Утверждаю

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(начальник органа управления,

подразделения пожарной охраны)

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_

**ПЛАН-КОНСПЕКТ**

проведения занятий с группой \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**Тема**: «Организация колонны для проведения марша в район ЧС. Размещение и погрузка личного состава и имущества АМГ на различные виды транспорта».

**Вид занятия**: классно-групповое **Отводимое время** \_\_\_\_\_\_\_\_\_ (ч.)

**Цель занятия**: Приобретение и совершенствование личным составом подразделения знаний и навыков по организации колонн для проведения марша в район ЧС; Подготовка личного состава к умелым и слаженным действиям при размещении и погрузке личного состава и имущества АМГ на различные виды транспорта.

**Литература, используемая при проведении занятия**:

- «Методические рекомендации по созданию, оснащению и порядку применения аэромобильных групп территориальных органов МЧС России»  
(утв. МЧС России 30.05.2014);

- интернет ресурсы.

**Развернутый план занятия**:

1. **Подготовительная часть занятия – 5 мин.**

Проверка наличия всего личного состава, объявление темы и целей занятия.

1. **Основная часть занятия – 35 мин.**

**ОРГАНИЗАЦИЯ КОЛОННЫ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МАРША В РАЙОН ЧС**

При поступлении задачи на организацию марша, командир формирования уясняет ее, изучает по карте (схеме) маршрут движения и характер местности, время года, метеоусловия и др. После этого отдает приказ на совершение марша.

**В приказе на проведение марша в зону ЧС указываются**: сведения об обстановке; задача формирования; цель марша; маршрут движения; срок прибытия в назначенный район; порядок построение колонны; скорость движения; дистанция между машинами на марше и места привалов; время прохождения исходного пункта и пунктов регулирования; задача соседей; замысел действий; задачи подразделений формирования; места медицинских пунктов; допускаемая доза облучения личного состава; время готовности к маршу, свое место в походном порядке на марше и заместителя.

Формирование совершает марш одной походной колонной.

Величина суточного перехода на марше зависит от времени, предоставленного на совершение марша, состояние маршрутов движения, подготовки водителей и технического состояния машин, погоды, времени года и суток, а также от организации и обеспечения марша.

Автомобильные колонны двигаются по дорогам днем со средней скоростью 30-40 км/час, ночью – 25-30 км/час.

Средняя скорость смешанных колонн, днем – 25-30 км/час, ночью 15-20 км/час.

Дистанции между подразделениями формирования, следующим в одной колонне и машинами назначаются в зависимости от скорости движения, состояния маршрута, условий видимости и могут быть между подразделениями – 100 м, между машинами – до 50 м.

Дистанции между машинами и формированиями увеличиваются при движении по дорогам с крутыми подъемами и спусками, поворотами, в гололедицу, ночью и других условиях. А также при движении на повышенных скоростях и при преодолении зараженных участков.

Для своевременного начала марша назначают исходный пункт и пункты регулирования. Исходный пункт назначается на таком удалении от района расположения формирований, которое обеспечивает вытягивание колонны для марша.

Пункты регулирования назначаются через каждые 3-4 часа движения. Формирования проходят исходный пункт и пункты регулирования в указанное им время. О прохождении исходного пункта и пунктов регулирования командиры формирований докладывают старшему начальнику.

При совершении марша на большие расстояния в целях сохранения сил личного состава, проверки состояния машин, проведения технического обслуживания и устранения неисправностей через час после начала движения – остановка на 20 мин., а затем через каждые 3-4 часа движения назначаются привалы до 1 часа и один привал продолжительностью до двух часов во второй половине суточного перехода для приема пищи.

Построение колонн на привалах не нарушается, установленные для марша дистанции между колоннами сохраняются. Машины останавливаются на правой обочине дороги. Личный состав, за исключением дежурных радистов и наблюдателей – справа от дороги. Водители производят осмотр машин. На привалах и вынужденных остановках выставляются регулировщики.

Формирования на марше должны соблюдать установленный порядок, особенно скорость движения, дистанции и меры безопасности. Колонны двигаются по правой стороне дороги, оставляя свободной ее левою сторону для встреченного движения и обгона.

Обгон допускается только с разрешения старшего начальника.

Командиры формирований (колонн) обычно следуют в голове колонн и следят за поддержанием установленного порядка и скорости движения.

Управление и связь на марше обеспечиваются по радио, подвижными и сигнальными средствами. Для наблюдения за сигналами, передаваемыми по колонне, на каждой машине назначается наблюдатель.

