

**Тема 13: «Планирование
эксплуатации
спасательной техники и
базовых машин»**

Учебная литература:

1. ГОСТ В 15.004-84. Система разработки и постановки на производство военной техники. Стадии жизненного цикла изделий и материалов.
2. ГОСТ В 25883-83. Эксплуатация и ремонт военной техники. Термины и определения. - Введен 01.01.90 г.
3. ГОСТ 27.002-83. Надежность в технике. Термины и определения.
4. Приказ МЧС от 31.01.96 № 52. "О введении в действие Руководства о порядке использования АТ в войсках и силах МЧС РФ."
5. Приказ МЧС от 5.4.96 № 226. "О введении в действие Положения об организации войскового ремонта ВиТ в МЧС РФ."
6. Эвакуация автомобильной техники. Руководство, часть 1. - М., 1983.

Учебные вопросы:

1. Основы планирования эксплуатации ВиТ в части. Составление годового плана эксплуатации. Оформление эксплуатационной документации. Понятие и состав эксплуатационной документации образца ВиТ. Порядок ведения, оформления и хранения эксплуатационной документации.
2. Понятие эвакуации, классификация застреваний машин. Назначение, технические характеристики средств эвакуации ВиТ. Способы вытаскивания и буксирования машин.
3. Назначение, периодичность и объем работ по проверке ВиТ должностными лицами. Требования руководящих документов по оценке технического состояния ВиТ при проведении плановых проверок.

Учебный Вопрос № 1

Основы планирования эксплуатации ВиТ в части.
Составление годового плана эксплуатации.
Оформление эксплуатационной документации.
Понятие и состав эксплуатационной документации
образца ВиТ. Порядок ведения, оформления и
хранения эксплуатационной документации.

Учебный Вопрос № 1

Право эксплуатировать технику и имущество имеют воинские части (формирования), которым они положены по штату.

На основании приказа о вводе в строй, техника принимается командирами подразделений и личным составом, за которым она закреплена. Номер приказа о вводе техники в строй, группа эксплуатации, в которую она зачислена, и фамилия механика-водителя (экипажа, расчета) заносятся в формуляр.

Техника, являющаяся объектом Гостехнадзора, в строй вводится после технического освидетельствования и регистрации в органах технического надзора.

Вся инженерная техника и агрегаты должны быть учтены в части согласно книг учета.

Перед принятием новых образцов техники с личным составом, который будет их эксплуатировать, проводятся занятия по изучению устройства, правил эксплуатации и мер безопасности при их использовании, обслуживании и ремонте. Механики-водители (экипажи, расчеты) при получении техники других марок проходят переподготовку, инструктируются по мерам безопасности, после чего сдают экзамен.

Инструктаж по мерам безопасности оформляется в подразделении в журнале учета инструктажа по мерам безопасности.

Вручение техники механику - водителю (экипажу, расчету) производится лично командиром части или командиром подразделения. Механик-водитель (расчет, экипаж) после принятия техники расписывается в формуляре и несет полную ответственность за ее техническое состояние и готовность к использованию.

Запрещается без крайней необходимости перемещение механика-водителя (расчета, экипажа) с одной машины на другую.

В случае нарушения правил эксплуатации техники, порчи, поломки по вине механика-водителя, хищения и халатного отношения личный состав, офицеры и прапорщики несут материальную или уголовную ответственность.

Использование техники, израсходовавшей годовую норму расхода ресурсов досрочно, в текущем году прекращается, и она ставится на хранение до начала следующего года.

Для обеспечения ступенчатого (равномерного) выхода техники в ремонт и снижения количества техники, находящейся в эксплуатации, допускается увеличить годовой ресурс одного типа техники до 2-х норм за счет снижения ресурса другой однотипной техники той же группы эксплуатации.

Общий ресурс данного типа техники не должен превышать суммарной годовой нормы ресурсов.

Передача техники внутри части производится на основании приказа командира части и оформляется актом.

Запрещается передача неисправной и неукomплектованной техники. За подмену деталей, сборочных единиц и инструмента при передаче техники виновные привлекаются к ответственности.

Техническая готовность техники достигается:

- Использованием ее только по прямому назначению для выполнения задач инженерного обеспечения.
- Правильным распределением по группам эксплуатации и соблюдением годовых норм расхода ресурсов.
- Соблюдением требований и правил ее эксплуатации установленной нормативно-технической документацией.
- Своевременным и качественным ремонтом.
- Своевременным и полным обеспечением запасными частями.
- Созданием и поддержанием в работоспособном состоянии парков и их элементов.
- Поддержанием подвижных средств ремонта и технического обслуживания.

К использованию допускается исправная, прошедшая техническое обслуживание и подготовленная к работе техника.

Подготовка техники к работе включает:

- Закрепление ее за механиком-водителем (экипажами, расчетами).
- Нанесение (крепление) номерных и опознавательных знаков при вводе в строй. (Приказ МО СССР № 10 - 85 г.).
- Для гусеничной и другой техники на бронетанковой базе, для которой порядок нанесения номерных знаков, опознавательных знаков не определен, наносятся:
 - условные трехзначные номера на правой и левой стороне или посередине корпуса на самоходных плавающих средствах;
 - другая бронетанковая техника - в соответствии с требованиями Боевого Устава Сухопутных войск (гл. II, приложение 8);
 - высота цифр условного номера 20-40 см, ширина 2/3 части высоты, толщина линий равна 1/6 их высоты;
 - условный номер наносится белой краской.
- Обкатку новой и отремонтированной техники (при поступлении в часть).
- Проведение ежедневного или очередного номерного технического обслуживания.
- Контрольный осмотр механиками-водителями, проверку готовности подразделения, контроль технического состояния начальником КТП.

Запрещается использование ТЕХНИКИ:

- неисправной;
- не по прямому назначению;
- сверхштатной;
- израсходовавшей годовую норму расхода ресурсов;
- с неправильно оформленными документами;
- если механики-водители не имеют соответствующей подготовки (переподготовки);
 - для выполнения работ, вызывающих перегрузку;
 - при заправке ее ГСМ, не предусмотренными нормативно-технической документацией;
- непрошедшей освидетельствование;
- с непроверенными средствами измерения;
- с неиспытанными защитными средствами;
- с неосвидетельствованными баллонами и сосудами, работающими под давлением и грузозахватными приспособлениями;
- с неисправным, отключенным и неопломбированным счетчиком моточасов, спидометром базового шасси и счетчиком моточасов рабочего оборудования;
- не включенной в наряд на ее использование и на которую не оформлены путевые листы или рабочий лист агрегата.

Инженерная техника на бронетанковом шасси, которая не планируется к использованию, ставится на хранение:

- кратковременное - до одного года;
- длительное - более 1 года.

В каждой части осуществляется планирование эксплуатации инженерной техники.

Планирование подразделяется на годовое, месячное и ежедневное.

Цель планирования эксплуатации:

- Выполнение планов боевой подготовки и хозяйственных задач.
- Поддержание техники в исправном состоянии.
- Использование техники только по прямому назначению в пределах установленных годовых норм расхода ресурсов.
- Рациональное и экономное расходование ГСМ.
- Своевременное проведение плановых технических обслуживании машин и равномерный выход их в ремонт в течение года.
- Содержание в боевой и строевой группах эксплуатации машин с запасом ресурсов до очередного планового ремонта не ниже установленного.

Правильное использование личного состава ремонтных подразделений.

