

УТ-434
Ф 1698/83

НА НАРОДНАТА ОТБРАНА

КУРС

по управление
на автомобилна
техника
КУАТ-83



ВОЕННО ИЗДАТЕЛСТВО

Упр. Т-431



ЗАПОВЕД

НА МИНИСТЪРА НА НАРОДНАТА ОТБРАНА
НА НАРОДНА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

24.XI. 1982 г.

№ 98

София

Съдържание. Относно одобряване и отменяне на „Курс по управление на атомобилна техника“.

Обявявам одобрения от мене „Курс по управление на автомобилна техника“ (КУАТ-83) и заповядвам да се вземе за ръководство и изпълнение.

Отменям „Курс по кормуване на автомобили, верижни влекачи и транспортъри влекачи“ (ККМ-78), издание 1978 година.

Министър на народната отбрана
армейски генерал ДЖУРОВ

Първи заместник-министър на народната отбрана
и началник на Генералния щаб
генерал-полковник СЕМЕРДЖИЕВ

Курсът е предназначен за ръководство при обучението на личния състав по управление на автомобилна техника в подразделенията, войсковите части, щабовете, управленията, учрежденията, военните учебни заведения и при обучението на водачи за въоръжените сили в учебните форми за придобиване на квалификация категория „С“.

1. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИ УКАЗАНИЯ

ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Бойната готовност и способността на войските да решават поставените им задачи до голяма степен зависят от подготовката и майсторството на водачите на автомобилна техника¹. Управлението на машините² е един от основните предмети за подготовката на водачите³.

2. Курсът по управление е предназначен за обучение по управление на машини на водачите във войските, при подготовката на младите водачи⁴ във войсковите школи и войските, за първоначална подготовка на водачите във военните учебни заведения и за другите учебни форми, подготвящи водачи за въоръжените сили, и за обучение по управление на машините от други категории личен състав, ако това е предвидено от съответните програми.

3. Обучението по управление на машините се организира от командирите на частите и подразделенията (начални-

¹ Под названието „автомобилна техника“ в курса да се разбират всички типове автомобили, верижни влекачи, трактори, ремаркета, полуремаркета.

² Под названието „машина“ да се разбира автомобилна техника, а под названието „верижни машини“ — верижни влекачи.

³ Под думата „водачи“ да се разбират водачите на автомобилна техника.

⁴ Млади водачи са призованите в армията водачи, за които по утвърдена програма е установена допълнителна подготовка за изучаване особеностите в устройството, експлоатацията и управлението на военната автомобилна техника.

ците на военните учебни заведения). То трябва да бъде подчинено на основния принцип на бойната подготовка на войските — да се учат на това, което е необходимо през време на война, да се провежда денем и нощем, в различни годишни времена, на разнообразна местност и в условия, максимално близки до бойната обстановка.

В процеса на обучението обучаемите трябва да постигнат

- отлично познаване и прилагане на правилата за движение по пътищата, техниката на управление и твърдо усвояване на начините за управление на машините в различни условия;

- твърди навици по техническото обслужване и по отстраняването на повреди с индивидуалния инструмент и ЗИП на машината;

- възпитаване на високи морални качества: воля, решителност, смелост, пресметливост и инициатива, любов към машината и вяра в нейните високи експлоатационни и бойни качества;

- умение да използват напълно техническите възможности на машините;

- развиване на чувство за лична отговорност за поддържане на зачислените им машини в постоянна техническа исправност и готовност за използването им по предназначение.

4. При обучението по управление на машините най-главна е маршовата подготовка, която се заключава във

- умение в къси срокове да се подготви машината за продължителен марш в сложни условия;

- умение да се управлява машината на високи (предельно допустими) скорости поединично и в колона денем и нощем, по всякакви пътища и местности, при поледина, по заснежени и мокри пътища, бързо да се преодоляват препятствия, заграждения и трудно проходими пътни уча-

стъци, своевременно и бързо да се реагира на внезапно възникнали препятствия;

- физическа тренираност и психическа издръжливост за извършване на многодневни маршове (в колона, на малки групи или поединично) в условия на постоянна опасност от употреба на средства за масово поразяване от противника денем и нощем, в тежки пътни условия, в сложна бойна обстановка, на високи скорости, осигуряващи безопасност на движението;

- умение да извършват в пълен обем техническо обслужване, бързо да откриват и да отстраняват неизправностите по машината, да я поддържат в постоянна готовност за движение в полеви условия през различните годишни времена.

5. Обучението по управление на машините се извършва на специални занятия чрез практическо изпълнение на упражненията на автодрома или на местността с единични машини или в колони.

На маршовата подготовка се отделя един ден в месеца. Не по-малко от 40% от занятията трябва да се провеждат нощем в движение при различни светломаскировъчни режими. Практическите занятия по управление предшествуват тактическите учения (занятия).

За усъвършенстване на маршовата и практическата подготовка се използват също тактико-строевите занятия, тренажорите, занятията по отработване на нормативите по техническа подготовка и другите видове занятия, особено полевите тактически занятия и учения. Изминатите километри с машините от водачите по време на различни занятия, както и километрите при изпълнение на транспортно-домакински, народностопански и други задачи се напасят в индивидуалната книжка за отчитане на практическото управление (приложение 1), но не се отчитат като учебно управление на машината в рамките на определения лимит от моторресурси през годината за съответната категория водачи.

6. Курсът по управление на автомобилна техника се състои от общи и специални упражнения.

Общите упражнения са предназначени за подготовка и усъвършенстване навиците на водачите на автомобили, автовакове¹ и верижни влекачи, на офицерите от строя до командир на част включително, на техните заместители и подчинените им офицери, изпълняващи непосредствено задължения по бойната подготовка на войските, на офицерите и сержантите от автомобилните служби и войсковите ремонтни подразделения в зависимост от марката на зачислената машина или намиращите се на въоръжение в поделението основни марки автомобилна техника и са еднакви както за колесните, така и за верижните машини.

Специалните упражнения се преминават с водачите на машини в родовете войски при специфични условия. Съдържанието на специалните упражнения и условията за тяхното изпълнение може да се уточняват и да се допълват от началниците на централни управления към МНО и началниците на автомобилни служби във видовете въоръжени сили.

В учебните форми² при подготовката на начинаещи водачи³ общите упражнения се преминават в последователността, изложена в курса, без упражнения 1,а. При обучението на младите водачи в частта не се изпълнява упражнение 1,б.

При усъвършенстване подготовката на водачите във

¹ Автовак — състав от влекач (колесен или верижен) и едно или повече ремаркета (платформи), скачени за съвместно движение.

² Учебни форми — военните учебни заведения, школите и училищата, които обучават начинаещи водачи, повишават квалификацията или извършват доподготовка на водачи по утвърдена програма за нуждите на въоръжените сили.

³ Начинаещи водачи са тези, които се обучават в курс по утвърдена програма за получаване на квалификация водач на моторно превозно средство категория „С“ за нуждите на въоръжените сили.

войските ежегодно се преминават общи упражнения от 3-о до 10-о и необходимите специални упражнения. Списъкът на подлежащите за преминаване специални упражнения се дава в указанията на командувачите видовете въоръжени сили и обединенията съобразно с особеностите на дислокацията.

7. Последователността и сроковете за преминаване на упражненията в частите се обвързват с изпълнението на другите задачи по бойната подготовка. При това занятията се планират така, че водачите да практикуват управление на машините през всички годишни сезони, при всякакви метеорологични и теренни условия, денем и нощем.

8. Всяко упражнение се разделя на няколко задачи, включващи група еднородни начини за управление на машините. Обемът, съдържанието и условията за изпълнение на всяко упражнение са задължителни за всички обучасми.

За повишаване степента на полевата натренираност на водачите командирите на частите и съединенията могат да усложняват условията за изпълнение на упражненията.

Опростяването на условията за обучение и снизходителността при поставяне на оценките по управление на машините са грубо нарушение на изискванията на курса, което нанася вреда на бойната подготовка на войските.

9. Упражненията по управление на автомобилна техника са предвидени за преминаване с всички марки машини. Водачите, към чиито машини са зачислени щатни ремаркета¹, изпълняват 3-о и всички следващи упражнения на машини с ремаркета.

¹ Под названието „ремарке“ да се разбират ремаркета, полуремаркета, артилерийски и други прикачни системи.

ОРГАНИЗАЦИЯ И МЕТОДИКА НА ОБУЧЕНИЕТО

10. Успешно обучение по управление на машините се осигурява чрез

— добра лична подготовка на ръководителите на занятия и инструкторите по практическо управление на машините;

— цялостна умела организация и ръководство на обучението;

— образцово техническо състояние на машините, предназначени за обучение;

— добра учебно-материална база.

За организирано провеждане на занятията по управление на машините командирът отдава заповед (приложение 2), в която се посочват длъжностните лица, времето, осигуряването и маршрутът (мястото) за провеждането им.

11. За ръководители на занятия по управление на машините се назначават

— с офицерите — заместник-командирите на частите по техническата част (началниците на автомобилни служби) или определени от командира на частта офицери;

— със слушателите, курсантите и школьниците от военните учебни заведения — преподавателите и командирите на роти;

— с школьниците от школите за подготовка на водачи — командирите на роти, а за упражнения от 1-во до 6-о — и командирите на взводове;

— с водачите от частите за упражнение 10-о — командири на батальони (дивизиони), за останалите упражнения — командири на роти (батареи), а за сборните групи — назначени офицери, имащи необходимата подготовка.

Непосредственото обучение по управление на машините се провежда от инструкторите по управление.

За инструктори ежегодно се назначават със заповед по частта добре подготвени и дисциплинирани сержанти и

водачи втора година на служба, които предварително получават методическа подготовка на специални кратковременни сборове в частта. Функциите на инструктори изпълняват и командири на подразделения, чиито подчинени участвуват в занятията по управление на автомобилната техника.

12. Съдържанието на упражненията и правилата за управление на машините се изучават от обучаемите преди започване на практическото управление на занятия в клас по метода на разказа и показването, като се използват плакати, схеми, макети, диапозитиви, учебни филми, тренажори и други технически средства за обучение. При това накратко се обясняват целта и задачите на упражнението, което ще се отработва, показват се на машина или на тренажор правилата и начините за управление в обема на упражнението. Обучаемите се запознават с маршрутите и организацията на занятието. Разясняват се нормативите за оценка.

Обучаемите, които не са изучили правилата за управление на машините, реди за изпълнение на упражнението и съответните правила за движение, не се допускат до практическо управление на машина.

13. Занятията по управление се провеждат обикновено в състава на подразделенията или в учебната група. На занятията по управление на единични машини обучаемите се разделят на смени и по техния брой се създават учебни места. Освен учебното място за практическо управление (основно учебно място) се организират места за усвояване на нормативите по техническа подготовка, по обслужване на машините, откриване и отстраняване на неизправностите, по изучаване на правилата за управление на машините, за тренировки на тренажори, затвърдяване на познанията по правилата за безопасност на движението и други учебни места, които спомагат за по-пълното усвояване и затвърдяване на навиците по управление на машините.

14. Занятията по практическо управление на машините се провеждат в следната последователност:

- поставяне на задачата;
- показване при необходимост цялостно изпълнението на упражнението;
- практическо изпълнение на упражнението по елементи;
- тренировка за изпълнение на цялото упражнение;
- проверка на придобитите навици от обучаемите чрез изпълнение на контролното упражнение.

Ако условията на упражнението предвиждат преминаването му деном и нощем и с противогаз, отначало то се изпълнява деном без и със противогаз, а след това нощем в същата последователност. На всички занятия по управление главно внимание се отделя на практическата работа на обучаемите на машините. По възможност устното обяснение на начините за управление на машината се заменя с демонстриране.

15. При провеждане на занятията извън автодрума маршрутите предварително се разпознават, съгласуват се с местните органи на властта и при нужда се оборудват. Схемите на маршрутите се утвърждават от командира на частта.

16. С младите водачи в частите от гражданските и войсковите школи се провежда сбор, през време на който се отработват упражненията, предвидени в съответната програма, с цел да се затвърдят навиците по управление на зачислената машина. Отначало се проверява степента на тяхната подготовка по управление чрез изпълнение на контролно упражнение 2.

По-нататъшното обучение се организира с цел към края на подготовката те да добият твърди навици по управление на зачислените им машини в обема на изискванията, на които трябва да отговаря военният водач.

На младите водачи, завършили успешно сбора, войсковите школи за подготовка на водачи и военните учебни за-

ведения, се присвоява военна класна специалност **водач трети клас**, за което се отдава заповед по частта, а данните се отбелязват в индивидуалната книжка за отчитане практическото управление на машините.

17. Практическите занятия по управление се провеждат със зачислените на водачите машини или с машини от същата марка. Обикновено маршът се провежда със зачислените на водачите машини.

Личното оръжие се поставя на определените в машината места (стойки).

В поделенията се изработват щатни товари¹, които се натоварват на машините със средства за механизация, когато условията на упражнението изискват това.

18. Подготовката на младите водачи по време на сборовете и на завършващите войсковите школи за подготовка на водачи и военните учебни заведения завършва с марш (упражнение 10):

- с водачите на автомобили — не по-малко от 350 km;
- с водачите на верижни влекачи — не по-малко от 50 km.

До марш се допускат водачите, изпълнили успешно всички упражнения по управление и практическите операции по техническо обслужване на машините.

19. При подготовката на начинаещи водачи категория „С“ занятията по управление на машините започват, след като се изучат общото им устройство, предназначението на агрегатите и механизмите и разделите от правилата за движение, съответстващи на съдържанието на упражнението от курса. При преминаване на упражненията от 1-во до 7-о времето за управление на машината от всеки обучаем не трябва да превишава един час за едно занятие.

¹ Щатни товари — конструкции или материали, пригодени за бързо натоварване и устойчиво закрепване в каросерията, чиито габаритни размери и тегло не надвишават определените за машината.

20. За придобиване и усъвършенствуване на практическите навики по управление на машините за един обучаем планирането на моторесурсите се извършва по следния норматив:

№ по ред	Категория обучаеми	Километри за водачи на	
		автомобили	верижни влекачи
1	Начинаещи водачи в учебните форми	1200	300
2	По време на сбора с младите водачи	650	50
3	Срочнослужещи водачи и инструктори водачи (срочно- и свръхсрочно-служещи) на автомобилна техника за една учебна година	400	130
4	Свръхсрочнослужещи водачи на автомобилна техника и определените да управляват машини офицери и сержанти за една учебна година	130	50

Изменения в норматива на моторесурсите за един обучаем може да се правят с организационно-методическите указания към заповедта на министъра на народната отбрана (командувания вида въоръжени сили) за съответния период.

Офицерите, свръхсрочнослужещите сержанти и военните служители от БНА, посочени в точка 6, които нямат зачислени машини, кормуват на съответните машини в рамките на определения норматив от моторесурси.

Под часове за практическо управление се разбира вре-

мето за работа на обучаемия на машината, което включва кратки обяснения, показване от инструктора и непосредствено обучение.

Времето за непосредствено обучение не трябва да бъде по-малко от 80 % от общото време за практическо управление.

21. При подготовката на водачите в учебните форми и войските обучението по управление се провежда на учебни машини, оборудвани с двойно управление.

Учебните машини трябва да се поддържат винаги комплектовани с щатно имущество по установените норми, технически изправни и да имат образцов външен вид. Неизправни и некомплектовани машини не се допускат до занятията по управление.

Техническото осигуряване на практическите занятия по управление на машините се осъществява от подвижни средства за техническо обслужване и ремонт.

При провеждане на занятия по управление на автомобилна техника на една машина да се обучават не повече от

а) във войските

— 8 до 10 водачи на автомобил,

— 3 до 4 водачи на верижен влекач;

б) в учебните форми за подготовка на водачи и войсковите школи

— 3 до 4 обучаеми, изучаващи автомобил,

— 3 до 4 обучаеми, изучаващи верижен влекач.

22. Три-четири дена преди преминаване на поредното упражнение в учебните форми и войсковите школи за подготовка на водачи се провеждат инструкторско-методически занятия с ръководителите и инструкторите. На тези занятия ръководителят съобщава темата, целта и плана за провеждане на занятието, поставя им конкретни задачи, уточнява методиката на обучението, запознава ги с маршрута или мястото на неговото провеждане, проверява лич-

ната подготовка на инструкторите и при нужда преминава с тях практически упражненията.

В поделенията инструкторско-методическите занятия се провеждат в обем, определен от командира, но не по-малко от четири занятия за една учебна година.

23. Ръководителят на занятието по управление отговаря за организацията на занятието, материалното осигуряване, реда по маршрута (участъка) за управление и за спазването на мерките за безопасност.

Той е длъжен

- да състави план за провеждане на занятието и да го представи за утвърждаване от старшия началник; към плана се прилага и попълнен контролен лист;

- три-четири дена преди занятието по управление да уточни мястото за провеждането му, да осигури необходимото учебно имущество, да организира подготовката на маршрута (участъка) за управление и учебните места за занятието;

- да проведе инструкторско-методическо занятие с инструкторите;

- преди започване на занятието да провери готовността на маршрута (участъка), учебните места и материалната част;

- да инструктира наряда по автодрум и да контролира изпълнението на задълженията му;

- през време на занятието да контролира работата на инструкторите и степената на усвояване на техниката на управление от обучаемите, като след всяка смяна взема от инструкторите данни за всеки обучаем, които нанася в контролния лист;

- да следи за изпълнението на задълженията от длъжностните лица по автодрум и за спазване на установените на автодрума ред и мерки за безопасност, периодично да проверява състоянието и размерите на загражденията и ограничените проходи;

- след завършване на занятието да организира възстановяване на разрушените заграждения;

- в края на занятието да прави разбор, като посочва характерните слабости, допуснати от обучаемите, и да поставя задачи за следващото занятие.

Занятието се счита за завършено след обслужване и предаване на машините на дежурния по парк.

24. Инструкторът по практическо управление отговаря за непосредственото обучение с машината на придадените му обучаеми.

Той е длъжен

- да обяснява и да показва образцово техниката на управление на машината и правилата за изпълнение на упражненията от курса по управление;

- да научи обучаемия да изпълнява правилно, бързо и точно всички задачи от курса, да посочва допуснатите грешки и да разяснява начините за тяхното отстраняване;

- да следи за пътната обстановка и да изисква строго от обучаемия да изпълнява точно правилата за движение и за управление на машината;

- да не заменя практическото управление с излишни обяснения, да не се намесва без нужда в управлението на машината, да създава по-често различни обстановки на обучаемия, като изисква от него интензивна работа;

- да се стреми да създава у обучаемия професионални навици при изпълнение на упражненията чрез многократни повторения;

- да следи при движението обучаемия да не се отклонява от наблюдаването на пътя и местността и да не гледа органите за управление при използването им;

- да създава у обучаемите навици за наблюдение на пътната маркировка, на показанията на контролните уреди и за откриване на неизправностите на машината;

- да създава през време на обучението различни обстановки за изработване у обучаемите бърза реакция, инициа-

1638/83

тива и съобразителност, да взема под внимание индивидуалните способности на всеки обучаем, като помни, че при усложнение на условията за движение без достатъчна подготовка у обучаемия се създават неправилни навици, които може да станат причина за повреди и аварии;

— постоянно да осигурява мерките за безопасност при обучението;

— в края на занятието да отбелязва положителните действия на обучаемия, да посочва грешките му и да поставя оценка в индивидуалната книжка за отчитане на практическото управление;

— да следи за сигналите на ръководителя на занятието и да взисква за изпълнението им от обучаемите;

— да изисква от обучаемите да се отнасят грижливо към съоръженията, учебните машини и имуществото на автодрума;

— да осигурява образцова техническа изправност и външен вид на зачислената му учебна машина;

— след завършване на всяка смяна и в края на занятието да докладва на ръководителя за резултатите на обучаемите и за техническото състояние на машината.

25. Обучаемият е длъжен

— да знае условията и правилата за управление на машината за даденото упражнение и да ги изпълнява точно;

— да знае и да спазва реда, установен на автодрума (маршрута), и мерките за безопасност;

— да изпълнява точно указанията на инструктора по управление на машината;

— да започва движението само по командите (сигналите), подавани от ръководителя на занятието, от инструктора или регулировчика;

— да задминава спрелите по маршрута машини само с разрешение на инструктора или по сигнал на регулировчика;

— да се грижи за техническата изправност на машината;

— да пази грижливо учебното имущество.

При провеждане на изпит обучаемият представя на комисията необходимите данни и документи, а след като изпълни контролното упражнение, докладва на изпитващия с рапорт. Например „Другарю майор, редник Петров изпълни 5-о контролно упражнение, без да допусне грешки (или посочва броя на допуснатите грешки). Машината е технически изправна (неизправна)“.

ОЦЕНКА НА УПРАВЛЕНИЕТО

26. Оценка на навиките на обучаемите по управление на машините („отличен“, „добър“, „удовлетворителен“, „слаб“) се поставя за всяко упражнение. За тази цел в курса са установени контролни упражнения и нормативи за оценка, посочени за всяко упражнение. Контролното упражнение се изпълнява на маршрута на съответното упражнение или на част от него и включва елементите, които са най-характерни за даденото упражнение. Нормативи за оценка са времето за изпълнение на контролното упражнение и броят на грешките, допуснати от обучаемия.

Контролното упражнение се изпълнява по команда на ръководителя на занятието или конструктора. До командата обучаемият стои на една крачка пред предното ляво колело (верига) на машината, а двигателят не работи. Счита се, че упражнението е завършено, когато водачът, след като изпълни контролното упражнение, изключи двигателя, излезе от машината и застане отново пред предното ляво колело (верига).

Нормативите за оценка са дадени за типови препятствия, препоръчани от курса.

27. Нормативите за оценка се определят по елементи в зависимост от следните категории военнослужещи, притежаващи свидетелство за правоуправление на съответната марка машина, разделени в три групи:

а) първа група

— обучаемите от учебните форми за подготовка на начинаещи водачи;

б) втора група

— водачите от частите първа година на служба,

— младите водачи по време на сборовете за изучаване на особеностите на зачислените им машини,

— обучаемите от учебните форми за подготовка на водачи, притежаващи свидетелство за правоуправление категория С или Д,

— офицерите от родовете войски;

в) трета група

— водачите от частите втора година на служба,

— водачите на автобуси, пожарни и санитарни автомобили,

— офицерите и свръхсрочнослужещите сержанти от техническата служба и ремонтните подразделения,

— кандидатите за класна специалност **водач втори клас**.

28. След включване в съответното контролно време обучаемите от първа група получават оценка „отличен“ за изпълнение на контролното упражнение при допускане на една грешка, при две грешки — „добър“ и при три грешки — „удовлетворителен“.