Получив задачу на проведение АСДНР, командир формирования после уяснения задачи и принятия решения ставит задачи подчиненным, отдает необходимые распоряжения и организует выдвижение формирований в очаг поражения.

**При постановке задач формированию командир отряда (команды) указывает**:

* средства усиления, задачу;
* участки, объекты работ;
* порядок розыска пораженных, оказания им медицинской помощи;
* места погрузки пораженных на транспорт и маршруты эвакуации их в лечебные учреждения;
* место сбора формирования и порядок действий после выполнения задачи;
* маршрут и порядок движения.

Командир лично и через ОУ руководит выдвижением формирования. Он уточняет готовность их к движению, в установленное время ожидает распоряжение на начало движения, контролирует своевременность прохождения исходного пункта и соблюдение установленного порядка движения на маршруте.

Формирования объекта экономики (ОЭ) выдвигаются к очагу поражения в составе общей колонны сил ГО или самостоятельно. При выдвижении в составе общей колонны порядок движения определяется РГО района, а при выдвижении самостоятельной колонной – РГО ОЭ (командиром формирования). Для начала движения формирования вводятся в район сбора, назначенный заблаговременно в непосредственной близости от маршрута движения.

Порядок построения колонны для выдвижения формирования к очагу поражения устанавливается в зависимости от сложившейся обстановки на маршрутах движения и участках (объекта) работ. В указанное время формирование проходит исходный пункт, имея впереди разведку.

При подходе формирования к очагу поражения командир на основе данных разведки и личного наблюдения уточняет задачи формированию, организует быстрый его ввод, определяет пути и порядок выхода личного состава, техники к местам работ и принимает меры по обеспечению своевременного его продвижения.

Звенья разведки, следуя впереди своих формирований, устанавливают наличие и степень заражения, состояние дорог и дорожных сооружений, характер разрушений, затоплений, пожаров и направления их распространения. Данные разведки докладываются командирам формирований.

Разведка на участке (объекте) работ формирования определяет уровни радиоактивного заражения, отыскивает входы и аварийные выходы защитных сооружений, и состояние находящихся в них людей, места и характер аварий на коммунально-энергетических и технологических сетях.

Для обеспечения беспрепятственного продвижения формирования к очагу поражения и наиболее важным участкам (объектам) работ создается отряд обеспечения движения (ООД) – по решению РГО ОЭ.

ООД создается из формирований общего назначения (объектовых, территориальных), усиленных формированиями служб (разведывательными, противопожарными, противорадиационной и химической защиты, медицинскими, ООП и др.). Основу отряда составляет сводный отряд (команда).

Командиром ООД обычно назначается командир сводного отряда (команды).

**ООД, двигаясь по указанному маршруту**:

* ведет разведку;
* восстанавливает разрушенные участки дорог, при необходимости прокладывает колонные пути в обход завалов, разрушений, пожаров, зон с высоким уровнем радиации;
* восстанавливает переправы, а также оборудует их через небольшие водные преграды;
* устраивает проезды в завалах;
* локализует и тушит пожары;
* обеззараживает отдельные участки дорог;
* крепит или обрушивает конструкции зданий и сооружений, грозящих обвалом.

Основные усилия ООД сосредотачивает на обеспечение выдвижения сил ГО по основному маршруту на всю глубину района АСДНР, а также выхода формирований к важным объектам экономики.

В зависимости от обстановки, характера и объема работ на маршруте ООД выполняет задачу методом переката, по участкам одновременно на всем маршруте, а при невозможности – последовательно от одного участка (объекта) к другому.

**Порядок совершения марша**

Формирование РСЧС может совершать марш из мест постоянной дислокации, района сбора или района сосредоточения.

Из мест постоянной дислокации формирование совершает марш, как правило, в том случае, когда оно самостоятельно выдвигается в зону ЧС по установленному маршруту.

В случае привлечения к ликвидации ЧС нескольких формирований, то для их сбора, проверки готовности, постановки задач и организованного выдвижения может назначаться района сбора. В этом случае районом сбора может служить территория одной из частей, площади и другие открытые места, позволяющие сосредоточить технику и личный состав формирований и построить колонну.

В случае привлечения к ликвидации ЧС значительного количества разноведомственных сил и средств и их дислокации в удаленных друг от друга местах, то для их сбора, проверки готовности, построения колонны, организации марша и его организованного начала может назначаться район сосредоточения. Район сосредоточения назначается, как правило, за пределами границ города (населенного пункта) в удобном для сосредоточения техники и личного состава месте.