При планировании разрабатываются:

- Перспективный план эксплуатации и ремонта техники в/части.
- Годовой план эксплуатации и ремонта техники в/части.
- Месячный план эксплуатации и ремонта техники в/части.
- Производственный план и план - график технического обслуживания и ремонта техники в войсковой части на месяц.
- Месячный производственный план ремонтного подразделения (мастерской).
- План постановки инженерной техники и инженерного имущества на хранение.

Перспективный план эксплуатации и ремонта техники части составляется сроком на 5 лет в целях обеспечения равномерного (ступенчатого) выхода техники в регламентированное техническое обслуживание (РТО) и ремонт. План ежегодно корректируется по итогам года с учетом изменения списочного количества техники в части. План составляется по службам, а если в части единая служба, то план составляется единый, но техника записывается по разделам: инженерная, бронетанковая и т.д.

Форма перспективного плана приведена в таблице:

**ПЕРСПЕКТИВНЫЙ ПЛАН эксплуатации и ремонта
техники войсковой части на 2005 - 2010 годы**

Исходными данными для разработки годового плана являются:

- Расход моторесурсов для выполнения плана боевой подготовки, а также других задач, стоящих перед частью.
- Наличие и техническое состояние техники, и распределение их по группам эксплуатации.
- Годовые нормы расхода ресурсов. Сведения о запасе ресурсов техники.
- Ожидаемые за планируемый период изменения в списочном составе техники и средствах ее обслуживания и ремонта.
- Установленные нормы расхода эксплуатационных материалов.
- Установленные материальные сроки техники и периодичность их обслуживания.
- Производственные возможности для выполнения обслуживания и ремонта техники.

В разработке годового плана непосредственное участие принимают начальник штаба, и заместители командира части по вооружению и тылу.

Начальник штаба производит расчет необходимого количества ресурсов машины (раздельно по маркам и группам эксплуатации) для обеспечения плана боевой подготовки (по периодам обучения), а заместитель командира части по тылу - для обеспечения хозяйственных работ на год.

Результаты этих расчетов сводятся в ведомость, которую подписывает начальник штаба и утверждает командир части.

Заместитель командира части по вооружению, и начальник инженерной службы производят расчет возможного расхода ресурсов по маркам техники и группам эксплуатации. Результаты расчета сводятся в ведомость, которую подписывает заместитель командира части по вооружению и утверждает командир части.

При расчете возможного расхода ресурсов учитывается, что годовые нормы каждой части сокращаются по всей технике на 5% для создания резервов в объеме видов ВС, родов войск и военных округов, региональных центров.

На основании всех расчетов разрабатывается годовой план эксплуатации и ремонта техники части.

Годовой план состоит из двух разделов:

- Плана эксплуатации и ремонта по маркам;
- Сводного плана по маркам техники и группам эксплуатации.

К годовому плану эксплуатации и ремонта техники части прилагаются график представления частью на периодическую проверку средств измерений и объекта, подлежащих контролю органами Гостехнадзора. На основании годового плана эксплуатации и ремонта техники, а также дополнительных указаний, разрабатывается месячный план эксплуатации и ремонта техники, который не позднее 5 дней до начала планируемого месяца заместитель командира по вооружению представляет на утверждение командиру части.

Техника, эксплуатация и ремонт которой в данном месяце не планируется, в месячный план эксплуатации и ремонта не включается.

Месячный план эксплуатации и ремонта техники разрабатывается в одном экземпляре и хранится в части. Выписка из месячного плана эксплуатации и ремонта техники вручается командирам подразделений не позднее, чем за три дня до начала планируемого месяца. Об итогах выполнения месячного плана эксплуатации и ремонта докладывается командиру части. На обратной стороне плана командир части излагает свое решение.

Для проведения технического обслуживания и ремонта техники в ремонтном подразделении части составляется месячный производственный план ремонтного подразделения и график технического обслуживания и ремонта и за три дня до начала месяца представляется на утверждение заместителю командира части по вооружению.

Ежедневное использование техники в части осуществляется по наряду на использование техники. Наряд составляется на основании заявок в технической части. На основании наряда выписываются путевые листы. В наряд разрешается включать только технически исправную, обслуженную и закрепленную за механиками-водителями технику.

Категорически запрещается дописывать в наряд технику или вносить исправления после его утверждения. Вне наряда выход техники разрешает только командир части, о чем делается запись в путевом листе "Выход вне наряда разрешаю", подпись и печать.

Наряд на использование техники хранится в техчасти в течение года.

Учет использования техники и расхода ресурсов ведется:

- в путевом листе;
- в рабочем листе агрегата;
- в книге учета работы техники, расхода ГСМ;
- в формуляре (паспорте) техники;
- в месячном плане эксплуатации и ремонта;
- в годовом плане эксплуатации.

В ходе эксплуатации инженерной техники постоянно осуществляется контроль за ее техническим состоянием. Одним из основных видов контроля является осмотр техники должностными лицами и проводится таким образом, что каждая единица техники осматривается.

- Начальник инженерной службы ежеквартально осуществляет контроль за правильностью расхода ресурсов и использования техники. Результаты контроля два раза в год оформляются приказом по части.

Ежегодно к 20 февраля, по состоянию на 1 февраля, начальник инженерной службы части представляет в региональный центр годовые отчеты по формам:

1. Донесение о потребности, движении и наличии основной инженерной техники, форма - 1/инж.ГО.
2. Донесение о потребности в ремонте СИВ на год. Форма 3/инж.ГО.
3. Эксплуатация инженерной техники и инженерного имущества. Приложение № 2 к форме 3/инж.ГО.

На гражданских предприятиях также разрабатываются планы эксплуатации техники по подобным формам, только подписываются главным инженером и утверждаются начальником (директором) предприятия.

Учебный Вопрос № 2

Понятие эвакуации,
классификация застреваний
машин. Назначение, технические
характеристики средств эвакуации ВиТ.
Способы вытаскивания и буксирования
машин.

Понятие эвакуации, классификация застреваний машин

В процессе использования и в ходе выполнения специальных задач техника может потерять подвижность в результате повреждения (возникновения отказа), застревания на местности, опрокидывания (в кюветы, рвы, окопы, овраги и т.п.), завала в укрытиях (в лесу, в горах) или затопления на водных преградах, а также из-за гибели экипажа (расчета, водителя).

Для ремонта и возвращения в строй таких машин должна осуществляться их своевременная эвакуация.

Эвакуация техники является составной частью технического обеспечения деятельности войск ГО.

Под эвакуацией техники понимается комплекс работ, включающий:

- 1. Поиск,*
- 2. Вытаскивание застрявшей, опрокинутой, заваленной, затонувшей техники,*
- 3. Приведение ее в транспортабельное состояние,*
- 4. Транспортирование поврежденных (неисправных) или не имеющих экипажа, расчетов или водителей машин из районов действий войск и мест выхода машин из строя к маршрутам эвакуации, в места ремонта на сборные пункты поврежденных машин (СППМ) или к местам погрузки на железнодорожный транспорт.*

Сила сопротивления перемещению при вытаскивании объектов эвакуации **состоит из силы основного и дополнительных сопротивлений.**

В силу основного сопротивления входят:

- вес застрявшего объекта;
- глубина погружения (засыпки) объекта в грунт;
- угол продольного крена при застревании.

