

УТВЕРЖДАЮ
Начальник части 13 СЧ по ТКП ФПС
ПСО ФПС Управления по САО
ГУ МЧС России по г. Москве
подполковник вн.сл Обыночный О.А

План-конспект

проведения занятий с личным составом дежурной смены по подготовке личного состава, входящего в состав аэромобильных групп.

Тема №2: «Выдвижение АМГ в район погрузки или к местам проведения АСР. Организация переброски сил и средств АМГ железнодорожным, авиационным и морским (речным) транспортом».

Вид занятия: классно-групповое

Отводимое время: 45 мин

Цель занятия:

1. Изучить с личным составом дежурной смены организацию переброски сил и средств АМГ железнодорожным, авиационным и морским (речным) транспортом.

Литература, используемая при проведении занятия:

1. Методические рекомендации по созданию, оснащению и порядку применения АМГ территориальных органов МЧС России.
2. Приказ ГУ МЧС России по г. Москве от 03.12.2015 № 915/27-10-678/5 «О создании аэромобильной группировки сил ГУ МЧС России по г. Москве и Департамента ГОЧСиПБ Москвы для реагирования на крупномасштабные чрезвычайные ситуации на территории Российской Федерации

Развернутый план занятия:

№ п/п	Учебные вопросы (включая контроль занятий)	Время (мин)	Содержание учебного вопроса, метод отработки и материальное обеспечение (в т.ч. технические средства обучения) учебного вопроса
1	Подготовительная часть	5 мин	<p>Строю личный состав дежурного караула. Проверяю наличие и готовность личного состава караула к занятию. Довожу до личного состава караула тему и цель предстоящего занятия. Довожу до личного состава караула порядок проведения занятия.</p>
2	<p>Выдвижение АМГ в район погрузки или к местам проведения АСР.</p> <p>Организация переброски сил и средств АМГ железнодорожным, авиационным и морским (речным) транспортом</p>	35 мин	<p>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.</p> <p>При планировании перевозок штабы аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России проводят необходимые расчеты.</p> <p>Расчет на перевозку заключается:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 по воздушным судам с назначением команд на каждое воздушное судно.</p> <p>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).</p> <p>Если пункты постоянной дислокации или районы расположения формирований находятся на удалении менее 10 км от станций (площадок) погрузки, то районы ожидания не назначаются.</p>

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 соответствующим и 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 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.

Работа командира и штаба по организации перевозки железнодорожным и воздушным транспортом

Организация перевозки формирований аэромобильных группировок территориальных органов МЧС России железнодорожным или воздушным транспортом осуществляется как заблаговременно, так и непосредственно после получения задачи.

Заблаговременная подготовка к перевозке осуществляется постоянно и непрерывно в процессе повседневной деятельности до получения конкретной задачи.

Организация перевозки включает:

- принятие решения по возможным вариантам перевозки;
- планирование перевозки в соответствии с принятым решением;
- поддержание формирований в высокой готовности к перевозке;
- накопление необходимых материальных средств для обеспечения перевозки;

- изучение и подготовку районов (станций, аэродромов) погрузки.

Принятое решение на перевозку и вопросы планирования перевозки отражаются в плане действий соединения в мирное время.

Непосредственная организация перевозки частей и подразделений начинается с получением задачи.

Основным методом работы руководителя группировки по организации перевозки является параллельный метод работы.

После получения соответствующего распоряжения руководитель группировки уяснив задачу, определяет мероприятия, которые необходимо провести для подготовки формирований аэромобильной группировки МЧС России к перевозке. С проведением или утверждением расчета он отдает указания начальнику штаба по ориентированию заместителей, начальников служб и руководителей формирований МЧС России, входящий в состав группировки, о предстоящей перевозке, доводит, какие данные и к какому сроку ему

нужны для выработки замысла и завершения принятия решения на перевозку, отдает указания по организации разведки маршрутов и станций (аэродромов) погрузки, согласованию порядка погрузки с органами военных сообщений, проведению рекогносцировки.