Водачите от втора група получават оценка „отличен“, ако не допуснат грешки, „добър“ — при една грешка и „удовлетворителен“ — при две грешки.

Водачите от трета група получават оценки „отличен“ или „добър“, ако не допуснат грешки и „удовлетворителен“ — при една грешка.

Кандидатите за придобиване на военна класна специалност **водач първи клас** се оценяват по норматива за водачите

от трета група, като времето за изпълнение на контролното упражнение се умножава с коефициент 0,95.

При случване или свличане на машина или ремарке от препятствие по вина на обучаемия, както и при грубо нарушаване на правилата за движение, създаващи условия за авария, се счита, че контролното упражнение не е изпълнено, а на обучаемия се поставя оценка „слаб“. При заобикаляне на едно от препятствията или при нарушаване на правилата за движение и на техниката на управление на машината оценката за изпълнение на упражнението се понижава с една единица, а при заобикаляне на препятствие № 18 — укритие — оценката се намалява с две единици.

29. Ако при изпълнение на контролното упражнение обучаемият повтаря една и съща грешка няколко пъти, в общия брой грешки, които допуска, се включват всичките ѝ повторения, включително и закачването на всеки ограничен. При нарушаване на правилата за движение и на техниката на управление на машината за грешки да се считат спиране на двигателя по вина на обучаемия, движение на предавка, която не съответствува на пътните условия, рязко потегляне от място, хъркане на зъбните колела и рязко дърпане в силовото предаване при превключване на предавките, движение със затегната ръчна спирачка, силни удари на машината при преодоляване на препятствията, недостатъчно или бавно увеличаване на скоростта, връщане на машината назад повече от 50 cm при потегляне от място по нагорнище, нарушаване експлоатационния работен режим на двигателя, изискванията на заводските инструкции за управление на машината и на правилата за безопасност на движението.

30. Нормативите за оценка са изчислени за изпълнение на контролните упражнения от водачите на автомобили (верижни влекачи) — на единичен автомобил ЗИЛ-131 (на единичен влекач АТС-59) при условия, указани в съдържанието на упражненията денем.

При изпълнение на контролното упражнение на други

марки машини в нормата за времето се въвежда машинен поправъчен коефициент: за автомобилите ГАЗ-69, УАЗ-469 — 0,7; ГАЗ-66, ГАЗ-63, ЗИЛ-130 (131) — 0,9; ЗИЛ-157 (151), Прага V3S, Шкода — 1,0; Урал-375 и Урал-377 — 1,1; Краз-255 — 1,3; за Краз-214 — 1,4; МАЗ-535, МАЗ-537 и МАЗ-543 — 1,5; за верижни влекачи АТ-Т, АТ-С — 1,1; АТС-59 — 1,0; МТ-Л, МТ-ЛБ — 0,9. За машини с двусосни ремаркета — 1,15; за машини с полуремаркета — 1,1.

При изпълнение на контролните упражнения, включващи закачване на влекач с ремарке, се назначава лице, което да ръководи закачването и откачването.

Нормативът за изпълнение на контролните упражнения се увеличава чрез теренен поправъчен коефициент от 1,0 до 1,2, ако навиците на обучаемите се проверяват в условия, затрудняващи изпълнението на упражнението. Затрудняващи условия се считат дъжд, снеговалеж, мека (размекната) почва, пролетно и есенно разкалване, гъста мъгла, много прахен въздух, движение на височина над 1500 m над морското равнище. При управление нощем теренният поправъчен коефициент е до 1,1 (не се отнася за упражнение 4).

Ако условията и задачите на упражнението предвиждат затрудняващи условия, не се използва теренен поправъчен коефициент.

Поправъчните коефициенти се съобщават на обучаемите преди започване на занятието.

Не се разрешава навиците на обучаемите да се проверяват чрез изпълнение на контролни упражнения от курса при поледица.

31. Във всяка военна част, военноучебно заведение и учреждение в зависимост от списъчния състав на автомобилния парк, теглените щатни ремаркета (артилерийските системи) и реалните условия за изпълнение на упражненията в съответствие с т. 30 на курса се установяват конкретни норми за времето за изпълнение на контролните упражнения за всяка машина (автовлак), намираща се в частта (военното

учебно заведение). Уточнените норми се отдават в заповед по частта (военното учебно заведение) и се съобщават на всички обучаеми до започване на занятията.

32. При полагане на изпит по управление за получаване свидетелство за правоуправление категория С, Д и Е се определят две от контролните упражнения 3, 5, 6 и 9 на курса. Номерата им се съобщават най-късно 10 дена преди изпита.

При провеждане инспекторски, комплексни, частични, контролни и годишно-отчетни проверки и при полагане на изпит за присвояване на класна специалност за изпитни се определят едно или две от общите контролни упражнения 3, 5, 6, 8, 9 и 10. Задължително едно от общите упражнения се включва като изпитно в случаите, когато изпитът се провежда по едно от специалните упражнения. Номерата на контролните упражнения за изпитите се определят от комисията, която провежда изпита. Упражнението се изпълнява на зачислената на водача машина или на машина от същата марка. Обучаемите от учебните форми и офицерите изпълняват упражнението на една от основните марки машини в частта (военното учебно заведение) по указание на провеждащия изпита. Срокът за подготовката на учебно-материалната база за изпълнение на съответното контролно упражнение е не повече от едно денонощие. При изпълнение на контролни упражнения 5 и 6 е **забранено** инструкторът да стои в машината.

За присвояване на класна специалност водачите трябва да изпълняват контролните упражнения от курса за оценка съгласно изискванията на Правилника за присвояване и отчет на класните специалисти в БНА.

Независимо от квалификацията, която имат, инструкторите по управление полагат изпит по нормативите за водачи трета група.

33. Индивидуалната оценка на обучаемия за няколко упражнения, за целия курс или за даден период от обучение-

то се определя по оценките, получени за всяко изпълнено упражнение, и се изчислява по следния начин:

— „Отличен“, ако най-малко 50% от упражненията са изпълнени с оценка „отличен“, а останалите — с „добър“.

— „Добър“, ако най-малко 50% от упражненията са изпълнени с оценки „отличен“ и „добър“, а останалите — с „удовлетворителен“.

— „Удовлетворителен“, ако най-малко 70% от упражненията са изпълнени с положителна оценка.

34. Оценката на подразделението и частта по управление на машините за едно или повече упражнения от курса се изчислява въз основа на индивидуалните оценки на всички обучаеми и се определя като

— „Отличен“, ако 90% от обучаемите имат положителни обобщени оценки, като най-малко 50% от общия брой¹ на обучаемите имат оценка „отличен“.

— „Добър“, ако 80% от обучаемите имат положителни обобщени оценки, като най-малко 50% от общия брой на обучаемите имат оценки „отличен“ и „добър“.

— „Удовлетворителен“, ако най-малко 70% от обучаемите имат положителни оценки.

35. Оценката на подразделението и частта за единично управление на машини при инспектиране и проверки на войските се изчисляват въз основа на резултатите от изпълнението на едно от контролните упражнения въз основа на индивидуалните оценки на проверяваните и се определя като

— „Отличен“, ако 90% от проверяваните са изпълнили упражнението с положителна оценка, като най-малко 50% от тях имат оценка „отличен“.

— „Добър“, ако 80% от проверяваните са изпълнили упражнението с положителна оценка, като най-малко 50% от тях имат оценки „отличен“ и „добър“.

¹ Под „общ брой“ на обучаемите да се има пред вид техният списъчен състав.

— „Удовлетворителен“, ако най-малко 70% от проверяваните са изпълнили упражнението с положителна оценка.

36. Оценката на подразделението и частта по управление на машините в състава на подразделението се изчислява въз основа на резултатите от изпълнението на контролно упражнение 10. За ротата (батареята и приравнените на нея) — по оценките на взводовете, за батальона (дивизиона и приравнените на него) — по оценките на ротите (батареите) и от отделните взводове, за полка — по оценките на батальоните (дивизионите) и отделните роты (батареи), като се определя по следния начин:

а. При оценка по две подразделения

— „Отличен“, ако оценката на едното подразделение е „отличен“, а на другото — „добър“.

— „Добър“, ако оценката на едното подразделение е „добър“, а на другото — „удовлетворителен“.

— „Удовлетворителен“, ако оценката на двете подразделения е „удовлетворителен“ или на едното е не по-ниска от „добър“, а на другото — „слаб“.

б. При оценка по три подразделения

— „Отличен“, ако оценката на двете подразделения е „отличен“, а на третото — „добър“.

— „Добър“, ако оценката на двете подразделения е не по-ниска от „добър“, а на третото — „удовлетворителен“.

— „Удовлетворителен“, ако не повече от едно подразделение има оценка „слаб“.

в. При оценка по четири подразделения

— „Отличен“, ако оценката на две подразделения е „отличен“, а на другите две — „добър“ или на три — „отличен“ и на едно — „удовлетворителен“.

— „Добър“, ако оценките на две подразделения са не по-ниски от „добър“ и на другите две — „удовлетворителен“.

— „Удовлетворителен“, ако не повече от едно подразделение има оценка „слаб“.

г. При оценка по пет подразделения — „Отличен“, ако оценката на три подразделения е „отличен“, а на останалите — „добър“ или на четири „отличен“, а на едно — „удовлетворителен“.

— „Добър“, ако оценката на три подразделения е „добър“, а на останалите — „удовлетворителен“ или на четири — „добър“ и на едно „слаб“.

— „Удовлетворителен“, ако не повече от едно подразделение има оценка „слаб“.

37. Общата оценка по управление на автомобилната техника за подразделението и частта се състои от две оценки: за единично управление и за управление на машините в състава на подразделението и се определя като

— „Отличен“, ако едната от оценките е „отличен“, а другата — „добър“.

— „Добър“, ако едната от оценките не е по-ниска от „добър“, а другата — „удовлетворителен“.

— „Удовлетворителен“, ако двете оценки са не по-ниски от „удовлетворителен“.

38. Часовете по практическо управление на машините и оценките на обучаемите се отчитат в дневниците за бойната и политическата подготовка и в индивидуалната книжка за отчитане на практическото управление на автомобилната техника (приложение 1). Индивидуалните книжки се завеждат за младите водачи и школьници от учебните части за подготовка на водачи за целия срок на служба в армията. На курсантите от ВУЗ, свръхсрочнослужещите сержанти водачи и на офицерите индивидуалните книжки се завеждат за по-продължителен срок, като всяка година се заверяват от командира (началника), а при подмяна сборът от изминатите километри се пренася от старата книжка. При преместване военнотружещият взема със себе си и индивидуалната книжка по управление. След всяко занятие книжките се представят на ръководителя на занятието или на инструктора за наанасяне на съответните бележки.

ВОЙСКОВИ АВТОДРУМ И РЕД ЗА ИЗПОЛЗУВАНЕТО МУ

39. Автодрум се нарича участък от местността с размер от 250 до 1000 декара, оборудван за практическо обучение по управление на автомобилна техника. В съединенията се устройват един-два автодрума, а когато съединението е разположено в няколко гарнизона — по един във всеки гарнизон.

Автодруми се оборудват във военните учебни заведения и учебните части, които подготвят водачи, и във всички гарнизони със състав от полк нагоре. В гарнизоните с малък брой машини се оборудват площадки за управление на машини по упражнения 5, 6 и други упражнения.

Освен това автодруми се устройват на армейските учебни центрове и в учебните форми, подготвящи водачи за въоръжените сили.

За оборудването и поддържането на автодрума отговаря командирът (началникът), а във военните учебни заведения и в учебните части — техните началници.

За поддържане на съоръженията и оборудването на автодрумите в изправност и за подготовката им за занятие се създават автодрумни команди, чийто състав зависи от предназначението на автодрумите, техните размери и броя на обучаемите.

40. На автодрума трябва да има естествени препятствия (височини, оврази, водни препятствия), които да осигуряват изпълнението на упражненията от курса и не трябва да има действащи шосета и железни пътища, държавни свързочни линии и електропроводи.

На автодрума се оборудват (приложение 3)

— участък № 1 — за обучение по управление на машини по ограничени проходи; на този участък се оборудват маршрути за изпълнение на упражнения 1, 3 и 5 и отделни елементи от упражнение 2;

— участък № 2 — за обучение по управление на маши-

ни при преодоляване на препятствия и заграждения; той включва маршрут за изпълнение на упражнение 6 и отделни елементи от упражнение 8;

— участък № 3 — за обучение по управление на верижни влекачи по ограничени походи; на този участък се създават маршрути за изпълнение на упражнения 1, 3 и 5 и отделни елементи от упражнение 2;

— участък № 4 — за обучение по управление на верижни влекачи при преодоляване на препятствия и заграждения; той включва маршрут за изпълнение на упражнение 6 и отделни елементи от упражнение 8;

— участък № 5 — за обучение по управление в населено място; на този участък се създават кръстовища, нерегулирани и регулирани със светофари и милиционер регулировчик, с хоризонтална и вертикална маркировка; на участъка се създават условия за управление на машината, близки до условията в населено място.

Освен тези участъци на автодрома се оборудват

— команден пункт — за ръководене на занятията. Това е вишка, от която се осъществява добро наблюдение на целия район на автодрома. На командния пункт се монтира система за управление, автоматично регистриране, отчитане на резултатите и даване на оценка при провеждане на занятията по управление на машината, усилвателна уредба, магнетофон, устройство за флагова и светлинна сигнализация, свързочни средства и др.;

— учебен кабинет „Управление на машината и безопасност на движението“;

— учебен кабинет (площадка) за практическо обучение по откриване и отстраняване на неизправности по машините, изпълнение на нормативите, техническо обслужване и текущ ремонт в полеви условия;

— площадка за паркиране и престой на машините. Тя се състои от необходимия брой обозначени клетки за пар-

киране на машините и площадка за строяване на личния състав;

— помещения за автодрумната команда и наряда по автодрум;

— пътища, които свързват всички участъци на автодрома. Широчината на външния автомобилен път, водещ към автодрома, трябва да осигурява безпрепятствено разминаване с насрещни превозни средства, като част от него (с дължина около 1 km) трябва да има твърда настилка с широчина, осигуряваща движение най-малко в два реда, необходимата вертикална и хоризонтална маркировка. Той е предназначен за изпълнение на упражнение 7 и отделни елементи на упражнение 9. Вътрешните пътища разделят цялата площ на автодрома на участъци;

— черен път за верижни машини — оборудва се при паличиче на верижни влекачи в частта, извън пределите на автомобилния път, по границата на землищия участък на автодрома.

В частите, които нямат верижни влекачи, участъци 3 и 4 не се оборудват. Във военните учебни заведения, учебните и специалните части схемата на автодрома може да се допълва и изменя в съответствие с програмите за обучение.

41. На автодрома трябва да има

— обща схема на автодрома с организацията на отцеплението, регулировчиците и свързката по маршрутите за отделните упражнения;

— схеми на маршрутите за всички упражнения и на техните контролни упражнения, както и съдържанието, условията за изпълнение и нормативите за оценка;

— инструкция за мерките за безопасност на автодрома, при провеждане на практически занятия по управление на машините, утвърдена от командира на частта (началника на гарнизона);

- инструкция за задълженията на дежурния и на наряда по автодрум;
- книга за отчитане имуществото на автодрума;
- книга за приемане и сдаване на дежурството по автодрум;
- график за използване на автодрума, утвърден от началника на гарнизона;
- дневник за отчитане на провежданите занятия в подразделенията;
- инструкция за дейността на автодрумната команда и за охраната на автодрума;
- секундомери;
- сигнални фенерчета;
- подвижни прожектори.

42. Ограничените проходи и препятствията се разполагат на маршрутите на еднакво разстояние едно от друго в последователност, посочена на схемата на автодрума (приложение 3), или в каквато и да е друга, ако това дава възможност да се използват по-добре наличните естествени препятствия, характерът и релефът на местността. Формите и размерите на ограничените проходи, на препятствията и загражденията трябва да съответствуват на схемите (приложение 4) и габаритните размери на машините (приложение 5). Препятствията, които се разрушават бързо, се дублират. В началото на всяко препятствие на 2—3 m вдясно по посока на движението на машините се поставя стълб (стойка), висок 1,7 m. На стълбовете (стойките) се закрепват метални кръгове с диаметър 40 cm, боядисани от двете страни в бяло. По краищата на кръга се нанася червена ивица, широка 3 cm. В средата на кръга с черна боя се написва поредният номер на препятствието съгласно курса.

За проверяване размерите на препятствията до всяко от тях трябва да има шаблон със съответната форма и размер. Изходната линия, а при необходимост и части от маршрута и препятствията се обозначават със стълбове (ограничители)

с височина 1,7 m, поставени на разстояние 5 m един от друг. За подаване на команда за движение на машините със светлинни сигнали на изходната линия се поставят светофари и се озвучава.

Маршрутите за движение на машините се оборудват със стандартни пътни знаци и указатели. Опасните места по маршрута (дълбоки оврази, ями, стръмни брегове и т. н.) се обозначават с ясно видими знаци, а нощем се сигнализират с червени светлинни знаци.

43. При оборудване на автодрума трябва да се спазват следните изисквания:

— Конструкциите на препятствията, загражденията и ограничените проходи трябва да са с просто и здраво устройство и да са евтини.

— Устройството на ограничените проходи трябва да дава възможност за изменение на тяхната ширина с минимален размер на време.

— Препятствията и загражденията трябва да имат защитни покрития, които да ги предпазват от разрушение.

— Наклоните на неработните стени на загражденията се укрепват с греди, камъни или бетон, за да не се свлича почвата. Подходите и отходите от загражденията също се укрепват.

Препятствията може да бъдат землени, дървеноземлени и железобетонни.

Типът на препятствията се определя от интензивността на тяхното използване, характера на почвата и наличните строителни материали.

44. Редът за използване на автодрума се определя с график, утвърден от командира (началника на гарнизона), на който се числи автодрумът. За организацията на занятията, поддържането на установения ред и мерките за безопасност на автодрума отговаря ръководителят на занятието. Всички разпореждания, команди и сигнали на ръко-

водителя на занятието по управление са задължителни за целия личен състав, намиращ се на автодрума.

45. С пристигането на подразделенията на автодрума по указание на ръководителя на занятието на вишката се вдига бял флаг (нощем се запалва бял фенер), а след доклад на дежурния за готовността на автодрума за провеждане на занятието преди потегляне на първата машина се вдига червен флаг (нощем се запалва червен фенер). След завършване на занятието червеният флаг се сменя с бял (нощем се запалва бял фенер). Флагът се сваля при заминаването на подразделенията от автодрума.

46. За началник на автодрума се назначава свръхсрочно-служещ сержант, който отговаря за постоянната готовност на автодрума.

Той е длъжен

- да знае изискванията на курса по управление на автомобилна техника за оборудването на автодрума и материалното осигуряване на занятията по управление;

- да подготвя автодрума за предстоящите занятия в съответствие с графика за неговото използване и с указанията на ръководителите на занятията;

- да води отчет на имуществото на автодрума и на подразделенията, които се занимават на него.

При нужда на началника на автодрума се придава група за ремонт на препятствията.

Ако по щат не е предвиден началник на автодрума (за подразделения по-малки от част), той се назначава със заповед на командира на частта (началника на гарнизона).

47. Автодрумът се охранява от денонощен наряд, назначен със заповед на командира (началника на гарнизона), на който се числи автодрумът, или от автодрумната команда. За поддържане на реда и мерките за безопасност при провеждане на занятия по управление на машините, в разпореждане на ръководителите на занятия се назначават помощник-ръководител на занятието по техническата част, дежурен по

автодрум, дежурен лекар, отцепление, регулировчици, а при нужда и радист.

През време на практическото обучение по управление на машините на автодрума се забранява да се провеждат занятия по други учебни предмети.

48. За помощник-ръководител на занятието по техническата част се назначава заместник-командирът по техническата част (механикът) на подразделенията, което провежда занятията по управление на машините. Отговаря за техническата изправност на машините по време на занятието.

Той е длъжен

- в деня, предшествуващ занятието, да получи указания от ръководителя на занятието, да провери и да представи за преглед от началника на контролно-техническия пункт определените машини;

- в деня на занятието да представи на ръководителя на занятието подготвените машини;

- при управление по маршрут да се движи в края на колоната, а когато занятието се провежда на автодрум — на автодрума; да следи за техническата изправност на машините и при повреда да взема мерки за нейното отстраняване;

- за технически неизправните машини, които не могат да продължат занятието, да докладва на ръководителя на занятието;

- след завършване на занятието под ръководството на ръководителя на занятието заедно с личния състав да участва в обслужването на машините.

При провеждане на занятия по управление на автомобилната техника към подразделенията, които по щат нямат технически орган, по указание на старшия началник се придава от друго подразделение.

За техническото осигуряване на занятията по управление на машините броят на ремонтните средства (необходимите инструменти и запасни части) се определя в зависимост

от броя на машините, участващи в занятието, и неговата продължителност.

49. За дежурен по автодром се назначават младши офицер или сержант. Той е подчинен на ръководителя на занятието и отговаря за поддържане на установения ред и за спазване на мерките за безопасност на автодрума. На него е подчинен нарядът по автодром.

Той е длъжен

- да знае общата схема на автодрума, правилата за използването му, мерките за безопасност и да следи тяхното изпълнение от целия личен състав;

- преди дежурство да се запознае с плана за занятията по управление и с условията на изпълняваните упражнения;

- да знае кое подразделение на кой участък от автодрума се занимава и какви упражнения изпълнява;

- да разстави регулировчиците по автодрума и отцеплението на района, да им постави задачи и да контролира изпълнението на техните задължения;

- да поддържа постоянна връзка с наряда по автодром;

- да подава сигнали за започването и за края на занятието и за почивките.

50. Дежурният лекар е подчинен на ръководителя на занятието. Той отговаря за медицинското обслужване на личния състав по време на практическото занятие по управление на автомобилната техника. При нужда дава първа медицинска помощ на пострадалите и взема мерки за евакуирането им до най-близкия стационарен здравен пункт.

Дежурният лекар се осигурява с линейка или друга машина.

51. Нарядът по автодром — регулировчици и отцепление — се назначават от срочнослужещи от същото подразделение, който не участват в занятието по управление, а при невъзможност — от обучаемите от свободната смяна.

Нарядът се инструктира и е подчинен на дежурния по автодром.

На възловите места (конфликтни точки) по автодрума в зависимост от задачите на изпълняваното упражнение се поставят регулировчици. Те водят наблюдение и за изправността на препятствията. При управление в колона регулировчиците се разставят по маршрута.