В силу дополнительного сопротивления входят:

- сила дополнительного сопротивления перемещению, возникшая при заклинивании колес (гусениц);
- сила дополнительного сопротивления перемещению, возникшая при увеличении коэффициента сцепления движителя объекта эвакуации с дорогой;
- сила дополнительного сопротивления, возникающая при несовпадении направления приложения тягового усилия с направлением перемещения объекта;
- сила дополнительного сопротивления, возникающая при заклинивании управляемых колес в вывернутом положении;
- сила дополнительного сопротивления, возникающая при задевании агрегатами объекта за грунт крутостей препятствий в случае повреждения ходовой части;
- сила дополнительного сопротивления, возникающая при нагребании грунта (снега), уплотнении, осадке и высыхании грунта в завалах;
- сила дополнительного сопротивления, возникающая в случае «примерзай» ходовой части объекта к грунту.

Виды застревания машин:

- легкое застревание
- среднее застревание
- тяжелое застревание
- особо тяжелое застревание

Легкое застревание

Легкое застревание — застревание машины при движении по размокшим заснеженным, разбитым участкам дорог на глубину, несколько превышающую дорожный просвет; застревание машин в обвалившихся укрытиях, окопах, при завале грунтом на глубину до оси колеса (катка), в оврагах, при завале грунтом на глубину до оси колеса (катка), в оврагах, воронках, котлованах и других препятствиях с вертикальными крутостями при угле продольного креп застрявшей машины до 35° ; затопления машины без опрокидывания во время преодоления водных преград с твердым пологим дном; опрокидывание машин] на борт или ходовой частью вверх на ровной местности, в кювет, ров возможностью установки ее на месте опрокидывания.

При легком застревании величина суммарного сопротивления перемещению не превышает веса объекта эвакуации.

Среднее застревание

Среднее застревание - погружение машины в грунт по верх колес (гусеницы) на размокших, разбитых участках дорог в период весенне-осенней распутицы, в лесисто-болотистой местности; застревание машины обвалившихся укрытиях, окопах при завале грунтом зимой на глубину до оси колеса (катка) с частичным вмерзанием, а летом — до верхней части колеса (гусеницы); застревание в оврагах, воронках, котлованах и других препятствиях вертикальными крутостями при угле продольного крена машины до 50° ; затопление машины без опрокидывания во время преодоления водных преград глубиной до 5 м с вязким илистым дном, заболоченными или крутыми берегами опрокидывание машины на борт или ходовой частью вверх в глубокие овраги крутизной косогоров до 50° .

При среднем застревании величина суммарного сопротивления: перемещению составляет от одного до трех весов объекта эвакуации.

Тяжелое застревание

Тяжелое застревание — застревание машин в болоте и обвалившихся укрытиях с погружением в грунт до пола грузовой платформы (кузова), а также с полным погружением машины в грунт (завалом) и повреждением ее ходовой части; опрокидывание машины ходовой частью вверх в глубокие овраги карьеры, котлованы с крутизной косогоров до 70° при отсутствии возможности установки ее в месте опрокидывания; вмерзание машины с опрокидыванием на водной преграде глубиной 5-10 м с заболоченными или обрывистыми берегами.

При тяжелом застревании величина суммарного сопротивления перемещению не превышает пятикратного значения веса объекта эвакуации;

Особо тяжелое застревание

Особо тяжелое застревание - опрокидывание и полное погружение или вмерзание машины в болото; опрокидывание или затопление машины на водной преграде глубиной более 10 м, с заболоченными или обрывистыми берегами, вязким, неровным дном и на значительном удалении от берега; полная засыпка машины в обвалившемся укрытии при промерзании грунта или уплотнении результате осадки и высыхания.

При особо тяжелом застревании величина суммарного сопротивления: перемещению превышает пятикратное значение веса объекта эвакуации.

При эвакуации поврежденных (неисправных) машин выполняются следующие виды эвакуационных работ:

- поиск машин;
- подготовка машин к вытаскиванию и путей выхода их из преграды;
- вытаскивание застрявших (опрокинутых, заваленных, затонувших машин;
- приведение машин в транспортабельное состояние;
- транспортирование машин в назначенное место;
- погрузка машин на железнодорожный (водный) транспорт.

Поиск объектов эвакуации состоит в определении их местонахождения технического состояния и ориентировочного объема работ для эвакуации. Подготовка объектов эвакуации к вытаскиванию и путей их выхода из преград включает освобождение ходовой части и мест застропки застрявших машин от грунта, срытие крутостей препятствий, укладку частей и другие работы, обеспечивающие возможность перемещения вытаскиваемых объектов эвакуации. Вытаскивание застрявших машин — процесс изменения положения и (или) извлечения объектов эвакуации из преграды для обеспечения возможности их самостоятельного движения или транспортирования с помощью средств эвакуации.

Приведение объектов эвакуации в транспортабельное состояние заключается в их подготовке к транспортированию принятым способом.

Транспортирование объектов эвакуации состоит в доставке их с мест выхода из строя на сборные пункты поврежденных машин, в места ремонта и погрузки на железнодорожный (водный) транспорт.

Транспортирование включает погрузку (сцепку), перемещение и выгрузку (расцепку) эвакуируемых машин. Погрузка (выгрузка) объектов эвакуации- установка (снятие) и закрепление (раскрепление) объектов на средствах эвакуации или на железнодорожных платформах и на палубах судов.

Эвакуации поврежденных (неисправных) машин осуществляется по назначенным маршрутам, которые, как правило, прокладываются по военно-автомобильным дорогам, войсковым путям подвоза и эвакуации, а в необходимых случаях по колонным путям и местности.

Эвакуация машин осуществляется, как правило, в несколько этапов и разделяется на:

- **первичную эвакуацию** - эвакуацию техники из районов действий войск и с мест выхода из строя к маршрутам эвакуации, в места ее ремонта или на ближайшие СППМ;
- **последующую эвакуацию** - дальнейшее транспортирование объектов эвакуации с маршрутов и СППМ в места ее ремонта или погрузки машин на железнодорожный, водный или воздушный транспорт.

Сборный пункт поврежденных машин - **место сосредоточения поврежденных (неисправных) машин в назначенном приказом командира района, оборудованное для их приема и дальнейшей эвакуации.**

Назначение и технические
характеристики средств эвакуации
спасательной техники.

Эвакуация техники осуществляется с помощью средств эвакуации, под которыми понимаются технические и другие средства, предназначенные и (или) используемые для выполнения эвакуационных работ.

К техническим средствам эвакуации **относятся:**

- эвакуационные машины различного назначения,
- специальные комплекты оборудования,
- машины многоцелевого назначения,
- прицепы и полуприцепы,
- тракторы и другие машины.

Эвакуационная машина - колесная или гусеничная машина, предназначенная для эвакуации ВиТ и оснащенная встроенным (выполненным в общей конструкции) и (или) съемным (выполненным отдельно от общей конструкции, но входящим в комплект) оборудованием в соответствии с ее назначением.

Эвакуационные машины

разделяются:

1. По своему назначению на:

- универсальные, которые предназначены для первичной и последующей эвакуации машин;
- транспортные, которые предназначены для последующей эвакуации машин.

2. По видам на:

- эвакуационные колесные и гусеничные тягачи;
- эвакуационные транспортеры-тягачи;
- эвакуационные автопоезда;
- МТП;
- БРЭМ;
- РЭМ.

Основными эвакуационными машинами являются колесные и гусеничные тягачи, а также эвакуационные транспортеры-тягачи.