Для совершения марша одной походной колонной выбирается (устанавливается) маршрут движения.

Маршрут движения должен выбираться с таким расчетом, чтобы он обеспечил движение колонны с максимально допустимой скоростью движения, а грузоподъемность мостов и высота эстакад обеспечили беспрепятственное движение всех видов техники.

Для своевременного и организованного начала и совершения марша, регулирования скорости движения назначаются исходный пункт (рубеж) и пункты (рубежи) регулирования.

Время прохождения исходного пункта (рубежа) головой колонны является началом марша.

Пункты (рубежи) регулирования назначаются через 3-4 часа движения.

Для отдыха личного состава, приема пищи, проверки состояния и обслуживания техники через 3-4 часа движения назначаются привалы продолжительностью до 1 часа, а во второй половине суточного перехода один привал продолжительностью до 2 часов.

Если протяженность марша больше величины суточного перехода, то по его завершению для отдыха личного состава назначаются места ночного (дневного) отдыха. Продолжительность ночного (дневного) отдыха может составлять 8-10 часов.

Походный порядок формирования РСЧС при совершении марша - колонна.

Походный порядок – это группировка сил и средств, создаваемая для передвижения в колонне. Походный порядок строится с учетом обеспечения постоянной готовности формирования к действиям в чрезвычайных ситуациях (преодоление препятствий, районов заражения, загрязнения и затопления, др.).

Походный порядок зависит от поставленной задачи, подготовки водительского состава, условий совершения марша, обстановки на маршруте движения, состава и состояния техники.

При движении дистанции между машинами составляют 25-50 метров.

Дистанции между машинами определяются обстановкой на маршруте движения, состоянием дорожной сети, временем суток (день, ночь), состоянием погоды, установленными скоростями на маршруте движения. Дистанции должны исключать возможность наезда при внезапной остановке впереди идущей машины.

При движении в дождь и гололед, на пологих спусках и подъемах, в тумане и при плохой видимости дистанции могут увеличиваться до 100 м.

При движении должны строго соблюдаться установленные правила и порядок, дистанции и меры безопасности. Движение машин осуществляется только по правой стороне дороги. Обгон одной машиной другой разрешается только в случае ее поломки.

На привалах построение колонны не нарушается. Машины останавливаются на правой обочине дороги не ближе 10 м одна от другой.

Личный состав высаживается только по команде старшего колонны и только на правую сторону от дороги.

Построение колонны должно обеспечить своевременное развертывание и вступление сил к решению поставленных задач. Поэтому аварийно-спасательные отряды (группы) идут в колонне в едином построении и с выделенными силами и средствами усиления.

Походный порядок формирования состоит из колонны главных сил, органов разведки и обеспечения движения.

Разведка высылается впереди по маршруту движения. Ее задача - разведка маршрута движения, а также уточнение данных об обстановке в зоне ЧС до подхода главных сил. Для обеспечения беспрепятственного движения главных сил может создаваться отряд (группа) обеспечения движения (ООД). Ее задача – устройство обходов через препятствия (разрушения, завалы, водные преграды и т.д.). В состав ООД включаются инженерные подразделения с необходимой техникой.

Руководитель работ по ликвидации ЧС следует в голове колонны главных сил. Он осуществляет управление колонной, следит за поддержанием установленного порядка и скорости движения.

Управление и связь на марше обеспечиваются по радио, подвижными и сигнальными средствами. Для наблюдения за сигналами на каждой машине назначается наблюдатель.

При наличии достаточных сил на маршруте движения формирования РСЧС организуется комендантская служба.

Для обеспечения организованного и беспрепятственного движения формирования в зону ЧС для его сопровождения могут привлекаться органы ГИБДД МВД России.

**РАЗМЕЩЕНИЕ И ПОГРУЗКА ЛИЧНОГО СОСТАВА И ИМУЩЕСТВА АМГ НА РАЗЛИЧНЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТА**

**Применение авиации для выполнения воздушных перевозок**

При перевозке спасателей и грузов АМГ, в случае необходимости, на основании приказа или распоряжения МЧС России на аэродромах погрузки (выгрузки) создаются наземные команды для решения вопросов приема и выпуска, организации погрузки и выгрузки воздушных судов, обслуживания воздушных судов и обеспечение экипажей питанием, размещением экипажей на отдых и их доставку на аэродром при ЧС. На аэродромах базирования авиации МЧС России приказами начальников РЦ МЧС России (ГУ МЧС субъекта Российской Федерации) назначаются нештатные группы контроля, которые в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации выполняют функции службы авиационной безопасности для исключения случаев неплановых и не предусмотренных заданием перевозок спасателей и грузов, нарушений эксплуатационных ограничений воздушных судов (ВС) МЧС России.