По границите на автодрума на местата, където е възможно да го пресичат хора, превозни средства и животни или се извършват дейности, които биха попречили на движението се машини, се разставя отцепление. То не допуска и отклонение на обучаеми и машини извън определения район за управление на машините.

МЕРКИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Общи мерки за безопасност при управление на машините

52. При провеждане на занятията по управление на автомобилната техника е необходимо

- строго да се спазват установеният ред и правилата по управление на машините;

- да не се допускат странични лица и превозни средства на участъците за управление; на изходната линия и по маршрута трябва да се намират строго ограничен брой хора; тяхното местонахождение, задачи и ред за изместване се определят от ръководителя на занятието;

- да се определят маршрути и ред за движение на машините, осигуряващи безопасност на движението;

- да се използват за обучение по управление само технически изправни машини;

- да се пуска двигателят и да се потегля само по команда на ръководителя (инструктора).

53. При движение на единични машини по маршрут с препятствия, заграждения и ограничени проходи дистанциите между машините се установяват не по-малки от 100 m. През време на движението по маршрута обучаемият може да изпреварва спряла отпред машина само по команда на ръководителя на занятието, на инструктора или по сигнал на регулировчика. Машината, спряла поради технически неизправности, се измества от маршрута на разстояние, осигуряващо безопасност на движението на другите машини, и се обозначава съгласно изискванията на Закона за движение по пътищата. Движението на заден ход се разрешава само по сигнали, подавани от регулировчика или инструктора.

54. Личният състав, назначен за възстановяване на препятствията или за контролиране правилното изпълнение на упражнението по управление, трябва да се намира в страни най-малко на 20 m от препятствията в безопасно и обозначено място и да оглежда препятствието само след преминаване на машината. Нарядът и командите по ремонта на препятствията при липса на други средства за сигнализиране нощем трябва индивидуално да използват сигнални фенерчета и да знаят сигналите за управление на машината.

55. Забравява се

— да се влиза във и да се излиза от машина и да се стои пред, под и зад нея при работещ двигател;

— личният състав да се намира в каросерията на машината през времето, когато управлява обучаем;

— да се управляват технически неизправни машини;

— да се изпреварва движеща се отпред машина (с изключение на упражненията, в които се преминава или се усъвършенствува този начин);

— да се спират машините на места с ограничена видимост;

— да се ремонтират машините, преди да са изтеглени на безопасно място в страни от маршрута.

Мерки за безопасност при преминаване през железопътен прелез и мост

56. При преминаване на единични машини през неохраняван железопътен прелез водачът е длъжен да спазва изискванията на Закона за движение по пътищата.

При движение на колона командирът (началникът на колоната) трябва да спре челната машина на 25 m пред прелеза, да съгъсти машините в колоната, да постави регулировчици и след като се увери в пълната безопасност, да даде команда за преминаване през прелеза. При обучение по управление на машините през неохранявани железопътни прелези задължително се поставят регулировчици.

Ако участъкът на железопътната линия в района на неохранявания прелез не може да се наблюдава, наблюдателите от двете страни на прелеза се изнасят на разстояние до 1 km по железопътната линия, като се осигуряват със средства за свързка и сигнализация, чрез които докладват незабавно на регулировчиците на железопътния прелез за идването на влак, а при възникнала необходимост подават сигнал за спирането му съгласно изискванията на Закона за движение по пътищата.

57. Машината трябва да се насочва през железопътния прелез под прав ъгъл спрямо железопътното платно на една от ниските предавки, без да се изменя скоростта на движението, без да се спира и да се завива.

В прелеза се влиза едва тогава, когато движещата се отпред машина излезе от него. При спиране на машината на прелеза се подава команда на наблюдателите за спиране на влака и се вземат мерки за незабавно извеждане на машината от прелеза. При преминаване на колони през железопътни прелези до тях трябва да бъдат поставени дежурни влекачи в готовност незабавно да изтеглят спрялата машина.

58. По мостовете на местните пътища машините трябва да се движат на ниска предавка, като се спазва установената

дистанция и машината се насочва по оста на пътното платно. При движение на верижни влекачи по мост трябва да се избягват завивания, превключване на предавките, рязко използване на спирачките и изменение честотата на въртене на колянния вал на двигателя, да не се спира и изпреварва. Ако маршрутът за движение преминава през мост, по който може да се движат неучастващи в замянето машини, от едната или от двете му страни в зависимост от дължината на моста и интензивността на движението се поставят регулировчици.

Мерки за безопасност при натоварване на железопътна платформа

59. Преди започване на замянето ръководителят трябва да провери изправността на железопътната платформа (макета на платформата), товарната площадка и апарелите, като обърне внимание на сигурността на задържането на железопътната платформа със специални приспособления или траверси. Товаренето на машините от неизправни товарни площадки на неизправни, малобабитни и с недостатъчна товароподемност платформи се забранява.

60. Товаренето и разтоварването на машините се извършва на малка предавка по команди на лицето, което ръководи товаренето (разтоварването), и се намира на безопасно разстояние от нея (но не по-малко от 5 m). През време на товаренето (разтоварването) на платформата се намира само лицето, което ръководи товаренето на машината. Обучаемите, които не са заети с товаренето, се разполагат на безопасно разстояние от мястото на товаренето.

61. През нощта товарната площадка (апарелът) и железопътната платформа се осветяват така, че да се виждат краищата на товарната площадка и платформата, а светлината да не заслепява водачите.

62. Натоварената на железопътната платформа маши-

на се разполага симетрично на надлъжната и напречната ос на платформата. Спирачките на машината се затягат и се включва малка предавка.

При товаренето на машината на железопътен (воден) транспорт се спазват изискванията и мерките за безопасност, посочени в „Наставление за превозване на войски с железопътен и воден транспорт“.

Мерки за безопасност при преодоляване на брод и на преправа

63. Преодоляването на водна преграда е възможно само след внимателното ѝ разузнаване, оборудване на преправа и организиране на евакуационно-спасителна служба. Дълбочината на брода трябва да бъде с 15—20 cm по-малка от посочената в тактико-техническата характеристика на машината. Границите на брода се обозначават с вежи, разставени през 5—10 m, или с флагчета на опъната връв (тел). Наклонът на бреговете за влизане и излизане не трябва да превишава 10—12°.

64. При преминаване по лед в машината трябва да се намират само обучаемият и инструкторът. Вратите на кабината трябва да бъдат отворени. Преди започване на преминаването обезателно се измерва дебелината на леда до бреговете и на средата на реката и се определя възможността за преминаване. Дистанциите между машините се установяват в зависимост от дебелината на леда и теглото на преминаващата машина. Организира се евакуационно-спасителна служба.

Мерки за безопасност при евакуиране и теглене на машини и ремаркета

65. Състоянието на тегличните и такелажните средства трябва да се провери внимателно преди използване. Нато-

варването на лебедката, въжетата и блоковете не трябва да превишава нормите, установени от техническите условия за дадената машина.

66. При извличане и теглене на машини закрепването на въжетата към тегличните куки, веригите и двигателните колела трябва да бъде сигурно. Въжетата се закрепват при неработещ двигател. Сигурността на закрепването на въжетата или на твърдите теглични към тегличните куки се проверява от ръководителя на занятието (инструктора) непосредствено преди започване на извличането или тегленето.

67. Всички действия на водачите на влекача и извличаната машина се ръководят от специално назначено лице, което се намира на такова място, откъдето може да се вижда добре. Предварителното опъване на въжетата, както и следващото потегляне от място, във всички случаи на самоизвличане, извличане и теглене трябва да бъде плавно без тласъци. След предварителното опъване на въжетата се проверява тяхното закрепване.

68. През време на извличането и тегленето се **забранява** — допускането до мястото на извличането на лица, които нямат отношение към работите по извличането на машините;

— използването на неизправни уреди;

— стоенето до опънатите въжета на разстояние, по-малко от дължината на въжето;

— стоенето встрани от машината, извличана с помощта на греда, по-близо от 5 m;

— лягането под машината, докато под нея не се поставят сигурни опори;

— спирането на теглената машина и на влекача на нагорница, надолница, на места с ограничена видимост, на кръстовища и мостове.

Мерки за безопасност при управление в колона

69. При управление в колона водачите са **длъжни**

— да спазват строго скоростта на движението на машината в дистанциите, указани от началника на колоната;

— да се движат по дясната страна на пътя, да следят сигналите за управление и незабавно да ги изпълняват;

— всички изменения на реда за движение на машините в колона, както и спирането, да извършват по команда на началника на колоната;

— да не изпреварват машините от колоната;

— при принудително спиране на машината да я изведат на банката или на безопасно място встрани от пътното платно, като сигнализират машината съгласно изискванията на Закона за движение по пътищата и подадат сигнал на следващата машина да продължи движението, след това докладва (сигнализира) на началника на колоната.

При спиране на колоната на личния състав се **забранява** да излиза от лявата страна на пътя.

При спиране на колоната в началото и в края ѝ се поставят регулировчици — денем с флагчета, нощем — с фенерчета.

Изостаналите машини догонват колоната на почивките и заемат мястото си в колоната. Старшите или водачите докладват на командирите на подразделения за пристигането.

II. ОБЩИ УПРАЖНЕНИЯ

Упражнение 1. Подготвително упражнение

а. Въвеждащо упражнение

Подготовка и излизане на зачислената машина от парка (изпълнява се с младите водачи преди започване на подготовката в сборовете).

Цел. Да се запознае младият водач с особеностите при управлението на зачислената му машина и да се научи да закачва (откачва) машината с ремаркетото (оръдието), да я подготвя и извежда от парка по тревога.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява в парка и на автодрума денем и нощем.

Материално осигуряване. Машини, щатни ремаркета (оръдия), сигнални флагчета и фенерчета.

Задачи на упражнението

1. Запознаване с органите за управление на машината.
2. Подготовка на двигателя за пускане, пускане и спиране на двигателя.
3. Потегляне на машината от място, последователно превключване на предавките от по-малка на по-голяма и от по-голяма на по-малка, спиране на машината на определеното място.
4. Закачване на ремаркетото (оръдието), намиращо се на площадка, при подаване на влекача направо и със завиване (отдясно и отляво) под ъгъл 90° , изтегляне на ремаркетото (оръдието) от площадката, откачване. Изпълнява се от водачи на машини с прикачни устройства.

5. Подготовката на машината за излизане от парка по тревога (по установения в частта ред), излизане на машината от парка. Движение до определения район.

Организационно-методически указания

Задачите се преминават в посочената последователност.

Преди започване на практическите занятия по управление младите водачи се запознават с особеностите в устройството на зачислените им машини.

При запознаване с органите за управление и контролните уреди се демонстрират начини за ползуването им и се посочват техните нормални и пределно допустими показания. Обучението по пускането на двигателя се преминава по всички предвидени в инструкцията за експлоатацията му начини. При всички случаи, включително и при излизане на машината от парка по тревога, движението на машината започва само след затопляне на двигателя до нормалната температура.

Закачването на щатното ремарке се извършва по команда на ръководителя.

Предварително още преди изпълнение на задачата за излизане на зачислената машина от парка по тревога водачите се запознават с реда за получаване на пътните листове и контактните ключове, за зареждане на машината с гореща вода и масло, за получаване и поставяне на акумулаторните батерии и с последователността на излизането на машината от парка.

След това водачът се тренира за изпълнение на посочените задачи отначало денем, а после нощем.

Накрая водачът се запознава с маршрута за излизане в заповядания район.

(Преминува се във военните учебни заведения и учебните форми, които подготвят водачи за въоръжените сили.) Упражнението се предшества от предварително обучение на тренажор по утвърдена методика.

Цел. Да се научат обучаемите да пускат двигателя, да потеглят с машината от място, да превключват предавките в движение, да маневрират и да спират машината на определено място.

Условия на обучението. Упражнението се преминува на автодрум денем с ненатоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, тренажори, сигнални флагчета, носими ограничители.

Задачи на упражнението

1. Сядане на обучаемия на мястото на водача.
2. Запознаване с органите за управление.
3. Пускане и спиране на двигателя.
4. Потегляне от място и спиране.
5. Последователно превключване на предавките от първа до най-голяма, регулиране скоростта на движението и внезапно спиране на машината.
6. Последователно превключване на предавките от първа до най-голяма и от най-голяма до първа с междинно подаване на гориво и спиране на машината на определено място.
7. Завиване надясно и наляво на малки и големи предавки, обръщане на движението в обратна посока, движение на заден ход по права линия и със завиване. Подаване на машината за натоварване.

Задачите се преминават в посочената последователност.

Тренировката за качване и слизване от машината се извършва по сигналите (командите), дадени в Строевия устав.

Като показва правилното работно положение на водача зад кормилото на автомобила (лостовите за управление на верижната машина), ръководителят (инструкторът) изисква от обучаемите да прогонят седалките и облегалките по ръста си и обяснява какви последствия може да има неправилната стойка на водача.

Запознаването с органите за управление и с контролните уреди се извършва от ляво на дясно и от горе на долу. Като назовава лоста, педала или уреда, той ги показва, обяснява накратко предназначението им, демонстрира начините за използването им и посочва техните нормални и пределно допустими показания. Двигателят се пуска с манивела или със стартер (с въздух).

Преди започване на движението обучаемите се тренират за действие с педалите, лостовите и другите органи за управление с неработещ двигател на машината, докато се научат да действуват правилно и точно без грешки. В началото на тренировката обучаемият действа по команда на инструктора, а впоследствие — самостоятелно.

При потегляне от място ръководителят (инструкторът) изисква от обучаемите да изпълняват правилата за движение на превозните средства и мерките за безопасност, отнасящи се до началото на движението. След като се убеди, че обучаемите са усвоили начините за потегляне от място на първа и втора предавка и спирането с крачна спирачка, преминува на превключване на предавките в движение.

Отначало обучението по превключване на предавките се провежда последователно от първа до най-голяма, а след това в обратен ред. Превключването на предавките от

по-малка на по-голяма се извършва с двойно изключване на съединителя (главния фрикцион), а от по-голяма на по-малка — и с междинно увеличаване честотата на въртене на колянвия вал на двигателя. Обучаемите трябва да се научат да превключват предавките по възходящ и нисходящ ред, съответстващ на дадената скорост на движение на машината, безшумно и на възможно най-къси разстояния, без да се допуска претоварване на двигателя.

Завиванията се изпълняват на равен участък. Като се усложнява постепенно упражнението, обучаемите трябва да се научат да завиват отначало наляво, а след това надясно. След усвояване на завиванията в една страна (вляво, вдясно) се преминава към усвояването на двойни завивания: наляво — надясно и надясно — наляво. Двойното завиване се изпълнява с плавни, но бързи движения на кормилното колело (лостовите за управление) отначало на едната, а след това на другата страна.

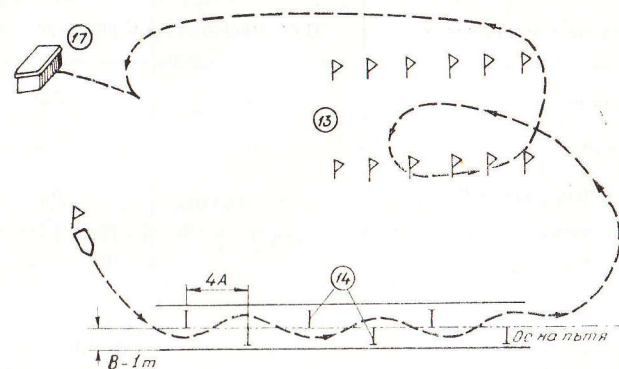
Обръщането в обратна посока се преминава отначало, без да се използва заден ход, на минимална скорост на движение на площадките с широчина, по-голяма от два радиуса на завиване на машината.

За придобиване на навици от обучаемите за ориентирание при маневриране и за спазване на мерките за безопасност не се разрешава движението на заден ход, докато обучаемият не излезе от кабината, не огледа пътя зад машината и не определи движението при маневрирането. Усвояването на техниката за движение на заден ход трябва да започва на свободна площадка най-напред с движение по права, а след това да се премине към маневриране. При движение на заден ход се следи обучаемите да не натискат педала на съединителя (главния фрикцион) за намаляване скоростта на движението.

След изпълнение на всички задачи от упражнението не се допуска продължително кормуване по права без изпълнение на определена задача.

Съдържание на контролно упражнение 1,б (Фиг. 1)

Потегляне на машината от място, засилване и движение по път, обозначен с носими ограничители, обръщане на движението в обратна посока, без да се използва заден ход, подаване на машината на заден ход за натоварване. Обща дължина на маршрута 1000 m.



Фиг. 1. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 1:

13 — място за обръщане без използване на заден ход; 14 — носими ограничители; 17 — товарна площадка

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- силното придърпване при потегляне от място,
- спирането на двигателя по вина на обучаемия,
- силното хъркане на зъбните колела при превключване на предавките,

- рязкото придърпване в силовото предаване при превключване на предавките,
- недостатъчното или продължителното засилване,
- излизането извън ограничителите,
- нарушаването на последователността на превключване на предавките,
- неправилното установяване на машината за натоварване.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
„Отличен“	5	5,5
„Добър“	6	6,5
„Удовлетворителен“	7	8
„Слаб“	Над 7	Над 8

У п р а ж н е н и е 2. Управление по пътища

Цел. Да се научат обучаемите да управляват по пътища и да преодоляват пътни препятствия.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява по черен път със слабо движение на превозни средства (на автодрума) денем на ненатоварени машини. Задача 6 — „Движение по шосе с интензивно движение на превозни средства“ и „Движение по инерция с безопасна скорост“ — изпълнява се само с автомобили.

Материално осигуряване. Машини, сигнални флагчета и фенерчета.

З а д а ч и на у п р а ж н е н и е т о

1. Движение по черни пътища със завои, дупки и изровени участъци. Задминаване на спрели и разминаване с насрещни превозни средства.
2. Обръщане движението в обратна посока.
3. Преодоляване на нагорнище с наклон до 10°. Спиране на нагорнище и потегляне. Движение по надолнище. Спиране при спускане по надолнище.
4. Преминаване през железопътен прелез.
5. Преминаване през населени пунктове.
6. Движение по шосе с интензивно движение на превозни средства. Движение по инерция с безопасна скорост.

О р г а н и з а ц и о н н о - м е т о д и ч е с к и у к а з а н и я

Задачите се изпълняват в посочената последователност.

В началото на занятието скоростта на движението не трябва да превишава 25—30 km/h при управление на автомобил и 15—20 km/h при управление на верижна машина. С усвояването на упражнението и с добиване на увереност в управлението на машината скоростта може да се увеличи до установената от Закона за движението по пътищата.

При разминаване с насрещни превозни средства скоростта на движението се намалява и машината се управлява плътно до дясната страна на пътя, като кормилното колело се държи с двете ръце (на верижната машина двете ръце се намират на лостовите за управление). При изпреварване обучаемите се приучват да спазват интервала съобразно с изискванията за безопасност на движението. При задминаване на спрели превозни средства, особено на превозни средства за обществено ползуване, е необходимо да се про-

явява особено внимание и да се управлява с безопасна скорост.

Задачата за обръщане и движение в обратна посока се преминава в постепенно усложнявани условия по команда „Обърни!“. За обръщане и движение в обратна посока отначало се избира равен участък от пътя, а след това хоризонтален с вълнообразен профил, с полегато нагорнище (надолнище), с пътни канавки и др.

Късите нагорнища, както и нагорнищата с хлъзгава настилка се преодоляват със засилване на по-голяма предавка. Дългите нагорнища се преодоляват на малки предавки без засилване. Избраната предавка се включва в началото на нагорнището и не се сменя през цялото време на изкачването. Обучаемият трябва да избере предавката с разчет двигателят да има известен запас от мощност. След като обучаемите придобият навици, дългите нагорнища се преодоляват със засилване и съевременно преминаване на по-малки предавки на нагорнището. При това предавките трябва да се превключват бързо и съевременно, докато машината се движи с достатъчна скорост, без да се допуска претоварване на двигателя.

Спиранията на нагорнища и надолнища се правят отначало на посочените на обучаемия места, а впоследствие за спиране след получаване на съответната команда обучаемият избира мястото самостоятелно. При спиране на нагорнище се поставя ръчна спирачка (лостовете за управление се поставят в крайно задно положение). При възобновяване на движението по нагорнище обучаемият трябва да действа съгласувано с педалите на съединителя (главния фрикцион), педала за подаване на гориво и лоста на ръчната спирачка (лостовете за управление), като не допуска връщане на машината назад.

При движение по надолнище се спира комбинирано с двигателя и с крачната спирачка. На стръмно надолнище не се допуска изключване на съединителя (главния фрикцион),

както и рязко спиране при хлъзгава пътна настилка. При потегляне на стръмно надолнище предварително се включва малка предавка.

При преодоляване на стръмни нагорнища и надолнища не се допуска движение на следващата машина, докато движещата се отпред не освободи нагорнището или надолнището.

При изпълнение на задача 4 „Преминаване през железопътен прелез“ се спазват указанията в т. 26 и 57 от курса. Движението през населените пунктове се организира по улици с малко движение на превозни средства, като се избягват местата с голямо движение на пешеходци.

Движението по шосе с интензивно движение на превозни средства се извършва в строго съответствие с изискванията на правилата за движение и мерките за безопасност.

Движението по инерция се извършва на прави участъци от пътя краткотрайно, при липса на насрещно движение, както и на полегати надолнища. Не се допуска движение по инерция при поледица, по мокър и неравен път, при ограничена или намалена видимост.

При изпреварване на бавноходни превозни средства обучаемите трябва да действуват съгласувано с водачите на изпреварваните превозни средства, да развиват необходимата скорост на движение и да спазват дистанция и интервал съгласно изискванията за безопасност на движението.

Съдържание на контролно упражнение 2 (Фиг. 2)

Движение по черен път с три-четири завоя, дупки, изровени места и едно-две нагорнища с наклон до 10° .