Легкий колесный эвакуационный тягач КЭТ-Л модели ТК5В на шасси автомобиля Урал-375Е предназначен для вытаскивания застрявших, затонувших опрокинутых машин массой до Ют с максимальным тяговым усилием до 245кН(25тс), а также для транспортирования колесных машин полупогрузкой массой до 8,5 т и буксирования на жесткой сцепке без водителя машин массой до 5т по грунтовым дорогам и до 10т по дорогам с твердым покрытием.

Основное оборудование и имущество:

- подъемно-опорную стрелу грузоподъемностью 15 т с откидывающимися опорами и выдвигной кран-стрелой грузоподъемностью 1,5 т;
- основную лебедку с тяговым усилием 147 кН (15 тс) и длиной троса 100 м; дополнительную лебедку с тяговым усилием 49 кН (5 тм) и длиной троса 70 м;
- сцепное устройство грузоподъемностью 26 т; комплекты такелажного оборудования; слесарный инструмент; оборудование для резки металла.

Кроме того, на эвакуационном тягаче имеются радиостанции Р-105М, радиометр ДП-5А, огнетушители ОУ-2 (3 шт.), шанцевый инструмент и двойной жесткий буксир.

Тягач ТК5В имеет максимальную скорость движения 65-70 км/ч и обеспечивает эвакуацию объектов со скоростью движения:

- по дорогам с твердым покрытием - 35-50 км/ч;
- по грунтовым дорогам в удовлетворительном состоянии — 25-35 км/ч;
- по разбитым грунтовым дорогам и местности — 15-22 км/ч.

Средний гусеничный тягач ГЭТ-С модели АСТ-50Г предназначен для вытаскивания с максимальным тяговым усилием до 589 кН (60 тс); для буксирования машин по грунтовым дорогам и местности массой до 14 т; для прокладки путей эвакуации; отрывки укрытий и выполнения других земляных работ.

Основное оборудование и имущество:

- опорно-подъемное устройство с гидроприводом грузоподъемностью 294 кН (30 тс);
- лебедку с тяговым усилием 147 кН (15 тс) и длиной троса 100 м;
- комплект такелажного оборудования;
- кран-стрелу грузоподъемностью 1,5 т;
- навесное бульдозерное оборудование;
- комплект слесарного инструмента;
- комплект оборудования для резки металла.

Кроме того, на эвакуационном тягаче имеется: радиостанция Р-113, рентгенметр ДП-3Б, огнетушители ОУ-2 (2 шт.), шанцевый инструмент и двойной жесткий буксир.

Эвакуационный тягач ТГ4 имеет максимальную скорость движения 39 км/ч и обеспечивает эвакуацию объектов со скоростью движения:

- по грунтовым дорогам удовлетворительного состояния — 20-27 км/ч;
- по разбитым грунтовым дорогам, бездорожью и местности - 11-18 км/ч.

Легкий колесный эвакуационный транспортер-тягач КТ-Л модели ТК6А на базе автомобиля Урал-375Д предназначен для транспортирования поврежденных колесных машин полупогрузкой массой до 8,5 т и буксирования на жесткой сцепке без водителя машин массой до 5 т по грунтовым дорогам и массой до 10 т по дорогам с твердым покрытием, а так же вытаскивания на маршрутах эвакуации застрявших машин с усилием до 137 кН (14 тс).

Оборудование эвакуационного транспортера-тягача включает:

- устройство для транспортирования автомобилей полупогрузкой грузоподъемностью до 2,6 т;
- балластный ящик; надрамник;
- двойной жесткий буксир; сошник;
- комплект инструмента и приспособлений для демонтажно-монтажных работ;
- комплект такелажного оборудования; огнетушители ОУ-5 (2 шт.).

Эвакуационный транспортер-тягач имеет максимальную скорость движения 65-70 км/ч и обеспечивает эвакуацию объектов со скоростью движения:

- по дорогам с твердым покрытием — 35-50 км/ч;
- по грунтовым дорогам в удовлетворительном состоянии — 25-36 км/ч;
- по разбитым размокшим грунтовым дорогам и местности - 15-24 км/ч.

Колесные тракторы тягового класса 3 тс. Например, Т-150К обеспечивают вытаскивание легко застрявших машин массой до 6 т, а также буксирование или перевозку на прицепе машин массой до 21 т по магистральным дорогам и массой 9 т по грунтовым дорогам и местности.

Колесные тракторы тягового класса 5 тс типа К-700 позволяют обеспечить вытаскивание легко застрявших машин массой до 10 т, а также буксирование или перевозку на прицепе машин массой до 32 т по магистральным дорогам, массой 15 т по грунтовым дорогам и местности.

Гусеничные тракторы тяговых классов 3 и 4 тс Т-150, ДТ-75, Т-4 позволяют обеспечить вытаскивание застрявших машин и буксирование по грунтовым дорогам и местности массой до 10 т.

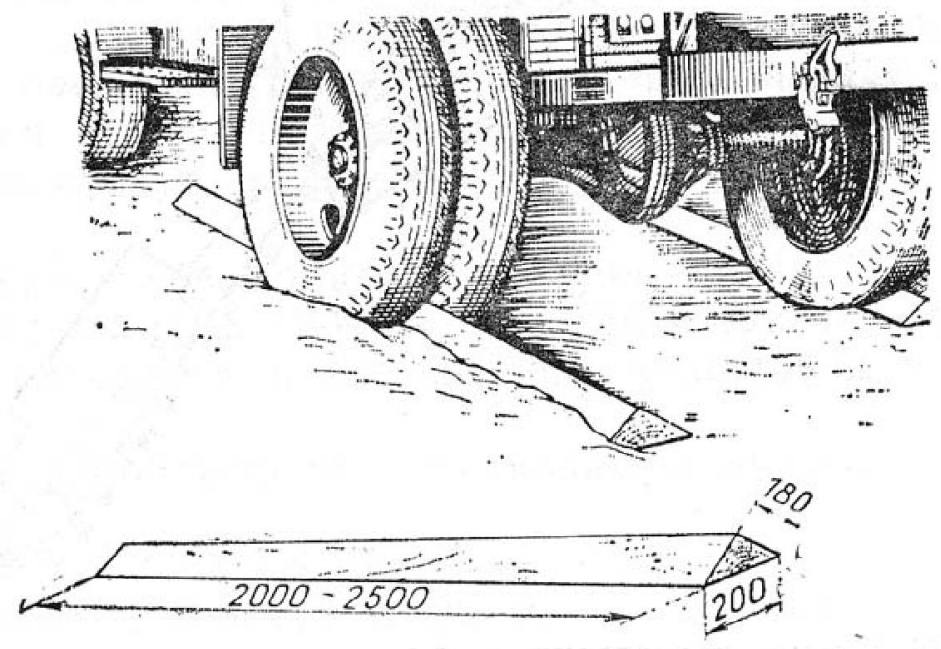
Промышленные тракторы тягового класса 10 тс Т-130, класса 15 тс Т-180Г и класса 25 ДЭТ-250М могут служить средством первичной эвакуации тяжелых машин массой от 20 до 50 т.

Способы вытаскивания застрявших, затонувших и опрокинутых машин

Величина фактического сопротивления перемещению при вытаскивании или транспортировании объектов зависит от способа их эвакуации. В зависимости от характера силового взаимодействия средств и объекта эвакуации - эвакуация машин может осуществляться **прямым перемещением, полуподъемом или подъемом.**

Прямым перемещением осуществляется:

- вытаскивание застрявших объектов с использованием тяги двигателя средства эвакуации, лебедок, полипластов и рычагов второго рода;
- погрузка поврежденных объектов на прицепы, сани, полозья и другие транспортные средства при помощи лебедок;
- транспортирование объектов различными способами.



