

НАСТАНОВА
з експлуатації транспортних засобів в органах та підрозділах
ДСНС України

I. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1. Терміни та визначення

1.1. У цій Настанові викладено основні вимоги з експлуатації транспортних засобів, що знаходяться на озброєнні підрозділів Державної служби України з надзвичайних ситуацій, а також визначено основні функції, обов'язки і права посадових осіб, відповідальних за організацію експлуатації ТЗ.

1.2. Настанова поширюється на територіальні органи, спеціальні регіональні центри швидкого реагування та підрозділи безпосереднього підпорядкування апарату ДСНС України, навчальні заклади та науково-дослідні установи ДСНС України, регіональні рятувальні, спеціалізований авіаційний та морський загони, установи, організації та підприємства системи ДСНС України (далі - органи та підрозділи), що експлуатують ТЗ.

1.3. У цій Настанові нижче наведені терміни вживаються у такому значенні:

вторинні ресурси – відходи виробництва і відходи споживання при експлуатації ТЗ;

господарські ТЗ – штатна група ТЗ, призначених для господарського, технічного та інших видів забезпечення;

граничний технічний стан ТЗ – стан ТЗ, коли його подальше застосування за призначенням недопустиме чи недоцільне, або відновлення його справного чи працездатного стану неможливе чи недоцільне;

діагностування ТЗ – технологічний процес визначення технічного стану ТЗ без розбирання та необхідності в обслуговуванні або ремонті, основний метод виконання контрольних робіт;

діагностичні параметри – це якісна міра прояву технічного стану ТЗ та його елементів за осередненими ознаками;

експлуатація ТЗ – це технічно правильне використання, а також діагностика, технічне обслуговування, ремонт, зберігання, транспортування та облік ТЗ;

зберігання ТЗ – це утримання ТЗ без залучення їх до експлуатації в спеціально обладнаних (відведених) місцях у технічному стані, не гіршому від того, що був на момент поставки ТЗ на зберігання;

капітальний ремонт (далі - КР) – ремонт, який виконується для відновлення справності та повного або близького до повного відновлення ресурсу ТЗ із заміною чи відновленням будь-яких його частин, у тому числі базових, та їх регулюванням;

консервація – розміщення технічно справних, повністю укомплектованих, заправлених і спеціально підготовлених ТЗ і обладнання в стані, що забезпечує їх довготривале зберігання і приведення до готовності в найкоротший строк;

контрольно – технічний пункт (КТП) – спеціальне приміщення призначене для контролю технічного стану ТЗ, які виходять з парку і повертаються з рейсу, та перевірки наявності і правильності оформлення документів у водіїв.

місцеві органи – районні, міські управління (відділи) ГУ(У) ДСНС України в Автономній Республіці Крим, областях та місті Київ;

напрацювання – тривалість або обсяг роботи ТЗ. Напрацювання може бути як неперервною величиною (тривалість роботи в годинах, кілометрах пробігу тощо), так і цілочисельною величиною (число робочих циклів, пусків тощо);

оперативні ТЗ – штатна група ТЗ, призначених безпосередньо для забезпечення оперативно-службової діяльності підрозділів ДСНС України;

первинні ресурси – нові ТЗ і причепа до них, вузли і запасні частини, автошини, пально-мастильні та інші експлуатаційні матеріали, що забезпечують як підтримання ТЗ у технічно справному стані, так і безпосереднє використання за прямим призначенням ТЗ;

пожежна, спеціальна та аварійно-рятувальна техніка – це сукупність технічних засобів поряд з ТЗ, які застосовуються для запобігання, обстеження, обмеження розвитку стихійного лиха, техногенних катастроф і пожеж, а також ліквідації їх наслідків та гасіння пожеж, захисту людей, територій і матеріальних цінностей у надзвичайних ситуаціях;

підрозділ – постійно діюча організаційно-штатна структура ДСНС України з особовим складом, працівниками, технікою, спеціальним обладнанням, яка спроможна самостійно або у взаємодії з іншими підрозділами цивільного захисту виконувати покладені на неї завдання щодо захисту населення і територій, захисту матеріальних і культурних цінностей та довкілля під час ліквідації наслідків НС та проведення спеціальних робіт у складних умовах;

парк (постійний та польовий) – спеціально відведене і обладнане місце зберігання (стоянки), обслуговування та ремонту ТЗ;

періодичність ТО (ремонт) – інтервал часу чи напрацювання між таким видом ТО (ремонт) і наступним таким же видом або іншим більшої складності;

передексплуатаційна підготовка – комплекс операцій чи операція щодо виявлення та усунення усіх несправностей, які виникли в процесі транспортування і зберігання ТЗ (одиниці техніки) та підготовки їх до використання;

працездатний стан (працездатність) – стан ТЗ, у якому значення усіх параметрів, які характеризують здатність виконувати задані функції із

забезпеченням вимог охорони праці, безпеки дорожнього руху, відповідають вимогам нормативно-технічної і (або) конструкторської документації;

поточний ремонт (далі - ПР) – ремонт, який виконується в процесі експлуатації для забезпечення або відновлення гарантованої працездатності ТЗ і полягає у заміні і (або) відновленні окремих частин (може виконуватись по замовленню або за результатами діагностування агрегатним, знеособленим та іншими методами) і їх регулюванні;

параметри технічного стану (структурні параметри) – фізичні величини (міліметр, градус тощо), які визначають зв'язок і взаємодію елементів ТЗ та його функціонування в цілому;

ресурс – сумарне напрацювання ТЗ з початку його експлуатації чи поновлення експлуатації після ремонту певного виду (ПР чи КР) до переходу в граничний технічний стан;

ремонт – комплекс операцій щодо відновлення справності або працездатності ТЗ та відновлення ресурсів ТЗ чи їх складових частин;

споряджений ТЗ – це транспортний засіб, повністю заправлений експлуатаційними рідинами, витратними матеріалами, укомплектований обладнанням згідно з витратними нормами, з відрегульованими та змащеними вузлами, а також забезпечений первинними засобами пожежогасіння;

система ТО та ремонту техніки – сукупність взаємопов'язаних засобів, документації ТО і ремонту, а також виконавців, задіяних для підтримування і відновлення якості ТЗ, що входять у цю систему;

сезонне ТО (далі - СТО) – ТО, яке виконується для підготовки ТЗ до використання в осінньо-зимових чи весняно-літніх умовах;

справний стан (справність) – стан ТЗ, який відповідає усім вимогам нормативно-технічної і (або) конструкторської документації;

середній ремонт (далі - СР) – ремонт, який виконується в процесі експлуатації для забезпечення або відновлення гарантованої працездатності ТЗ і полягає в заміні або капітальному ремонті не більше двох базових агрегатів;

транспортний засіб (далі - ТЗ) – це механічний пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також установленого на ньому спеціального обладнання і механізмів;

ТЗ загального призначення – транспортний засіб, не обладнаний спеціальним устаткуванням і призначений для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу);

ТЗ спеціалізованого призначення – транспортний засіб, призначений для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобус для перевезення пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, швидка медична допомога тощо) та має спеціальне обладнання (обладнаний спеціальними світловими та звуковими сигнальними пристроями тощо);

ТЗ спеціального призначення – транспортний засіб, призначений для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежно - рятувальний, автобетономішалка, вишка розвідувальна чи бурова на автомобілі, автомобіль – майстерня, радіологічна майстерня тощо);

технічне забезпечення – це комплекс заходів щодо оснащення підрозділів транспортними засобами, а також запасними частинами та витратними матеріалами для них;

територіальні органи – ГУ(У) ДСНС України в Автономній Республіці Крим, областях, містах Київ та Севастополь;

технічний підрозділ – структурний спеціалізований підрозділ, що підпорядковується територіальному органу, призначений для організації зберігання (стоянки), здійснення обслуговування, ремонту та випробувань ТЗ, пожежно-технічного, аварійно-рятувального обладнання, засобів зв'язку, забезпечення вантажних перевезень та вирішення інших питань, пов'язаних із забезпеченням господарської діяльності;

технічне обслуговування (надалі ТО) – комплекс операцій чи операція щодо підтримки працездатності або справності ТЗ під час експлуатації;

трудомісткість ТО (ремонту) – трудовитрати на проведення одного ТО (ремонту) даного виду;

технічний стан ТЗ – сукупність схильних до зміни в процесі експлуатації якостей ТЗ (силові, кінематичні параметри ТЗ тощо), які характеризуються у певний момент часу ознаками, встановленими технічною документацією на цей ТЗ;

умови експлуатації ТЗ – це характер (варіант) навантажень (величина, інтенсивність навантаження); інтенсивність використання; види навантажень і порядок їх за черговістю; тактична обстановка і характер впливу надзвичайної ситуації (пожежі, аварії, катастрофи); параметри зовнішнього середовища (температура повітря, атмосферні осадки тощо); система та культура обслуговування (кваліфікація водіїв, операторів, механіків-водіїв, обслуговуючого персоналу, технічна оснащеність підрозділів тощо);

фірмове обслуговування – метод виконання ТО підприємством-виробником або уповноваженим ним підприємством;

штатні ТЗ – транспортні засоби, передбачені штатами постійної готовності (штатними розписами) підрозділів та табелями до них;

штатні водії – працівники підрозділів ДСНС України, які перебувають на штатних посадах водіїв і за якими закріплені ТЗ.

1.4. Експлуатацію ТЗ організовують:

Департамент ресурсного забезпечення ДСНС України (далі – ДРЗ ДСНС України);

управління (відділи, відділення, сектори) ресурсного (матеріально-технічного) забезпечення органів та підрозділів (далі – УРЗ);

пожежно - рятувальні загони (частини, пости), аварійно-рятувальні

служби та формування.

1.5. Загальне керівництво та відповідальність за організацію і діяльність органів та підрозділів щодо експлуатації ТЗ покладено на:

директора ДРЗ ДСНС України;

начальників територіальних органів, керівників навчальних закладів та науково-дослідних установ ДСНС України, спеціальних регіональних центрів швидкого реагування та підрозділів безпосереднього підпорядкування апарату ДСНС України, навчальних та науково-дослідних установ, регіональних рятувальних, спеціалізованого авіаційного та морського загонів;

начальників УРЗ органів та підрозділів;

начальників пожежно-рятувальних загонів (частин, постів), аварійно-рятувальних служб та формувань, директорів (начальників) установ, організацій та підприємств системи ДСНС України.

1.6. Основними завданнями органів та підрозділів, які експлуатують ТЗ є:

своєчасне забезпечення підрозділів пожежно-рятувальною, аварійно-рятувальною технікою та іншими ТЗ згідно із встановленими нормами, облік та перерозподіл ТЗ (у межах наданих повноважень);

утримання та розвиток матеріально-технічної бази підрозділів ДСНС України щодо експлуатації ТЗ;

забезпечення готовності ТЗ до дій за призначенням;

керівництво технічною підготовкою водіїв та інших спеціалістів, які здійснюють експлуатацію ТЗ;

узагальнення досвіду роботи щодо експлуатації ТЗ та розроблення пропозицій з її удосконалення;

організація належної експлуатації і ремонту ТЗ.