Преодоляване на нагорнище, спиране на нагорнище и

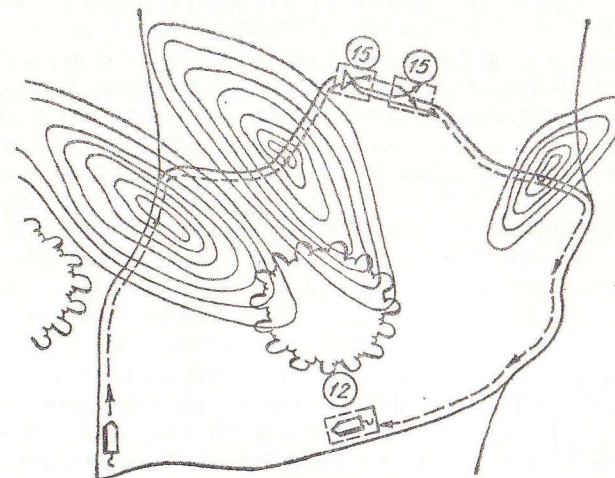
възобновяване на движението. Обхождане на спрели превозни средства и разминаване на насрещни машини. Изпълнение на две обръщания на движението в обратна посока с използване на заден ход. Движение по надолнище с използване на комбинирано спиране. Спиране на машината на определено място. Обща дължина на маршрута за автомобил — 4 km, за верижни машини — 3 km.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- неправилното избиране на предавката в зависимост от условията за движение (релефа на пътя, завонте);
- връщането на машината назад при възобновяване на движението по нагорнище;
- обръщането на движението в обратна посока с повече от една маневра на автомобила назад;
- излизането извън границите на площадка 15 (приложение 3) при обръщане на движението в обратна посока;
- нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машината.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
„Отличен“	8	10
„Добър“	9	11
„Удовлетворителен“	10	12
„Слаб“	Над 10	Над 12



Фиг. 2. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 2:

12 — място, определено за спиране; 15 — място за обръщане на движението на 180° с използване на заден ход

Упражнение 3. Теглене

(При обучение на начинаещи водачи в учебните форми се изпълнява след упражнение 7.)

Цел. Да се научат обучаемите да закачват и да откачват ремаркетото от влекача, да подават ремаркетото към определеното място, да изменят посоката на движение чрез завиване до 180°.

Условия на обучението. Упражнението се преминава на автодрум денем с пенатоварени машини.

Материално осигуряване. Влекачи, ремаркета, сигнални фенерчета, носими ограничители.

Задачи на упражнението

1. Закачване на ремарке, намиращо се на площадка при подаване на влекача направо и със завиване под ъгъл 90° и излизане от площадката.
2. Движение по път, завиване и обръщане на 180° .
3. Подаване на ремаркетото на заден ход към габаритна площадка.
4. Откачване на влекача.

Организационно-методически указания

Задачите се преминават в посочената последователност. При това се обръща особено внимание на правилната подготовка на влекача и ремаркетото за теглене.

Преди започване на занятието се проверява дали обучаемите знаят сигналите за управление, които се подават при закачване и откачване на ремаркетото от влекача. В началото на занятието се изучават начините за закачване на ремаркетото към влекача, които се определят от типа на тегличното устройство на влекача (ремаркетото). През време на занятието у обучаемите се създават навици за правилно преценяване на габаритите на влекача и ремаркетото (авто-влака) и се изработва точен разчет и окомер. При провеждане на занятието постоянно трябва да се следи обучаемите да спазват точно правилата за безопасност при теглене на ремарке (оръдие).

Закачването на ремаркетото към влекача започва с подаване на влекача към ремаркетото отначало по права линия, а след това под ъгъл 90° отдясно и отляво.

Закачването и откачването се ръководят само от един човек. Той трябва да застане така, че да вижда едновременно водача, влекача и извършващите закачването (откачването) обучаеми. Водачът трябва да следи внимателно сигналите

на ръководещия закачването (откачването) и да ги изпълнява точно. След закачването на ремаркетото към влекача трябва да се затвори добре и да се фиксира тегличното устройство, да се съединят маркучите на пневматичната спирачна уредба и да се свърже електрическата инсталация на влекача с тази на ремаркетото.

Обучението по управление на машината с прикачено ремарке започва с движение по права, а след това със завиване наляво и надясно. Потеглянето се извършва винаги на първа предавка. От място трябва да се потегли много плавно, като не се забравя да се подаде малко повече гориво, отколкото обикновено.

В началото на движението с ремарке се проверяват действието на спирачките и сигурността на закачването на влекача с ремаркетото. При правилно регулирани спирачки първо трябва да се задействуват спирачките на ремаркетото, а след това тези на машината. След първото потегляне от място се спира, за да се проверят изправността на спирачките и сигурността на закачването. В движение обучаемите се тренират в превключване на предавките от малка на голяма и обратно. Трябва да се спира така, че влекачът и ремаркетото да застанат в права линия по посоката на движението.

При движение с ремарке, особено през време на превключване на предавките, трябва да се избягва рязкото включване на съединителя (главния фрикцион). На нагорнище следва да се избягва превключването на предавките.

При изпълнение на упражнението трябва да се помни, че проходимостта на автовлака зависи не само от проходимостта на влекача, но и на ремаркетото, а маневрените му качества зависят от броя на ремаркетата, от тяхната дължина и от устройството на механизмите за завиване. При това радиусът за завиване се увеличава в зависимост от броя на ремаркетата.

При обхождане на препятствия трябва да се взема пред вид изместването на ремаркетото към центъра на завиването.

Влекачът с ремаркетото трябва да се спира плавно, когато се движи още по права.

Обръщането на движението на 180° се изпълнява на ограничена площадка в началото, без да се използва заден ход и без да се откачва ремаркетото; след това на ограничена площадка при използване на заден ход с откачване и без откачване на ремаркетото.

Когато при движение на заден ход ремаркетото се отклони в страни от избраната посока, автовлакът трябва да се изравни с маневри напред и назад. Движението на автовлака на заден ход трябва да продължи, след като се изправи с движение напред.

При движение на влекача назад по сигнали (команди) на регулировчика водачът трябва да изпълнява точно и бързо командите (сигналите). Ако водачът не е разбрал командата, трябва да спре незабавно, за да я разбере, и след това да продължи движението.

Съдържание на контролно упражнение 3 (Фиг. 3)

Закачване на ремарке, намиращо се на габаритна площадка, от първо подаване на влекача на заден ход и завиване наляво под ъгъл 90° . Преминаване на участък от черен път и два Г-образни прохода. Гариране на ремаркетото на заден ход на габаритна площадка, откачване и изваждане на влекача. Обща дължина на маршрута 2 km.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- повторното подаване на влекача за закачване,
- ударът по закачващото устройство на ремаркетото,
- излизането извън ограничителите на габаритната площадка и Г-образните проходи,

— нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на влекача.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
-------------------------	-------------	------------------

За водачи първа група

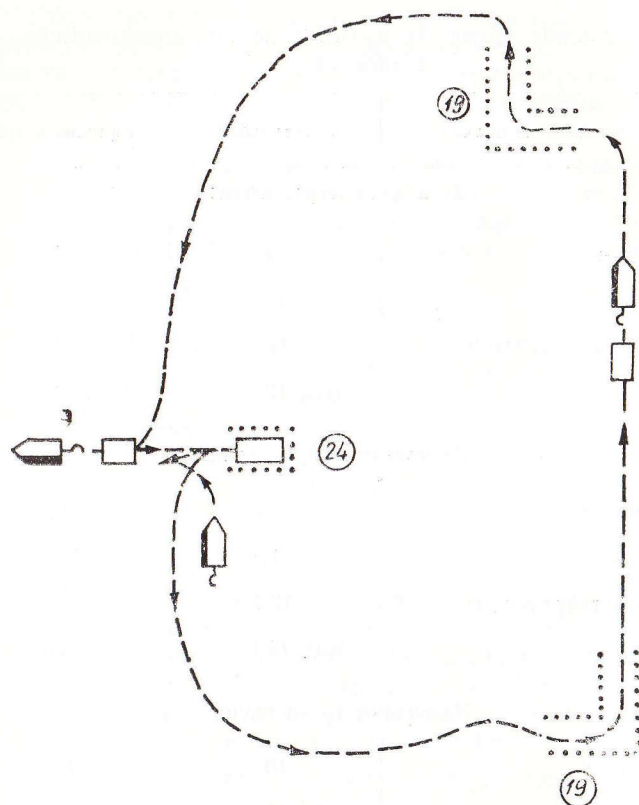
„Отличен“	11	12
„Добър“	12	13
„Удовлетворителен“	13	14
„Слаб“	Над 13	Над 14

За водачи втора група

„Отличен“	10,5	11,5
„Добър“	11,5	12,5
„Удовлетворителен“	12,5	13,5
„Слаб“	Над 12,5	Над 13,5

За водачи трета група

„Отличен“	10	11
„Добър“	11	12
„Удовлетворителен“	12	13
„Слаб“	Над 12	Над 13



Фиг. 3. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 3:

19 — Г-образен проход; 24 — габаритна площадка

Упражнение 4. Управление нощем

Цел. Да се научат обучаемите да управляват машината нощем при различни светломаскировъчни режими.

Условия на обучението. Упражнението се преминава на автодром или на маршрути с малко движение на превозни средства, а при управление с прибори за нощно виждане (ПНВ) — на маршрути, където е изключено движение на насрещни машини, нощем с ненатоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, ПНВ, сигнални фенерчета и флагчета.

Задачи на упражнението

1. Управление на машината на незатъмнен режим.
2. Управление на машината при различни режими на затъмнение и с изключени светлини.
3. Управление с използване на прибор за нощно виждане.

Организационно-методически указания

Задачите се преминават в посочената последователност.

За занятието се избира кръгов маршрут, който включва черен път и участък от шосе (само за автомобили) с малко движение на превозни средства.

При преминаване на 1-ва и 2-ра задача движението на машините се организира насрещно. Участъците от маршрута, където машините се движат на незатъмнен режим, на маскировъчни режими и с изключени светлини и където се извършват насрещни разминавания, се обозначават с добре забележими указатели. Управление с ПНВ се организира на кръгов маршрут, изключващ насрещно движение на машините.

В началото на занятието на обучаемите се обръща вни-

мание върху особеностите на управлението нощем и се провежда тренировка за преминаване на различни режими на осветление по команда.

През време на занятието от обучаемите се изисква при разминаване на незатъмнен режим да превключват фаровете на къси светлини съгласно изискванията на правилата за движението, а при заслепяване — да спрат, без да излизат от пътя.

При управление на затъмнен режим дистанцията се избира чрез ориентиране по индикаторите на машините за разстоянията. При движение с изключени светлини се използват бордните светлинни екрани и лампичката под каросерията.

Ремаркетата, оръдията и другите прикачни системи трябва да бъдат снабдени с габаритни и стоплампи съгласно изискванията на правилата за безопасно движение.

Съдържание на контролно упражнение 4

Движение на различни светломаскировъчни режими по черен път с дължина: за автомобили — 4 km, за верижни машини — 2,5 km. Разминаване с насрещни превозни средства. Изминаване на режим на пълно (маскировъчно) затъмнение на маршрут: за автомобили — не по-малък от 2 km, за верижни влекачи — не по-малък от 1 km, а с изключени светлини — не по-малък от 0,5 km.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- нарушаване на светломаскировъчния режим,
- отклонението от посоката на движението,
- врѣхлитането върху естествени или изкуствени препятствия,

— нарушаването на правилата за движение и на техниката за управление на машините.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
За водачи първа група		
„Отличен“	10	8
„Добър“	11	9
„Удовлетворителен“	12	10
„Слаб“	Над 12	Над 10
За водачи втора група		
„Отличен“	9	7,5
„Добър“	10	8
„Удовлетворителен“	11	9
„Слаб“	Над 11	Над 9
За водачи трета група		
„Отличен“	8	7
„Добър“	9	7,5
„Удовлетворителен“	10	8
„Слаб“	Над 10	Над 8

Упражнение 5. Управление през ограничени проходи

Цел. Да се научат обучаемите да управляват машините през ограничени проходи.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на автодрума денем и нощем с ненатоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, указатели, носими ограничители, сигнални флагчета и фенерчета.

Задачи на упражнението

1. Влизане в габаритен тунел направо и със завиване наляво (надясно) под ъгъл 90° , преминаване по него на преден и заден ход (за автовлак влизането в тунела на заден ход става само по права линия).

2. Преминаване по габаритна „осморка“ из преден ход (изпълнява се само на единични автомобили).

3. Качване на естакада (рампа) и слизание от нея на преден и на заден (за автовлакове само на преден) ход.

4. Влизане в габаритен двор на преден ход направо и със завиване надясно (наляво) под ъгъл 90° , обръщане в двора и излизане (изпълнява се само на единични автомобили).

5. Влизане на Т-образна площадка, обръщане на нея и излизане (изпълнява се само на автовлакове и автомобили с три и повече двигателни мостове).

6. Подаване на автовлака към товарна платформа с десния, левия и задния борд; подаване на верижна машина за закачване на ремарке; гариране на единични автомобили с три и повече двигателни мостове на габаритна площадка.

7. Натоварване на машината (автовлака) на железопътна платформа от челен и страничен апарел.

Организационно-методически указания

Задачите се изпълняват в произволна последователност денем и нощем, а контролното упражнение — само денем.

При изпълнение на упражнението обучаемите трябва да разчитат правилно своите действия, да придобият умение бързо да оценяват обстановката при движението и да вземат правилни решения. Особено важно е по време на занятието правилно да избират посоката на движението при преминаване на отсечки от маршрута, ограничени от неподвижни предмети, и при маневриране през ограничени проходи.

За пълно използване на препятствията и за едновременно изпълнение на задачите занятието се провежда по елементи, като обучаемите се разпределят по препятствията и след определено време (достатъчно за усвояване на начините за управление) сменят местата си. Отначало обучаемите се тренират да управляват машините по ограничени проходи на преден ход и след като придобият твърди навици, се преминава към движение през препятствията на заден ход. При движение на заден ход, товарене на железопътна платформа, при качване на рампа и слизание от нея се обръща особено внимание да спазват строго мерките за безопасност и да проявяват максимално внимание. **Забранява се** да се преминава към изпълнение на следващата задача, докато обучаемите не придобият твърди навици за изпълнение на предишната. Товаренето на железопътни платформи се изпълнява във всички варианти за натоварване и разполагане на машините на платформата.

Подаването на автовлака към товарната площадка се изпълнява с отворени странични или задни капаци на каросерията. Разстоянието от товарната площадка до автовлака трябва да позволява да се извършва товаренето без използване на допълнителни мостчета или трапове. След изпъл-

нение на задачата автовлакът се спира, двигателят се изключва и се включва предавката за заден ход.

След тренировката за изпълнение на всяка задача поотделно се преминава към комплексно изпълнение на цялото управление, т. е. към последователно преодоляване на всички препятствия по реда, посочен в контролното упражнение.

При изпълнение на упражнението нощем входовете в габаритния тунел, габаритният двор, габаритната осморка, както и краят на рампата (естакадата) и железопътната платформа трябва да се обозначат с добре видими от водача (светещи или друг вид) указатели. Качването на рампата или железопътната платформа става само по сигнали на ръководителя на занятието или на специално назначено лице. Сигналите се подават на водача със сигнални флягчета или с трицветно фенерче (не на глас).

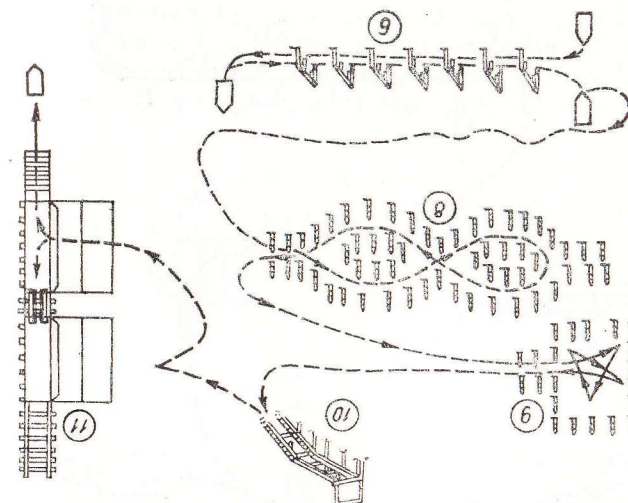
а. Съдържание на контролно упражнение за единичен автомобил (Фиг. 4)

Влизане в габаритен тунел на преден ход със завиване надясно под ъгъл 90° , преминаване по него и излизане със завиване наляво на 90° , влизане в тунел на заден ход и преминаване през него. Преминаване по габаритна осморка на преден ход.

Влизане в габаритен двор на преден ход, обръщане в него и излизане.

Качване на рампа на преден ход и слизание от нея на заден ход.

Товарене от страничен апарел на железопътна платформа, спиране на нея и слизание през челен апарел. Обща дължина на маршрута — 800 m.

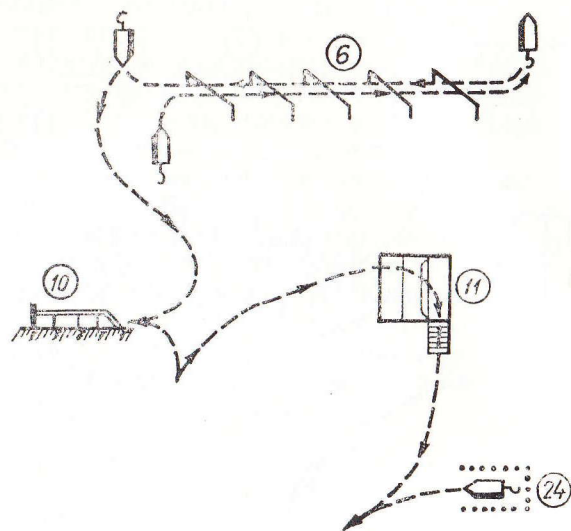


Фиг. 4. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 5,а за единични автомобили:

6 — габаритен тунел; 8 — габаритна осморка; 9 — габаритен двор; 10 — рампа; 11 — железопътна платформа

б. Съдържание на контролно упражнение за единична верижна машина (Фиг. 5)

Влизане в габаритен тунел на преден ход със завиване надясно под ъгъл 90° , преминаване по него и излизане със завиване наляво на 90° , влизане в тунел на заден ход. Товарене от страничен апарел на железопътна платформа, спиране на нея и слизание през челен апарел. Закачване на ремарке, намиращо се на габаритната площадка. Обща дължина на маршрута 1200 m.

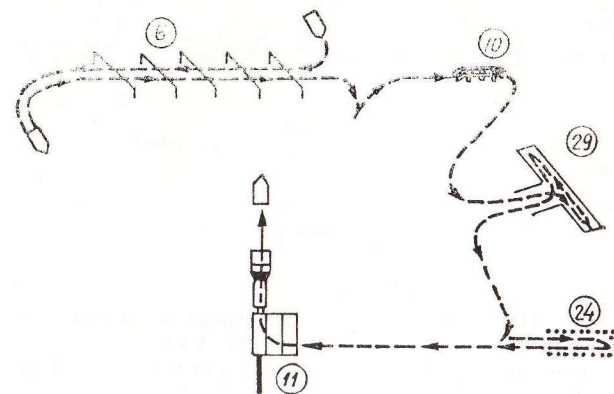


Фиг. 5. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 5, б за единична верижна машина:
6 — габаритен тунел; 10 — рампа; 11 — железопътна платформа;
24 — габаритна площадка

в. Съдържание на контролно упражнение за единични автомобили с три и повече двигателни мостове (Фиг. 6)

Влизане в габаритен тунел на преден ход със завиване надясно под ъгъл 90° , преминаване по него и излизане със завиване наляво на 90° , влизане в тунел на заден ход и преминаване през него. Качване на рампа на преден ход и слизане на заден ход. Влизане на Т-образна площадка, обръщане

на нея и излизане. Гариране на автомобиля на заден ход на габаритна площадка. Натоварване от страничен апарел на железопътна платформа, спиране на нея и слизане през челен апарел. Обща дължина на маршрута 800 m.



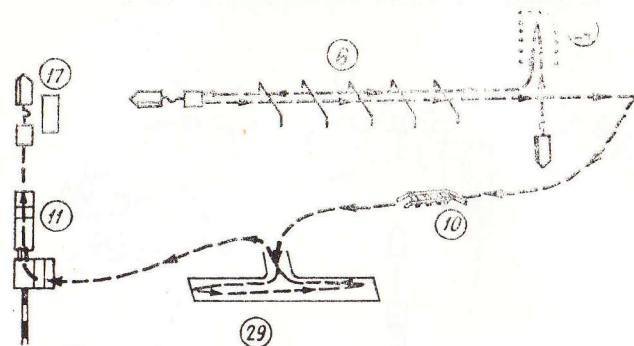
Фиг. 6. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 5, в за единични автомобили с три и повече двигателни мостове:

6 — габаритен тунел; 10 — рампа; 11 — железопътна платформа;
24 — габаритна площадка; 29 — Т-образна площадка

г. Съдържание на контролно упражнение за автовакове (Фиг. 7)

Закачване на ремарке, намиращо се на габаритна площадка, без маневриране. Влизане в габаритен тунел на преден ход със завиване надясно под ъгъл 90° , преминаване по него и излизане направо на разстояние от 5 до 10 m, влизане в тунел на заден ход и преминаване през него. Качване на рампа, спиране на нея и слизане на преден ход. Влизане на

Т-образна площадка, обръщане на нея и излизане. Натоварване от страничен апарел на железопътна платформа, спиране на нея и слизание през челен апарел. Подаване на



Фиг. 7. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 5, 2 за автовлакове:

6 — габаритен тунел; 10 — рампа; 11 — железопътна платформа; 17 — товарна площадка; 24 — габаритна площадка; 29 — Т-образна площадка

автовлака към товарна площадка. Обща дължина на маршрута 800 m.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролните упражнения се считат

— маневрирането при преодоляване на габаритен тунел, при качване на рампа и на платформа и при слизание от тях;

— излизането извън (закачване на) ограничителите;

— свличането на автомобила назад при качване на рампа или на платформа;

— неправилното гариране на машината на железопътната платформа;

— неточното подхождане към товарната площадка;

— маневрирането при подаване на влекача за закачване с ремаркетом;

— нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машините.

Контролно време за изпълнение на упражнение 5 в минути

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
-------------------------	-------------	------------------

За водачи първа група

„Отличен“	6	7,5
„Добър“	7,5	8
„Удовлетворителен“	8	8,5
„Слаб“	Над 8	Над 8,5

За водачи втора група

„Отличен“	5,5	7
„Добър“	6	7,5
„Удовлетворителен“	7	8
„Слаб“	Над 7	Над 8

За водачи трета група

„Отличен“	5	6,5
„Добър“	5,5	7
„Удовлетворителен“	6	7,5
„Слаб“	Над 6	Над 7,5

Упражнение 6. Преодоляване на препятствия и заграждения

Цел. Да се научат обучаемите да преодоляват изкуствени и естествени препятствия и заграждения.

Условия на обучението. Упражнението се преминава на автодром денем и нощем с противогаз, на ненатоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, колейни мостове, противогаз, сигнални флагчета и фенерчета, указатели, ограничители.