Полуподъем применяется при вытаскивании застрявших объектов с использованием специально оборудованных эвакуационных тягачей или стрелы-двуноги.

Способом подъема осуществляются вытаскивание и погрузка объектов на средства эвакуации с использованием кранов, а также их транспортирование с помощью летательных аппаратов.

Прямое перемещение объектов - наиболее распространенный способ эвакуации машин, а в случае ограниченной доступности застрявших (на заболоченных участках, водных преградах и оврагах) объектов и при их транспортировании - единственно возможным. Однако применение этого способа в сложных условиях требует приложения к объектам больших тяговых усилий (достигающих трех-пятикратной величины их веса), а также проведения трудоемких подготовительных работ по освобождению ходовой части машин от грунта, по подготовке путей эвакуации, раскладке сложных полипластов и закреплению средств эвакуации на грунте. Поэтому при наличии возможностей необходимо применять **полуподъем и подъем объектов эвакуации.**

При полуподъеме тяговое усилие прикладывается к объекту под углом от 30° до 60° , обеспечивая одновременный его подъем и перемещение. Этот способ позволяет в 1,3...2 раза уменьшить потребное тяговое усилие и сократить объем подготовительных работ. Однако для его применения необходимо иметь на средствах эвакуации специальное оборудование (подъемно-опорные устройства, среду-двуногу) и обеспечить возможность его установки в непосредственной близости от объекта эвакуации (на расстоянии 3...5 м).

Во время подъема объектов с приложением тягового усилия под углом от 60 до 90° , его величина уменьшается более чем в 2 раза, но в этом случае крановое оборудование средств эвакуации должно иметь грузоподъемность, вылет и высоту подъема крюка, достаточные для извлечения, вывешивания и переноса объекта эвакуации.

В некоторых случаях эти способы могут применяться в комбинации с прямым перемещением объектов эвакуации. Наиболее часто необходимость в применении комбинированного способа перемещении объектов возникает при транспортировании поврежденных машин.

В зависимости от технического состояния ходовой части (исправна, частично повреждена, сильно разрушена) объекты эвакуации могут транспортироваться буксированием, в полупогруженном или погруженном положении.

Способы самовытаскивания и буксирования машин

Самовытаскивание исправного объекта может использоваться при легких застреваниях, когда тяговые возможности его двигателя превышают величину сил сопротивления движению, но не могут быть реализованы из-за недостаточного сцепления колес (гусениц) с грунтом.

Водитель (экипаж, расчет) колесной машины может применять следующие приемы самовытаскивания:

- попеременное включение передач переднего и заднего хода для «раскачивания» машины;
- укладка бревен под задние колеса машин с двухскатной ошиновкой; подкладывание под ведущие колеса колесных дорожек, матов, фашин и других приспособлений из подручных материалов;
- установка съемных барабанов с тросами на ведущие колеса; использование лебедки.

Для гусеничных машин наиболее распространенными приемами самовытаскивания являются: использование бревна, присоединяемого к обеим гусеницам; прикрепление длинного троса или нескольких буксирных тросов к гусеницам и к неподвижной опоре; использование лебедки.

Во всех случаях перед самовытаскиванием объекта водитель (экипаж, расчет) должен провести необходимые подготовительные работы, позволяющие уменьшать величину сил сопротивления перемещению (расчистка, укрепление пути выхода колес или гусениц), а на колесных машинах с централизованной подкачкой шин, кроме того, снизить давление в шинах до наименьшего допустимого предела.

При двухскатной ошиновке колес хорошие результаты дает применение брусьев или бревен толщиной 200...250 мм, которые укладываются между покрышками колес.

В случае, когда колесо не может самостоятельно выйти на бревно, используют канат (тонкий трос), один конец которого крепят к колесу, а второй - к дальнему концу бревна.

При использовании этого приема необходимо по возможности бревно уложить по направлению движения машин. В случае, когда длина бревен превышает базу колесной машины, их необходимо уложить либо слева, либо справа от передних управляемых колес, вывернуть немного руль в сторону бревен и после этого начинать трогание с места, соблюдая осторожность в момент наезда ведущих колес на бревно во избежание повреждения крыльев, подножек, топливных баков и других деталей.

На грунтах с низкой несущей способностью (заболоченные участки, сырой луг и т.п.) для самовытаскивания колесных машин могут использоваться колейные дорожки, маты, фашины и другие приспособления из подручных материалов. Для укладки этих приспособлений колеса машин необходимо вывесить домкратом. В случае невозможности применения домкрата для вывешивания колес легких автомобилей (УАЗ, ГАЗ, ЗИЛ) можно использовать вагу из подтоварника или бревна в качестве опоры бревно толщиной 250...300 мм.

Укладку колейной дорожки необходимо производить перед передними колесами, соединив ее при помощи каната или троса с ведущими колесами. В этом случае после наезда передних колес на дорожку она выполняет роль якоря, а ведущие колеса - лебедки. Длина дорожек должна быть не менее длины препятствия.

В случае застревания колесных машин с погружением в грунт до оси колеса для их самовытаскивания могут использоваться изготовленные заранее съемные барабаны с тросами, устанавливаемые на автомобилях (ГАЗ-66, ЗИЛ-131, КраЗ, Урал).

В случае, если силы сопротивления достигают величины, равной примерно весу машины, ее самовытаскивание необходимо осуществлять с применением блока полиспаста при одновременном использовании тяги движителя. При этом блок полиспаста необходимо закреплять за местный предмет, а свободный конец троса лебедки, запасованного в блок, соединить с буксирным крюком машины.

Для самовытаскивания гусеничных машин с помощью бревна, присоединяемого к гусеницам, необходимо специальные тросы или цепи установить и закрепить на траках гусеницы, в образовавшиеся петли пропустить бревно толщиной 250...300 мм и длиной не менее ширины машины, после чего регулируя скорости буксирования обеих гусениц, рычагами управления подтянуть бревно к грунту так, чтобы оно стало перпендикулярно к оси машины, и начать движение в прямом направлении с противоположной стороны опорной ветви гусеничного обвода. Этот прием может быть использован многократно для обеспечения полного выхода гусеничной машины из препятствия вперед или назад.

Буксирные или подручные тросы можно использовать для самовытаскивания гусеничных машин, прикрепив их одним концом к тракам гусеницы, а другим - к местному предмету. При этом для обеспечения достаточного перемещения гусеничной машины четыре буксирных троса могут быть попарно соединены с помощью петель.

Буксирный трос, прикрепленный обеими концами к гусеницам машины, может применяться для самовытаскивания при застревании на валунах, пнях и других препятствиях. При этом препятствие используется в качестве точки опоры.

При наличии на гусеничной машине лебедки порядок ее использования при самовытаскивании остается таким же, как для колесных машин. При повреждении одной или обеих гусениц самовытаскивание гусеничной машины может быть осуществлено с использованием ведущих колес в качестве лебедки.

Буксирование - способ транспортирования объектов, при котором они перемещаются на собственной ходовой части с помощью колесного или гусеничного тягача.

Буксирование является наиболее простым и доступным способом транспортирования объектов, поскольку оно может осуществляться тягачами, не имеющими специального оборудования, с помощью простейших буксирных приспособлений.

Однако его применение целесообразно только при эвакуации машин с исправной ходовой частью.