Штаб группировки совместно со службами и штабами формирований организует выполнение мероприятий по их скорейшей подготовке в пункте постоянной дислокации к перевозке указанным видом транспорта и уточняет или проводит заново расчеты на перевозку.

В последующем, в соответствии с планом действий аэромобильной группировки и на основе уточненных (проведенных заново) расчетов на перевозку, изучения по карте маршрутов выдвижения и района погрузки, руководитель оценивает обстановку и определяет замысел.

В замысле на перевозку руководитель аэромобильной группировки территориального органа МЧС России определяет:

- необходимое количество эшелонов (воздушных судов) для перевозки формирований;
- очередность, сроки погрузки и отправления формирований;
- распределение формирований по эшелонам (командам, воздушным судам) и станциям (аэродромам) погрузки;
- исходные районы, районы ожидания, сбора и сосредоточения, маршруты и время выхода в районы и к местам погрузки;
- организацию управления.

Для организации всестороннего обеспечения перевозки в назначенный район руководитель объявляет замысел заместителям, начальникам служб. Задачи формированиям ставятся предварительным распоряжением.

В предварительном распоряжении указываются:

- краткие сведения об обстановке в зоне чрезвычайной ситуации;
- аэромобильной группировки территориального органа МЧС России, в которой отражается: вид транспорта; направление, маршрут перевозки, район и время сосредоточения; станции (аэродромы) погрузки, сроки погрузки;
- задачи формированиям (каким транспортом совершить перевозку, станции погрузки и районы ожидания, а так же количество выделяемых эшелонов (воздушных судов) и их грузоподъемность);
- состав оперативных групп (представителей) на станциях погрузки;
- время готовности к погрузке.

С получением приказа (распоряжения) руководитель аэромобильной группировки территориального органа МЧС России завершает принятие решения.

В решении на перевозку он определяет:

- замысел на перевозку;
- задачи формированиям;
- основные вопросы взаимодействия и обеспечения;
- организацию управления.

Решение руководителя группировки на перевозку штабом оформляется на карте с приложением необходимых расчетов по потребности подвижного состава, распределению формирований по эшелонам (командам, воздушным судам) и обоснованию сроков и последовательности перевозки.

Задачи формированиям ставятся приказом, в котором указываются:

- В первом пункте – краткие выводы из оценки обстановки.
- Во втором пункте – задача группировки.
- В третьем пункте – замысел на перевозку.

В четвертом пункте – после слова «ПРИКАЗЫВАЮ» задачи формированиям, количество и номера эшелонов (наименование морских, речных и воздушных судов), основные и запасные станции (порты, пристани, аэродромы, площадки) погрузки и выгрузки, исходный район перед погрузкой, районы ожидания и сбора, маршруты, порядок и время выхода и пи районы, к местам погрузки и в районы сосредоточения, сроки погрузки (начало, конец).

В пятом пункте – размеры и эшелонирование запасов и других материальных средств.

В шестом пункте – порядок перевозки пунктов управления и номера эшелонов (наименования морских, речных и воздушных судов, их количество и номера), в которых они следуют, а также организация связи.

В седьмом пункте – время готовности группировки к перевозке.

В восьмом пункте – заместителей, а также на кого возлагается отправка формирований после убытия командного пункта.

В приказе на перевозку, кроме того, указываются должностные лица.

Поставив задачи, руководитель аэромобильной группировки территориального органа МЧС России дает указания по организации обеспечения

На основе поставленных задач штабы формирований начальники воинских эшелонов разрабатывают планы погрузки.

Выгрузка формирования (части) планируется штабом в период организации перевозок.

При организации передвижения аэромобильной группировки территориального органа МЧС России комбинированным способом определяется состав сил, перевозимых конкретным видом транспорта с учетом максимального сохранения моторесурса техники и физических сил личного состава и своевременного прибытия в назначенный район.

Работа командира и штаба по организации передвижения комбинированным способом осуществляется так же, как и при организации марша.