Задачи на упражнението

1. Гариране на машината (автовлака) в укритие на преден и заден ход с подхождане направо и със завиване надясно (наляво) под ъгъл 90° и излизане от него.
2. Движение по серпантина.
3. Преодоляване на страничен наклон и могила. Спиране и потегляне на нагорнище.
4. Преодоляване на траншеи, ров, вертикална стена, праг на надолнище и ров с коleen мост.

Организационно-методически указания

Задачите се преминават в произволна последователност.

За пълно използване на препятствията и за правилно усвояване на упражнението от всички обучаеми машините се разпределят по препятствия и след определено време се сменят местата им. Всяка задача се изпълнява отначало без, а след това със противогаз.

Машината влиза в укритието в следната последователност: отначало се изпълняват влизането и излизането от укритието на единична машина с подхождане на преден и

заден ход направо, а след това със завиване надясно и наляво също отначало на преден, а след това на заден ход.

Влизането на преден и на заден ход в укритие за машина с ремарке се извършва само по права линия. При влизането на машината (ремаркетото) в укритието не се допуска да закачва стените му.

Праг по надолнище, ров и траншея се преодоляват по колейни мостове, поставени предварително. При падането на машината от тях на водача се поставя оценка „слаб“.

Вертикална стена не се преодолява от автомобили с нормална проходимост. Тя се преодолява със спиране в момента, когато предните колела (вериги) се опрат в стената със следващо плавно потегляне на най-малката предавка.

Забранява се преминаване на стената без спиране.

Спирането и потеглянето по нагорнище се извършват, когато машината е започнала изкачването му под ъгъл от 10 до 12° . Не се разрешава връщане назад при потегляне повече от $0,5$ m.

Когато обучаемите придобият необходимите навици за преодоляване на всяко препятствие поотделно, преминава се към изпълнение на цялото упражнение със и без инструктор и накрая към изпълнение на контролното упражнение за оценка.

През време на занятието се следи при подхождането към препятствия обучаемите да избират съответна предавка, плавно да ги преодоляват, като спазват всички предпазни мерки, особено при преодоляване на траншея, праг по надолнище, вертикална стена и ров с коleen мост.

Преминаването на контролното упражнение завършва след изпълнение на всички задачи нощем. При това маршрутият за управление, проходите през траншеите и другите (препятствия се обозначават със забележими ориентири указатели и ограничители). Отначало задачите се изпълня-

вата на незатъмнен режим, а след това на режим на пълно затъмнение (маскировъчен режим).

Съдържание на контролно
упражнение 6
(Фиг. 8)

(Изпълнява се денем със и без противогаз, нощем на затъмнен режим без противогаз.)

Излизане от укритие. Преодоляване на страничен наклон и могила, движение по серпантина. Преодоляване на праг по надолнище, ров, траншея и ров с колейни мостове. Вкарване на автомобила в укритие на заден ход от първо подхождане. Обща дължина на маршрута 1200 m.

При изпълнение на контролното упражнение с автовлакове прагът по надолнище и ровът не се преодоляват.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- закачването на стената на укритието,
- закачването или излизането извън ограничителите,
- неправилното избиране на предавката в зависимост

от преодоляването препятствие,

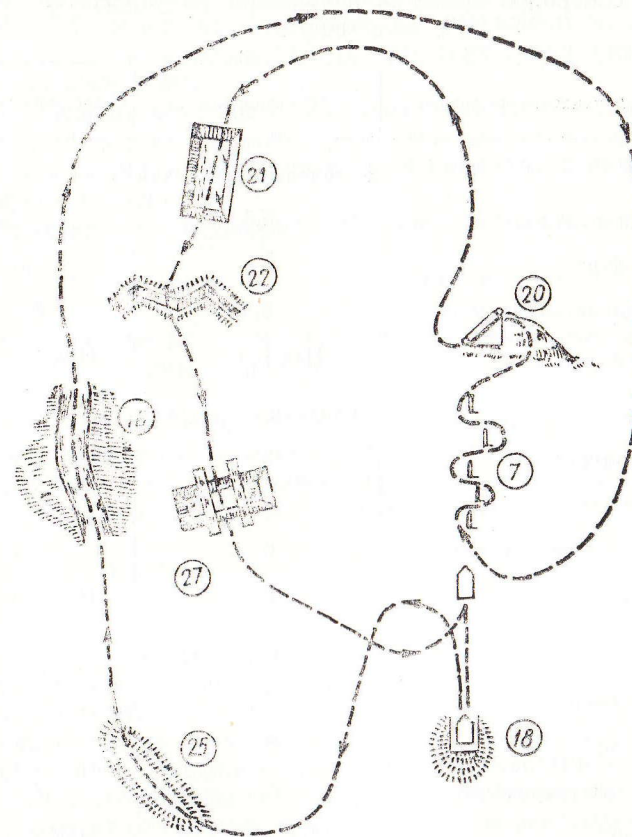
- връщането назад при преодоляване на препятствия,

- падането от колейния мост,

- повторното подхождане при вкарване на машината в укритието,

- нарушаването на изискванията за противохимическа защита,

- нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машината.



Фиг. 8. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 6:

7 — серпантина; 16 — могила; 18 — укритие; 20 — праг по надолнище; 21 — ров; 22 — траншея; 25 — страничен наклон; 27 — ров с колейен мост

**Контролно време за изпълнение на упражнението
в минути**

За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
За водачи първа група		
„Отличен“	5,5	7
„Добър“	6	5,5
„Удовлетворителен“	6,5	8
„Слаб“	Над 6,5	Над 8
За водачи втора група		
„Отличен“	5	6,5
„Добър“	5,5	7
„Удовлетворителен“	6	7,5
„Слаб“	Над 6	Над 7,5
За водачи трета група		
„Отличен“	4,5	6
„Добър“	5	6,5
„Удовлетворителен“	5,5	7
„Слаб“	Над 5,5	Над 7

З а б е л е ж к а. При изпълнение на упражнението поцем контролното време се увеличава до 20%.

Упражнение 7. Управление на високи скорости

Цел. Да се научат обучаемите да управляват на високи скорости по черни пътища и шосета с различна интензивност на движението.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на предварително избран маршрут с участъци от черен път и шосе с различна интензивност на движението денем с натоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, сигнални флагчета.

Задачи на упражнението

1. Движение на високи скорости по черни пътища. Запазване на скоростта при преодоляване на пътни препятствия.

2. Движение на високи скорости по шосе с малко движение на превозни средства. Изпреварване.

3. Изпреварване на високи скорости по шосе с интензивно движение на превозни средства (само за автомобили).

**Организационно-методически
указания**

Задачите се изпълняват в посочената последователност.

Преди изпълнението на упражнението обучаемите трябва да повторят изискванията на правилата за движение при изпреварване на превозни средства.

Отначало упражнението започва на участъци с малко движение на превозни средства, след това с придобиване на увереност от обучаемите в собствените им действия се преминава на път с голяма интензивност на движението.

Скоростта на движението отначало не трябва да превишава 25—30 km/h, а след това постепенно се увеличава до 50—60 km/h за автомобилите и максималната за верижните влекачи, но не повече от 50 km/h. Във всички случаи скорост-

та трябва да се избира така, че да се осигурява безопасно движение в зависимост от профила на пътя, широчината и състоянието на пътното платно, наблюдаемостта и видимостта и от създалата се пътна обстановка.

При движение на високи скорости трябва да се обръща особено внимание на обучението за изпреварване, разминаване с насрещни превозни средства и спазване на дистанция, осигуряваща безопасност за движещите се отпред превозни средства.

За тренировка по изпреварване машините, които се използват за занятието, се разпределят по двойки, за да могат да изпълняват последователно изпреварване. Отначало скоростта на движението на изпреварвания автомобил трябва да бъде не повече от 30 km/h, а след като обучаемият придобие навики, скоростта се повишава до 50 km/h. На пътища с интензивно движение се разрешава да се изпреварват и други превозни средства, ако скоростта на движението им не превишава посочената. За верижните машини скоростта на изпреварваната машина не трябва да превишава в началото на занятието 15 km/h, а в края — 25 km/h.

Съдържание на контролно упражнение 7 (Фиг. 9)

Движение по черен път и шосе със скорост на отделни участъци до максималната. Завиване, преодоляване на нагорница и надолница. Изпреварване на превозни средства, движещи се със скорост 30 — 35 km/h. Обща дължина на маршрута за автомобили е 7 km, за верижни машини — 5 km.

За грешки и на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

— нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машините;

— движението със скорост, неосигуряваща безопасност.



Фиг. 9. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 7

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценки	С автомобил	С верижна машина
За водачи първа група		
„Отличен“	10	10
„Добър“	11	11
„Удовлетворителен“	12	12
„Слаб“	Над 12	Над 12

а. Управление по пресечена местност
З а д а ч и н а у п р а ж н е н и е т о

1. Движение по пясъчлив участък (през зимата по снежна покривка).
2. Движение по полски пътища, по мокра ливада, стърнища и орани ниви. Преодоляване на канавки, оврази, блата. Избирание на най-подходяща посока за движение и на места за завиване. Движение по ориентири.
3. Движение по тесни горски пътища, по крайнина на гора и храсталак.
4. Движение по мокри глинести пътища с дълбоки колози (през зимата по заснежен път, в поледица).
5. Преодоляване на водна преграда в брод (през зимата преминаване по лед).
6. Извличане на заседнала или затънала машина с помощта на средства за повишаване на проходимостта и споредни средства. Самонизвличане. Извличане с помощта на друга машина. Теглене.

С ъ д ъ р ж а н и е н а к о н т р о л н о
у п р а ж н е н и е 8, а
(Фиг. 10)

Движение по пясъчлив участък (през зимата по снежна покривка), преодоляване на водна преграда в брод (през зимата — преминаване по лед). Движение по мокра (блатиста) ливада, стърнище, орани ниви (през зимата по заснежен път). Движение по тесен градски път, по полски път, през храсти. Преодоляване на оврази със стърнина на скатове до 15°. Обща дължина на маршрута 3 km.

79

За получаване на оценки	С автомобил	С верижна машина
За водачи втора група		
„Отличен“	9	9,5
„Добър“	10	10
„Удовлетворителен“	11	11
„Слаб“	Над 11	Над 11
За водачи трета група		
„Отличен“	8	9
„Добър“	9	9,5
„Удовлетворителен“	10	10
„Слаб“	Над 10	Над 10

У п р а ж н е н и е 8. Управление по лоши пътища и без път

Цел. Да се научат обучаемите да управляват машините по лоши пътища и без път.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на предварително избрани участъци денем и нощем с наточени машини.

Материално осигуряване. Машини, средства за повишаване на проходимостта, средства за самоизвличане, сигнални флагчета и фенерчета, указатели, ограничители.

78

2. Изпреварване и разминаване на тесни пътища. Обръщане на планински пътища за движение в обратна посока.
3. Спиране на нагорнище с използване на средства, предотвратяващи връщането на машината назад.
4. Преодоляване на каменисти участъци от местността. Движение по страничен наклон.
5. Преодоляване на дълбоки оврази и водни прегради в брод.
6. Извличане на заседнала или затънала машина с помощта на средства за повишаване на проходимостта и подръчни средства. Самонизвличане. Извличане с помощта на друга машина. Теглене.

Съдържание на контролно упражнение 8, б

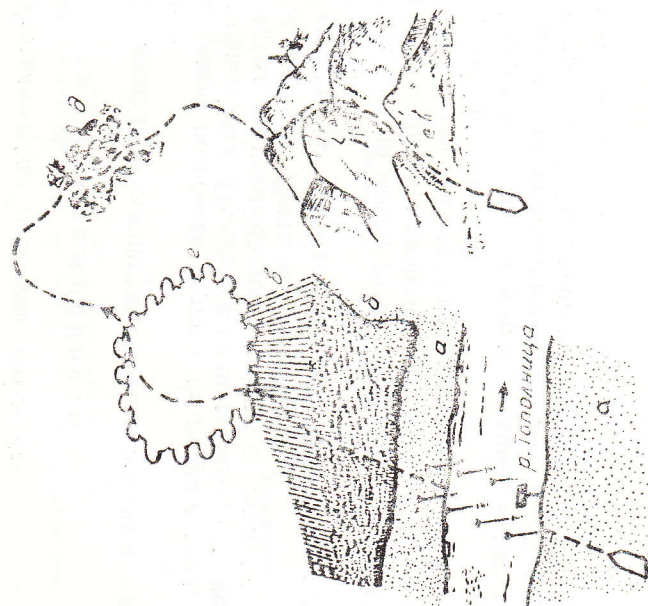
Движение по участък от планински път, дълъг 4 km. На участъка трябва да има едно-две продължителни нагорнища и надолнища с наклон $10-20^\circ$, серпантини, шестосем завоя (от тях три-четири скрити), оврази, брод, каменисти участъци. Спиране на нагорнище, потегляне от място на нагорнище, обръщане на нагорнище за движение в обратна посока. Спускане на надолнище с използване на комбинирано спиране. Обхождане на спряло превозно средство, разминаване с насрещни машини.

в. Управление през зимата

Задачи на упражнението

1. Движение по снежна покривка и по заснежен път.
2. Преодоляване на нагорнища и надолнища с наклон $10-15^\circ$. Спиране и потегляне.

6 Курс по управление...



Фиг. 10. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 8, а:

а — пясък; б — ливада (стърнище); в — орна нива; г — гора; д — хрсталак; е — хърмове

б. Управление в планинска местност

Задачи на упражнението

1. Движение по планински път с остри скрити завоя, серпантини, продължителни нагорнища и надолнища с наклон $10-20^\circ$.

3. Преодоляване на водна преграда в брод (преминаване по лед).

4. Изваждане на заседнала или затънала в сняг машина с помощта на средства за повишаване на проходимостта и с подръчни средства. Самоизвличане. Извличане с помощта на друга машина. Теглене.

Съдържаниена контролно упражнение 8,в

Движение по маршрут с дължина 4 km, имащ заснежен участък от пътя. Преодоляване на две нагорнища с наклон до 10°. Спиране на нагорнище и потегляне. Преодоляване на водна преграда в брод (преминаване по лед).

Загребки на обучаемите при изпълнение на контролните упражнения се считат

— неправилният избор на предавката съобразно с реда на местността и състоянието на пътя;

— връхлитането върху естествени препятствия (дънери, дървета, дълбоки ями и др.);

— спирането и преклещването на предавките при преодоляване на водна преграда в брод (преминаване по лед);

— отклонението от определения маршрут за движение;

— връщането назад при преодоляване на нагорнище и препятствия;

— занасянето на машината при намаляване на скоростта или спиране;

— неумелото използване на средствата за повишаване на проходимостта и неправилното самоизвличане;

— неправилните действия при извличане на затънала машина чрез друга машина;

- занасянето на машината при завиване;
- силните придърпания на машината и неправилните действия на водачите при теглене;
- нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машината.

Организационно-методически указания

В зависимост от разположението на участъка и от сезона се изпълнява едно от упражненията 8,а; 8,б или 8,в. Упражнението се изпълнява в произволна последователност.

Преди започване на занятието обучаемите трябва да изучат правилата и начините за управление на машините при трудни пътни условия и за преодоляване на препятствия, като изхождат от конкретните цели на занятието и от условията за изпълнение на упражнението.

През време на занятието обучаемите трябва да разберат, че основна причина за засядане на машината при тежки пътни условия е неправилното избиране на скоростта и посоката на движението. При тежки пътни условия и при движение без път трябва да се избягват спирането и преклещването на предавките, за да се осигури постоянно предаване на теглителното усилие към двигателните колела и да се преодолее по-голямото съпротивление на движението.

Преди излизане на труднопроходими участъци обучаемият трябва да спре машината, да огледа препятствията (труднопроходимия участък), да определи възможността и начина за преодоляването му, да избере нужната посока и едва след това да започне движението.

По време на обучението труднопроходимите участъци се преодоляват при нужда с помощта на различни средства

За повишаване на проходимостта, включително и с намаляване налягането на въздуха в гумите на колелата. Ако условията позволяват, тежният участък от пътя се преодолява със засилване, като се използва инерцията на движението на машината.

За изучаване на условията за занасяне на машината при управление и за недопускане на занасяне при поледица обучаемите трябва да се тренират на специално оборудвана площадка, на която се създават условия за занасяне на автомобила чрез рязко спиране, рязко повишаване на честотата на въртене на коляновия вал на двигателя, рязко включване на съединителя или завиване.

Преди изпълнение на задачите по преодоляване на водна преграда в брод задължително трябва да се проведе инженерно разузнаване на преградата и да се оборудва. Преди преодоляване на водна преграда в брод трябва да се изучи редът за преодоляване и да се изпълнят практическите работи по подготовката на машините. При преодоляване на водна преграда в брод машината да се движи на малка предавка, без тласъци, с по-висока честота на въртене на коляновия вал на двигателя и постоянно подаване на гориво, под ъгъл по посока на течението. **Забранява** се да се превключват предавките и да се гаси двигателят по време на преминаването на брода.

Преодоляването на водна преграда в брод започва по сигнал на регулировчика. Предната машина трябва да започне движението едва когато предната преодолее брода и излезе на срещуположния бряг. След преминаване в брод машината се претегжда и се отстраняват откритите неизправности.

В началото на движението след преминаването в брод спирачните накладки се изсушават чрез частично задействане на педала на крачната спирачка.

Организацията и методиката на обучението при преминаване по лед са същите, както и на занятията по преодоляване на водна преграда в брод. Разузнаването и оборудването на преградата по лед се извършват съгласно изискванията на „Наставление по инженерно дело в БНА“.

При движение по лед вратите на кабината трябва да бъдат отворени. **Категорично се забранява** в каросерията да има хора. При забележимо подаване на леда под машината трябва плавно да се увеличи скоростта на движението и да се излезе от опасната зона.

Пътят за движение на машината през брод (преминаване по лед) трябва да бъде обозначен с добре видими вежи (при нужда с указатели с фенерчета).

При изпълнение на задачите в планинска местност трябва да се спазват организационно-методическите указания на упражнение 2. При изпълнение на задачите по теглене на машина за съгласуване на действията между двамата водачи предварително се установяват два-три сигнала, които може да се подават с различни по продължителност звукови сигнали или със светлините на фаровете.

При движение с ремарке трудно преодолимият участък от пътя се преодолява разделено (отначало преминава влекачът, а след това ремаркетът се изтегля с лебедката).

Упражнението завършва с изпълнение на всички задачи по нощем.

Контролно време за изпълнение на упражнението
в минути

№ на упраж- нение- то	За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
8, а	За водачи първа група		
	„Отличен“	8	10
	„Добър“	9	10,5
	„Удовлетворителен“	10	Над 11
	За водачи втора група		
	„Слаб“	Над 10	Над 10
	„Отличен“	7,5	9,5
	„Добър“	8	10
	За водачи трета група		
	„Удовлетворителен“	9	10,5
	„Слаб“	Над 9	Над 10,5
	За водачи първа група		
	„Отличен“	7	9
	„Добър“	7,5	9,5
	„Удовлетворителен“	8	10
	За водачи втора група		
	„Слаб“	Над 8	Над 10

№ на упраж- нение- то	За получаване на оценка	С автомобил	С верижна машина
8, б и	За водачи първа група		
	„Отличен“	14	15
	„Добър“	15	16
	„Удовлетворителен“	16	17
8, в	„Слаб“	Над 16	Над 17
	За водачи втора група		
	„Отличен“	13	14
	„Добър“	14	15
	За водачи трета група		
	„Удовлетворителен“	15	16
	„Слаб“	Над 15	Над 16
	За водачи първа група		
	„Отличен“	12	13
	„Добър“	13	14
	„Удовлетворителен“	14	15
	За водачи втора група		
	„Слаб“	Над 14	Над 15

Упражнение 9. Управление в населено място

Цел. Да се научат обучаемите да управляват машините в населено място, да маневрират, да преминават сложни кръстовища и площади и да управляват машината по улици с движение на обществени превозни средства и пешеходци.

Условия на обучението. Упражнението се преминава на автодром и в населено място денем и нощем с ненаатоварени машини.

Материално осигуряване. Машини, макети и схеми по правилата за движение на превозни средства в населено място, светофари, сигнални флагчета и фенерчета.

Задачи на упражнението

1. Потегляне от място, задминаване на спрели превозни средства, движение със спазване на дистанцията, избиране на място за спиране, спиране и паркиране на автомобил.
2. Преминаване на нерегулирани и регулирани кръстовища направо, със завиване надясно и наляво.
3. Завиване и обръщане на улиците и кръстовищата, влизане и излизане от двор. Паркиране на автомобили до тротоар между паркирани машини.
4. Движение по централни улици и площади с дву-, три- и четириредово движение, преминаване на сложни кръстовища направо, със завиване надясно и наляво.
5. Маневриране при движение по улици с многоредово движение, престрояване в редове, завиване в пресечки и излизане на главна улица, обръщане на движение в обратна посока.
6. Управление по улици с трамвайно, тролейбусно и автобусно движение.

Организационно-методически указания

Задачите се изпълняват в произволна последователност. На занятията по управление на машината в населено място обучаемите се допускат само след предварителна проверка и положителна оценка на занятията и навиките им по правилата за движение на превозните средства.

Преди започване на практическото занятие по управление обучаемите трябва да преминат тренировка по изучаване на правилата за движение на превозните средства „пеш без машини“.

Обучението по управление на машината в населено място на автодрума и в реални градски условия става само след като обучаемите придобият необходимите навики и увереност в своите действия. От начало задачите се изпълняват по улици със слабо движение на превозни средства, а след това по улици с интензивно движение на превозни средства и пешеходци.

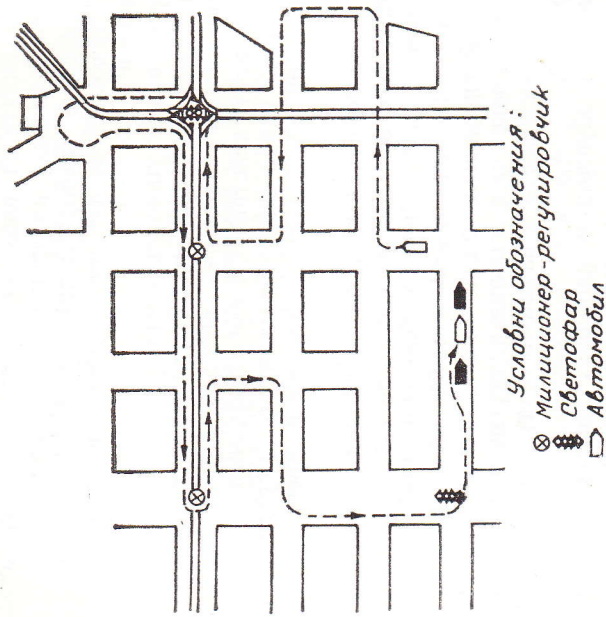
Задачите, които са свързани с изпълнението на подготвителните действия на обучаемите (завиване, спиране и др.) се указват предварително. Особено внимание се обръща на правилното и своевременно подаване на сигнали за маневриране. Всяка задача се преминава дотогава, докато обучаемият започне да я изпълнява уверено и правилно. Скоростта на движението в началото не трябва да превишава 20—25 km/h.