Транспортирование объектов в полупогруженном состоянии - способ транспортирования, при котором путем установки передней (задней) части объекта эвакуации на транспортное оборудование эвакуационной машины или установки ее на платформу, подкатную тележку или другое устройство средства эвакуации, исключается контакт с дорогой поврежденных элементов ходовой части объекта.

Применение этого способа не требует проведения трудоемких работ для обеспечения транспортабельности объектов.

Транспортирование в погруженном положении осуществляется путем перевозки объектов на платформах и в кузовах транспортеров, тягачей, прицепов, полуприцепов, на санях и склизах (полозьях), при которой их ходовая часть полностью исключается из процесса перемещения независимо от степени ее повреждения.

Этот способ требует наименьших затрат на подготовительные работы, но при его применении необходимо использовать транспортные средства, приспособленные к погрузке и закреплению перевозимых машин.

При использовании неприспособленных транспортных средств погрузочно-разгрузочные работы должны выполняться с помощью мощных кранов или с применением специальных погрузочных устройств (эстакады, окопы, аппарели и т.д.).

Учебный Вопрос № 3

Назначение, периодичность и объем работ по проверке ВиТ должностными лицами. Требования руководящих документов по оценке технического состояния ВиТ при проведении плановых проверок.

Периодичность и объем работ по проверке техники должностными лицами части

Проверки ВиТ подразделяются:

- по охвату образцов проверкой - полные (для комплексных образцов - комплексные) и частичные;
- по глубине проверки - общие, углубленные (поэлементные);
- по применению и неприменению внешних контрольных средств - без применения или с применением внешних контрольных средств;
- по месту проведения - во время несения дежурства, подъема по тревоге, на учениях, занятиях, в парках, складах и в других местах.

Проверка ВиТ в воинской части проводится в следующих случаях:

- при приеме и передаче ВиТ;
- после отработки установленного межремонтного ресурса образцами ВиТ;
- при подготовке к применению ВиТ (в том числе в особых условиях и с разными целями);
- в ходе применения по назначению и при проведении различных видов ТО, включая сезонное обслуживание;
- перед подготовкой к хранению, после завершения подготовки к хранению и при ТО в процессе хранения;
- должностными лицами части (соединения), в соответствии с обязанностями, изложенными в Уставе внутренней службы ВС РФ и Наставлениях (Руководствах) по техническим службам;
- при инспектировании, на итоговых и контрольных проверках войск. При приеме ВиТ, передаче их в другие воинские части, после отработки установленного межремонтного ресурса образцами ВиТ проверка технического состояния ВиТ проверяется комиссией части, назначенной приказом командира части.

По рез-там работы комиссии сост-ся акт техн. состояния образца ВиТ.

Основой качественной организации периодических проверок ВиТ должен быть **план их проведения должностными лицами части** на период обучения. План составляется штабом и технической частью, подписывается начальником штаба и заместителем командира части по вооружению (начальником технической части), а утверждается командиром части. Наличие такого плана является основой для планирования и непосредственной организации проверки ВиТ всеми должностными лицами в ходе учебного периода.

При организации осмотров ВиТ командиром части (проводимых обычно один раз в полгода) и ежемесячных осмотров ВиТ учебно-боевой группы эксплуатации комиссией части, разрабатываются отдельные планы по их проверке.

В этих планах должно быть предусмотрено не только то, как должна происходить непосредственно проверка ВиТ, но и то, как проверяемые образцы ВиТ будут приводиться в надлежащее состояние перед началом проверки.

Осмотр и проверка ВиТ должностными лицами части проводится в парках, на местах стоянок и хранения. Периодичность проверки ВиТ должностным лицам части (табл. 1) установлена Уставом внутренней службы ВС РФ.

Периодичность проверки ВиТ должностными лицами воинской части

Кто проводит осмотр	Количество машин, подлежащих осмотру	Периодичность осмотра
Командир взвода	Все машины взвода	1 раз в две недели
Старший техник (техник) роты	Все машины роты	1 раз в месяц
Командир роты	50% машин каждого взвода	1 раз в два месяца
Начальники служб воинской части	Не менее 20% машин в подчиненных подразделениях	1 раз в три месяца
Заместитель командира части по вооружению (начальник технической части)	Не менее 10% машин от каждого подразделения	1 раз в год
Командир воинской части		По особому плану

При осмотре должностными лицами части проверяется сбережение и техническое состояние образцов ВиТ, при этом особое внимание обращается на следующие вопросы:

- функционирование агрегатов, сборочных единиц, механизмов, аппаратуры и образца ВиТ в целом;
- наличие записей о техническом освидетельствовании в паспортах сосудов, работающих под давлением, грузоподъемных машин и съемных грузозахватных приспособлений и в журналах учета объектов котлонадзора;
- состояние и комплектность ЗИП;
- наличие и уровень масла, гидравлических и охлаждающих жидкостей, топлива;
- уровень и плотность электролита в АБ, напряжение и величина тока их подзаряда;
- своевременность и качество проведения ТО и ремонта;
- своевременность внесения изменений в эксплуатационную документацию;
- условия хранения и состояние средств пожаротушения.

При осмотре машины старшим начальником присутствует командир подразделения и водитель (мех.-водитель) машины.

Результаты проверок и осмотров отражаются в ведомости проверки образца.

Основным мероприятием при организации проверок ВиТ по плану командира части является проведение смотров ВиТ, организация которых отражается в плане подготовки воинской части. Смотры ВиТ проводятся:

- при проверке состояния ВиТ на инспекторских, итоговых и контрольных проверках;
- в ходе перевода ВиТ на режим сезонной эксплуатации;
- после реформирования, передислокации воинских частей.

Смотр ВиТ проводится с целью:

- проверки состояния и организации эксплуатации ВиТ, военно-технического имущества (ВТИ), состояния парков, складов, учебно-материальной базы по технической подготовке личного состава воинской части;
- принятия мер к повышению уровня сохранности ВиТ, ВТИ, улучшению состояния основных элементов парков, складов, технических классов части, устранение выявленных недостатков;
- повышения ответственности личного состава за поддержание ВиТ в постоянной готовности, проведение мероприятий по предупреждению происшествий и аварий.

В проведении смотра ВиТ участвует весь личный состав воинской части. Отрыв личного состава на выполнение работ и мероприятий, не связанных с проведением смотра ВиТ, **запрещается**. Занятия и выход из парка ВиТ в эти дни не планируются, за исключением минимального количества автомобилей для обеспечения службы войск и хозяйственной деятельности воинской части.

Смотр ВиТ проводится комиссией под руководством командира воинской части согласно плана во всех подразделениях. Комиссией в ходе смотра должны быть проверены и оценены:

- 25...50 % всех видов ВиТ боевой и строевой групп эксплуатации;
- 100 % учебно-боевой и транспортной групп эксплуатации.

Образцы ВиТ, не охваченные смотром комиссии, проверяются специалистами подразделений обслуживания и ремонта.

Смотр ВиТ начинается с общего построения личного состава в парке воинской части, время которого определяет командир. Форма одежды для всего личного состава воинской части и членов комиссии устанавливается в комбинезонах (рабочая).

После постановки задач и инструктажа по мерам безопасности командир воинской части производит развод личного состава подразделений по заранее указанным рабочим местам.