1.7. Готовність ТЗ до дій за призначенням (далі - готовність) визначається належним технічним станом, надійністю, наявністю підготовленого особового складу (водіїв, механіків-водіїв, операторів установок та інших спеціалістів (далі - водії) та повним спорядженням ТЗ.

Готовність ТЗ досягається:

належною експлуатацією згідно з нормативно-технічною документацією та інструкціями заводів-виробників;

своєчасним та якісним технічним обслуговуванням і ремонтом;

своєчасним та повним забезпеченням запасними частинами, експлуатаційними матеріалами та майном, а також їх раціональним використанням;

високим рівнем технічної підготовки водіїв та спеціалістів, що здійснюють експлуатацію ТЗ.

1.8. Органи та підрозділи ДСНС України, що експлуатують ТЗ, у своїй діяльності керуються законами України, постановами та розпорядженнями Кабінету Міністрів України, цією Настановою, наказами та вказівками ДСНС України, іншими нормативними актами відповідних міністерств та

відомств, а також технічними інструкціями заводів - виробників автомобілів та спеціального обладнання (додаток 1).

2. Призначення транспортних засобів, що експлуатуються в органах та підрозділах ДСНС України

2.1. Органи, підрозділи, підприємства, установи та організації системи ДСНС України оснащуються ТЗ, що за призначенням поділяються на оперативні та господарські ТЗ.

2.1.1. До оперативних ТЗ відносяться ТЗ, що використовується для виїзду на ліквідацію пожеж та наслідків надзвичайних ситуацій (НС) та виконання планових технічних робіт неаварійного характеру на підприємствах, що обслуговуються.

Оперативні ТЗ повинні мати спеціальні розпізнавальні знаки та написи згідно з ДСТУ 3849-99 і бути оснащені сигнально-гучномовною установкою (далі - СГУ) з проблисковими маячками із синім світлофільтром, встановленим над кабіною.

Встановлення на оперативних автомобілях СГУ здійснюється за умов обов'язкового нанесення спеціальних кольорографічних схем, розпізнавальних знаків, написів та наявності спеціального дозволу, який видається органами Державної автомобільної інспекції МВС України.

Експлуатація оперативного ТЗ, обладнаного СГУ, без дозволу органів Державної автомобільної інспекції МВС України забороняється.

2.1.2. До господарських ТЗ відносяться ТЗ, задіяні для матеріально-технічного забезпечення життєдіяльності підрозділів, а також для транспортування матеріалів і оснащення з метою виконання технічних та пожежно-профілактичних заходів, а також інженерних та допоміжних робіт, які безпосередньо не задіяні для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.

2.2. ТЗ ДСНС України як оперативні, так і господарські, що зареєстровані службами безпеки дорожнього руху (Державною автомобільною інспекцією МВС України), за інтенсивністю використання і порядком їх утримання поділяють на дві групи експлуатації: стройову та транспортну.

До стройової групи зараховують ТЗ, призначені для перевезення особового складу, майна та інших експлуатаційних матеріалів, а також ТЗ із штатним обладнанням та технікою, що використовуються безпосередньо при ліквідації пожеж та наслідків НС за сигналом «ТРИВОГА».

До транспортної групи зараховують ТЗ, призначені для повсякденного життєзабезпечення відповідного підрозділу ДСНС України.

Поділ ТЗ за спеціалізацією та зарахування до груп експлуатації проводиться на підставі таблиця до штату і оголошується наказом при введенні ТЗ в експлуатацію, про що робляться записи у технічному талоні ТЗ (Свідоцтві про реєстрацію ТЗ, технічному паспорті) та формулярі.

2.5. Встановлення річних норм витрат моторесурсів ТЗ та порядок використання моторесурсів ТЗ різних груп експлуатації визначається наказами

ДСНС України.

3. Функції органів та підрозділів, обов'язки посадових осіб

3.1. УРЗ органів та підрозділів:

організують належну експлуатацію ТЗ підпорядкованих підрозділів;
організують забезпечення підпорядкованих підрозділів ТЗ, запасними частинами до них, гаражним і верстатним обладнанням, експлуатаційними, вогнегасними речовинами, речовим та іншим майном, здійснюють облік і контроль за їх раціональним використанням і зберіганням;

здійснюють контроль за списанням ТЗ, запасних частин до них, гаражного і верстатного обладнання, експлуатаційних матеріалів, вогнегасних речовин, речового та іншого майна;

організують розроблення річного плану-графіка проведення технічного обслуговування;

контролюють виробничу діяльність технічних підрозділів;

контролюють розроблення і проведення заходів щодо підвищення професійної підготовки водіїв;

організують і проводять у підрозділах ДСНС України огляди-конкурси з експлуатації та утримання ТЗ, постів ТО;

узагальнюють і розповсюджують передовий досвід з експлуатації ТЗ, організують патентну, раціоналізаторську і винахідницьку роботу;

організують і контролюють виконання комплексних заходів з економного використання енергоресурсів у підрозділах, ощадливе зберігання ТЗ, проводять облік споживання енергоресурсів, контролюють звітність підрозділів ДСНС України щодо енергозбереження.

3.2. Начальник УРЗ органів та підрозділів відповідно до цієї Настанови:

визначає порядок зберігання ТЗ і видачі (витрат) майна, що використовується для їхньої експлуатації, слідкує за дотриманням норм складських запасів основних експлуатаційно-технічних матеріалів;

вживає заходів щодо своєчасного забезпечення підрозділів ТЗ та майном, що використовується для їх експлуатації, а також іншими ресурсами відповідно до встановлених штатів та норм належності;

надає пропозиції до фінансово-економічних структур щодо планування витрат коштів на експлуатацію, ремонт, придбання (виготовлення) ТЗ, запасних частин до них, гаражного і верстатного обладнання, експлуатаційних матеріалів, вогнегасних речовин та іншого майна.

контролює виробничу діяльність технічних підрозділів;

забезпечує проведення перевірок технічного стану, належної експлуатації ТЗ згідно з інструкцією з експлуатації ТЗ, цієї Настанови, інших керівних документів, особисто бере участь у цих перевітках;

здійснює контроль за професійною підготовкою начальницького складу і водіїв підпорядкованих підрозділів з питань утримання та експлуатації ТЗ;

аналізує стан і ефективність роботи з профілактики відмов ТЗ, вживати заходів щодо їх недопущення;

здійснює контроль за списанням матеріалів та майна у встановленому законодавством порядку;

забезпечує ефективність використання і сприяння розвитку виробничої бази підпорядкованих підрозділів, впровадження нової техніки, технологій, передового досвіду, пропозицій винахідників і раціоналізаторів, які сприяють поліпшенню експлуатації ТЗ;

не допускає до експлуатації технічно несправні ТЗ;

організовує:

своєчасне і якісне оформлення документів, що стосуються питань експлуатації ТЗ;

роботу Кваліфікаційної комісії з питань атестації водіїв підпорядкованих підрозділів і підвищення кваліфікації працівників технічних підрозділів;

роботу підпорядкованих підрозділів із використання вторинних ресурсів;

збір інформації про експлуатацію ТЗ, несправності і відмови у роботі та направлення зазначеної інформації до заводів - виробників та ДРЗ ДСНС України.

3.3. Начальник технічного підрозділу з питань експлуатації ТЗ підпорядковується начальнику УРЗ і:

відповідає за виробничу діяльність та виконання завдань з експлуатації ТЗ;

організовує належну експлуатацію наявних ТЗ, обладнання відповідно до інструкцій з експлуатації ТЗ, цієї Настанови та інших керівних документів;

контролює своєчасне і якісне проведення діагностики, ремонту та ТО ТЗ, що передана для проведення перелічених технологічних операцій;

здійснює відбір та підготовку начальницького складу і водіїв з питань експлуатації ТЗ підрозділу;

проводить роботу з розвитку матеріально-технічної бази підрозділу, комплектування та оновлення ТЗ, обладнання, інструменту та іншого майна;

організовує проведення заходів з виконання вимог безпеки праці, охорони навколишнього середовища, техніки безпеки і виробничої санітарії, пожежної безпеки в підрозділі;

організовує раціоналізаторську і винахідницьку роботу, впроваджує передовий досвід щодо експлуатації ТЗ;

перевіряє технічний стан та правильність експлуатації ТЗ у підрозділі;

організовує та проводить заходи щодо надання платних послуг відповідно до вимог чинного законодавства;

здійснює заходи щодо економії пально-мастильних витратних матеріалів, енергоносіїв тощо.

3.4. Начальник (заступник начальника) пожежно-рятувального загону (частини, посту), аварійно-рятувальної служби, формування, інженер технічної частини підпорядковується з питань експлуатації ТЗ начальнику УРЗ

органів та підрозділів, а також начальнику технічного підрозділу, якщо

частина входить до його складу та:

- відповідає за виконання завдань з експлуатації ТЗ частини;
 - забезпечує своєчасні та якісні діагностичні роботи, ТО, ремонт, обкатку, випробування ТЗ та їх спецагрегатів у підрозділах, згідно з інструкціями з експлуатації ТЗ, а також цією Настановою та іншими керівними документами;
 - здійснює щомісяця особистий контроль за технічним станом і готовністю ТЗ, з відмітками в журналі обліку ТО ТЗ (додаток 2);
 - організовує відбір і підготовку особового складу частини, в тому числі і водіїв;
 - проводить заходи щодо підвищення професійного рівня водіїв;
 - організовує і контролює дотримання вимог правил з охорони праці, охорони навколишнього середовища, техніки безпеки і виробничої санітарії, пожежної безпеки в частині;
 - організовує роботу з економного використання енергетичних ресурсів, запасних частин, пально-мастильних та інших експлуатаційних матеріалів;
 - забезпечує належне ведення технічної документації відповідно до цієї Настави;
 - проводить закріплення ТЗ за водіями, підготовку до проведення технічного контролю ТЗ;
 - спрямовує і керує раціоналізаторською роботою, надає практичну допомогу раціоналізаторам і винахідникам;
 - організовує і контролює роботу поста ТО і ремонту (діагностики) ТЗ, забезпечує його комплектування відповідним обладнанням та інструментом;
 - бере участь у роботі комісії з проведення щорічних інвентаризацій ТЗ та інших матеріальних цінностей, слідкує за своєчасним вибракуванням і списанням обладнання та іншого майна непридатного до подальшого використання;
 - проводить позапланові перевірки щодо належного зберігання ТЗ;
 - організовує використання вторинних ресурсів за прямим та іншим призначенням, а також збирання і здачу вторинної сировини.
- 3.5. Начальник караулу (зміни, групи) відповідає за:
- належну експлуатацію ТЗ;
 - теоретичну та практичну підготовку особового складу караулу (зміни, групи) та вивчення матеріальної частини ТЗ, пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання, а також справність ТЗ;
 - своєчасне і повне ТО ТЗ;
 - приймання та здавання ТЗ під час зміни караулів (змін);
 - облік роботи та своєчасне випробування і обкатку ТЗ та спецагрегатів;
 - економну витрату експлуатаційних матеріалів;
- Начальник караулу (зміни, групи) зобов'язаний:
- знати технічні характеристики, тактичні можливості та технічний стан ТЗ, що знаходяться на утриманні в підрозділі;
 - знати правила безпеки праці та охорони навколишнього середовища;
- забезпечувати своєчасну постановку ТЗ у розрахунок та на ремонт;

організовувати та керувати ТО, поточним ремонтом ТЗ, навчанням особового складу караулу (зміни) з вивчення будови і експлуатації ТЗ.