В ФГУАП МЧС России указанные функции контроля возлагаются на Службу перевозок и Службу авиационной безопасности предприятия.

Для обеспечения мер безопасности на борту ВС по решению начальника авиации может быть организовано сопровождение ВС в полете сотрудником Службы авиационной безопасности.

**Перевозка пассажиров**

Воздушными судами МЧС России, установленным порядком, могут перевозиться служебные пассажиры, к которым относятся:

* военнослужащие спасательных воинских формирований и сотрудники федеральной противопожарной службы Государственной противопожарной службы;
* личный состав спасательных формирований МЧС России;
* лица гражданского персонала МЧС России, следующие в районы ЧС, служебные командировки, к местам проведения учений, других оперативных мероприятий и обратно.

**Перевозка грузов**

Перевозка грузов осуществляется на ВС, оснащенных для этих целей необходимым оборудованием и швартовочными средствами.

На борт ВС, кроме лиц, сопровождающих груз, в качестве пассажиров могут допускаться лица, выполняющие задачи МЧС России, согласно утвержденным спискам. Количество пассажиров не должно превышать количества оборудованных посадочных мест. Лица, сопровождающие груз, располагаются на борту воздушного судна на месте, определенном командиром ВС.

Ответственность за подготовку, своевременную доставку на аэродром погрузки перевозимых грузов и загрузку их в ВС возлагается на отправителя.

Груз может быть допущен к перевозке только при наличии грузовой накладной и лица от организации грузоотправителя, ответственного за доставку, сопровождение и сдачу груза.

**При подготовке к воздушным перевозкам автотракторной, специальной и другой техники особое внимание должно быть обращено на**:

* соответствие габаритов перевозимой техники размерам грузовых люков и кабин воздушных судов, заправку жидкостных систем техники нормам, предусмотренным для перевозки по воздуху, отсутствие течи топлива, масел и других жидкостей;
* обеспечение надежности крепления навесных агрегатов, а также грузов, размещенных в кузове, и определение фактического центра тяжести загружаемой в воздушное судно техники;
* проверку работы тормозов, обеспечение пониженного давления в камерах шин.

Удельная нагрузка на пол грузовой кабины воздушного судна от колес, гусениц и других опор не должна превышать предельно допустимой для данного типа воздушного судна.

Если удельное давление на пол грузовой кабины и грузовые трапы превышает величину допустимой нагрузки, то разрешается применять специальные настилы (грузораспределители), которые подготавливаются грузоотправителем.

Перевозка личного оружия и боеприпасов пассажиров на ВС выполняется в металлических ящиках, оборудованных надежными запорами, закрытых на замки, в опечатанном виде. Ключи от ящиков с оружием и боеприпасами во время полета временно хранятся у командира ВС.

Ответственность за подготовку опасных и особо опасных грузов и их взаимную совместимость при воздушных перевозках в соответствии с установленными требованиями несет отправитель груза.

Погрузка грузов в ВС и их выгрузка производится расчетами и специально назначенными погрузочно-разгрузочными командами отправителя (получателя) под руководством члена экипажа, ответственного за погрузку (выгрузку).

**Перевозка аэромобильных группировок железнодорожным, морским (речным) транспортом**

Перевозки аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России выполняются под контролем органов военных сообщений в соответствии с уставами железных дорог и водных путей, Наставлением по перевозкам войск и инструкциями МЧС России и Министерства обороны Российской Федерации по согласованию с министерствами, имеющими в своем ведении транспорт, и другими документами.

При планировании перевозок штабы аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России проводят необходимые расчеты.

**Расчет на перевозку заключается**:

* в определении необходимого количества железнодорожного подвижного состава, воздушных, морских (речных) судов, а также материалов и приспособлений для крепления вооружения и техники;
* в распределении формирований по поездам, воздушным, морским (речным) судам при максимальном использовании грузоподъемности транспортных средств.

За основу формирования эшелона принимается часть, отряд (батальон) или рота с большим количеством техники, к которому подбираются другие подразделения до установленной нормы длины поезда. Длина поезда исчисляется в условных вагонах. Длина условного вагона равна 14 м.