След като обучаемите придобият твърди навики по управление на машината в градски условия, скоростта на движението се увеличава до установената от Закона за движение по пътищата. В края на занятията на обучаемите се предоставят по-голяма инициатива и самостоятелност, като по възможност им се дават само общи указания.

Упражнението завършва с изпълнение на всички задачи нощем.

Съдържание на контролно упражнение 9 (Фиг. 11)

Движение в населено място по улици с интензивно движение на превозни средства. Преминаване на сложни кръстовища и площади направо, със завиване надясно и наляво.



Фиг. 11. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 9

Преминаване по улици с трамвайно (тролейбусно, автобусно) движение. Завиване във второстепенна улица и излизане на главна улица. Обръщане на сложно кръстовище и главна

улица за движение в обратна посока. Паркиране на автомо-
била до тротоар между паркирали машини. Обща дъл-
жина на маршрута 2,5 km.

За изпълнение на упражнението се отделят не повече от
10 min. За поставяне на оценка при изпълнение на контрол-
ното упражнение времето се определя от ръководителя на
занятието (изпитващия), като се вземат под внимание дъл-
жината и сложността на движението по определенния марш-
рут.

З а г р е ш к и на обучаемите при изпълнение на кон-
тролното упражнение се считат

- нарушаването на правилата за движение и на техни-
ката на управление на автомобила,
- продължителното движение на малки предавки,
- изпълнението на упражнението за повече от опреде-
леното време.

У п р а ж н е н и е 10. Управление в колона

Цел. Начинаещите водачи да придобият знания, умение
и навики, а водачите на машини във войските и всички обу-
чаеми да усъвършенствуват навиките си за управление на
машините в колона при различна местност, време и види-
мост. Да се усъвършенствуват навиките на офицерите да
организируют придвижването и да управляват подразде-
ленията през време на марша.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява в
колоне на специално избран маршрут, включващ шосе и
черни пътища, с натоварени машини денем и нощем.

Материално осигуряване. Машини, сигнални флагчета,
фенерчета.

Задачи на упражнението

1. Построяване и изтегляне на колоната на маршрута. Предаване и приемане на сигнали за управление на колоната през време на марша.
2. Спиране на колоната и възобновяване на движението.
3. Преминаване през населени пунктове.
4. Преодоляване на надолнища и нагорнища, обръщане на колоната за движение в обратна посока.
5. Движение в колона по тежки пътища и без път.
6. Движение в колона с висока скорост.
7. Извеждане на машината от колоната при техническа неизправност, а след отстраняването ѝ — включване в колоната.
8. Разсредоточаване и дейност в района за разполагане (подвоз, натоварване).
9. Дейност при различни видове опасности и при пожар през време на движение и в района за разполагане.

Организиционнометодически указания

Преди започване на практическите занятия по управление в колона обучаемите трябва да изучат и да умеят да подават точно сигналите със сигнални флагчета (с фенерче, с ръце), предвидени от Строевия устав за управление на строевете.

Всички машини в колоната трябва да бъдат снабдени със светлотехнически средства за движение нощем, светломаскировъчни устройства, с лампа под каросерията (светлинни екрани), задни габарити на машината и оръдието (ремаркетото), със средства за повишаване на проходимостта и за теглене, прибори за дезактивация и дегазация и с полугаемия се возим шанцов инструмент.

В състава на колоната се включват техническо осигу-

рване със средства за техническо обслужване и ремонт, подвижни средства за зареждане, санитарен автомобил с медицински персонал и резервни машини. Забранява се през време на марша превозване на личен състав (включително и единични лица) в каросерията на машини, управлявани от обучаеми.

Упражнението започва с построяване и изтегляне на колоната, а след това задачите се изпълняват в произволна последователност.

Маршрутите за движение трябва да включват участъци от шосе и черен път в пресечена местност, труднопроходими пътища и без път. До управление на машините в колона се допускат само онези обучаеми, които са изпълнили всички предидущи контролни упражнения, които съответствуват на задачите в упражнението 10. През време на занятията трябва да се спазва строго дисциплината на марша и да се изпълняват точно командите, предавани чрез сигнали.

Обучението по управление на машините в колона при подготовката или подготовката на водачи от всички категории и в края на сбора с младите водачи във войските завършва с марш на голямо разстояние (два-три деңоночни прехода) на фона на тактическа обстановка. Маршът се провежда според изискванията на съответните програми за обучение денем и нощем.

Движението по шосе се извършва на незатъмнен режим на осветление. Маскировъчен режим се използва на черен път и без път. През време на марша действията на водача се съгласуват със задачите на тактическата обстановка. Дневните и нощните почивки, както и изпълнението на другите учебни въпроси се организират извън населените пунктове. За управление на колоната през време на марша и в района за разполагане трябва да има средства за свързка и сигнализация — радиостанция, сигнални флагчета, фенерчета и ракети, мегафони и др.

Построяване и изтегляне на колоната на маршрута. Преминане на маршрут с определена дължина. Излизане от маршрута и разсредоточаване на машините съобразно със защитните свойства на местността.

Маршрутът на упражнението се определя от ръководителя на занятието (проверяващия). Той трябва да включва пътища и участъци без път, характерни за условията за дислоциране на подразделението, и да бъде не по-малък от 50 km за автомобили и 20 km за верижни машини. В състава на колоната се включват напълно изправни машини на подразделението с щатни ремаркета (системи). Бордовите автомобили се натоварват по нормата. Ръководителят на занятието (проверяващият) определя средната скорост на движение в съответствие с изискванията на Строевия устав и условията за изпълнение на упражнението. При инспектиране и проверки на войските в състава на колоната се включват не по-малко от 20 машини (разрешава се от различни подразделения на частта).

За грешки и на обучаемите при изпълнение на контролното упражнението се считат

- несъгласуваните действия на водачите при построяване и изтегляне на колоната;
- неспазването на светломаскировъчния режим;
- нарушаването на установената дистанция между машините при движението;
- нарушаването на дисциплината на марша;
- нарушаването на правилата за преодоляване на пътни препятствия;
- неправилните действия при изпълнение на сигналите за различните видове опасности и при гасене на пожар;
- изоставането на машини (изоставане на 5% от машините се приема за една грешка, на 10% — за 2 и т. н.).

При несвоеременно пристигане на колоната в определен пункт се счита, че упражнението не е изпълнено и на подразделението се поставя слаба оценка. (Времето се определя по пристигането на последната машина от подразделението.)

При съвременно пристигане на колоната и при липса на посочените по-горе грешки се поставя оценка „отличен“, при една грешка — „добър“, при две грешки — „удовлетворителен“.

Ако трябва да се поставят индивидуални оценки на обучаемите по даденото упражнението (например при подготовката на младите водачи), техните действия се оценяват по броя на допуснатите грешки в съответствие с т. 28 на курса.

За грешки и на отделните обучаеми се считат — несвоевременното или неправилното изпълнение на командата (сигнала) на началника на колоната;

— неспазването на установеното място в колоната;

— нарушаването на установената дистанция и на реда за движение;

— неправилните действия при изпълнение на сигналите за различните видове опасности и при гасене на пожар;

— спирането на машината на маршрута по вина на обучаемия (водача);

— неправилното паркиране на машината на мястото за разсредоточаване на колоната;

— нарушаването на установения светломаскировъчен режим;

— нарушаването на правилата за движение и на техниката на управление на машината.

Задачите се изпълняват в посочената последователност. При изпълнение на упражнението се обръща особено внимание на правилната подготовка на специалния автомобил за работа на летището.

Преди да започне занятието, проверява се дали обучаемите знаят маршрутите за движение и сигналите, които се подават на летището. Всяка задача се изпълнява догата, докато обучаемият започне да я изпълнява уверено. Скоростта на движението през време на занятието не трябва да прехвърлява 20 km/h.

Упражнението завършва с изпълнение на всички задачи нощем.

Съдържание на контролно
упражнение 1, с

Движение на машините от автомобилния парк до летището, влизане в летището, движение по пътеките за регулиране, местостоянките и в зоните на разсредоточаване. Преминаване на машините пред летателните апарати, намиращи се на местостоянките, с работещи двигатели, разполагане на машините на местостоянките (в укритието), излизане от летището.

Затрешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

— влизането в летището с непочистени от кал коледа,
— преминането по-близо от 5 m покрай стоящите на местостоянките летателни апарати,

— преминането в непосредствена близост покрай летателните апарати с работещи двигатели,

— рязкото спиране и завиване при движение по летището,

7 Курс по управление...

97

III. СПЕЦИАЛНИ УПРАЖНЕНИЯ

Упражнение 1, с. Управление на автомобил на летище.

Цел. Да се научат обучаемите да управляват специални автомобили на летище.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на летище денем и нощем.

Материално осигуряване. Автомобили, сигнални флагчета и фенерчета, пътни знаци и указатели.

Задачи на упражнението

1. Контролен преглед на автомобила и специалната екипировка преди излизане от парка на летището.

2. Влизане в летището и излизане от него.

3. Движение по елементи (по пътеките за регулиране, местостоянките и в зоните за разсредоточаване) на летището денем и нощем при разсредоточено и скрито разположение на летателните апарати, при полети и при техническо обслужване на летателните апарати.

4. Разполагане на машините на местостоянката и в укритието на летището.

96

— нарушаването на изискванията на инструкцията и на схемата за движение по летището,

— движението на по-малко от 50 m пред рулиращ летателен апарат,

— включването на дълги светлини при движение по летището нощем,

— невключването нощем на габаритните светлини,

— неизпълнението на командите на дежурния по летищно-техническо осигуряване и на другите длъжностни лица (ръководителя на полета).

Навигиите на обучаемите при изпълнение на контролното упражжнение се оценяват по броя на допуснатите грешки съгласно т. 28 от курса.

У п р а ж н е н и е 2, с. Подхождане на машините към летателните апарати

Цел. Да се научат обучаемите да подхождат с машината към летателния апарат отпред, отстрани и отзад и да подвеждат машината към него на заден ход.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на летище денем и нощем.

Материално осигуряване. Машини, макет на летателен апарат, сигнални флагчета и фенерчета.

З а д а ч и н а у п р а ж н е н и е т о

1. Подхождане към летателния апарат отпред, отстрани и отзад.

2. Приближаване на машината към летателния апарат на заден ход.

3. Съединяване на раздавателните маркучи и щепселите към летателния апарат и заземяването на машините.

4. Отдалечаване от летателния апарат.

С водачите на горивозареждачи, маслосареждачи, пускови агрегати и средства за зареждане със сгъстени и втечени газове се изпълнява подхождане към самолета отпред, отстрани и отзад.

Упражнението се изпълнява отначало денем, след това нощем.

Движението на машините от укривията (местостоянките) към летателния апарат започва по команда на ръководителя на занятието (дежурния по летищно-техническо осигуряване на полетите) и се извършва само по маршрути, съответстващи на схемата за движение на машините на летището. Скоростта на движение на машините близо до летателния апарат не трябва да превишава 5 km/h. Категорично се забранява подхождане към летателния апарат без команда на инструктора (техника или механика на летателния апарат). До летателния апарат може да се маневрира само по команда на инструктора (техника или механика). След като чуе командата „Стои!“ (независимо кой я подава), водачът трябва да спре незабавно машината.

По-нататъшно маневриране с машината се разрешава само след изясняване на причината за подадената команда. Движението, подхождането на машините към летателните апарати и маневрирането до летателните апарати нощем се извършват с включени фарове (габарити) на машината и при включени аеронавигационни светлини на летателния апарат. Инструкторът (техникът или механикът на летателния апарат) трябва да посреща машината с включено джобно фенерче. Крайната спирка на машината до летателния апарат нощем се фиксира с поставяне на трупчета под колелата на машината.

Преди зареждане с гориво, масло и специални течности

летателните апарати и зареждащите средства трябва да се вземат.

Съдържание на контролно упражнение 2,с

Излизане на машината от укритието (местостоянката), движение по летището, подхождане към летателния апарат отпред, отстрани и отзад и подаване на машината към летателния апарат на заден ход с едно подхождане. Свързване към системите на летателния апарат на раздавателните маркучи, щепселите и заземяването на машините в укритието (местостоянката).

Загребки на обучаемите при изпълнение на контролно упражнение се считат

- излизането на машината от укритието (местостоянката), преди да се подаде команда;
- превишаването на скоростта на движението по летището и до летателния апарат;
- неправилното спиране на машината до летателния апарат;

— подаването на машината към летателния апарат на заден ход с второ подхождане;

- неизпълнение на командата „Стой!“;
- неизпълнение на командите на инструктора (техника или механика на летателния апарат);
- нарушаването на правилата за движение по летището и на техниката на управление на машините.

Навиците на обучаемите по изпълнение на контролното упражнение се оценяват според броя на допуснатите грешки съгласно т. 28 от курса.

Упражнение 3,с. Теглене на летателен апарат и разполагането му в укритие

Цел. Да се научат обучаемите да подхождат с машина към летателния апарат, да го теглят и да го разполагат в укритие.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на летището денем и нощем.

Материално осигуряване. Машини, макети на летателния апарат, сигнални флагчета и фенерчета, теглични приспособления.

Задачи на упражнението

1. Подхождане към летателния апарат на заден ход.
2. Закачване на летателния апарат за влекача.
3. Теглене на летателния апарат.
4. Разполагане на летателния апарат в укритие.
5. Затваряне на вратите на укритието.

Организационно-методически указания

Движението на машината от укритието (местостоянката) започва по команда на ръководителя на занятието (дежурния по летищно-техническо осигуряване на полетите) само по маршрутите, съответстващи на схемата за движение на машините на летището, със скорост, не по-голяма от 15—20 km/h. При приближаването към летателния апарат и подхождането към него скоростта на движението на машината не трябва да превишава 5 km/h.

Категорично се забранява подхождането към летателния апарат без команда на инструктора (техника или механика) на летателния апарат. До летателния апарат се маневрира само по команда на инструктора (техника или механика).

Като чуе командата „Стой!“ (независимо кой я подава), водачът трябва да спре незабавно машината. По-нататъшното маневриране с машината се разрешава само след изясняване на причината за паданата команда. Движението на машината към летателния апарат и маневрирането до него се изпълняват по същите правила, както и при изпълнение на упражнение 2,с.

Подхождането на влекача към летателния апарат и скачването му трябва да стават плавно, без удари на тегличния уред в скобата на теглича. След скачването на скобата на теглича с тегличния уред на машината водачът трябва да провери сигурността на скачването. Потеглянето от място и тегленето на летателния апарат трябва да стават плавно, без тласъци и остри завивания, а спирането — плавно с постепенно намаляване на скоростта на движението. Скоростта на тегленето не трябва да превишава при твърдо скачване денем 15 km/h, а нощем — 5 km/h, при меко скачване денем — 5 km/h (нощем се тегли само с твърдо скачване). При теглене на влекача трябва да присъствува инструкторът, който предава на водача командите, получавани от лицето, намиращо се в кабината на летателния апарат, и да контролира безопасността на тегленето. При теглене с въже (меко скачване) се назначава наблюдаващ за опъването на въжето.

При разполагане на летателния апарат в укритие с влекача по команда на инструктора (техника или механика) водачът разполага летателния апарат и влекача в створ и точно по надлъжната ос на укритието. Инструкторът (техникът или механикът) подава команда на водача за разполагане на летателния апарат в укритието. Водачът изпълнява всички команди, подавани от инструктора (техника или механика), а след разполагането на летателния апарат затваря вратата на укритието и се отдалечава от него.

Подхождане на влекача към укритието, подаване на влекача на заден ход за закачване от първо подхождане, скачване с летателния апарат, потегляне и теглене на летателния апарат, подхождане към укритието, разполагане на летателния апарат в укритието от първо подхождане и затваряне на вратата.

З а г р е ш к и на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

— излизането на машината от укритието (местостоянка), преди да се подаде команда;

— подаването на машината към летателния апарат на заден ход от второ подхождане;

— ударът със заден буфер (капак) по скобата на теглича;

— неизпълнението на командата „Стой!“;

— неизпълнението на команда на инструктора (техника или механика на летателния апарат);

— тласъците при потегляне и теглене на летателния апарат;

— резките завивания и рязкото спиране при теглене на летателния апарат;

— превишаването на установената скорост на движение при теглене;

— нарушаването на правилата за движение по летището и на техниката на управление на машините;

— разполагане на летателния апарат в укритието от второ подхождане.

Навиците на обучаемите по изпълнение на контролното упражнение се оценяват по броя на допуснатите от тях грешки съгласно т. 28 от курса.

У п р а ж н е н и е 4, с. **Натоварване на машината в транспортни средства** (самолет, вертолет, десантен кораб, паром, парашутна платформа)

а. *Натоварване на машината в самолет (вертолет)*

Цел. Да се научат обучаемите да товарят машината в самолет (вертолет).

Условия на обучението. Упражнението се преминава на специална площадка на автотрума (летището) денем и нощем.

Материално осигуряване. Автомобили (верижни машини), макет на товарна кабина на самолет (вертолет), лебедка, трап, система блокове, накладки.

З а д а ч и на у п р а ж н е н и е т о

1. Подготовка на машината за превозване със самолет (вертолет).
2. Натоварване на машината в самолет (вертолет) с лебедка.
3. Натоварване на машината в самолет (вертолет) на собствен ход.
4. Разтоварване на машината от самолет (вертолет).

О р г а н и з а ц и о н н о - м е т о д и ч е с к и у к а з а н и я

Задачите се преминават в посочената последователност. При подготовката на машините за превозване със самолет (вертолет) се обръща особено внимание на работата на спирачките, налягането на въздуха в гумите, сигурността на ключалките на капациите на каросерията, изправността на вратите на кабините на водачите и кабините за управление на агрегатите на специалните автомобили, на сигур-

ността на закрепването на прикачните агрегати и на резервните колела.

Товаренето (разтоварването) на машината в самолет (вертолет) започва по сигнали на ръководителя на занятиято. Преди започване на товаренето машините се разполагат по посока на движението за товарене срещу товарния трап. При движението на машината по товарния трап трябва да се спазват строго нанесените по него знаци.

Задачите се изпълняват отначало денем, а след това нощем.

С ъ д ъ р ж а н и е на к о н т р о л н о у п р а ж н е н и е 4, с(а) (Фиг. 12)

Подготовка на машината за натоварване, товарене на самолет (вертолет) и разтоварване от самолет (вертолет).

З а г р е ш к и на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- непълната подготовка на машината за товарене;
- неправилното разполагане на машината срещу товарния трап;
- неточното движение на машината по товарния трап;
- неизпълнението на командите на ръководителя на занятиято;
- нарушаването на техниката на управление на машината.

Навиците на обучаемите по изпълнение на контролното упражнение се оценяват по броя на допуснатите от тях грешки съгласно т. 28 от курса.

б. *Натоварване на машината на десантен кораб*

Цел. Да се научат обучаемите да управляват автомобилите при товарене в десантен кораб денем и нощем.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на водопропус с десантни кораби (макети на десантни кораби) денем и нощем с автомобили, напълно натоварени с имущество (щатни товари).

Материално осигуряване. Автомобили, сигнални флажчета и фенерчета, десатни кораби (макети на десатни кораби), носими ограничители, схема за товарене на машините в десатните кораби.

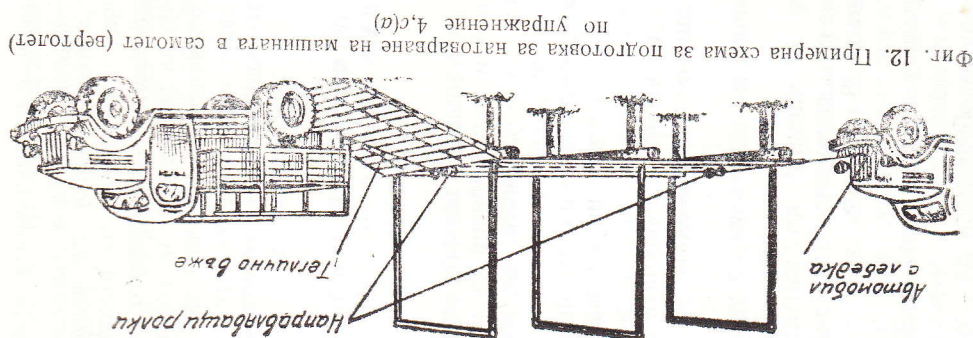
Задачи на упражнението

1. Вкарване и изкарване на автомобила от укритие на преден и заден ход. Подготовка на автомобила за преодоляване на водна преграда.
2. Подхождане към апарела на десантния кораб на преден (заден) ход направо (със зареждане наляво, надясно).
3. Качване на десантен кораб по апарела на заден ход.
4. Разполатане и закрепване на автомобила на палубата със закрепващи средства.
5. Сваляне на закрепващите средства от автомобила, подготовка за преодоляване на водна преграда. Слизане на преден ход направо (със зареждане наляво) и вкарване на машината в укритието.

Организационно-методически указания

Задачите се изпълняват в посочената последователност. На първото занятие се изпълняват последователно всички задачи на упражнението. Изпълнението на упражнението по задачи се провежда едновременно с няколко машини.

Когато обучаемите добият твърди навики по изгълняване на отделните задачи на упражнението, преминава се към комплексна тренировка за изгълняване на цялото упражнение.



Фиг. 12. Примерна схема за подготовка на машината в режим (репорт) по упражнение 4,с(а)

Адтомондун азыраагы

Термины в

Направленности работы

Машината подхожда към десантния кораб на заден ход през обозначените проходи.

На всяко практическо занятие с изготвяване на десантни кораби се създава евакуационно-спасителна група в състав: спасителна команда (двама-трима души) и дежурен влекач.

На занятието се показва подготовката на автомобила за преодоляване на брод, след което се изисква всеки обучае да изпълни тези операции самостоятелно. Движението започва само по сигнал на ръководителя на товаренето (ръководителя на занятието). Поредният автомобил може да започне движението само когато предният автомобил се кочи по апарела на кораба (макета).