3.6. Командир відділення (екіпажу) відповідає за:

практичну підготовку особового складу відділення та вивчення ним матеріальної частини та інструкцій з експлуатації ТЗ;

своєчасне і повне обслуговування пожежно-технічного, аварійно-рятувального обладнання (оснащення) ТЗ;

формування практичних навичок у особового складу відділення при використанні ТЗ, а також підвищення професійної майстерності водіїв.

Командир відділення (екіпажу) зобов'язаний:

знати будову, технічні характеристики і тактичні можливості ТЗ, пожежно-технічного, аварійно-рятувального обладнання (оснащення);

проводити ТО, обкатку, випробування та перевірку технічного стану ТЗ та пожежно-технічного, аварійно-рятувального обладнання (оснащення).

3.7. Старший водій (начальник КТП, технік, командир обслуги) відповідає за професійну підготовку водіїв, технічну справність, своєчасне і якісне проведення ТО і ремонту ТЗ, ведення облікової документації з питань експлуатації ТЗ та зобов'язаний:

знати будову всіх ТЗ підрозділу, зміст інструкції з їх експлуатації і основні положення з поточного та капітального ремонтів наявних ТЗ;

технічний стан і запас моторесурсу ТЗ підрозділу;

вміло керувати усіма ТЗ підрозділу та працювати зі спеціальними агрегатами, що знаходяться на утриманні в підрозділі;

організовувати належну експлуатацію ТЗ;

щомісяця проводити заняття з водіями з питань поглибленого вивчення будови, покращення експлуатації і ремонту ТЗ, практичної роботи зі спецагрегатами ТЗ та пожежно-технічним і аварійно-рятувальним обладнанням;

вживати заходів щодо попередження аварій і відмов у роботі ТЗ, економії пального, мастильних та інших експлуатаційних матеріалів;

належним чином вести технічну документацію на ТЗ та спецагрегати.

3.8. Водій (механік-водій, моторист, оператор) відповідає за збереження закріпленого за ним ТЗ, його постійну справність і готовність та зобов'язаний:

знати матеріальну частину, технічні можливості та інструкцію з експлуатації ТЗ і спецагрегатів, на яких йому дозволено працювати відповідно до Свідоцтва на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи;

вміло та безпечно керувати закріпленим за ним ТЗ у різних експлуатаційних умовах, працювати із спеціальними агрегатами і обладнанням, засобами зв'язку;

утримувати ТЗ і спецагрегати технічно справними, а у випадку виявлення несправностей негайно доповідати начальнику караулу (зміни) і вживати невідкладних заходів щодо їх усунення;

знати і виконувати Правила дорожнього руху затверджені постановою

Кабінету Міністрів України від 30 жовтня 2001 р. № 1306 (далі - ПДР), безпеки праці та виробничої санітарії;

знати терміни і обсяги робіт (технологію) ТО, міжремонтні норми пробігів, виконувати роботи з ТО і ремонт ТЗ;

знати норми витрат пального і мастильних матеріалів, не допускати їх перевитрат;

знати і вести належним чином облікову документацію на ТЗ та спецагрегати;

брати участь у проведенні ТО-2 закріплених ТЗ під час виконання такого ТО у технічному підрозділі або бригадою пересувної авторемонтної майстерні (ПАРМ);

при виконанні службових обов'язків мати посвідчення водія, Свідоцтво на право роботи на закріпленому ТЗ спеціального призначення стройової групи (додаток 3), а також медичну довідку за відповідною формою.

3.9. Управління (відділи, сектори) реагування на надзвичайні ситуації територіальних органів відповідають за використання ТЗ стройової групи за призначенням відповідно до поставлених задач, розкладів виїздів та планів залучення сил та засобів, а також ведуть облік роботи цих ТЗ під час ліквідації пожеж, надзвичайних ситуацій та їх наслідків, занять та навчань.

Посадові особи управлінь (відділів, секторів) реагування на надзвичайні ситуації територіальних органів у зв'язку із службовою необхідністю можуть клопотати перед керівництвом територіальних органів про придбання нових ТЗ та переміщення наявних ТЗ між підрозділами. Ці посадові особи не відповідають за експлуатацію ТЗ (технічно-правильне використання, діагностику, технічне обслуговування, ремонт, зберігання, транспортування та їх облік), проте, вони мають право проводити контрольні огляди ТЗ стройової групи під час інспектування підрозділів з метою перевірки їх технічного стану. Про наслідки таких перевірок обов'язково доповідається рапортом по команді.

II. ОРГАНІЗАЦІЯ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. Основні вимоги до транспортних засобів

1.1. ТЗ, що знаходяться у розрахунку, повинні застосовуватися для виконання плану підготовки та оперативних завдань відповідно до їхнього призначення, окрім застосування резервних ТЗ.

1.2. Кількість та ліміти ТЗ встановлюються згідно з наказами ДСНС України.

1.3. ТЗ використовуються для забезпечення оперативно-службової і господарської діяльності підрозділів ДСНС України, надання платних послуг юридичним та фізичним особам, передбачених чинним законодавством.

1.4. ТЗ, що знаходиться у розрахунку і в резерві, повинні бути в технічно - справному стані.

Резерв ТЗ створюється для підвищення технічних можливостей і готовності підрозділів ДСНС України.

В органах та підрозділах повинен бути 100 % резерв основних пожежних (пожежно-рятувальних) автомобілів і 50 % спеціальних, передбачених штатами, що повинні бути готові до використання їх за призначенням.

Необхідний резерв аварійно-рятувальної, інженерної та допоміжної техніки встановлюється начальниками територіальних органів, спеціальних регіональних центрів швидкого реагування та підрозділів безпосереднього підпорядкування апарату ДСНС України, навчальних закладів та науково-дослідних установ ДСНС України, регіональних рятувальних, спеціалізованого авіаційного та морського загонів.

1.5. ТО і ремонт ТЗ організуються за планово-попереджувальною системою.

1.6. Категорично забороняється використання ТЗ не за призначенням, крім випадків, передбачених чинним законодавством.

2. Прийняття та постановка на чергування (у розрахунок) транспортних засобів

2.1. Для прийняття в експлуатацію ТЗ керівником територіального органу призначається комісія у складі: представників УРЗ, управління (відділу, сектору) реагування на надзвичайні ситуації, СБДР, технічного підрозділу, старшого водія (водія, техніка чи оператора) і бухгалтера підрозділу, до якого передається ТЗ.

Комісія зобов'язана перевірити:

наявність необхідної документації (інструкції з експлуатації ТЗ та спеціальних агрегатів, формуляра ТЗ, приймально-здавального акта заводу-виробника ТЗ, акта про переобладнання тощо);

укомплектованість ТЗ обладнанням, устаткуванням, інструментом, первинними засобами пожежогасіння (за описом, специфікацією);

технічний стан ТЗ (зовнішнім оглядом, запуском і прослуховуванням двигуна, діагностуванням агрегатів і систем, випробуванням на ходу, увімкненням і роботою спецагрегатів).

2.2. Прийняття ТЗ в експлуатацію оформляється актом технічного стану ТЗ (агрегату) (додаток 4), який затверджується керівником територіального органу.

2.3. Після прийняття ТЗ в експлуатацію у підрозділі на нього заводяться і заповнюються облікові документи визначені главою 3 розділу II цієї Настанови.

2.4. Новий ТЗ реєструється СБДР ДСНС України з одержанням технічного талона ТЗ Оперативно – рятувальної служби цивільного захисту (далі – технічний талон), а перед постановкою на чергування такий ТЗ повинний пройти обкатку.

Обкатка ТЗ та їхніх спецагрегатів здійснюється відповідно до вимог

заводів-виробників, викладених у паспортах та інструкціях з їх експлуатації.

2.5. Обкатку здійснює старший водій (водій) підрозділу під керівництвом начальника підрозділу (заступника начальника) або призначеної ним особи.

Перед обкаткою ТЗ водій повинен вивчити інструкції з експлуатації ТЗ і його спеціальних агрегатів, перевірити технічний стан засобу, звернувши особливу увагу на справність вузлів, систем, агрегатів, що впливають на безпеку руху, економію пального, безпеку життєдіяльності, а також заправити його необхідними експлуатаційними матеріалами.

Результати обкатки заносяться у формуляр ТЗ.

2.6. Після обкатки виконуються: діагностика, ТО-2 транспортного засобу та його спецагрегатів, а також випробування пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання зі складанням актів про випробування.

2.7. Наказом начальника відповідного підрозділу ТЗ закріплюється за водієм і ставиться на чергування.

2.8. Гарантійні строки експлуатації ТЗ та початок їх дії вказуються в документах заводу-виробника.

2.9. Якщо у період гарантійного строку експлуатації ТЗ, за умови виконання вимог інструкції з експлуатації заводу-виробника, а також цієї Настанови, були виявлені несправності (сталася відмова), які виникли з вини заводу-виробника, наказом начальника (керівника) підрозділу ДСНС України, що здійснює експлуатацію ТЗ, утворюється комісія у складі не менше трьох посадових осіб для складання та подання до УРЗ органів та підрозділів акта-рекламації на ТЗ (додаток 5).

2.10. У випадку виявлення недоліків, зазначених у пункті 2.9. глави 2 розділу II цієї Настанови, начальник (заступник) підрозділу зобов'язаний негайно доповісти про це до управління (відділу, відділення, сектору) ресурсного (матеріально - технічного) забезпечення для прийняття спільного рішення про подання акта-рекламації заводу-виробнику.

2.11. У разі прийняття рішення про подання акта-рекламації, УРЗ органів та підрозділів, у триденний строк надсилає до заводу - виробника повідомлення про виклик представника заводу для з'ясування причин несправності (відмови) ТЗ і складання спільного акта-рекламації.

2.12. До прибуття представника заводу-виробника, а також без його дозволу розбирати вузли і агрегати ТЗ забороняється.

