Тема 1 «Контроль технического состояния автотранспортных средств при возвращении на предприятие»

Порядок выхода и возвращения машин в парк

221. Подготовка вооружения и техники к выходу из парка производится под руководством командиров подразделений и их заместителей по вооружению (начальников технической части, начальников бронетанковой, автомобильной, автобронетанковой служб), техников батальонов, старших техников или техников рот. Контроль за техническим состоянием вооружения и техники при выходе из парка и возвращении в парк осуществляется начальником КТП.

222. Технически исправные и обслуженные машины выпускаются из парка дежурным по парку по утвержденному накануне командиром части наряду на использование машин под управлением закрепленных за ними механиков-водителей (водителей), которые должны иметь документы, удостоверяющие их личность и право на управление машиной (водители машин транспортной группы эксплуатации - талон на право использования). Указанные механики-водители (водители) должны пройти предрейсовый медицинский осмотр и быть допущенными к управлению машиной, должны иметь оформленные путевые листы, подписанные заместителем командира части по вооружению или другим должностным лицом, ответственным за эксплуатацию машин, и отметку начальника КТП, при следовании машин в дальние рейсы - пропуск установленной формы.

223. Использование машин планируется с учетом предоставления механикам-водителям (водителям) необходимого времени для технического обслуживания машин, подготовки их к выходу из парка (рейсу) и отдыха. Выпуск машин, не предусмотренных нарядом, осуществляется в исключительных случаях и только по письменному разрешению командира части с отметкой на лицевой стороне путевого листа («Выход вне наряда до … часов разрешаю»), заверенной печатью части. В выходные и праздничные дни выпуск машин из парка сокращается до минимума.

224. Дежурный по парку с получением наряда на использование машин знакомит с ним начальника КТП, а в конце следующего дня сдает наряд в техническую часть с отметкой, какие машины не выходили и по какой причине. Наряды за истекший месяц хранятся в технической части в течение одного месяца. При направлении машины в командировку, на боевое дежурство или на учения путевой лист выписывается на срок выполнения задания (окончания дежурства, учений), но не более, чем на 10 суток.

225. Командиры (старшие) машин и водители накануне или в день выхода инструктируются командирами подразделений о цели, порядке и сроках выполнения задания, особенностях маршрута и мерах безопасности движения, о чем командиры подразделений делают запись на путевых листах.

226. Разрешение на подготовку машины к выходу дает дежурный по парку по предъявлении командиром (водителем) машины разового пропуска (путевого листа). После получения разрешения дежурного по парку экипаж (водитель) вскрывает машину, производит контрольный осмотр и подготавливает ее к выходу. О готовности машины к выходу командир (водитель) машины докладывает командиру взвода или заместителю командира роты (батареи) по вооружению. Заместитель командира роты (батареи) по вооружению, убедившись в исправности и подготовленности машины, записывает в путевой лист показания спидометра, счетчика моточасов, расписывается в путевом листе и разрешает вывод машины с места стоянки для следования на КТП.

В частях и подразделениях, в которых по штатам офицеры технической службы не предусмотрены, ответственность за подготовку и выпуск машины из парка возлагается на командиров этих частей и подразделений.

227. Начальник КТП при выходе машины из парка проверяет: наличие и правильность оформления документации, указанной в ст.222; наружное состояние машины; показания контрольных приборов; исправность механизмов и узлов, обеспечивающих безопасность движения; крепление инвентаря и принадлежностей; наличие государственных регистрационных и опознавательных знаков, медицинской аптечки и огнетушителей; состояние и внешний вид механика-водителя (водителя).

Объем и технические условия на проверку машин на КТП определяются перечнями, составляемыми в части на каждую марку машин.

При одновременном выходе большого количества машин их осмотр может проводиться начальником КТП накануне дня выхода непосредственно на стоянке. Убедившись в исправности машины и наличии правильно оформленных документов, начальник КТП расписывается в путевом листе.

Вывод машин из парка по тревоге производится в соответствии с планом вывода техники и вооружения по тревоге. При этом начальник КТП машины не проверяет.