При слизване от кораба във водата и излизане на сушата водачът трябва да изсуши спиралните накладки чрез частично използване на спиралките при движение на първия километър.

Съдържание на контролно упражнение 4,с(б) (Фиг. 13)

Излизане от укритието, преминаване на ограничителите, качване на апарела на преден (заден) ход, разполагане на машината на палубата, закрепване, освобождаване, излизане на преден ход и вкарване на машината в укритието. Обща дължина на маршрута 100 м.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

- качването на ограничителите,
- неправилният избор на предавката,
- спирането и преключването на предавките при движение по апарела,
- връщането на автомобила назад при качване на апарела,

- маневрирането при разполагане на палубата,
- качването на стените на десантния кораб.

Навиците на обучаемите по изпълнение на контролното упражнение се оценяват освен това и по броя на допуснатите грешки съгласно т. 28 от курса.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	Категория на обучаемите
За водач първа група	
„Отличен“	6
„Добър“	6,30
„Удовлетворителен“	7
„Слаб“	Над 7
За водачи втора група	
„Отличен“	5,30
„Добър“	6
„Удовлетворителен“	6,30
„Слаб“	Над 6,40
За водачи трета група	
„Отличен“	5
„Добър“	5,30
„Удовлетворителен“	6
„Слаб“	Над 6,30

Задачи на упражнението

1. Движение на автомобила към парома.
2. Качване на парома по посочената колей.
3. Движение по парома и спирание на разстояние 0,5 m от кърмата (борда) на парома (допуска се отклонение $\pm 0,1$ m).
4. Разполагане на автомобила на парома.

Организационно-методически указания

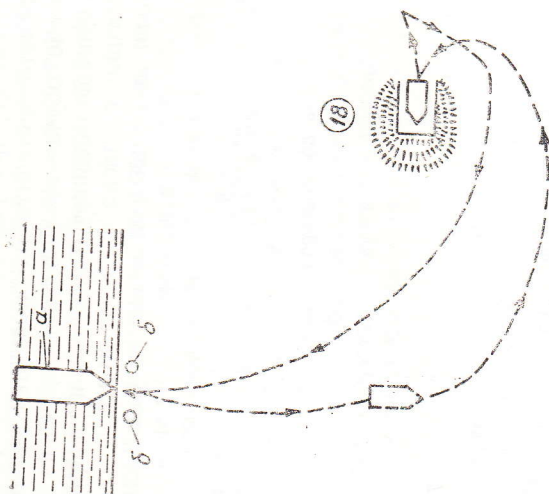
Управнението се изпълнява в посочената последователност. Качване на парома се извършва само на първа или втора предавка. На парома машината не трябва да се спира рязко. Автомобилът трябва да се разполага на него плавно. За ръководене на товаренето се назначава началник на парома. За осигуряване на безопасност на парома и в каросерията на автомобила не трябва да се допуска личен състав. Особено внимание трябва да се обръща водачите да се научат правилно да се качват на парома и да спират машината точно на указаното място по команда на началника на парома (ръководителя на занятието).

Контролно упражнението 4,с (в) включва изпълнение на задачи 1—4. Обща дължина на маршрута 50 m.

За грешки на обучаемите при изпълнение на упражнението се считат

- нарушаването на техниката на управление на автомобила;
- голямата скорост при качване на парома;
- рязкото спирание на парома;
- изпълнението на упражнението за повече от 2,5 min.

При свличане на автомобила от колейните мостчета се счита, че упражнението не е изпълнено и на обучаемия се поставя слаба оценка. Навиците на обучаемите за изпъл-



Фиг. 13. Примерна схема на маршрута за контролно упражнението 4,с (в). Натоварване на машината на десантен кораб;
а — десантен кораб (макет на кораб); б — ограничител; 18 — укрите

в. Натоварване на машината на паром

Цел. Да се научат водачите да натоварват машините на паром.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на предварително оборудвано учебно място на автодрума или непосредствено на река, канал или на изкуствен водоем с натоварени автомобили и влекачи.

Материално осигуряване. Автомобили, влекачи, сигнални флажчета, мегафони, паром.

нение на контролното упражнение се оценяват по броя на допуснатите от тях грешки съгласно т. 28 от курса.

г. *Трениране на автомобила на парашутна платформа*

Цел. Да се научат обучаемите да качват автомобила на парашутна платформа.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява денем и нощем (с изкуствено осветление) на летище или на специална площадка.

Материално осигуряване. Учебни машини, парашутни платформи, удължени апарели, сигнални флагчета, светлотехнически средства за нощни условия, материали за закрепване и уплътняване на приборите, възлите и частите на автомобила.

Задачи на упражнението

1. Предварителна подготовка на автомобила за десантиране.
2. Качване на автомобила на платформата.
3. Окончателна подготовка на автомобила за десантиране.
4. Подготовка на автомобила за движение след десантиране.

Организационно-методически указания

Задачите се изпълняват на автомобили със свалени предни стъкла, странични подвижни прозорци, чергяла и шпригли, които обучаемите свалят преди изпълнение на упражнението, а след завършването му ги поставят отново.

За изпълнение на първата задача автомобилът се разполага на 10—15 m от макета на платформата и предварително се подготвя за десантиране, като се проверява зареждането му с гориво-смазочни материали, специална и охлажда-

ща течност, закрепва се масломерната пръчка, уплътнява се маслоналивната гърловина, херметизира се въздушният филтър.

Качването на автомобила на платформата се извършва на удължени апарели. Автомобилът се разполага на платформата в съответствие с инструкциите за закрепване на техниката на парашутните платформи. Местата за разполагане на автомобила се означават на платформата с ограничителни линии.

Извършва се окончателна подготовка на автомобила за десантиране: закрепват се облегалките и се завързват вратите на кабината с въже.

Подготовката на автомобила за движение включва проверка на техническото му състояние след „десантирането“, освобождаване на вратите и облегалките, сваляне на уплътненията от маслоналивната гърловина и въздушния филтър, освобождаване на масломерната пръчка, слизване от платформата и закарване на машината в изходно положение.

Съдържание на контролно упражнение 4,с(г)

Предварителна подготовка на автомобила за десантиране, качване на автомобила на платформата, окончателна подготовка за десантиране, подготовка за движение.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

— неправилното изпълнение на отделни операции при подготовка на автомобила за десантиране,

— качването на платформата с два и повече опита,

— свличането на автомобила от удължените апарели при качване и слизване от платформата.

Навиците на обучаемите за изпълнение на контролното

упражнение се оценяват освен това по броя на допуснатите от тях грешки съгласно т. 28 от курса.

При пропускане на отделни операции по подготовката на автомобилите за десантиране се счита, че упражнението не е изпълнено и на обучаемите се поставя слаба оценка.

Контролно време за изпълнение на упражнението
в минути

За получаване на оценка	Категория на обучаемите
За водачи втора група	
„Отличен“	4
„Добър“	5
„Удовлетворителен“	6
„Слаб“	Над 6
За водачи трета група	
„Отличен“	3
„Добър“	4
„Удовлетворителен“	5
„Слаб“	Над 5

У п р а ж н е н и е 5.с. Управление на верижни влекачи при плаване

Цел. Да се научат обучаемите да управляват верижни влекачи при плаване.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на участък от водна преграда (река, езеро) със скорост на течения до 0,3 m/s и със стръмност на брега, не по-голяма от 15°, денем и нощем с натоварен влекач.

Материално осигуряване. Верижни влекачи, сигнални флагчета, фенерчета, вежи и шамандури.

Задачи на упражнението

1. Подготовка на верижния влекач за движение с плаване.
2. Влизане във водата, завиване във водата, излизане от водата.
3. Влизане във водата, поддържане посоката на движението във водата, завиване и обръщане, намаляване на скоростта и спиране при плаване, движение на заден ход със завиване.
4. Движение по ограничени проходи, придвижване към друг верижен влекач, намиращ се на плаване.
5. Преодоляване на плитчини и други препятствия.

Организационно-методически указания

Задачите се изпълняват в посочената последователност.

Преди практическото изпълнение на упражнението с обучаемите се изучават мероприятията по подготовката на машината за преодоляване на водна преграда, действията на механик-водача при попадане на вода в машината, спиране на двигателя или създаване на друга аварийна обстановка.

При подготовката на влекач за управление с плаване трябва да се обръща особено внимание на херметизацията на корпуса, на натгането на веригите, на поставянето на хидродинамични щитове и на изправността на водоизпомп-

ващата система. Готовността на машината за движение с плаване се проверява лично от ръководителя на занятието. **Забранява се** упражнението да се изпълнява без спасителни жилетки на личния състав. Обучаемият и инструкторът трябва да следят постоянно дали не прониква вода в машината. При нарушаване на херметизацията на корпуса и попадане на вода в него те включват в действие водоизпомпващите средства, обръщат машината към брега и се подготвят за напускането ѝ в случай на потъване.

За всяко практическо занятие се създава евакуационно-спасителна група, която включва лекар, спасителна команда от 3—4 души, дежурен плаващ влекач, дежурен верижен влекач, моторно-гребна лодка. Групата се снабдява с комплект такелажно оборудване, спасителни жилетки, спасителни пояси, теглителни и спасителни въжета.

Движението на заден ход се изпълнява на максимална скорост и на разстояние, не по-голямо от 10—15 m, необходимо само за маневриране.

При изпълнение на контролното упражнение изходната линия се определя на разстояние 30 m от линията на водата.

Съдържание на контролно упражнение 5,с (Фиг. 14)

Влизане от брега във водата, движение по ограничени проходи, обръщане около указателя, приближаване към двата указателя (към единия на заден ход, към другия на преден), излизане от водата на брега. Обща дължина на маршрута 600 m, от които не по-малко от 500 m движение с плаване.

За грешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

— неправилното влизане във водата или неправилното излизане от нея,

— закачването на ограничителите и указателите,
— нарушаването на техниката на управление на машината.

Контролно време за изпълнение на упражнението в минути

За получаване на оценка	Категория на обучаемите
За водачи първа група	
„Отличен“	20
„Добър“	25
„Удовлетворителен“	30
„Слаб“	Над 30
За водачи втора група	
„Отличен“	17
„Добър“	20
„Удовлетворителен“	25
„Слаб“	Над 25
За водачи трета група	
„Отличен“	15
„Добър“	17
„Удовлетворителен“	20
„Слаб“	Над 20



Фиг. 14. Примерна схема на маршрута на контролно упражнение Б,с

Навиците на обучаемите за изпълнение на контролното упражнение се оценяват освен това и по броя на допуснатите от тях грешки съгласно т. 28 от курса.

Упражнения Б,с. Заставане на мостове (Фиг. 15 и 16)

Цел. Да се научат обучаемите да подхождат с машините към материалната част и да застават на мостове.

Условия на обучението. Упражнението се изпълнява на позицията денем и нощем и със и без противогаз.

Материално осигуряване. Машини, сигнални флагчета, фенерчета и противогаз.

Задачи на упражнението

1. Изкарване на машината от гаража.
2. Заставане на машината на площадката за зареждане.
3. Подхождане на машината към окопа и заставане на мостове.
4. Напускане на мостовите.
5. Гариране на машината на заден ход в гараж с подхождане напред и със завиване надясно (наляво) под ъгъл 90°.

Организационно-методически указания

Задачите се преминават в последователност, указана в задачите на упражнението, денем и нощем със и без противогаз.

За пълно използване на препятствията и за правилното усвояване на упражненията от всеки обучаем машините трябва да се разпределят по препятствия и след определено време да се сменят местата им. Всяка задача се изпълнява отначало без, а след това със противогаз.

Машината напуска гаража по команда на ръководителя на занятието, след което се движи към площадката за зареждане, спира на нея и престоява 2 минути.

Движението до окопа се извършва със скорост 20—25 km/h. Заставането на мостове се извършва под ръководството на командира на разчета.

Машината влиза в гаража в следната последователност: отначало се изпълняват влизане и излизане от гаража на единичната машина с подхождане на преден и заден ход напред, а след това със завиване надясно и наляво също отначало напред, а след това и на заден ход. Същото се повтаря с прикачване на ремарке.

Съдържаниена контролноупражнение 6,с

Изпълнява се денем със и без противогаз, пощем на затъмен режим без противогаз.

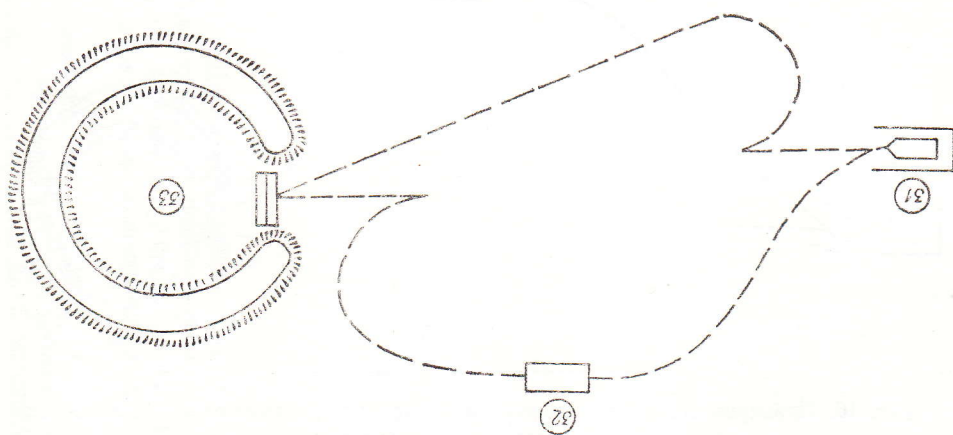
Излизане от гаража. Движение и заставане на площадката за зареждане. Престояване 2 min. Преодоляване на пътен участък и заставане на мостове. Вкарване на автомобила на заден ход в гаража.

Упражнението се изпълнява с ремарке.

Загешки на обучаемите при изпълнение на контролното упражнение се считат

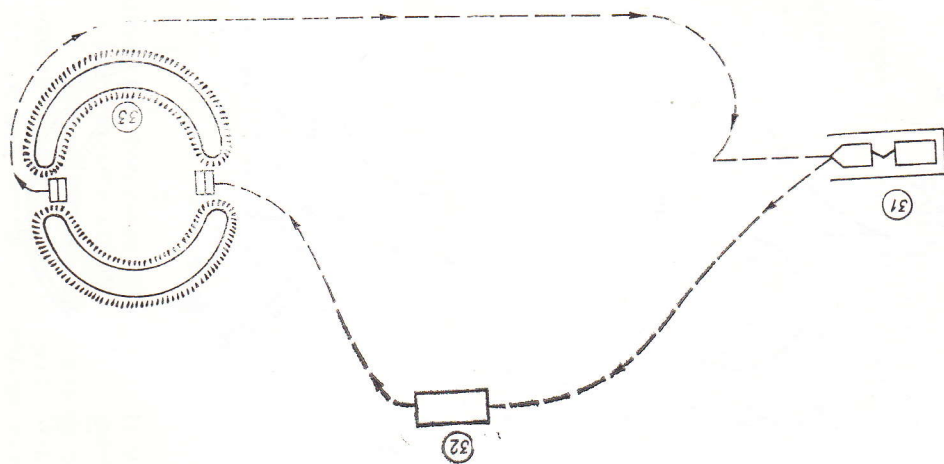
- закачането на стената на гаража;
- неточното заставане на моста;
- движението със скорост, по-голяма (по-малка) от разрешената;
- неправилното избиране на предавката в зависимост от преодоляването на препятствие;
- нарушаването на изискванията за противохимическа защита;

Фиг. 13. Примерна схема на маршрута за контролно упражнение 6,с за ЗИЛ-131.



— нарушаването на правилата за движение и на тех-
ника на управление на автомобила;
— повторното подхождане за вкарване на машината в
гаража;

— силните придърпвания при теглене на ремаркет.
Навиците на обучаемите по изпълнение на контролното
упражнение се оценяват според броя на допуснатите грешки
съгласно т. 28 без отчитане на контролното време.



Фиг. 16. Примерна схема на маршрута за контролно управление Г.С. за ЗИЛ-157:
31 — гараж; 32 — площадка за зареждане; 33 — окоп

IV. СЪДЪРЖАНИЕ НА ЗАНЯТИЯТА ПО ПРАВИЛАТА ЗА ПРАКТИЧЕСКО УПРАВЛЕНИЕ НА АВТОМОБИЛНАТА ТЕХНИКА

1. НАЧАЛНО ОБУЧЕНИЕ

Понятие за външните сили, които действуват върху машината при движение.

Правилно положение на водача на работното място и как влияе то върху неговата работоспособност. Прогонване на седалката според ръста на водача. Правила за подготовка и пускане на двигателя (с маневела, със стартер, с въздух). Последователност на действията на водача при потегляне на машината от място на първа (втора) предавка по сух равен път. Понятие за ускорение. Особенности на потеглянето от място при конкретните условия на предстоящото занятие. Правила за спиране на машината с кратката спирачка на сух и мокър път. Сцепление на колелата с пътя. Параметри, които характеризират ефективността на спирането.

Значение на безшумното превключване на предавките и последици от неправилното превключване. Превключване на предавките във възходящ ред. Избор на момента за превключване на предавките и начини за осигуряване на безшумно превключване. Превключване на предавките от по-голяма на по-малка. Избор на момента за превключване на предавките. Необходимост от междинно увеличаване на честотата на въртене на коляновия вал на двигателя. Допустими скорости на движение в зависимост от

включената предавка. Правила за спиране на двигателя. Начини за аварийно спиране на машината. Спирачен път.

2. УПРАВЛЕНИЕ ПО ПЪТИЩА

Избор на скоростта на движение и на дистанцията в зависимост от състоянието на пътя. Начини за преодоляване на пътни препятствия. Ред за движение при остри завой. Начини за преодоляване на нагорница и надолница с различен наклон.

Правила за спиране на нагорнице (надолнице). Начини за потегляне от място на нагорнице в зависимост от почвата на пътя. Ред за заобикаляне на препятствия и спрели превозни средства. Правила за насрещно разминаване, избор на място за обръщане. Начини за обръщане за движение в обратна посока.

Правила за преминаване през железопътни прелези в зависимост от видимостта и пътните условия. Ред за движение през населени пунктове.

Особености на движението по шосе. Техника на управление на машината при движение по инерция. Ред за напускане и излизане на шосе. Особенности в управлението на автомобил при движение на колелата от едната страна по мокър (мек) банкет.

3. ТЕГЛЕНЕ

Подготовката на влекача и ремаркето (оръдието) за теглене. Ред за подаване на влекача към ремаркето (оръдието). Сигнали, които се използват за ръководене на скачването. Начини за скачане в зависимост от типа на ремаркето. Задължения на водача при подготовката на автовлека за движение. Понятие за габаритни радиуси на завоя и за габаритен коридор. Геометрия на движението на автовлека

при завиване. Особенности на движението с ремарке (оръдие) по равен път, при преодоляване на пътни препятствия, при завои и в ограничени проходи. Начини за маневриране с автовлак при движение на заден ход за закачане на ремаркет (оръдието) на определеното място (според типа на ремаркет).

Тренировка за подаване и изпълнение на сигналите за управление на единична машина.

4. УПРАВЛЕНИЕ НОЩЕМ

Особености в управлението на машината нощем (ограничена зона на видимост и обзор).

Специфика на зрителните органи на човека. Състояние на заслепяване. Разлика в условията за движение по пътя с твърда настилка и по черни пътища нощем. Действия на водача при разминаване и при заслепяване. Избор на дистанцията в зависимост от скоростта на движението и пътните условия. Повишено психическо натоварване на водача при управление нощем. Светломаскировъчни устройства и правила за използването им. Подготовка на машините за управление нощем.

Прибори за нощно виждане (ПНВ), принцип на действие, устройство и правила за използването им. Подготовка на ПНВ за работа. Скорост на движение при различни условия за управление нощем.

Светлинни сигнали за управление на машината (колелата). Тренировка за подаване и изпълнение на сигналите.

5. УПРАВЛЕНИЕ ПРЕЗ ОГРАНИЧЕНИ ПРОХОДИ

Общи правила за управление на машините през ограничени проходи. Особенности на движението на машината по

криви с различни радиуси. Начини за управление на машината при движение на заден ход в ограничен по широчина проход. Начини за обръщане с използване на заден ход в препятствие „двор“.

Ориентиране на водача при качване на рампа (естакада) на преден ход и при слизване от нея на заден ход. Техника на изпълнение на качването и слизването. Начини за управление на машината в ограничен проход „осморка“.

Натоварване на машината на железопътна платформа от чужди и странични апарати, ориентирани при качването и техниката на управлението. Особенности на товаренето на железопътна платформа по сигнали на ръководителя на товаренето.

Начини за управление на автовлака при движение на заден ход в зависимост от типа на ремаркет. Начини за обръщане на автовлак с използване на заден ход на Т-образна площадка. Особенности в управлението на машините през ограничени проходи нощем. Тренировка в подаване и изпълнение на сигналите за управление на единична машина.

6. ПРЕОДОЛЯВАНЕ НА ПРЕПЯТСТВИЯ И ЗАГРАЖДЕНИЯ

Характеристика на препятствията и загражденията. Конструктивни особенности на военните машини, с които водачът трябва да се съобразява при определяне на възможността за преодоляване на различни препятствия и заграждения. Особенности в управлението на машината с противогаз.

Начини за управление на машината при влизане в укрива на преден и заден ход. Излизане от укрива в зависимост от състоянието на почвата. Начини за управление на машината при движение по зигзагообразен проход. Преодоляване на нагорници (надолници) по колейни мостове. Начини за преодоляване на вертикални стени на нагорница и надолница.

Преодоляване на ров и ями с различна дълбочина. Начини за преодоляване на траншеи по колейни мостове и безване на хълм. Движение по склон. Преодоляване на ров по колеен мост.

Особености в ориентирането и преодоляването на препятствия и заграждения нощем.

7. УПРАВЛЕНИЕ НА ВИСОКИ СКОРОСТИ

Устойчивост на машината. Причини за занасяне и преобръщане на машината. Начини за прекратяване на занасянето. Критична скорост на движение на завои. Правила за управление на машината на високи скорости.

Фактори, с които водачът трябва да се съобразява при определяне възможността за безопасно изпрезвяване (динамични качества на машината, скорост на движение, пътни условия). Изисквания на правилата за движение при изпрезвяване. Избор на благоприятни условия за изпрезвяване. Техника на изпрезвяване с единична машина и с ремарке (оръдие). Особености на изпрезвяването нощем.