2.13. Якщо представник заводу впродовж 15 днів після отримання повідомлення не прибув, складається односторонній акта - рекламація. До складу комісії може входити спеціаліст незайнтересованої організації (за згодою).

2.14. Строк складання акта-рекламації не повинен перевищувати 30 діб від дня виявлення несправності або відмови ТЗ.

2.15. За пошкодження, вихід із ладу ТЗ у період гарантійного строку, що сталася з вини виробника, які вчасно не оформлені актом - рекламацією, несуть

відповідальність органи та підрозділи, що здійснюють експлуатацію ТЗ.

2.16. Постановка в розрахунок пожежних автодрабин та колінчастих підйомників здійснюється після проведення технічного опосвідчення та вантажних випробувань.

Для проведення технічного опосвідчення та вантажних випробувань пожежних автодрабин та колінчастих підйомників наказом начальника територіального органу утворюється комісія із найбільш підготовлених працівників технічного підрозділу, УРЗ, технічного підрозділу, старшого водія та водіїв підрозділу.

Для автодрабин та автомобільних колінчастих підйомників з терміном експлуатації до 10 років, технічне опосвідчення та вантажні випробування проводяться один раз на рік, а з терміном експлуатації більше 10 років - двічі на рік.

За результатами опосвідчення та вантажних випробувань складаються відповідні акти (додатки 6, 7, 21, 22).

Постановка в розрахунок автодрабин та колінчастих підйомників, термін технічного опосвідчення та вантажних випробувань яких закінчився, заборонено.

2.17. Після прийняття ТЗ у підрозділі з особовим складом організовуються та проводяться заняття з вивчення його тактико-технічних характеристик та практичного застосування.

3. Облік роботи транспортних засобів

3.1. Основними обліковими документами ТЗ в органах та підрозділах ДСНС України є:

технічний талон (Свідоцтво про реєстрацію, технічний паспорт) ТЗ;

журнал обліку ТО ТЗ (додаток 2);

журнал обліку наявності і переміщення ТЗ (додаток 8);

експлуатаційна картка (додаток 9);

картка обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини (додаток 10);

експлуатаційна картка акумуляторної батареї (додаток 11);

журнал видачі, повернення дорожніх листів та обліку роботи ТЗ (додаток 12);

журнал виїзду та повернення ТЗ (додаток 13);

журнал обліку щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв (додаток 14);

дорожній лист ТЗ (додатки 15, 16, 17);

формуляр ТЗ спеціального (спеціалізованого) призначення (далі – формуляр ТЗ) (додаток 18);

журнал обліку заявок та нарядів на використання ТЗ (додаток 20).

3.2. ТЗ реєструються СБДР з видачею технічного талона ТЗ.

ТЗ, які є власністю об'єктів, що охороняються підрозділами ДСНС

України, або знаходяться в користуванні підрозділів ДСНС України згідно з договорами оренди, реєструються у Державній автомобільній інспекції МВС України.

3.3. Формуляр ТЗ підлягає обов'язковому заповненню після надходження спеціального (спеціалізованого) ТЗ у підрозділ. Формуляр ТЗ заповнюються в УРЗ особою, яка за своїми функціональними обов'язками відповідає і здійснює контроль за експлуатацією ТЗ у підпорядкованих підрозділах.

Ведення формулярів ТЗ здійснює старший водій (технік), а в разі його відсутності відповідальний за ТЗ. Формуляр ТЗ ведеться до списання або відчуження ТЗ.

За наявності на ТЗ лічильників, що враховують роботу спецагрегатів (пожежного насоса, генераторів тощо), величину приведеного пробігу треба встановлювати за показниками лічильників або згідно з інструкціями з експлуатації заводів-виробників. У цьому випадку час роботи спецагрегатів прирівнюється до кілометражу пробігу ТЗ (1 година роботи спеціального обладнання прирівнюється до 50 км пробігу).

Облік роботи спеціального обладнання спеціальних аварійно-рятувальних машин (аварійно-рятувальної техніки), приведення якого здійснюється від окремо встановленого двигуна, ведеться по напрацюванню цього двигуна, за показниками лічильників мотогодин, без наступного перерахунку відпрацьованих мотогодин в кілометри пробігу.

Облік напрацювання спеціального обладнання спеціальних аварійно-рятувальних машин (аварійно-рятувальної техніки), приведення якого здійснюється від тягового двигуна базових шасі, які не мають лічильників мотогодин, ведеться за фактичним часом роботи цього двигуна з наступним перерахунком відпрацьованих мотогодин в кілометри пробігу.

Одна мотогодина роботи спеціального обладнання спеціальних аварійно-рятувальних машин (аварійно-рятувальної техніки) прирівнюється до пробігу:

на базових автомобільних шасі – 25 км;

на базі танків, бронетранспортерів, гусеничних транспортерів та тягачів – 15 км;

для спеціальної інженерної техніки:

на базі колісних тракторів – 10 км;

на базі гусеничних тракторів – 5 км.

3.4. Журнал обліку наявності, переміщення ТЗ ведеться УРЗ органів та підрозділів. Журнал може бути замінений на комп'ютерний облік.

3.5. Експлуатаційна картка заводиться щомісяця на кожний спеціальний (спеціалізований) ТЗ, і є документом обліку його роботи. Експлуатаційна картка заповнюється черговим водієм.

Правильність внесених записів скріплюється (засвідчується) підписом начальника чергового караулу (зміни) і щоденно контролюється під час зміни караулів (змін) начальником (заступником начальника) підрозділу.

Підсумки роботи ТЗ обліковуються щомісяця старшим водієм або

особою, яка його заміщає, та підписується начальником (заступником начальника) підрозділу.

Повністю заповнена і підписана начальником (заступником начальника) підрозділу експлуатаційна картка щомісяця, у встановлені дні здається до фінансово-економічної частини (бухгалтерії) із звітом про витрати пально-мастильних матеріалів.

3.6. Картка обліку пробігу (наробітку) пневматичної шини заводиться, на кожний ТЗ з колісним рушієм (шасі), що надходить у частину, а також у випадку встановлення нової шини на колесо ТЗ.

Заповнення картки щомісяця здійснює старший водій (технік) або особа, яка його заміщає.

3.7. Експлуатаційна картка акумуляторної батареї заводиться на кожний акумулятор ТЗ, що надійшов у підрозділ, і під час заміни використаного акумулятора на новий.

Заповнення картки щомісяця здійснює старший водій або особа, яка його заміщає.

3.8. Журнал обліку ТО заводиться на кожний ТЗ стройової групи і заповнюється водієм, який закріплений за ТЗ, або начальником караулу (зміни), який є відповідальним за ТЗ.

3.8.1. У журнал вносяться записи про проведення відповідного ТО (безпосередньо після його проведення) та результати виконання робіт, зокрема:

щоденного ТО;

ТО при ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, пожеж та після них; перевірки рівня і щільності (густини) електроліту, тиску в шинах та затяжки гайок кріплення коліс (один раз на десять днів);

інші регламентні роботи.

3.8.2. Усі записи скріплюються (засвідчуються) підписами старшого водія, техника і водіїв, а під час обслуговування пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання – підписом командира відділення.

3.8.3. Правильність ведення журналу обліку ТО контролюється начальником (заступником начальника) підрозділу.

3.9. В органах та підрозділах ДСНС України форма дорожніх листів встановлюється:

для оперативних ТЗ - дорожні листи легкового спеціалізованого (легкового) автомобіля (додаток 15);

для господарсько-допоміжних ТЗ (транспортної групи) – дорожні листи вантажного автомобіля (додаток 16);

для ТЗ, виїзд яких здійснюється за сигналом „ТРИВОГА”, диспетчерською службою видається дорожній лист за формою наведеною у додатку 17, в якому обов’язково вказується час отримання повідомлення та адреса виклику. Такі дорожні листи повинні бути пронумеровані, містити прізвище і підпис диспетчера та штамп підрозділу. Використання дорожніх листів іншої форми забороняється.

Облік видачі та повернення дорожніх листів ведеться старшим водієм в журналі видачі, повернення дорожніх листів та обліку роботи ТЗ.

Дорожній лист на виїзд ТЗ транспортної групи виписується старшим водієм (старшим механіком, начальником КТП) і є документом суворої звітності. Підставою для видачі дорожнього листа є наряд на використання ТЗ (додаток 19), який оформляється у територіальних та місцевих органах та затверджується напередодні начальником органу. Наряд на використання ТЗ складається відповідно до поданих напередодні заявок (рапортів). Наряди та заявки (рапорти) на використання ТЗ реєструються в журналі обліку заявок та нарядів на використання ТЗ (додаток 20) та зберігаються протягом календарного року. Журнали обліку заявок та нарядів на використання ТЗ повинні бути пронумерованими, прошнурованими та скріпленими печаткою. Знищення нарядів та заявок проводиться в третьому місяці наступного за звітним роком кварталу.

Дозвіл на виїзд ТЗ, який не був включений в наряд, видається начальником відповідного підрозділу, з відповідною відміткою в дорожньому листі. Чергові засоби включаються в наряд автоматично і вписуються в нього окремою групою.

3.9.1. Дорожній лист підписується начальником підрозділу, а для аварійно-рятувальних загонів, технічних підрозділів – начальником УРЗ загону (підрозділу), скріплюється печаткою і є розпорядженням водієві на виконання завдання.

Видані дорожні листи повинні мати відбиток штампів або печаток підрозділів і є первинними документами обліку експлуатації ТЗ.

Бланки дорожніх листів виготовляються типографським способом з обліковими серією та номером і зберігаються, як документи суворої звітності.

3.9.2. Дорожній лист (додатки 15, 16) видається водієві на одну добу, а у разі відрядження – на весь період відрядження під особистий підпис у журналах журнал видачі, повернення дорожніх листів та обліку роботи ТЗ. Перед виходом ТЗ з підрозділу (автопарку) старший водій (технік, начальник КТП) повинен зробити відмітку про технічний стан ТЗ, а черговий диспетчер (черговий парк) – відмітку в журналі обліку виїзду та повернення ТЗ про дату та час виходу ТЗ на лінію і показники спідометра (початкові) перед виходом ТЗ.

Після повернення ТЗ у підрозділ черговий диспетчер повинен зробити відмітку в журналі обліку виїзду та повернення ТЗ про час повернення ТЗ та показники спідометра після повернення ТЗ (кінцеві), а старший водій (технік, начальник КТП) – про технічний стан ТЗ.

3.9.3. У випадку втрати дорожнього листа проводиться службове розслідування. Замість втраченого виписується новий дорожній лист, у якому відновлюються всі відомості про ТЗ і його роботу.

3.9.4. Зіпсовані бланки дорожніх листів зберігаються разом з використаними бланками. Виправлення у дорожніх листах не допускаються (у випадку виправлень бланк дорожнього листа вважається зіпсованим).