При определении потребного количества поездов для перевозки аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России необходимо учитывать следующие ограничения: масса и длина поезда с воинским эшелоном не должны превышать норм, установленных графиком движения поездов по лимитирующему участку маршрута перевозки.

Расчет на перевозку воздушным транспортом заключается в определении потребного количества воздушных судов или рейсов для формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России и их распределении но воздушным судам с назначением команд на каждое воздушное судно.

Формирования аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России перед погрузкой в пунктах постоянной дислокации (исходных районах) строятся в колонны с учетом распределения их по эшелонам, поездам, а также с учетом очередности выдвижения их к местам погрузки и выходят в район ожидания, а после выгрузки - в район сбора, которые назначаются на удалении 3 - 5 км от станции погрузки (выгрузки).

Если пункты постоянной дислокации или районы расположения формирований находятся на удалении менее 10 км от станций (площадок) погрузки, то районы ожидания не назначаются.

Районом погрузки (выгрузки) называется район, предназначенный и подготовленный для погрузки (выгрузки) эшелонов. Он включает: железнодорожный участок со станциями погрузки (выгрузки); район ожидания (сбора); шоссейные и грунтовые дороги подхода к станциям погрузки (выгрузки).

Эшелоны для транспортировки аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России формируются по схеме так, чтобы пассажирские (людские) вагоны, вагон-кухня и вагон-продсклад составляли одну группу вагонов и находились в средней части эшелона, а платформы с вооружением и техникой, крытые вагоны с имуществом и материальными средствами размещались группами в его головной и хвостовой части.

Группа вагонов, предназначенная для перевозки личного состава, должна иметь прикрытие от вагонов с разрядными и опасными грузами. В качестве прикрытия используются вагоны с неопасными грузами, а в отдельных случаях - порожние.

Анализ существующих в России железных дорог показывает, что станции размещены на удалении в среднем 10 - 15 км друг от друга. С учетом этого, длина участка железной дороги в районе погрузки может составлять от 10 до 30 км.

Погрузка эшелона осуществляется в соответствии с планом погрузки, по команде начальника эшелона в установленные сроки с соблюдением мер безопасности.

Посадка личного состава эшелона в вагоны производится по окончании погрузки и крепления вооружения и военной техники, проверки личного состава, оружия, документов, и она должна быть закончена не позже чем за 10 минут до отправления поезда.

По прибытии поезда с эшелоном на станцию выгрузки по команде начальника эшелона начинается выгрузка. Выгрузка вооружения и техники производится с использованием всей имеющейся погрузо-разгрузочной техники и должна быть закончена в установленные сроки.

**Организация перевозки формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России воздушным транспортом**

Перевозка формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России воздушным транспортом организуется на большие расстояния в зону чрезвычайной ситуации.

Для осуществления воздушных перевозок привлекаются в первую очередь воздушные суда МЧС России, а также военно-транспортной и гражданской авиации.

Перед погрузкой формированиям аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России назначаются районы ожидания, аэродромы (площадки) погрузки. Аэродромы погрузки выбираются по возможности ближе к пунктам постоянной дислокации.

В районах ожидания формирования аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России распределяются по командам, по рейсам. Для каждой команды определяется конкретное воздушное судно, назначается место погрузки и маршрут передвижения к нему.

Предварительная подготовка вооружения, техники и имущества к перевозке воздушным транспортом проводится в пункте постоянной дислокации в объеме технического обслуживания, предусмотренного соответствующими руководствами и инструкциями. При этом особое внимание обращается на исправность техники, герметичности закрытия емкостей с жидкостями и газами, надежность крепления навесного оборудования, грузов в автомобилях, соответствие габаритов перевозимой техники размерам грузового люка и грузовой кабины воздушного судна.

На перевозимой технике должны быть отметки, указывающие расположение центра тяжести. На материальных средствах массой более 200 кг наносятся отметки величины массы, центра тяжести. Топлива в машинах должно быть в пределах 1/4 - 3/4 заправки баков.

Подготовка вооружения, техники и материальных средств для перевозки воздушным транспортом завершается в районах ожидания.

Выход команд на аэродромы для погрузки осуществляется по указанию старшего начальника (начальника аэродрома, командира части ВТА, эскадрильи авиации МЧС России). Погрузка команд в воздушные суда производится под руководством командиров воздушных судов. По окончании погрузки вооружение и техника закрепляется штатными самолетными средствами. При этом погрузочные и швартовые работы заканчиваются не позднее, чем за 30 минут до запуска двигателей воздушного судна, а посадка личного состава осуществляется после окончания погрузки воинских грузов и должна быть закончена за 15 минут до запуска двигателей.