После оценки обстановки в замысле на передвижение комбинированным способом руководитель аэромобильной группировки территориального органа МЧС России определяет:

порядок передвижения комбинированным способом (на правление, протяженность и продолжительность передвижения; состав формирований количество техники и имущества, перевозимых железнодорожным морским (речным) или воздушным транспортом, станции (аэродромы, порты) погрузки и выгрузки (посадки); со став формирований, совершающих марш, количество и величину суточных переходов, количество маршрутов на каждом переходе, районы дневного (ночного) и суточного отдыха и время пребывания в них; район сосредоточения, время прибытия в него и к каким действиям быть готовым);

порядок перевозки (очередность и сроки погрузки и отправления формирований, распределение их по эшелонам (судам) и станциям (портам, аэродромам) погрузки; исходные районы, районы ожидания, сбора и сосредоточения, характер их инженерного оборудования; маршруты выхода к местам погрузки и к районам сосредоточения после выгрузки);

порядок совершения марша на первом суточном переходе (походный порядок и распределение сил и средств по колоннам);

состав, задачи и удаление походного охранения; маршруты и среднюю скорость движения, исходный рубеж (пункт) и рубежи (пункты) регулирования, количество и продолжительность привалов); организацию охраны.

Решение руководителя на передвижение комбинированным способом оформляется на карте с приложением необходимых расчетов. Расчеты на передвижение должны быть согласованы между собой так, чтобы в случае прекращения перевозки формирования могли бы соединиться.

Связь с формированиями, перевозимыми различными видами транспорта, осуществляется радиосредствами аэромобильной группировки территориального органа МЧС России, а также через диспетчерские пункты дорожно-комендантской службы, органы военных сообщений и территориальные органы управлений МЧС России.

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 (далее – 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 устанавливаются в положение для транспортирования по железной дороге, закрепляются стопорными устройствами, исключающими их разворот. Стопорные устройства опломбировываются. При неисправности стопорных устройств применяются 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 транспорта¹ необходимые чертежи или схемы, а которых должны быть указаны габаритно-весовые 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 запирают на запоры, а укрепляют 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 откинутае 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 сцепках 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 колёса заднего (заднего и среднего) моста должны находиться в пределах пола одного вагона, колеса переднего моста – соседнего вагона;

гусеничная или колёсная 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, колёсные машины с числом осей более трех, колёсные 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.

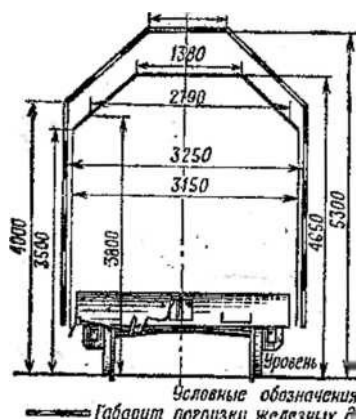


Рис. Габариты погрузки

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.

			<p>Рекомендации по размещению техники аэромобильных группировок при перевозке речным и морским транспортом</p> <p>Для перевозки техники речным и морским транспортом компании владельцы зафрахтованных судов представляют соответствующие плавсредства в соответствии с договорными обязательствами.</p> <p>Владельцы зафрахтованных судов обязаны подавать транспортные средства под погрузку исправные и годные для перевозки данного груза, очищенные от остатков грязи и мусора.</p> <p>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.</p>
3	Заключительная часть	5 мин	<p>Разбор занятия: указать на недостатки, выявленные в ходе проведения занятия, выделить положительные моменты. Подведение итогов занятия, произвести оценку подготовки к занятиям. Постановка задач на следующее занятие.</p> <p>Ответственный за подведение итогов: руководитель занятия.</p> <p>Следование в часть</p>

Пособия и оборудование, используемые на занятии:

План-конспект разработал:
Заместитель начальника 13 СЧ по ТКП
ФПС ПСО ФПС Управления по САО
ГУ МЧС России по г. Москве
лейтенант внутренней службы

Локтев А.М.