Примерный перечень работ при подготовке образца ВиТ к проверке следующий:

- установить АБ в образец ВиТ, если они не были установлены (разрешается подключать АБ через розетку внешнего запуска или использовать для проверки буферную группу);
- установить образец ВиТ на ровной горизонтальной площадке с твердым грунтом;
- открыть все люки, крыши (в том числе и в днище корпуса) для доступа к сборочным единицам и тщательно проверить наличие и состояние уплотнительных деталей люков, крыш;
- разложить ЗИП образца ВиТ на стеллаже или коврике в порядке перечисления его в комплектовочной ведомости;
- подготовить средства связи и другие специальные системы образца ВиТ в соответствии с требованиями эксплуатационной документации;
- подготовить к работе подвижные (стационарные) средства ТО и ремонта;
- подготовить документацию образца ВиТ (формуляры, паспорта, журналы (карточки) машин длительного хранения, комплектовочные ведомости ЗИП, Технические описания и Инструкции по эксплуатации и другую);
- подготовить технологические карты проверки параметров систем, узлов и агрегатов образца ВиТ с использованием индивидуальных, переносных средств контроля и подвижных (стационарных) средств ТО и ремонта.

Все подготовительные работы по подготовке образца ВиТ к проверке выполняются выборочно или в полном объеме по указанию проверяющего.

При отсутствии штатных расчетов (экипажей, водителей) создаются группы из личного состава части для обеспечения выполнения всех работ и операций по проверке ВиТ.

Недостатки, выявленные при осмотре, записываются в ведомость проверки образца ВиТ и подписываются проверяющим и командиром проверяемого подразделения. Они являются отчетными документами и передаются заместителю командира воинской части по вооружению (начальнику технической части) для анализа состояния ВиТ. Результаты проверки заносятся в книгу учета неисправного ВиТ (форма №33 приказа МО СССР 1979 года № 260).

О проведенном смотре, состоянии ВиТ и принятых мерах по устранению выявленных недостатков командир воинской части письменно докладывает непосредственному командиру

Оценка состояния образца вооружения и техники

В зависимости от степени соответствия проверяемого образца ВиТ установленным требованиям его состояние может быть признано исправным или неисправным, работоспособным или неработоспособным.

Исправность образца - это такое состояние, при котором он соответствует всем требованиям эксплуатационной документации. Если хотя бы один из параметров не соответствует НТД, то образец ВиТ считается неисправным, даже если он пригоден к применению по назначению.

Под работоспособностью образца ВиТ понимается его состояние, при котором он пригоден к применению по назначению, значения всех параметров, характеризующих способность выполнять задачи по предназначению, соответствуют требованиям эксплуатационной документации.

Состояние образцов ВиТ оценивается «отлично», «хорошо», «удовлетворительно» и «неудовлетворительно».

Состояние образцов ВиТ, кроме бронетанковых базовых машин, АБШ, выработавших установленные ресурсы (сроки) до очередного ремонта, оценивается положительно при условии:

- образцы по техническому состоянию пригодны к применению по прямому предназначению, на них в установленном порядке оформлены акты технического состояния о продлении межремонтного срока эксплуатации;
- на объекты Гостехнадзора, являющиеся составными частями образцов ВиТ, имеются документы о продлении установленных сроков службы.

Состояние образцов ИТ и АТ боевой и строевой групп с запасом хода до очередного ремонта меньшим, чем определено соответствующими приказами МЧС России, оценивается "неудовлетворительно".

При оценке состояния образца ВиТ проверяются его исправность и работоспособность, уход и сбережение, качество ТО и ремонта.

Оценка состояния образца ВиТ производится путем сравнения его состояния с предъявляемыми к нему требованиями. В первую очередь определяется пригодность образца к применению по назначению и соответствие значений параметров требованиям НТД. Кроме того, в обязательном порядке проверяется:

- наличие установленного запаса ресурса;
- укомплектованность образца индивидуальным комплектом ЗИП;
- соблюдение периодичности и объема работ ТО и консервации;
- состояние средств пуска силовых установок;
- состояние вооружения, приборов прицеливания и наблюдения;
- полнота заправки и соответствие марок ГСМ;
- правильность ведения индивидуальной документации;
- соответствие требованиям Гостехнадзора.

На основе результатов проверки технического состояния образцу ВиТ выставляется индивидуальная оценка.

Индивидуальная оценка образца ВиТ

Оценка состояния образца ВиТ	Предъявляемые требования
Отлично	Образец исправен и пригоден к применению по назначению, все параметры соответствуют требованиям НТД.
Хорошо	Образец пригоден к применению по назначению, работоспособен, укомплектован зап. частями не менее 50 % каждой номенклатуры, инструментом и принадлежностями не менее 85 % при полной укомплектованности спец. Ключами, приспособлениями и инструментом, значения параметров приведены в соответствии с требованиями эксплуатационной документации экипажем проведением эксплуатационных регулировок в процессе проверки образца, а выявленные недостатки (дефекты, повреждения, которые не препятствуют немедленному применению образца) устранены с использованием индивидуального ЗИП за время, отводимое на контрольный осмотр.

Продолжение таблицы

<p>Удовлетворительно</p>	<p>Образец пригоден к применению по назначению, работоспособен, укомплектован зап. частями не менее 50 % каждой номенклатуры, инструментом и принадлежностями не менее 75 % при полной укомплектованности спец. ключами, приспособлениями и инструментом, а выявленные недостатки в состоянии образца устранены экипажем с привлечением рем. подразделения с использованием индивидуального ЗИП за время, отводимое на ЕТО, без снятия и разборки его узлов, агрегатов и аппаратуры</p>
<p>Неудовлетворительно</p>	<p>Образец неисправен, неработоспособен или неисправны его составные части, влияющие на применение по назначению, а также на безопасность движения. Кроме того, такая же оценка выставляется образцу, если: значения параметров не соответствуют требованиям экспл. документации и не могут быть доведены до нормы в процессе проверки образца; имеющийся запас ресурса и его укомплектованность ниже установленных норм; средства пуска силовых установок не обеспечивают пуск двигателя; характер и количество выявленных недостатков не позволяют устранить их за время ЕТО или требуется разборка и замена узлов и агрегатов; не выполнены требования НТД по проведению ТО, постановке на хранение или не проведено очередное техническое освидетельствование объектам Гостехнадзора</p>

В случае содержания штатных АБ в сухозаряженном состоянии или их отсутствия по объективным причинам, образцы ВиТ могут оцениваться с использованием АБ буферных групп.

- Отказы, возникшие в ходе проверки образца из-за выхода из строя предохранителей, сигнальных и индикаторных ламп, при оценке образца не учитываются, если они устранены в ходе проверки.
- Дефекты, выявленные в ходе проверки на образцах ВиТ, имеющих гарантийный срок эксплуатации или наработки (находящиеся на гарантии), требующие вызова представителя завода-изготовителя, не устраняются, на них оформляются рекламационные документы, а для проверки определяются другие образцы. Образец ВиТ, находящийся на гарантии, оценивается «неуд-но», если в ходе проверки выявлены дефекты, которые были установлены ранее, но по ним в установленном порядке не принято решение и не оформлены рекламационные документы.
- При наличии на образце ВиТ неповеренных средств измерений и контроля, а также при отсутствии на образце формуляра (паспорта) оценка состояния образца снижается на один балл.

Оценка состояния ВиТ подразделения

Определяется на основании индивидуальных оценок состояния проверенных образцов ВиТ:

Оценка состояния группы ВиТ	Индивидуальные оценки состояния образцов ВиТ
Отлично	Не менее 60 % отличных, 20 % хороших и 20 % уд-ных оценок (без неуд-х оценок).
Хорошо	Не менее 60 % отличных и хороших оценок, 35 % уд-х и 5 % неуд-х оценок.
Уд-но	Не менее 90 % отличных, хороших и уд-ных оценок и 10 % неуд-х.
Неуд-но	Менее 90 % отличных, хороших и уд-ных оценок или более 10 % неуд-х.