228. В случае обнаружения на машине технических неисправностей, а также при отсутствии или неправильном оформлении документов начальник КТП задерживает машину. О причинах задержания он немедленно докладывает заместителю командира части по вооружению и сообщает дежурному по парку для отметки в журнале выхода и возвращения машин и в наряде. Заместитель командира части по вооружению (начальник бронетанковой, автомобильной, автобронетанковой службы) через командира подразделения принимает меры по приведению машины в готовность и при необходимости докладывает командиру части.

Должностные лица части не имеют права отдавать приказания начальнику КТП о выпуске из парка неисправных машин.

229. Дежурный по парку при наличии на путевом листе отметок заместителя командира подразделения по вооружению, начальника КТП и о прохождении водителем медосмотра сверяет путевой лист с нарядом на использование машин, отмечает в путевом листе время убытия машин из парка, расписывается в путевом листе, делает необходимые записи в журнале выхода и возвращения машин и разрешает дневальному выпустить машину из парка.

При выходе из парка машина поступает в распоряжение лица, под руководством которого она используется согласно наряда.

230. По прибытии машины в парк и после проверки ее начальником КТП дежурный по парку делает запись в путевом листе и в журнале выхода и возвращения машин о времени возвращения, показании спидометра, сверяет соответствие пройденного маршрута фактическому расстоянию и, когда машина будет полностью обслужена и заправлена, направляет ее на стоянку или организует ее охрану в установленном порядке, после чего разрешает экипажу, механику-водителю (водителю) убыть из парка.

231. Обслуженные машины ставятся на стоянку. В холодное время года в неотапливаемых хранилищах и на открытых площадках парка при низких температурах воздуха из систем охлаждения двигателей сливается вода, с машин снимаются аккумуляторные батареи. При этом вывешиваются таблички: "Вода слита", "Аккумуляторные батареи сняты".

Необслуженные и неисправные машины ставить на стоянки запрещается.

Если по возвращении в парк машина ставится для проведения технического обслуживания или для ремонта, который к исходу дня не может быть закончен, дежурный по парку делает об этом запись в журнале выхода и возвращения машин. Каждая машина, возвратившаяся в парк, проверяется заместителем командира роты (батареи) по вооружению или командиром взвода. Заместитель командира подразделения по вооружению проверяет правильность заполнения путевого листа, расписывается и делает запись в книге учета эксплуатации машин и расхода ГСМ.

Машины, возвратившиеся в парк после сдачи его под охрану караула, опечатываются и принимаются под охрану дежурным по парку и содержатся на площадке возле помещения для дежурного по парку.

\* В дальнейшем - парки.

\* Техник по безопасности движения – начальник КТП в дальнейшем именуется начальником КТП.

**Порядок действии при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава**

15.1. При обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар локомотива, МВПС локомотивная бригада обязана:

· осмотреть колёсную пару и определить, есть ли ослабление бандажа на ободе колесного центра и, если бандаж не ослаблен, проверить состояние стопорного кольца;

· при ослабленном бандаже или стопорном кольце более установленных норм заказать вспомогательный локомотив с хвоста поезда, а после прибытия
вспомогательного локомотива выключить тяговый электродвигатель, тормозной
цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч;

· при устоявшемся провороте бандажа колесной пары без признаков ослабления бандажа и стопорного кольца, на данной колесной паре, отключить тяговый электродвигатель, исключить действие тормозов, поставить новую метку и установив контроль за техническим состоянием данной колёсной пары довести поезд до конечной станции;

· при обнаружении повторного проворота бандажа в пути следования, отцепить локомотив от грузового поезда и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч с выключенным тяговым электродвигателем и тормозным цилиндром неисправной колесной пары;

· при следовании с пассажирским поездом затребовать вспомогательный локомотив с хвоста поезда и, после прибытия вспомогательного локомотива, выключить тяговый электродвигатель и тормозной цилиндр неисправной колесной пары и следовать резервом со скоростью не более 15 км/ч.