3.9.5. Після виконання завдання повністю заповнений дорожній лист водій здає старшому водієві (техніку, начальнику КТП), який перевіряє правильність заповнення і робить відмітку в журналі про час повернення ТЗ і дорожнього листа. У випадку відсутності старшого водія (техніка, начальника КТП) дорожній лист здається начальнику (заступнику начальника) підрозділу або начальнику чергового караулу (зміни).

3.9.6. Використані бланки дорожніх листів, повністю заповнені і затверджені начальником (заступником начальника) підрозділу, додаються до звіту про витрати пально-мастильних матеріалів і здаються до фінансово-економічної частини (бухгалтерії).

3.10. Правила видачі, оформлення та зберігання таких дорожніх листів поширюються на усі наявні ТЗ.

3.11. Дорожні листи для виходу ТЗ по сигналах «ЗБІР», «ТРИВОГА», «ЗБІР. АВАРІЯ» повинні містити напис «ПО ТРИВОЗІ», що наноситься червоним кольором по діагоналі. Вони виписуються начальником (заступником начальника) підрозділу на початку року і зберігаються в спеціальному опечатаному ящику в чергового диспетчера (чергового парку) і видаються водіям після отримання диспетчером (черговим парку) відповідних сигналів.

3.12. Після повернення ТЗ повністю заповнений дорожній лист водій здає старшому водієві, а в разі його відсутності – начальнику (заступнику начальника) підрозділу або начальнику чергового караулу (зміни), який перевіряє правильність заповнення і робить відмітку в журналі про час повернення ТЗ і дорожнього листа. Замість використаного дорожнього листа начальник (заступник начальника) підрозділу виписує новий і вкладає його в ящик, який знаходиться у чергового диспетчера (чергового парку) та опечатує цей ящик. Якщо дорожній лист до кінця поточного року не був використаний, він здається старшому водієві з відміткою «НЕВИКОРИСТАНИЙ» і зберігається за такими ж правилами, які і звичайні дорожні листи.

3.13. У журналі видачі, повернення дорожніх листів та обліку роботи ТЗ обліковуються усі ТЗ підрозділу, в тому числі прикомандировані ТЗ. Журнал ведеться особою, якій надано право виписувати дорожні листи.

Журнал повинен бути пронумерованим, прошнурованим та скріплений печаткою і підлягає зберіганню впродовж трьох років від дати останнього запису.

4. Парки транспортних засобів

4.1. Парком називається територія, яка обладнана для зберігання, обслуговування та ремонту транспортних засобів. Залежно від умов розташування парки можуть бути постійними та польовими.

4.2. Устрій, планування і обладнання парків повинні забезпечувати зручність розміщення і зберігання ТЗ, їх технічного обслуговування і ремонту відповідно до технологічного процесу, а також зберігання ТЗ і технічного

майна, швидкий і зручний вихід ТЗ з парку, надійну охорону і пожежну безпеку.

4.3. Постійні парки призначені для розміщення, обслуговування, ремонту та зберігання ТЗ підрозділу. Вони влаштовуються і обладнуються відповідно до генерального плану – основного документа з проектування і будівництва парку.

Генеральний план (схема території) парку затверджується начальником підрозділу і представляється по команді на погодження. Затверджений та погоджений план зберігається в підрозділі.

4.3.1. У постійному парку обладнуються наступні основні елементи:

- приміщення для чергового парку;
- контрольно-технічний пункт;
- клас безпеки руху та інструктажу водіїв і старших машин;
- пункт заправлення;
- пункт чищення і миття;
- пункт технічного обслуговування і ремонту (ПТОР);
- пункти (обладнані майданчики, приміщення) щоденного технічного обслуговування машин;
- приміщення для нагріву води і мастил;
- акумуляторна;
- стоянки (сховища, навіси) машин;
- опалювальні сховища (приміщення) для чергового тягача та інших чергових машин;
- склади (приміщення для зберігання автомобільного та іншого технічного майна);
- класи відпрацювання нормативів з технічного обслуговування техніки;
- необхідні технічні засоби охоронної і пожежної сигналізації.

Крім того, в парку обладнуються майданчики для машин, які очікують ремонту і технічного обслуговування, місця для куріння, необхідні побутові приміщення.

4.3.2. Всі будівлі парку, ворота будівель і ворота парку нумеруються. Номерний знак представляє собою білий круг з червоною контуром. Цифри наносяться чорною фарбою.

Розміри номерних знаків:

на будівлях: діаметр круга – 500 мм, висота цифр – 300 мм, ширина контуру – 25 мм;

на воротах: діаметр круга – 250 мм, висота цифр – 150 мм, ширина контуру – 15 мм.

Номерні знаки наносяться на фасаді і бічних сторонах будівель на відстані 0,5 м від карнизу і на правій частині воріт.

4.3.3. У парку обладнуються внутрішній зв'язок і сигналізація.

Територія парку та підступи до нього повинні освітлюватись. Освітлення виконується відповідно до вимог правил устрою електроустановок для пожежонебезпечних приміщень.

Опалювання в парку, як правило, повинно бути центральним. При пічному опаленні печі облаштовуються в кожухах з топками зовні приміщень

(в спеціальних тамбурах).

4.3.4. У приміщенні чергового парку повинні бути: схема парку; план виходу техніки при оголошенні тривоги або збору; інструкція щодо заходів пожежної безпеки; зразки пропусків в парк і пломб (відтисків печаток); інструкції чергового, днювального парку і механіка – водія (водія) чергового тягача; опис техніки, майна і обладнання парку; книга прийому і здачі чергування по парку; журнал виїзду та повернення ТЗ; списки осіб, допущених до розкриття паркових приміщень і сховищ; розпорядок роботи в парку, зразки дорожніх листів і підписів посадових осіб; книга здачі під охорону приміщень та техніки, яка знаходиться на відкритих стоянках; книга видачі ключів від замків запалення і люків машин, приміщень і воріт парку; шафи (ящики) для ключів; годинник, термометр для вимірювання температури зовнішнього повітря, медична аптечка, телефон, стіл, стільці.

Черговий парку, крім того, повинен мати двосторонній зв'язок з основними елементами парку і пристрій з інформацією про місцезнаходження і стан ТЗ. У приміщенні чергового відводиться кімната для відпочинку наряду.

4.3.5. У приміщенні начальника КТП повинні бути: інструкції з експлуатації ТЗ, операційні карти перевірки технічного стану ТЗ всіх марок, що є в підрозділі, з технічними вимогами до ТЗ, механізмів і систем, що перевіряються; інструкція щодо заходів безпеки при перевірці машин; завдання з перевірки якості ТО і зберігання та ремонту ТЗ на добу (тиждень); зразки оформлених подорожніх листів і іншої документації; комплект інструменту і приладів у переносному ящику для перевірки ТЗ; стіл, стілець, канцелярські прилади і годинник.

4.3.6. Перед приміщенням КТП обладнується майданчик для перевірки технічного стану ТЗ. Обладнання майданчика повинне забезпечувати можливість перевірки справності і надійності рульового керування, гальм, зовнішніх світлових приладів, коліс, шин та інших систем і механізмів, що визначають справність ТЗ і безпеку руху.

4.3.7. У класі безпеки руху і інструктажу водіїв і старших машин повинні бути: столи, стільці, настінні щити, плакати, схеми маршрутів руху машин, навчальна література, технічні засоби навчання, які використовуються для вивчення ПДР, інструктажів водіїв і старших машин.

4.3.8. Пункт заправлення призначений для заправки машин паливом і мастилом закритим струменем.

Пункт заправлення обладнується колонками для заправки паливом і заглибленими резервуарами для пального; колонками або агрегатами для заправки мастилом і резервуарами (тарою) для мастильних матеріалів; заправним інвентарем; засобами пожежогасіння; майданчиками для ТЗ, що заправляються.

У приміщенні пункту заправлення повинні бути: інструкція щодо заходів безпеки при роботі з обладнанням, поводження з паливом, мастильними матеріалами і спеціальними рідинами та щодо заходів пожежної безпеки, яка затверджена начальником підрозділу; норми витрати пального, мастильних матеріалів і спеціальних рідин за марками ТЗ і порох року; стіл, стілець,

облікові документи, технічна література.

У приміщенні також зберігаються прилади для контролю якості пального, мастильних матеріалів і спеціальних рідин та заправний інвентар.

Необхідна кількість заправних колонок і місткість резервуарів (тари) визначаються залежно від кількості та типів ТЗ і продуктивності колонок.

4.3.9. Пункт очищення та миття складається з постів: очищення ТЗ від бруду, миття і сушки, обтирання. Перед в'їздом у парк можуть обладнуватися пости (майданчики) попереднього очищення ТЗ від бруду.

Пункт очищення і миття повинен мати джерело водопостачання, пристрої для очищення води і багатократного її використання та бути обладнаним естакадами, водороздавальними колонками і водозахисними перегородками.

Пости пункту очищення і миття оснащуються шафами і ящиками для зберігання інвентарю для миття, спецодягу.

На пункті очищення і миття повинна бути інструкція щодо заходів безпеки і догляду за устаткуванням.

4.3.10. Пункти (майданчики) щоденного технічного обслуговування (ЩТО) ТЗ повинні мати:

приміщення або навіси з пристроями для огляду і обслуговування ходової частини і трансмісії (естакади, напівестакади, оглядові ями);

пости, оснащені устаткуванням і інструментом для мащення ТЗ мастильними матеріалами всіх сортів, передбачених картами мащення ТЗ, а також мастильними матеріалами;

слюсарні верстати з інструментом і пристосуваннями;

шафи (ящики) для зберігання кріпильних деталей і матеріалів, що витрачаються при технічному обслуговуванні ТЗ і усуненні несправностей на ТЗ;

технологічні інструкції (операційні карти) щоденного технічного обслуговування ТЗ всіх марок, що є в підрозділі, з вказівками щодо заходів безпеки при виконанні робіт.

Обладнання пунктів (майданчиків) ЩТО повинно забезпечувати виконання робіт на них у будь-який час року і доби.

4.3.11. Пункт технічного обслуговування і ремонту (далі - ПТОР) призначений для проведення технічного обслуговування (ТО-1, ТО-2, СТО) і поточного ремонту ТЗ. У ПТОР створюються пости технічного обслуговування і ремонту ТО та робочі ділянки.

Залежно від умов і прийнятої схеми технологічного процесу технічне обслуговування ТЗ може здійснюватися тупиковим або послідовним методом.

При тупиковому методі всі роботи виконуються бригадою фахівців на одному місці на нерухомому ТЗ.

У цьому випадку створюються і обладнуються пости:

механіка-регулювальника;

електрика;

автослюсаря;

мастильника.