Оценка состояния ВиТ в отдельном отряде

Состояние ВиТ в отряде оценивается **по состоянию групп ВиТ**. Под **группой образцов ВиТ** понимается совокупность образцов ВиТ, характеризующаяся общностью назначения, решаемых задач и принципов применения.

Состояние ВиТ оценивается:

- **«отлично»**, если состояние основных групп ВиТ подразделения оценено на «отлично», а остальных – не ниже «хорошо»;
- **«хорошо»**, если состояние основных групп ВиТ подразделения оценено на «хорошо», а остальных – не ниже «уд-но»;
- **«уд-но»**, если состояние всех групп ВиТ подразделения оценено «уд-но».

Если состояние хотя бы одной основной или неосновной группы ВиТ оценено «неуд-но», то общая оценка выставляется **«неуд-но»**.

Основные группы для видов ВиТ – РАВ, СИВ, вооружения и средств РХБЗ, техники связи и АСУ, автомобильной техники, техники тыла установлены приказом МЧС России № 614 – 1997 г.

Основные группы видов ВиТ

Виды ВиТ	Основные группы ВиТ
РАВ СИВ Вооружен ие и средства РХБЗ	<p>Стрелковое оружие, гранатометы.</p> <p>Инженерная техника: средства преодоления разрушений и препятствий; средства механизации дорожных и землеройных работ; средства малой механизации; грузоподъемные средства; средства преодоления водных преград(только для отдельного понтонно-переправочного отряда); подвижные ремонтные средства.</p> <p>Средства индивидуальной защиты; машины химические разведывательные; станции авторазливочные; приборы РХБ разведки и дозиметрического контроля; подвижные рем. средства</p>

Продолжение таблицы

<p>Техника связи и АСУ (для войсковых частей и управлений МЧС)</p>	<p>Радиостанции региональных управлений, главных управлений областей, спасательных центров.</p>
<p>Автомобильная техника</p> <p>Техника тыла</p>	<p>Легковые и грузовые автомобили; гусеничные машины; тракторы для буксировки; подвижные ремонтные и эвакуационные средства.</p> <p>Автомобильные средства заправки и транспортировки горючего; средства подвоза продовольствия и воды; подвижные медицинские и ремонтные средства.</p>

Общая оценка состояния вооружения и техники воинской части

- **«отлично»**, если состояние основных видов ВиТ воинской части оценено на "отлично", а остальных - не ниже "хорошо";
- **«хорошо»**, если состояние основных видов ВиТ воинской части оценено на "хорошо", а остальных - не ниже "удовлетворительно";
- **«удовлетворительно»**, если состояние основных видов ВиТ воинской части не ниже "удовлетворительно" или не более одного неосновного вида оценено «неудовлетворительно»;
- **"неудовлетворительно"**, если не выполнены требования на оценку «удовлетворительно».

Основные виды ВиТ для соединений, воинских частей ГО, подведомственных МЧС России учреждений и предприятий установлены приказом МЧС России 1997 года № 614.

Основными видами ВиТ для отд. отрядов спас. центра являются:

- для спасательных, механизированных отрядов - СИВ, вооружение и средства РХБЗ, техника связи и АСУ, АТ;
- для отрядов специальной и химической защиты, управлений спасательных центров - вооружение и средства РХБЗ, техника связи и АСУ, АТ;
- для инженерно-технических отрядов - СИВ, АТ;
- для понтонно-переправочного отряда - СИВ, техника связи и АСУ, АТ.

Примерный перечень основных недостатков в состоянии и содержании ВиТ, устраняемых личным составом части

- Нарушение регулировок агрегатов, механизмов, работоспособности систем, не влияющих на применение образца по назначению или безопасность движения, эксплуатации.
- Повреждение обшивки кузовов-фургонов, не нарушающее их герметичность, дефекты запоров дверей, люков, окон, трапов, ограждения, креплений съемного оборудования, буксирных тросов.
- Наличие порывов, пробоин, трещин, глубоких вмятин на крыльях, подкрылках, надгусеничных полках, грязевых щитках, капоте, кабине и кузове, устраняемых расчетом (экипажем, водителем) с использованием ремонтного подразделения воинской части в ходе проверки.
- Повреждения приборов, пультов, оборудования, панелей, кожухов, ручек, тумблеров, защитных колпачков, шильдиков аппаратуры, не влияющих на их работоспособность.
- Наличие небольшого подтекания масла, топлива, специальных жидкостей из систем, агрегатов, для устранения которого не требуется их демонтаж, получение запасных частей со склада воинской части и привлечение личного состава и оборудования ремонтного подразделения воинской части.

- Повреждения оплеток кабелей, шнуров, монтажных проводов, нарушение изоляции и экранирующих оплеток кабелей, отсутствие наконечников на кабелях, проводах, не влияющие на работоспособность агрегатов, аппаратуры, пультов и устранимые в ходе проверки.
- Повреждения антенных устройств (мачт, кольев, оттяжек), не влияющие на сборку антенн.
- Отсутствие крепежных деталей, сборочных единиц, не нарушающих крепление агрегата в целом, шплинтовки, пломбировки (контровки) на узлах, пультах, таре с ядовитыми жидкостями (за исключением агрегатов, узлов, которые не подлежат вскрытию в воинской части без согласия заводов-изготовителей или ремонтных предприятий).
- Повреждения уплотнительных прокладок под крышками люков, пробками заправочных горловин и другими деталями, не вызывающие течь масла, топлива, специальных жидкостей из систем, агрегатов и механизмов и устранимые за счет индивидуального (одиночного) ЗИП образца.
- Наличие коррозии, плесени, окисных, щелочных, маслянистых загрязнений, недочищенных мест, повреждения лакокрасочных покрытий на приборах, корпусах, узлах, деталях; окраска резинотехнических изделий (шлангов, кабелей, ложементов уплотнений дверей, люков), шильдиком, табличек, контрольных площадок, грузовых крюков, окраска изделий в неустановленный цвет.
- Разряженность ручных огнетушителей, несвоевременное их взвешивание отсутствие пломбировки (контровки) на них, деформация раструбов, деталей крепления.
- Отсутствие силикагеля или его обводненность сверх нормы.
- Наличие грязи, воды, механических примесей в фильтрах систем необслуженных и непромасленных воздухоочистителей.
- Некачественная смазка агрегатов, узлов, деталей, механизмов.
- Несоблюдение установленных норм давления воздуха в шинах колес влияющих на быстрый износ автошин.

- Отсутствие и повреждение футляров, тары, а также маркировки, не влияющих на применение ВиТ, нарушение правил нанесения номерных и опознавательных знаков,
- Применение в приборах химической разведки индикаторных средств и источников питания с просроченными сроками годности.
- Неправильная установка осветительных приборов и светомаскировочные устройств.
- Несоответствие номиналам и технической документации предохранителей соединительных колодок, разъемов, колодок, шлангов и проводов, источников питания.
- Дефекты в системах отопления, освещения, вентиляции кузовов-фургонов машин.
- К нарушениям, не влияющим на безопасность эксплуатации объектов Ростехнадзора, следует относить дефекты, не выходящие за нормы браковки, установленные НТД.