Порядок и последовательность выгрузки после полета устанавливает командир воздушного судна. Выгрузка вооружения и техники производится силами перевозимого формирования с соблюдением мер безопасности.

После выгрузки команды по указанию старшего начальника по назначенным маршрутам выходят в район сбора. По прибытии в район сбора личный состав и техника команд распределяются по штатным формированиям.

**Организация перевозки формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России морским (речным) транспортом**

Подготовка судна для перевозки формирования осуществляется владельцем судна, а все затраты оплачиваются МЧС России. Для подготовки погрузочных мест, строительства временных причалов и устройства подъездов к ним привлекается личный состав перевозимого формирования.

Расчет формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России заключается в определении потребности судов и распределении подразделений по этим судам.

**Исходными данными для расчета на являются**:

* численный состав перевозимой части (подразделения);
* нормы размещения вооружения, техники, имущества и людей на судах;
* грузоподъемность судов и размеры полезной площади для размещения техники и людей.

Распределение личного состава, вооружения и техники эшелона на судне и последовательность погрузки определяется грузовым планом и планом обеспечения погрузки (выгрузки) формирования на судно.

Грузовой план составляется начальником порта совместно с начальником формирования и согласовывается с капитаном судна.

Перед погрузкой подразделения эшелона располагаются в районе ожидания, а после выгрузки - в районе сбора.

Районы ожидания и сбора назначаются на удалении 2 - 3 км от места погрузки и выгрузки. Подразделения вызываются из района ожидания с учетом очередности их погрузки, а при выгрузке немедленно отводятся в район сбора.

Погрузка на судно начинается по команде начальника формирования после получения на это разрешения капитана судна. Погрузка вооружения и техники на судно производится под руководством портовых (судовых) специалистов.

Крепление вооружения, техники и имущества производится одновременно с их погрузкой экипажами (расчетами), водителями машин и специально выделенным для этих целей личным составом эшелона под контролем судовых специалистов.

За надежное и правильное крепление вооружения и техники эшелона на судне отвечает капитан судна. Посадка личного состава эшелона производится по окончании погрузки и крепления вооружения и техники и должна быть закончена не позднее, чем за 30 минут до отправления судна.

По прибытии судна в пункт назначения выгрузка начинается после получения разрешения капитана судна по команде начальника формирования и осуществляется под контролем судовых специалистов. Личный состав, вооружение и техника формирования по мере выгрузки направляются в район сбора. По завершении выгрузки формирования (подразделение) по указанию старшего начальника совершает марш в район сосредоточения или назначенный район.

**Рекомендации по размещению и закреплению техники на железнодорожном подвижном составе для перевозки в составе воинских эшелонов и транспортов**

**Железнодорожный подвижной состав.**

Для перевозки техники в составе воинских эшелонов и транспортов, железная дорога предоставляет платформы, полувагоны и транспортеры.

Железная дорога обязана подавать под погрузку платформы, полувагоны и транспортеры, исправные и годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков грязи и мусора.

Пригодность вагонов для перевозки в техническом отношении определяет железная дорога.

Пригодность вагонов для перевозки данного груза в коммерческом отношении определяет грузоотправитель, если погрузка производится его средствами, или железная дорога, если погрузка производится средствами железной дороги.

Платформы, подаваемые под погрузку техники, которая закрепляется при помощи многооборотных приспособлений типа металлических шпор, упорных металлических башмаков, универсальных многооборотных креплений (УМК), должны иметь настил пола из плотно подогнанных целых досок, укрепленных по всему периметру стальным уголком.

**Размещение техники.**

Проверку правильности размещения, закрепления и маскировки техники при погрузке воинского эшелона проводит начальник эшелона, а при погрузке воинского транспорта - грузоотправитель, которые несут ответственность за несоблюдение настоящих технических условий, в том числе количества, размеров и качества материалов и приспособлений, применяемых при закреплении техники.

Подвижные части техники устанавливают в положение для транспортирования по железной дороге, закрепляют стопорными устройствами, исключающими их разворот. Стопорные устройства опломбировываются. При неисправности стопорных устройств применяют надежное проволочное, тросовое или цепное крепление.