При послідовному методі на ТЗ, що переміщається вздовж спеціалізованих

постів, виконуються такі роботи:

- обслуговування шин, гальм, маточин і підвіски;
- перевірно-кріпильних і регулювальних робіт;
- обслуговування систем електроустаткування і запалення;
- обслуговування систем живлення і охолодження;
- змащувально-заправних робіт.

Залежно від наявності фахівців і кількості ТЗ число постів і робочих ділянок може змінюватися.

Для виконання поточного ремонту ТЗ на ПТОР створюються робочі ділянки: поточного ремонту агрегатів, слюсарно-механічна, зварювальна, рихтування кабін і кузовів ТЗ, ремонту електроустаткування і паливної апаратури, ремонту приладів гідросистем, ремонту кузовів, сидінь, тентів і фарбувальних робіт, шиномонтажних робіт і вулканізації.

Пости і робочі ділянки оснащуються необхідним обладнанням, робочим і вимірювальним інструментом, засобами технічного діагностування, технологічними інструкціями, інструкціями щодо заходів безпеки і догляду за обладнанням.

Устрій і устаткування пункту технічного обслуговування і ремонту повинні забезпечувати зручне, швидке і якісне виконання усіх робіт, а також дотримання правил безпеки праці та пожежної безпеки.

4.3.12. Приміщення для нагріву води та мастила обладнується в будівлі ПТОР або в окремій будівлі і призначене для нагріву, зберігання і видачі необхідної кількості гарячої води і мастила в зимовий період на ТЗ, які знаходяться в неопалювальних сховищах, під навісами та на відкритих майданчиках.

У приміщенні для нагріву води та мастил повинно забезпечуватися:

- нагрівання води і мастила до робочої температури ТЗ;

- зберігання двох-трьох заправок гарячої води, а також мастила, необхідного для одночасного виходу з парку всіх ТЗ підрозділу;

- зручну і швидко роздачу гарячої води і мастила при одночасному виході всіх ТЗ підрозділу.

На індивідуальні бачки з мастилом, які зберігаються у цьому приміщенні, наносяться номерні знаки ТЗ.

4.3.13. Акумуляторна розміщується в ПТОР або в окремій будівлі і має оснащені відповідним устаткуванням приміщення: для обслуговування і ремонту акумуляторних батарей, їх зарядки і зберігання, для зберігання електроліту і акумуляторної кислоти.

Акумуляторна повинна забезпечувати своєчасне заряджання, зручність зберігання акумуляторних батарей, швидку їх видачу при підйомі по тривозі і доставку до ТЗ в найкоротший час.

Акумуляторна ізолюється від інших приміщень глухими вогнетривкими стінами і обладнується примусовою вентиляцією. Температура в акумуляторній взимку підтримується в межах плюс 5-15° С.

На кожен акумуляторну батарею наноситься номерний знак ТЗ, на якій вона встановлюється.

Для зберігання, заряджання і ремонту лужних акумуляторних батарей обладнується окреме приміщення.

4.3.14. Стоянки ТЗ призначені для розміщення і зберігання справних ТЗ, які пройшли ТО. Вони обладнуються з урахуванням забезпечення збереження, зручності підготовки ТЗ до виходу з парку, технічного обслуговування ТЗ, які знаходяться на зберіганні, і швидкого виходу ТЗ при оголошенні тривоги або збору.

На стоянках ТЗ розміщуються в сховищах або під навісами (на обладнаних майданчиках).

4.4. При розміщенні ТЗ в сховищах або під навісами відстані між машинами, а також між машинами і стіною повинні бути не менше 0,8 м для колісних і 1 м для гусеничних ТЗ, між задніми бортами ТЗ і стіною або огорожею – не менше 1 м.

На відкритих майданчиках ТЗ встановлюються не ближче 10 м від будівель, інтервали між ТЗ повинні бути 1,5-2,2 м, дистанції між рядами ТЗ – не менше 10 метрів.

4.5. Гусеничні ТЗ встановлюються на лежні, на стоянках з бетонним покриттям – безпосередньо на поверхню покриття. Колісні ТЗ (окрім машин повсякденної експлуатації) встановлюються на підставки для розвантаження коліс. При тривалому зберіганні автомобілів, крім того, розвантажуються ресори (окрім незавантажених вантажних автомобілів).

4.6. На кожен ТЗ вивішується табличка розміром 300x200 мм, на якій вказуються марка, номер ТЗ і прізвище водія, за яким вона закріплена, а при зберіганні ТЗ без охолоджуючої рідини, мастила і акумуляторних батарей – також таблички: «Вода злита», «Мастило злите», «Акумуляторні батареї зняті».

4.7. На стоянках ТЗ дозволяється проведення наступних робіт:
очищення ТЗ від пилу, снігу або води;
заправка охолоджуючою рідиною та мастилом і злив їх у зимовий період;
підготовка ТЗ до зберігання;
підзарядка акумуляторних батарей малими струмами і підкачка шин;
контрольні огляди і підготовка ТЗ до виходу з парку, усунення дрібних дефектів;
консервація, щомісячне, піврічне і річне технічні обслуговування машин, що знаходяться на тривалому зберіганні.

4.8. Чергові тягачі і спеціальні автомобілі – санітарні, автобуси, окремі машини управління, чергові засоби – розташовують в опалювальних сховищах (приміщеннях).

4.9. Склад автомобільного майна розміщується в окремих опалювальних і неопалювальних сховищах, обладнаних електричним освітленням. Устрій, обладнання складу і порядок зберігання майна в ньому визначаються начальником підрозділу.

4.10. Класи відпрацювання нормативів і технічного обслуговування ТЗ створюються в кожному підрозділі, що налічує 15 і більше водіїв. У класах встановлюються машини-експонати, агрегати машин і устаткування для практичних робіт.

4.11. Схема парку затверджується начальником підрозділу. На ній вказуються розміщення паркових елементів, ділянки, які закріплені за структурними підрозділами, дороги і напрямки руху ТЗ, основні і запасні виїзди з парку, місця розміщення постів охорони і засобів пожежогасіння.

4.12. Польові парки призначені для розміщення, обслуговування, та поточного ремонту ТЗ у польових умовах. Вони облаштовуються як для окремих підрозділів, так і для зведених аварійно-рятувальних загонів під час тривалої ліквідації надзвичайних ситуацій та їх наслідків.

4.13. Устрій і обладнання польового парку визначаються тривалістю розміщення, розміром, характером і рельєфом ділянки місцевості, а також наявністю засобів технічного обслуговування і ремонту ТЗ.

4.14. У польовому парку обладнуються:

контрольно-технічний пункт;

пункт заправки;

пункт чищення і миття ТЗ (по можливості) ;

пункт технічного обслуговування і ремонту ТЗ;

стоянки ТЗ з майданчиками технічного обслуговування (у підрозділах, що мають рухомі засоби технічного обслуговування і ремонту машин);

шляхи (дороги) для швидкого виходу підрозділів до місця проведення аварійно-відновлювальних робіт.

Територія парку, як правило, обгороджується або окопується.

4.15. У польовому парку при необхідності обладнуються укриття для особового складу підрозділів, для рухомих засобів заправки, технічного обслуговування і ремонту ТЗ, а на підході до парку – контрольно-розподільний пункт і пункт спеціальної обробки ТЗ.

4.16. Майно і матеріали зберігаються на ТЗ або на ґрунті у ящиках, встановлених на підставках або лежнях; ящики покриваються брезентом.

4.17. За утримання ТЗ, приміщень і ділянок території парку, закріплених за підрозділами, відповідають начальники підрозділів.

Технічне обслуговування пожежно-технічного озброєння і ТЗ здійснюється після кожного повернення з рейсів, а також після встановленого нормативами пробігу (роботи) та зберігання. Крім того, здійснюється сезонне обслуговування пожежно-технічного озброєння і ТЗ. Пожежно-технічне озброєння, спеціальна та інша техніка, що пройшли обслуговування, ставляться на стоянку.

Огляд та обслуговування ТЗ, а також дообладнання і впорядкування парків здійснюються у визначені дні.

Внутрішній порядок і розпорядок роботи в парку оголошуються наказом по підрозділу.

4.18. До парку, а також до приміщень усередині парку й спеціальних споруд мають бути збудовані (прокладені) шляхи та точно визначені підходи, які повинні постійно підтримуватися у належному для руху стані.

На всіх шляхах, прокладених у парку, встановлюються дорожні покажчики, обмежувальні знаки швидкості руху машин та інші дорожні знаки.

4.19. ТЗ випускаються з парку згідно з нарядом, у технічно справному

стані, із закріпленими за ними водіями, які мають документ, що посвідчує особу, і посвідчення на право керувати ТЗ та які пройшли передрейсовий медичний огляд і допущені до рейсу, з оформленими дорожніми листами, і з відміткою начальника КТП про справний стан ТЗ та відміткою чергового парку про дані спідометра й час випуску з парку.

Випуск ТЗ, не передбачених нарядом, у виняткових випадках дозволяється письмово начальником підрозділу.

Контроль за технічним станом ТЗ, які випускаються із парку та повертаються до парку, здійснюється начальником КТП.

4.20. Якщо в рейс виходять три чи більше ТЗ, призначається начальник колони.

Під час перевезення особового складу, вибухонебезпечних вантажів (як у складі колони, так і одиничними ТЗ) на кожний ТЗ призначається старший. В інших випадках старші ТЗ призначаються за рішенням начальника підрозділу.

Начальник колони (старший ТЗ) призначається з числа старшого та молодшого начальницького складу, які знають ПДР. Начальник колони відповідає за виконання поставленого завдання та правильне використання ТЗ, дисципліну особового складу, що перебуває в ТЗ, за додержання ним вимог безпеки.

Начальнику колони (старшому ТЗ) заборонено керувати ТЗ або змушувати водія передавати будь-кому управління, віддавати команди, які змушують водія (водіїв) порушувати ПДР та перевищувати встановлену швидкість руху.

Щодо мети, порядку, терміну виконання завдання та додержання вимог безпеки руху начальників колон (старших ТЗ) і водіїв інструктують посадові особи, які організують перевезення, або їх прями начальники.

Водіям категорично заборонено передавати будь-кому управління машиною.

Підготовка ТЗ до виходу проводиться під керівництвом начальників підрозділів або їх заступників.

4.21. Екіпажі (водії) ТЗ, які прибули до парку для виведення ТЗ, допускаються до парку після перевірки їх дорожніх листів.

До ТЗ, що перебувають у парку, допускаються лише ті особи, за якими вони закріплені, з дозволу чергового по парку та осіб, допущених до розпечатування сховищ і паркових приміщень.

Особи, які не належать до складу підрозділу, допускаються до парку лише з дозволу начальника підрозділу за разовими перепустками, підписаними заступником начальника підрозділу, в супроводі спеціально призначеної особи.

Порядок допуску до ТЗ та іншої техніки у разі виїзду за сигналом «ТРИВОГА» встановлюється начальником підрозділу у відповідних інструкціях.

