водители занимают огневые позиции за колесами машин, в кюветах или за другими укрытиями и отражают нападение. При этом обращается внимание на то, что запрещается занимать позицию под машиной, поскольку водитель может пострадать при самопроизвольном скатывании машины под уклон или ее возгорании.

При нападении на колонну во время привала условной диверсионной группы противника, по команде начальника колонны обучаемые занимают оборону вдоль обочины и за машинами и интенсивным огнем отражают нападение.

В след за этим отрабатываются вопросы оказания первой помощи.

Разворот для движения в обратном направлении проводится на участках дорог с малой интенсивностью движения. Ширина полотна и обочины должна обеспечить одновременный разворот всех автомобилей в колонне.

В ходе всего занятия мастера производственного обучения оценивают действия курсантов и результаты заносят в оценочный лист.

По прибытию автомобильной колонны в пункт постоянной дислокации проводится ежедневное техническое обслуживание автомобилей и постановка их на стоянку.

На общем построении личного состава руководитель занятия принимает доклады администрации марша о результатах проверки наличия и состояния личного состава, техники и материальных средств по возвращении, подводит краткий итог занятия и объявляет о его окончании.

В последующем, в определенное приказом время, он проводит разбор с администрацией и обучающим составом образовательного учреждения.

По результатам комплексного специального занятия с совершением марша составляется оценочная ведомость, которая утверждается руководителем образовательного учреждения.