8. УПРАВЛЕНИЕ ПО ЛОШИ ПЪТИЩА И БЕЗ ПЪТ

Конструктивни особености на военната машина, осигуряващи съответни качества на проходимост (по-висока мощност на двигателя, преден двигателен мост, демултипликатор, диференциали и тяхното блокиране, регулиране на налягането на въздуха в гумите, пътен просвет, лебедка, планетен механизъм за завиване и др.). Ред за използване на средствата за повишаване на проходимостта.

Характеристика на пътищата и местността в района за

дислокация на частта (като се отчитат годишното време и метеорологичните условия).

Особености в управлението на машината по полски и горски пътища и начини за преодоляване на пътни препятствия. Избор на най-подходяща посока за движение за преодоляване на отделни труднопроходими участъци с малка дължина без път. Начини за преодоляване на къси участъци без път (съобразно с конкретните условия) с единична машина и с ремарке (оръдие).

Правила за движение на машината по пясък, снежна покривка, блато, ливада, стърнище, нива, каменната местност.

Ориентиране на водача при движение без път, избиране на път, по който е възможно непрекъснато движение на машината в зависимост от условията на местността. Начини за използване на предния двигателен мост, демултипликатора и блокажа на диференциалите за повишаване на проходимостта на машината. Правила за използване на понижено налягане на въздуха в гумите при различни пътни условия. Начини за преодоляване на стръмни нагорници и надолници с единична машина и с ремарке (оръдие). Допълнителни устройства за повишаване проходимостта на машините (противобуксатори, котви-самонзвлекатели, вериги против буксуване, шипове и др.) и правила за използването им.

Допълнителна екипировка на машините за управление в планински условия и как се използва. Лебедки и правила за използването им. Подръчни средства за повишаване проходимостта на машината. Начини за самонзвличане на заседнала на местността машина с използване на конструктивни, допълнителни и подръчни средства за повишаване на проходимостта. Извличане на заседнала машина с теглене. Начини за извличане на заседнали автовакове. Подготовка на машината и начини на управление при преодоляване на брод. Правила за управление на машината при пре-

минаване по лед. Особености на управлението на машината по лоши пътища и без път нощем.

Тренировка в използване на средствата за повишаване проходимостта на машините.

9. УПРАВЛЕНИЕ В НАСЕЛЕНО МЯСТО

Особености на управлението в населено място: интензивно движение на превозни средства и пешеходци; необходимост от строго спазване на установения ред за движение и маневриране; чести преминавания през регулирани и нерегулирани кръстовища; внимание за сигналите за регулиране, знаците, указателите и линиите по настилката; умение бързо и точно да се изпълняват начините за управление на автомобила, без да се изпуска от внимание пътната обстановка.

Начин за потегляне от място до тротоар, като се спазват правилата за движение и за влизане в потока на движещите се превозни средства. Излизане от реда за заобикаляне (заминаване) или изпреварване. Престрояване в редове за заминаване наляво (надясно) и обръщане. Подхождане към нерегулирано и регулирано кръстовище и преминаване по него направо и със завиване наляво (надясно). Избиране на място за спиране и паркиране. Начини за паркиране на машината. Избиране на място за обръщане, обръщане за движение в обратна посока на тесни улици със слабо движение и на улици с интензивно движение на превозни средства. Действия на водача при преминаване на площи и сложни кръстовища.

Поддържане скоростта на движението в общия поток от превозни средства. Начини за безопасно управление на машината в места, където е възможно неочаквано появяване на пешеходци.

Особености при управлението на автомобила в град нощем. Използване на осветителните уреди на осветени и неосветени улици.

10. УПРАВЛЕНИЕ В КОЛОНА

Дисциплина на марша и особености в управлението на машината в колона: действия на водача по команди (сигнали) на началника на колоната, спазване на установения режим за движение, спазване на светото място в колоната, наблюдение за действията на другите водачи и за сигналите за управление, предаване на сигналите. Действия на водача при изтегляне на колоната на маршрута. Подновяване на движението след спиране на колоната на банкета по пътя. Движение в колона по черни пътища. Ред за преодоляване на пътни препятствия. Преодоляване на труднопроходими участъци при движение в колона в зависимост от особеностите на собствената машина.

Управление в колона по шосе, спазване на установената дистанция и ред за движение. Действия на водача при изпреварване на други превозни средства. Действие на водача при изпреварването му от други превозни средства. Движение по надолница и нагорница с различен наклон и дължина. Особености в движението през населени пунктове.

Преминаване покрай спирки на обществен транспорт. Действия на водача при принудително спиране. Ред за оказване на техническа помощ. Особености на управлението на машината в колона на светломаскировъчни режими и при лоша видимост. Действия на водача при въздушно нападение. Избиране на укрития за машината и маскировка. Действия на водача по сигнали за различните видове опасности. Ред за преодоляване на заразените участъци.

ИНДИВИДУАЛНА КНИЖКА
ЗА
ОТЧИТАНЕ ПРАКТИЧЕСКОТО
УПРАВЛЕНИЕ НА МАШИНИТЕ

**ПРИМЕРЕН ОБРАЗЕЦ НА ЗАПОВЕД ЗА ПРОВЕЖДАНЕ
НА ПРАКТИЧЕСКО ЗАНЯТИЕ ПО УПРАВЛЕНИЕ
НА АВТОМОБИЛНА ТЕХНИКА**

ЗАПОВЕД № / 19 г.

на командира (началника) на поделение. град.
На основание.

(програма, заповед или други документи)

с водачите на автомобили (верижни влекачи) от рота
(батарея) на 19 г. да се проведе практическо занятие
по управление на съгласно из-
искванията на упражнението. от курса по управление на ав-
томобилна техника.

Маршрут (район) за провеждане на занятиято.

Ръководител на занятиято — командирът (началникът)
на рота

Заместник-ръководител на занятиято по техническата
част (звание, име, презиме и фамилия)

Дежурен по автодрум (командир на взвода за регулира-
не на движението по маршрута) (звание, име, презиме и фамилия)

Дежурен лекар (звание, име, презиме и фамилия)

Инструктори по управление (звание, име, презиме и фамилия)

1.

2.

.

.

20.

Отцепление човека от рота.
Регулировачи човека от рота.
Брой на обучаемите човека.
Участващи в занятието учебни машини

(марки и военни номера)

Обучаемите от свободните смени да се возят на авто-
бус (автомобил) В № с водач

. (звание, име, презиме и фамилия)
и старши

За недопускане на предпоставки за пътнотранспортни
произшествия да се вземат всички мерки по спазване изиск-
ванията на курса по управление на автомобилна техника,
Закона за движението по пътищата и Правилника за при-
ложението му.

Командир (началник) на поделение.

. /

(звание, подпис, фамилия)

**ПРИМЕРЕН ОБРАЗЕЦ НА ЗАПОВЕД ЗА ПРОВЕЖДАНЕ
НА ПРАКТИЧЕСКО ЗАНЯТИЕ ПО УПРАВЛЕНИЕ
НА АВТОМОБИЛНА ТЕХНИКА**

ЗАПОВЕД № / 19 г.

на командира (началника) на поделение град
На основание

(програма, заповед или други документи)

с водачите на автомобили (верижни влекачи) от рота
(батарея) на 19 г. да се проведе практическо занятие
по управление на съгласно из-
искванията на упражнението от курса по управление на ав-
томобилна техника.

Маршрут (район) за провеждане на занятията

Ръководител на занятията — командирът (началникът)
на рота

Заместник-ръководител на занятията по техническата
част
(звание, име, презиме и фамилия)

Дежурен по автодром (командир на взвода за регулира-
не на движението по маршрута)
(звание, име, презиме и фамилия)

Дежурен лекар
(звание, име, презиме и фамилия)

Инструктори по управление

1.
2.
20.

Опцеление човека от рота.
Регулировачи човека от рота.
Брой на обучаемите човека.
Участващи в занятията учебни машини

(марки и военни номера)

Обучаемите от свободните смени да се возят на авто-
бус (автомобил) В № с водач

(звание, име, презиме и фамилия)

и старши

За недопускане на предпоставки за пътнотранспортни
произшествия да се вземат всички мерки по спазване изиск-
ванията на курса по управление на автомобилна техника,
Закона за движението по пътищата и Правилника за при-
ложенията му.

Командир (началник) на поделение

. /

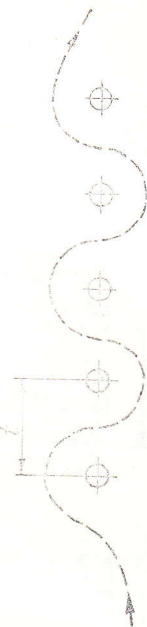
(звание, подпис, фамилия)

РАЗМЕРИ НА ПРЕПЯТСТВИЯТА НА АВТОДРУМА

Приети условни обозначения

- R — външен габаритен радиус на завиване на машината (по външната габаритна точка на машината);
 - r — вътрешен габаритен радиус на завиване на машината или на автоваляка (по вътрешната габаритна точка на машината или ремаркетто);
 - A — дължина на машината (автоваляка);
 - B — широчина на машината (ремаркетто);
 - H — височина на машината (ремаркетто);
 - K — колелоз на машината;
 - La — база на машината;
 - Lp — база на ремаркетто или полуремаркетто (за едноосните ремаркета — дължина с прицепа);
 - Rk — статичен радиус на колелата на автоваляка (за верижните машини — разстояние от поърхността на земята до осъа на двигателяното колело или направляващото колело);
- Размерите на препятствията, посочени в скоби, се отнасят за автоваляк.

7. Дължината



Автомобили:

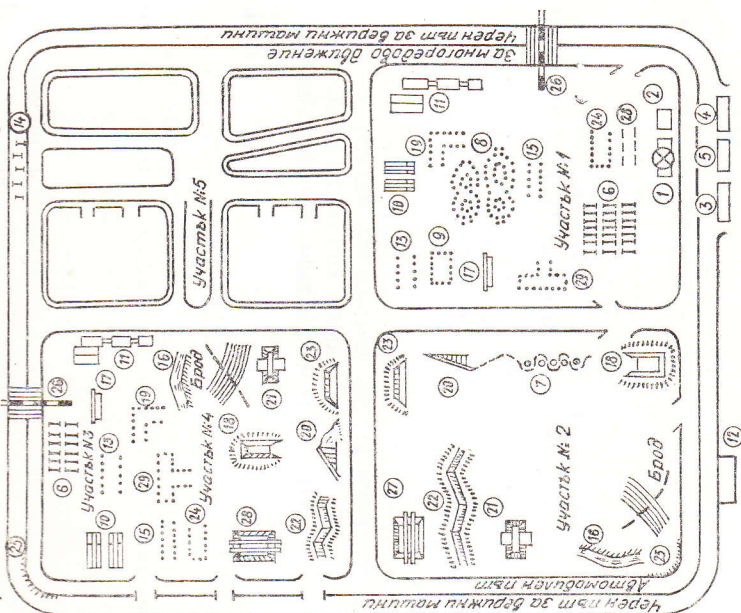
единични — $t = 0,65R + 0,9 La$;
с ремарке, полуремарке — $t = 0,65 R + 0,9 La + 0,25 Lp$.

За б е л ж к а. При изчисляване на величината t за автоваляк с едноосно ремарке за величина Lp се взема дължината на ремаркетто с прицепа.

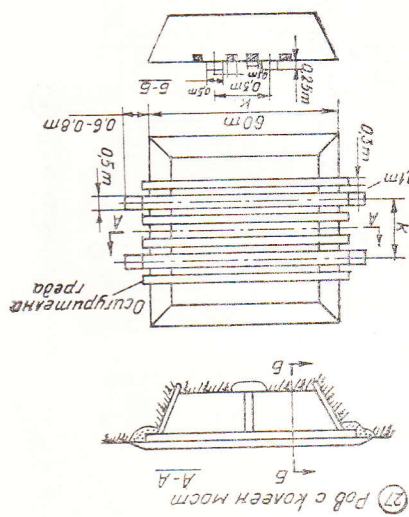
Верижни влекачи:

единични — $t = 10$ m;
с ремарке — $t = 15$ m;

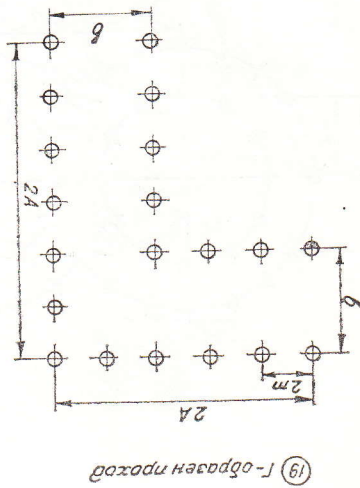
Примерна схема на войскови автодрум



- 1 — комиден пункт и учебни кабинети;
- 2 — тренажорна площадка;
- 3 — площадка за автомобили;
- 4 — площадка за верижни влекачи;
- 5 — площадка за ремаркета и оръжия;
- 6 — габаритен тунел;
- 7 — серпентина;
- 8 — габаритна осморка;
- 9 — габаритен двор;
- 10 — рампа (естакада);
- 11 — железопътна платформа;
- 12 — място за спирание;
- 13 — място за обръщане, без да се използва заден ход;
- 14 — носим ограничител;
- 15 — място за обръщане с използване на заден ход;
- 16 — мост;
- 17 — товарна площадка;
- 18 — укрите; 19 — Г-образен проход;
- 20 — приг на надолеще;
- 21 — ров;
- 22 — траншея;
- 23 — вертикална стена;
- 24 — Габаритна площадка;
- 25 — страничен наклон;
- 26 — железопътен прелаз;
- 27 — ров с колен мост;
- 28 — ограничен проход;
- 29 — Т-образна площадка

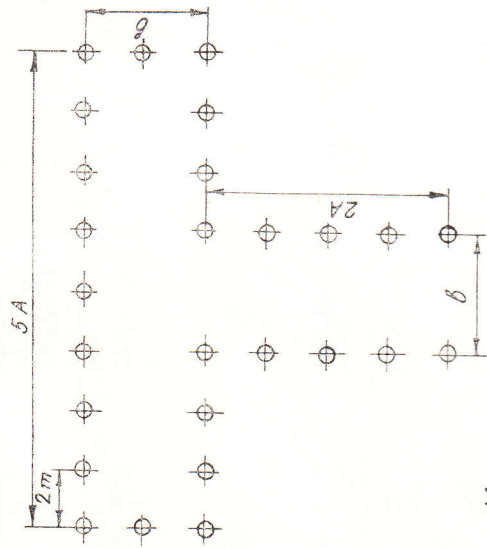


Автомобил с ремарке $b = R - 0.7r + 0.6$
Вериген биекы с ремарке $b = A + 2m$



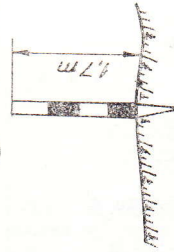
10 Куре по управление...

(29) Г-образна тачиодка



Автомобил с ремарке $b = R - 0.7r + 1m$
Вериген биекы с ремарке $b = A + 2m$

(30) Ограничител



Марка на машините и автоблаторите	Дължина с лебедката, А	Ширина, В	Височина по брезента, Н	Колониз. най-голям, К	Най-малък табаритен радиус на забиване		База La или Li	Статичен радиус на колелото Rк, mm
					R външен,	R вътрешен,		
Автомобили	ТАЗ-66 ЗИЛ-131 ЗИЛ-157К Урал-375 КрАЗ-255В МАЗ-543	5,65 7,00 6,90 7,35 8,64 11,25	2,35 2,50 2,30 2,70 3,00 3,00	1,80 1,80 1,75 2,00 2,16 2,37	10,25 10,86 12,00 12,00 14,00 13,50	6,25 6,50 7,75 6,00 9,50 6,25	3,30 3,97 4,22 4,20 5,30 7,70	505 530 505 600 585 685
Автоблатори	ЗИЛ-131 и МАПЗ-754 ЗИЛ-157К МАЗ-537 и МАЗ-524Т ЗИЛ-130 и МАПЗ-754	12,92 12,65 12,60 12,70	2,50 2,32 3,38 2,50	2,97 2,91 3,10 2,35	10,80 12,00 15,50 8,80	6,00 6,75 6,75 3,50	— — — —	— — — —

Марка на машините и автоблаторите	Дължина с лебедката, А	Ширина, В	Височина по брезента, Н	Колово, най-голям, К	Външен, вътрешен, R	Най-малък табаритен радиус на забиване r	База La или Li	Статичен радиус на колелото R _к , mm
Великии влекачи и транспортни агрегати	АТ-С АТ-Т АТ-С-59 (АТ-С-59г.) МТ-Л	5,97 7,04 6,28 6,36	2,60 3,17 2,78 2,85	2,53 2,98 2,50 2,01	1,90 2,64 2,20 2,50	— — — —	— 3,74 3,31 3,70	560 725 700 650

ОБЯСНЕНИЕ

за ползуването на контролния лист (прил. 7)

Кочанът с контролните листове се памира в заместник-командира по техническата част (ЗКГЧ) на поделението (за ВУЗ — в началника на катедрата, която провежда занаятното по управление, а за учебните части — в началника на щаба).

Ръководителят на занятието най-малко два дена преди занятието получава контролния лист срещу подпис в кочана.

Попълва графи 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8. Когато управляват офицери и сержанти, в графа 2 се нанася и длъжността им.

В деня, предшествуващ занятието, ръководителят представя за утвърждаване на командира (началника), а за ВУЗ и учебните части съответно на началника на катедрата и на началника на щаба план-конспекта за предстоящото занятие. Към плана е прикренен и попълненият контролен лист.

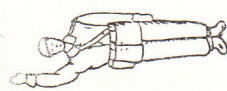
В хода на занятието в графи от 10 до 28 със знак минус (—) се отбелязват допуснатите грешки от обучаемите.

Оценката на всеки обучаем се определя съгласно изчисленията на курса. Грешките в графи от 19 до 28 независимо от техния брой се считат за една.

След завършване на занятието ръководителят представя напълно оформен контролния лист на командира (началника на катедрата, началника на щаба) за утвърждаване. След това го връща за подлепване към кочана.

СИГНАЛИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ
НА МАШИНИТЕ

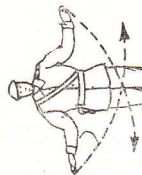
а. Сигнали, подавани с ръце



Внимание



Паси



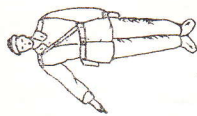
Гаси



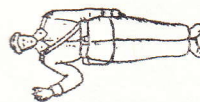
Напред (към мене)



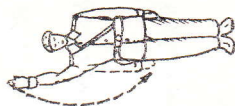
Надясно



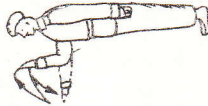
Наляво



Начали скоростта



Стой



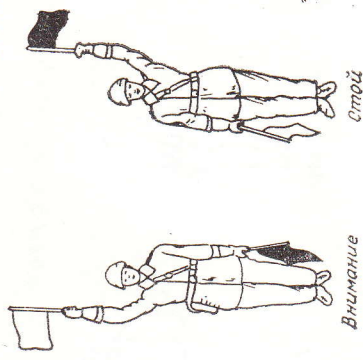
Заден ход

...	5
...	5
...	10
...	19
...	27
...	35
...	35
...	37
...	38
...	39
...	41
...	42
...	42
...	48
...	53
...	59
...	62
...	70
...	75
...	151

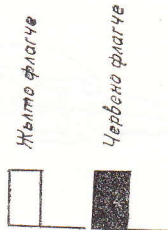
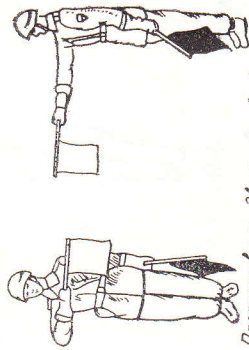
СЪДЪРЖАНИЕ

I. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИ УКАЗАНИЯ	5
Общи положения	5
Организация и методика на обучението	10
Оценка на управлението	19
Войскови автодром и ред за използването му	27
Мерки за безопасност	35
Общи мерки за безопасност при управление на машините	35
Мерки за безопасност при преместване през железопътен прелез и мост	37
Мерки за безопасност при натоварване на железопътна платформа	38
Мерки за безопасност при преодоляване на брод и на преправа	39
Мерки за безопасност при евакуиране и теглене на машини и ремаркета	41
Мерки за безопасност при управление в колона	42
II. ОБЩИ УПРАЖНЕНИЯ	42
Упражнение 1. Подготвително упражнение	48
Упражнение 2. Управление по пътища	48
Упражнение 3. Теглене	53
Упражнение 4. Управление нощем	59
Упражнение 5. Управление през ограничени проходи	62
Упражнение 6. Преодоляване на препятствия и заграждения	70
Упражнение 7. Управление на високи скорости	75

б. Вигнали на военния регулировчик



Разрешава се движение в указаната посока



Упражнение 8. Управление по лоши пътища и без път	78
Упражнение 9. Управление в населено място	88
Упражнение 10. Управление в колона	91
III. СПЕЦИАЛНИ УПРАЖНЕНИЯ	96
Упражнение 1,с. Управление на автомобил на летище	96
Упражнение 2,с. Подхождане на машините към летателните апарати	98
Упражнение 3,с. Теглене на летателен апарат и разполагането му в укритие	101
Упражнение 4,с. Натоварване на машината в транспортни средства (самолет, вертолет, десантен кораб, паром, парашутна платформа)	104
Упражнение 5,с. Управление на верижни влекачи при плаване	114

IV. СЪДЪРЖАНИЕ НА ЗАНЯТИЯТА ПО ПРАВИЛАТА ЗА ПРАКТИЧЕСКО УПРАВЛЕНИЕ НА АВТОМОБИЛНАТА ТЕХНИКА	124
1. Начално обучение	124
2. Управление по пътища	125
3. Теглене	125
4. Управление нощем	126
5. Управление през ограничени проходи	126
6. Преодоляване на препятствия и заграждения	127
7. Управление на високи скорости	128
8. Управление по лоши пътища и без път	128
9. Управление в населено място	130
10. Управление в колона	131

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1. Индивидуална книжка за отчитане практическото управление на машините	132
Приложение 2. Примерен образец на заповед за провеждане на	

практическо занятие по управление на автомобилна техника	136
Приложение 3. Примерна схема на войсковы автодром	138
Приложение 4. Размери на препятствията на автодрума	139
Приложение 5. Габарити на машините за оборудване на ограничени проходи	147
Приложение 6. План-конспект за провеждане на занятие по управление на автомобилна техника	148
Приложение 7. Контролен лист за провеждане на занятие по управление на автомобилна техника	149
Приложение 8. Сигнали за управление на машините	150