4.22. Порядок зберігання й видачі ключів від замків запалювання, люків ТЗ, паркових приміщень і воріт парку повинен забезпечувати своєчасний вихід ТЗ з парку, а також виключати випадки самовільного використання їх особовим складом.

Ключі зберігаються:

від замків запалювання і люків ТЗ: один комплект – у чергового парку, другий – у чергового по підрозділу в запечатаній скриньці разом із дорожніми листами на випадок виїзду за сигналом «ТРИВОГА»;

від паркових приміщень і воріт парку: один комплект – у чергового парку, другий – у чергового по підрозділу в запечатаній скриньці.

4.23. Для підтримання внутрішнього порядку в парку призначаються черговий парку, днювальні та механіки-водії (водії) чергових тягачів.

Днювальні виставляються черговим парку поблизу входів у парк, а на час виконання робіт – і на території парку.

4.24. Постійний і польовий парки цілодобово охороняються. Охорона парку може здійснюватися силами добового наряду по парку шляхом патрулювання.

5. Технічне обслуговування транспортних засобів. Види та періодичність

5.1. ТО транспортних засобів повинне забезпечувати:
 постійну технічну готовність ТЗ;
 надійну роботу ТЗ, їхніх агрегатів і систем упродовж встановленого терміну експлуатації;
 безпеку дорожнього руху;
 усунення причин, що викликають передчасне виникнення відмов і несправностей;
 встановлену мінімальну витрату пально-мастильних та інших експлуатаційних матеріалів;
 зменшення негативного впливу задіяного ТЗ на навколишнє середовище.

5.2. Під час проведення ТО ТЗ обов'язкове виконання усього обсягу робіт відповідно до виду ТО, а додаткове регулювання вузлів та систем ТЗ на підставі висновків діагностики.

5.3. При проведенні ТО у підрозділах ДСНС України слід керуватися інструкціями з експлуатації ТЗ, цією Настановою, а також відповідними нормативно-правовими актами.

5.4. ТО ТЗ за періодичністю, переліком та трудомісткістю робіт поділяється на такі види:

5.4.1. Для ТЗ щоденного (постійного) використання:
 контрольний огляд ТЗ;
 щоденне технічне обслуговування (ЩТО) ТЗ;
 технічне обслуговування в період обкатки ТЗ;
 технічне обслуговування на лінії (пожежі, ліквідації наслідків НС або навчанні (при кожному виїзді);
 технічне обслуговування при поверненні до місця стоянки (з пожежі, ліквідації наслідків НС або навчання (після кожного виїзду);
 перше технічне обслуговування (ТО-1);
 друге технічне обслуговування (ТО-2);
 сезонне ТО (СТО).

ЩТО – проводиться у підрозділі під час зміни караулів (змін) водієм, що заступає на чергування під керівництвом командира відділення. ЩТО для всіх ТЗ транспортної групи проводиться після повернення з рейсу.

ТО-1 – проводиться, враховуючи конструктивні особливості ТЗ, з доповненням частини робіт, передбачених інструкцією з експлуатації ТЗ, пробіг не повинен перевищувати: для легкових автомобілів і автобусів – 5 000 км пробігу; для вантажних автомобілів, повнопривідних автомобілів, причепів і напівпричепів – 4 000 км пробігу; для всіх ТЗ стройової групи – один раз на місяць або 1 000 км пробігу¹ для спеціальних ТЗ (автодрабин, автопідіймачів, димовидалення, газодимозахисної служби, автопінопідйомників, зв'язку і освітлення, аварійно-рятувальних автомобілів тощо).

ТО-2 – проводиться в повному обсязі на підставі висновків діагностики і суміщається або з ТО-1, або із сезонним ТО, пробіг не повинен перевищувати для легкових автомобілів 20 000 км пробігу, вантажних автомобілів, причепів, напівпричепів і автобусів – через 16 000 км пробігу; для ТЗ стройової групи – один раз на рік або через пробіг у 7 000 кілометрів.

СТО – проводиться двічі на рік і містить роботи з підготовки ТЗ до експлуатації в холодну чи теплу пори року. Сезонне ТО, як правило, поєднується (суміщається) з черговим ТО.

Приблизний перелік основних операцій ТО ТЗ наведено в додатку 23.

Регламентні роботи на спеціальне обладнання проводяться згідно з інструкцією з експлуатації ТЗ.

5.4.2. Для ТЗ, що перебувають на зберіганні (консервації):

сезонне ТО;

регламентні роботи.

5.4.3. Для нових типів шасі та ТЗ іноземного виробництва можуть встановлюватися додаткові види ТО згідно з інструкціями заводів - виробників або висновків діагностики.

5.5. Перед зміною караулів (змін) ТЗ, що знаходяться у розрахунку і резерві, повинні бути чистими і повністю спорядженими.

5.6. Водій, який здає чергування, зобов'язаний під час чергування внести всі записи про роботу ТЗ в експлуатаційну картку і підготувати засіб до здавання (передачі). Особовий склад під керівництвом командира відділення здійснює підготовку пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання до здавання (передачі) згідно з обов'язками номерів розрахунку.

5.7. Водій, який приймає ТЗ (в тому числі і резервний), в присутності водія, який здає ТЗ, повинен перевірити технічний стан засобів в обсязі переліку робіт щоденного ТО і зробити відповідні записи в експлуатаційних картках і журналах ТО, при цьому час роботи двигуна не повинен перевищувати:

3 хв. – для ТЗ із карбюраторними двигунами, у тому числі 2 хв. на роботу

¹ Примітка. Періодичність ТО вказана в кілометрах загального пробігу. Загальний пробіг складається із суми пробігу за спідометром і приведенного пробігу. Якщо вказана періодичність ТО відрізняється від періодичності, визначеної документацією заводу-виробника, тоді слід керуватися документацією заводу-виробника.

із спецагрегатами;

5 хв. – для ТЗ і засобів із дизельними двигунами, у тому числі 3 хв. на роботу із спецагрегатами;

7 хв. – для пожежних автодрабин і колінчастих підйомників із висотою підйому до 45 м, у тому числі 5 хв. на роботу із спец агрегатами;

10 хв. – для пожежних автодрабин і колінчастих підйомників із висотою підйому більше 45 м, у тому числі 7 хв. на роботу із спецагрегатами.

5.8. При виявленні несправності ТЗ водій, який приймає засіб, зобов'язаний негайно доповісти про це командирі відділення (начальнику караулу, зміни) і вжити заходів щодо її усунення. Виявлені дрібні несправності ТЗ усувають водій, який заступає, та водій, який здає чергування.

5.9. У випадку неможливості негайного усунення несправностей за рішенням начальника (заступника начальника) підрозділу, а якщо вони відсутні – начальника караулу (зміни) ТЗ знімається із розрахунку і замінюється резервним, про що особа, яка прийняла це рішення, доповідає до оперативно-координаційного центру (оперативному черговому).

5.10. У разі несправності резервного ТЗ начальник (заступник начальника) підрозділу, а якщо вони відсутні – начальник караулу (зміни), який заступає, доповідає про це до оперативно-координаційного центру (оперативному черговому).

5.11. Несправності ТЗ, що не вимагають великих трудових затрат, усуваються водіями, які змінилися і заступили на чергування, на посту ТО підрозділу, а у разі виходу з ладу вузлів чи агрегатів за погодженням з начальником УРЗ забезпечення такий ТЗ направляється до технічного підрозділу, а засоби, що перебувають на балансі об'єктів, направляються для усунення несправностей до автогосподарств або ремонтних підприємств цих об'єктів.

5.12. Про усунення несправностей старший водій (водій) робить запис у журналі обліку ТО.

5.13. Після прийняття ТЗ водій повністю відповідає за його технічний стан, а також вживає заходів для усунення несправностей, виявлених під час чергування, з обов'язковим внесенням записів у журнал обліку ТО.

5.14. Відповідальність за утримання пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання ТЗ справними та в належному вигляді покладається на командирів відділень, за якими вони закріплені.

5.15. Під час зміни караулу (чергової зміни) пожежно-технічне, спеціальне та аварійно-рятувальне обладнання і оснащення ТЗ приймається командиром відділення, який заступає на чергування, і особовим складом розрахунку відповідно до табельної належності. У разі некомплекту або несправності окремих видів обладнання і оснащення командир відділення доповідає про це начальнику караулу (зміни) і вживає невідкладних заходів для його поповнення або заміни технічно справним.

5.16. Догляд за ТЗ та його обладнанням здійснюється щодня особовим складом розрахунку чергових караулів (змін) у встановлений розпорядком дня

час. Справність пожежно-технічного, спеціального та аварійно-рятувального обладнання, призначеного для роботи на висотах і рятування людей, перевіряється особисто командиром відділення під час заступання на чергування.

Загальне керівництво ТО пожежно-технічного, спеціального та аварійно-рятувального обладнання покладається на начальника караулу (зміни).

5.17. Пожежно-технічне, спеціальне та аварійно-рятувальне обладнання, що транспортується на ТЗ, повинно бути надійно закріплене.

5.18. Не допускається виконувати реконструкцію ТЗ при відсутності відповідної нормативно-технічної документації.

Для покращення ефективності використання допускається змінювати місце закріплення та розміщення обладнання та оснащення, а також доукомплектування за умови погодження з ДРЗ ДСНС України.

5.19. Особовий склад, що заступає на чергування, та водії доповідають командирі відділення про справність ТЗ і його обладнання.

6.20. Командир відділення зобов'язаний доповісти начальнику караулу (зміни) про готовність ТЗ до виконання оперативних завдань.

6.21. ТО ТЗ у період обкатки проводиться водіями, які закріплені за цим ТЗ, під керівництвом старшого водія на посту ТО підрозділу згідно з інструкцією заводу-виробника в обсязі робіт, передбачених ТО-2.

5.22. ТО-1 проводиться на посту ТО підрозділу водіями, які закріплені за ТЗ, у службовий і вільний від чергування час під керівництвом старшого водія (техніка, механіка, бригадира) в обсязі встановленого переліку основних операцій ТО-1 (додаток 23).

5.23. Напередодні ТО-1 начальник (заступник начальника) підрозділу спільно з старшим водієм, черговим командиром відділення і водієм проводять контрольний огляд технічного стану ТЗ і його обладнання.

5.24. За результатами контрольного огляду старший водій з урахуванням зауважень складає план проведення ТО з розподілом всього обсягу робіт для залучених водіїв та особового складу з метою проведення відповідного ТО, про що робляться зміни (доповнення) до робочої картки на проведення обов'язкових робіт під час ТО-1.

5.25. Начальник (заступник начальника) підрозділу і старший водій зобов'язані завчасно підготувати необхідні для проведення ТО експлуатаційні матеріали, інструмент, пристрої і запасні частини.