· об обнаруженном провороте бандажа произвести запись в журнале технического состояния локомотива.

**15.2. Порядок действий при обнаружении в пути следования неисправностей колесных пар подвижного состава:**

· при обнаружении в пути следования у пассажирского или грузового вагона (кроме моторного вагона МВПС или тендера с буксами с роликовыми подшипниками) ползуна (выбоины) глубиной более 1 мм, но не более 2 мм разрешается довести такой вагон (тендер) без отцепки от поезда до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар, со скоростью не свыше 100 км/ч в пассажирском поезде и не свыше 70 км/ч в грузовом поезде;

· при глубине ползуна от 2 до 6 мм у вагонов, кроме моторного вагона МВПС, и от 1 до 2 мм у локомотива и моторного вагона МВПС допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч. На ближайшей станции колесная пара должна быть заменена;

· при глубине ползуна свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона МВПС разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа двигателей) поврежденной колесной пары отключены.

**16. Порядок действий при нарушении работы устройств поездной радиосвязи.**

16.1. ***При выходе из строя КВ или УКВ диапазона радиостанции на локомотиве, машинист обязан*** доложить об этом ДСП или ДНЦ и следовать по приказу ДНЦ до пункта смены локомотивных бригад, где имеется пункт технического обслуживания локомотивов или контрольный пост радиосвязи,
используя для переговоров исправный частотный диапазон.

16.2. ДНЦ лично или через ДСП обязан проверить связь с машинистом в исправном диапазоне и дать регистрируемый приказ на дальнейшее следование.

16.3. При неисправности КВ диапазона радиостанции, информацию речевого информатора КТСМ, УКСПС, а так же другую информацию связанную с изменениями поездной обстановки на перегоне, ДСП или ДНЦ должны продублировать машинисту по УКВ диапазону радиостанции.

16.4. При выходе из строя КВ и УКВ диапазонов радиостанции на локомотиве машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.5. На участках с диспетчерской централизацией при выходе из строя поездной радиосвязи КВ-диапазона машинист локомотива должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.6. При выходе из строя радиосвязи КВ или УКВ-диапазона на локомотиве пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, машинист должен довести поезд до ближайшей станции, где заказать вспомогательный локомотив.

16.7. При выходе из строя радиосвязи КВ и УКВ диапазона на МВПС машинист должен довести поезд до конечной станции при условии нахождения помощника машиниста в задней кабине, а так же исправной межкабинной связи, исправной и включенной радиосвязи в задней кабине. Следование поезда осуществляется по приказу ДНЦ.

**17. Порядок действий при неисправности локомотивных устройств безопасности**.

**17.1**. ***В случае возникновения неисправности основных систем безопасности АЛСН, КЛУБ, ЕКС и невозможности восстановления их действия машинист обязан:***

*· незамедлительно получить регистрируемый приказ ДНЦ на следование поезда с неисправными устройствами безопасности;*

*· при наличии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать со скоростью не более 100 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 70 км/час для грузовых поездов;*

*· при отсутствии сообщения от ДНЦ о свободности межстанционного перегона следовать при зелёном огне путевого светофора со скоростью не более 80 км/час для пассажирских поездов и МВПС и не более 50 км/час для грузовых поездов;*

*· светофор с жёлтым огнём (двумя жёлтыми огнями) проследовать со скоростью не более 40 км/час.*

*17.2. При следовании по участку машинист обязан периодически проверять работоспособность приборов безопасности и, если их работоспособность восстановится, продолжить движение с включенными устройствами, сообщив об этом поездному диспетчеру.*

*17.3.По прибытию на конечный пункт следования машинист должен доложить руководству депо о случае ведения поезда с неисправными приборами безопасности, а так же сделать об этом запись на оборотной стороне скоростемерной ленты и в журнале технического состояния локомотива.*

***17.4.При следовании с неисправными устройствами безопасности запрещается:***

*· передавать управление локомотивом помощнику машиниста;*

*· помощнику машиниста отлучаться из кабины управления.*

﻿