По окончании погрузки техники грузоотправитель делает в железнодорожной накладной и описи вагонов воинского транспорта отметку и заверяет своей подписью: "Техника размещена и закреплена на железнодорожном подвижном составе правильно, стопорные и фиксирующие устройства исправны и приведены в положение, исключающее разворот или отклонение отдельных частей и узлов техники, и опломбированы".

Такие же отметки делает начальник эшелона в маршрутном листе и ж.-д. накладной при перевозке техники в воинском эшелоне.

В пути следования контроль за правильным положением техники, ее креплением и маскировкой организует начальник эшелона, а в транспорте - начальник караула, которые при необходимости принимают меры к устранению обнаруженных недостатков и обеспечению безопасности движения поездов.

Работники железных дорог осуществляют контроль за соблюдением настоящих технических условий путем осмотра погруженных вагонов. Они могут потребовать у начальника эшелона или грузоотправителя воинского транспорта (грузоотправитель) необходимые чертежи или схемы, а которых должны быть указаны габаритновесовые характеристики техники, способ крепления с указанием материалов и приспособлений, применяемых для закрепления этой техники, а также в отдельных случаях акт согласования схем погрузки и расчетов креплений техники с отделением первичной погрузки.

В зависимости от массы, размеров и конструктивных особенностей техника может размещаться на платформах (в полувагонах) горизонтально или в наклонном положении.

Борта платформ, люки и двери полувагонов должны быть закрыты и заперты на запоры, когда это возможно по конструктивным особенностям перевозимой техники. Допускается борта платформ не запирать на запоры, а укреплять в вертикальном положении при помощи деревянных стоек, установленных в торцовые и боковые стоечные скобы платформ. Стойки должны иметь высоту не менее высоты борта и всеми четырьмя сторонами плотно прилегать к стенкам стоечных скоб.

При перевозке техники, не размещающейся в пределах пола платформ (полувагонов), торцовые борта платформ опускают на кронштейны; секции боковых бортов опускают и закрепляют за кольца на продольных балках, а при отсутствии колец увязывают проволокой диаметром не менее 4 мм. Двери полувагонов открывают и закрепляют.

Техника не должна опираться на откинутые борта платформ.

Выход отдельных элементов техники за пределы лобового бруса вагона не должен превышать 400 мм. Техника, выходящая за пределы лобового бруса более чем на 400 мм, перевозится на сцепах вагонов с опорой на один или два вагона.

**При погрузке на сцеп возможны два варианта размещения машин**:

* колесная машина может устанавливаться над сцеплением вагонов, при этом колеса заднего (заднего и среднего) моста должны находиться в пределах пола одного вагона, колеса переднего моста - соседнего вагона;
* гусеничная или колесная машина может устанавливаться на одном вагоне, а часть ее (стрела крана и т.п.) выходить за пределы лобового бруса более чем на 400 мм, что требует прикрытия другим вагоном.

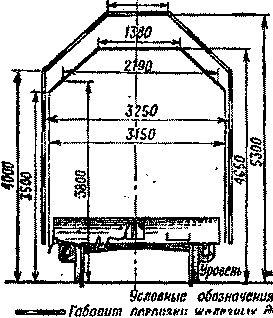
Над сцеплением вагонов не разрешается устанавливать гусеничные машины, машины с разрядными грузами, автоцистерны и другую технику с резервуарами, залитыми легковоспламеняющимися жидкостями или сжиженными газами, колесные машины с числом осей более трех, колесные краны и экскаваторы.

При установке техники на сцеп грузоотправитель на боковых бортах платформ (полувагонов) сцепа с обеих сторон делает надписи "Сцеп не разъединять", рукоятки расцепных рычагов автосцепки закрепляют в гнездах кронштейнов мягкой проволокой в положении, исключающем расцепку.

Техника, погруженная и закрепленная на платформах (полувагонах) с учетом маскировки, должна размещаться в пределах установленного габарита погрузки при условии нахождения вагона на прямом горизонтальном участке пути и совпадения в одной вертикальной плоскости продольных осей вагонов и пути.

Перевозка техники, имеющей негабаритность 1 - 2 степеней боковой и нижней, 1 - 3 верхней, производится без предъявления органам железнодорожного транспорта чертежей или эскизов погрузки с расчетами креплений и без комиссионных осмотров на станции погрузки и в пути следования.

Масса погруженной техники не должна превышать грузоподъемности платформ (полувагонов) с учетом допускаемого перегруза. Тележки вагонов должны быть загружены равномерно. Если это невозможно обеспечить, то допускается смещение общего центра массы техники от вертикальной плоскости, в которой находится поперечная ось вагона не более чем на одну восьмую длины базы вагона.

  
Рис. Габариты погрузки

Разница в загрузке тележек четырехосных вагонов не должна превышать 10 т, шестиосных - 15 т и восьмиосных - 20 т. Одновременно необходимо, чтобы нагрузка, передаваемая на каждую тележку этих вагонов, не превышала половины грузоподъемности, установленной для вагонов данного типа с учетом допускаемого перегруза.

Поперечное смещение общего центра массы от вертикальной плоскости, в которой находится продольная ось вагона, допускается не более 100 мм.

При размещении на одной платформе или сцепе из платформ нескольких военных гусеничных машин (далее - ВГМ), закрепленных при помощи УМК, шпор или упорных башмаков, зазор между ними должен быть не менее 220 мм. Если ВГМ закреплены с помощью упорных брусков и растяжек или струбцин (струбцин-растяжек), то зазор между машинами должен быть не менее 100 мм.

При размещении на одной платформе (в полувагоне) или сцепе из них колесных машин зазор между ними должен быть не менее 50 мм.

Зазор между колесной машиной, погруженной над сцеплением вагонов и не закрепленной на платформе (полувагоне) от продольного перемещения, и колесной машиной, погруженной на этой же платформе (полувагоне), должен быть не менее 270 мм, а с противоположной стороны - не менее 50 мм.

Если рядом с колесной машиной, погруженной над сцеплением и не закрепленной на платформе от продольных перемещений, расположена ВГМ, закрепленная при помощи УМК, шпор или упорных башмаков, то зазор между ними должен быть не менее 440 мм, а при закреплении ВГМ с помощью упорных брусков и растяжек.

Порожние грузовые автомобили могут размещаться на платформе (в полувагоне) или на сцепе из них в наклонном положении. В полувагоны могут грузиться автомобили типа ГАЗ-52, ГАЗ-53.

Погрузка автомобилей в наклонном положении производится своим ходом с использованием въездных трапов, автомобильными и железнодорожными кранами, автопогрузчиками с крановыми стрелами и комбинированным способом.

При подготовке автомобилей к погрузке в наклонном положении дуги каркаса, брезент и боковые сиденья снимают и перевозят отдельно.

Задние борта всех автомобилей, за исключением установленных последними, должны быть открыты и закреплены, в кузовах не должно быть никаких предметов.

При погрузке автомобилей разных марок с кузовами различной ширины впереди устанавливают автомобили, имеющие кузова меньшей ширины.

Автомобили устанавливают симметрично продольной оси платформ (полувагонов) с соблюдением минимальных зазоров между ними.

Минимальный зазор между автомобилями, установленными наклонно, - 50 мм, а со стороны автомобиля, установленного над сцеплением и не закрепленного на этой платформе (полувагоне) от продольного перемещения, - не менее 270 мм. Между нижней, наиболее выступающей частью автомобиля, установленного в наклонном положении, и полом кузова впереди стоящего автомобиля должен быть зазор не менее 50 мм.

Для удобства выгрузки последний автомобиль на сцепе может быть установлен горизонтально.

Топливные баки всех наклонно погруженных автомобилей могут быть залиты горючим не более чем на одну треть.

Перед погрузкой пол вагонов, опорные поверхности техники и приспособления для закрепления должны быть очищены грузоотправителем от грязи (снега и льда зимой).

В зимнее время пол вагонов в местах опирания техники отправитель обязан посыпать тонким слоем (1 - 2 мм) сухого песка.

**Рекомендации по размещению техники аэромобильных группировок при перевозке речным и морским транспортом**

Для перевозки техники речным и морским транспортом компании владельцы зафрахтованных судов представляют соответствующие плавсредства в соответствии с договорными обязательствами.

Владельцы зафрахтованных судов обязаны подавать транспортные средства под погрузку исправные и годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков грязи и мусора.

Пригодность судов для перевозки данного груза, в коммерческом отношении, определяет грузоотправитель, если погрузка производится его средствами, или владелец транспортного средства, если погрузка производится его средствами.

1. **Заключительная часть – 5 мин.**

Ответить на возникшие у личного состава вопросы по изученной теме. Проведение краткого опроса. Объявление оценок с дальнейшим проставлением их в учебный журнал. Задание на самоподготовку.

Пособия и оборудование, используемые на занятии:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(должность, звание, Ф.И.О. лица, (подпись)

составившего план-конспект)

"\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.