5.26. У дні проведення ТО ТЗ практичні заняття з виїздом у район, що охороняється, не плануються. Передбачені розкладом заняття дозволяється переносити в межах чергової доби.

5.26.1. Час перебування ТЗ на ТО не повинен перевищувати:

при проведенні ТО-1 – 2-х робочих днів;

при проведенні ТО-2 – 4-х робочих днів.

Для ТЗ на великовантажних шасі, пожежних автодрабин і автопідіймачів із висотою підйому 45 м і більше, як виняток, допускається збільшення часу перебування на ТО-2 – до 5 робочих днів.

5.26.2. Термін проведення ТО складних за конструкцією ТЗ узгоджується з

начальником (заступником) підрозділу та управлінням (відділом, відділенням, сектором) матеріально-технічного забезпечення.

5.27. Після проведення ТО-1 кожний водій розписується в журналі обліку ТО та робочій картці (додаток 24) за фактично виконані роботи.

5.28. Начальник (заступник начальника) підрозділу, старший водій і командир відділення перевіряють якість виконаних робіт, про що роблять відмітки і записи в журналі обліку ТО.

5.29. ТО-2, як правило, здійснюється в технічному підрозділі робітниками цього підрозділу за участю водія. Передача ТЗ оформляється відповідним актом (додаток 25). Роботи проводяться згідно з обсягом робіт та інструкцією з експлуатації, а також результатами діагностики і термінами річного плану-графіка ТО-2 ТЗ (додаток 26).

Для віддалених підрозділів допускається здійснювати ТО-2 виїзною бригадою ПАРМ (пересувна авторемонтна майстерня) або на посту ТО підрозділу, при наявності умов для його виконання. При цьому до виконання робіт з ТО-2 залучаються робітники бригади ПАРМ та всі водії підрозділу, закріплені за ТЗ. Також дозволяється здійснювати ТО-2 на договірних засадах у спеціалізованих майстернях ремонтних підприємств автотранспорту, дорожньої та будівельної техніки, СТО за місцем дислокації (за угодою).

5.30. В об'єктових підрозділах ТО-2 проводиться на базі авторемонтних підрозділів підприємств (при наявності), що охороняються, відповідно до розробленого і погодженого з начальником відповідного територіального підрозділу графіка або за відповідними угодами в технічних підрозділах.

6. Пост ТО підрозділу

6.1. Пост ТО підрозділу (частини) призначений для проведення ТО і поточних ремонтів (ПР) ТЗ.

Пост ТО повинен складатися із майстерні, кабінету (класу, куточка) безпеки руху, оглядової канами і комори, заправного пункту і складу пально-мастильних матеріалів (ПММ).

6.2. Обладнання оглядової канами повинне здійснюватися згідно з типовими проектами підрозділів і відповідати вимогам безпеки праці.

6.3. Майстерня призначена для проведення слюсарно-механічних робіт під час виконання дрібного ПР ТЗ, а також їх ТО.

Майстерня оснащується необхідним устаткуванням та інструментом для проведення ПР наявних у підрозділі ТЗ та обладнання (додаток 27), а також первинними засобами пожежогасіння, технологічними інструкціями, інструкціями з пожежної безпеки та безпеки праці, стендами із довідковою технічною літературою, де можуть бути розміщені: графік ТО, розподіл робіт серед водіїв і особового складу, наочні посібники з ТО та інша документація.

6.4. Комора призначена для зберігання запасних частин до наявних ТЗ, запасного обладнання, інструментів, пристроїв і експлуатаційних матеріалів. Комора обладнується стелажми і шафами для окремого зберігання запасних частин, інструменту та експлуатаційних матеріалів.

6.5. Робота на посту ТО організовується згідно з графіком ТО, розпорядком дня і планами роботи підрозділу та іншої документації.

6.6. На базі зведених загонів створюються технічні пости для проведення ТО-2 та ПР при використанні ПАРМ технічного підрозділу із залученням закріплених за ТЗ водіїв.

7. Порядок подання транспортного засобу на ТО-2

7.1. ТЗ на ТО-2 подається в технічний підрозділ начальником частини або його заступником, а також водієм відповідно до річного плану-графіка ТО-2 або на спеціалізовані підприємства за місцем дислокації підрозділу, за умови проведення ТО-2 основних складових ТЗ з укладанням відповідних договорів.

7.2. Допускається проведення ТО-2 за непередбачених обставин у незазначений у річному плані-графіку термін, з обов'язковим погодженням з УРЗ органів та підрозділів забезпечення. ТО-2 спецагрегатів, випробування пожежно-технічного, спеціального та аварійно-рятувального обладнання проводиться у підрозділах, а при необхідності з використанням ПАРМ або на базі технічного підрозділу.

8. Порядок планування, проведення та обліку ТО

8.1. ТО-1 та ТО-2 проводиться в дні, встановлені планом-графіком.

8.1.1. Річний план-графік ТО-2 усіх ТЗ складається УРЗ, узгоджується з управлінням (відділом, відділенням, сектором) реагування на надзвичайні ситуації та затверджується керівником органу (підрозділу).

8.1.2. Річний план-графік ТО-1 розробляється в кожному територіальному органі та підрозділі відповідальним за технічний стан ТЗ, погоджується з управлінням (відділом, відділенням, сектором) ресурсного (матеріально-технічного) забезпечення та затверджується начальником територіального органу (підрозділу). Річний план-графік ТО-1 складається за формою, аналогічною плану-графіка ТО-2.

8.1.3. Під час складання річного плану-графіка ТО-1 повинна забезпечуватись рівномірність виведення ТЗ в районах виїзду з урахуванням плану-графіка ТО-2 та особливостей територіального органу (підрозділу).

8.1.4. В об'єктових підрозділах, де ТО проводиться на базі авторемонтних підприємств об'єктів, що охороняються, відповідальний за ТЗ завчасно, до початку складання плану-графіка ТО управлінням (відділом, відділенням, сектором) ресурсного (матеріально - технічного) забезпечення, надає узгоджені із керівництвом авторемонтних підприємств об'єктів пропозиції щодо визначення днів проведення ТО ТЗ підрозділу. Допускається проведення ТО ТЗ об'єктових підрозділів в технічних підрозділах територіальних органів за рахунок коштів об'єктів.

8.2. Графіки ТО складаються на підставі планових загальних пробігів

ТЗ, нормативів періодичності ТО та рівномірного завантаження технічних підрозділів.

До графіка ТО включаються всі ТЗ підрозділів.

8.3. Під час виконання ТО-1 розподіл робіт серед водіїв і особового складу здійснюється відповідно до рекомендованого плану.

8.4. Про проведення ТО робляться записи в робочій картці на проведення обов'язкових робіт під час ТО, журналі обліку ТО, формулярі та експлуатаційній карті ТЗ.

8.5. Відповідальність за своєчасне і якісне проведення ТО ТЗ покладається на:

начальника чергового караулу (зміни) і водія – за щоденне ТО;

начальника підрозділу – за ТО в період обкатки і ТО-1;

начальника технічного підрозділу, в якому за графіком має проводитися обслуговування, – за сезонне обслуговування і ТО-2.

8.6. Для проведення ТО-1 і ТО-2 ТЗ знімається з чергування і замінюється резервним. Порядок виводу із розрахунку на ТО ТЗ і заміни їх резервними визначається начальником гарнізону.

8.7. Для кожного типу і моделі ТЗ управлінням (відділом, відділенням, сектором) ресурсного забезпечення розробляється і затверджується додатковий перелік робіт з ТО на підставі інструкцій з експлуатації ТЗ заводів-виробників і результатів діагностики.

8.8. Нормативи трудомісткості ТО нових типів ТЗ встановлюються управліннями (відділами, відділеннями, секторами) ресурсного (матеріально - технічного) забезпечення на підставі хронометражу і прийнятих обсягів робіт для ТЗ цих типів, інструкцій заводів-виробників. Нормативи узгоджуються із додатком Д наказу Міністерства транспорту України від 30.03.1998 № 102 «Про затвердження Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту», зареєстрованим у Міністерстві Юстиції України 28 квітня 1998 р. за № 268/2708.

Нормативи трудомісткості сезонного ТО становлять 20 % трудомісткості ТО-2.

8.9. Під час ТО ТЗ можуть виконуватися окремі операції ПР (супутній поточний ремонт) в обсязі, що не перевищує 20 % трудомісткості відповідного виду ТО.

Якщо трудомісткість робіт перевищує зазначену величину, тоді перед проведенням ТО ТЗ підлягає ПР.

8.10. ТО ТЗ при зберіганні полягає у перевірці технічного стану ТЗ, очищенні обладнання від пилу, бруду та осадів, перевірці та відновленні захисних покриттів і плівок, а також інших робіт, передбачених інструкціями з експлуатації щодо зберігання.

8.11. ТЗ, що пройшов ТО-2, приймає особисто начальник (заступник) начальника підрозділу разом із старшим водієм підрозділу за актом.

8.12. ТЗ, що пройшов ТО, повинен бути технічно справним, повністю спорядженим і відповідати вимогам експлуатаційної документації.

Постановку на чергування ТЗ, що не пройшли чергове ТО, заборонено.

9. Ремонт транспортних засобів

9.1. Відповідно до призначення, характеру робіт, що виконуються, ремонт ТЗ та агрегатів, поділяється на: поточний (далі - ПР), середній (далі - СР) та капітальний (далі - КР).

Поточний чи капітальний ремонт може виконуватися на вимогу або після певного пробігу, за результатами попереднього діагностування.

9.2 ПР ТЗ виконується для забезпечення працездатності шляхом відновлення або заміни окремих агрегатів, вузлів та деталей (окрім базових), а також проведення необхідних регулювальних, кріпильних, зварювальних, слюсарно-механічних та інших ремонтних робіт.

До базових агрегатів і вузлів відносяться:

- двигун з картером зчеплення в зборі;
- коробка передач, роздавальні коробки;
- гідромеханічна передача;
- задній міст (вісь або осі);
- середній міст (вісь або осі);
- передній вісь (міст);
- рульове керування;
- рама;
- кабіна, платформа;
- спеціальні агрегати та підйомне обладнання;
- гальмівна система;
- електрообладнання.

9.3. ПР агрегату полягає у його частковому розбиранні, заміні або ремонті окремих зношених і пошкоджених механізмів, деталей (крім базових) і проведенні необхідних регулювальних, кріпильних та інших ремонтних робіт.

До базових деталей відносяться:

- блок циліндрів двигуна;
- картери мостів;
- балка переднього моста;
- картери корок переміни передач, відбору потужності, роздавальних коробок;
- корпуси насосів;
- картери рульових механізмів;
- каркаси кузовів;
- повздовжні балки;
- корпуси вузлів підйомного обладнання та гідроприводів.

9.4. ПР ТЗ або окремого агрегату здійснюється при потребі (на вимогу), якщо така потреба виникла під час експлуатації (за заявками водіїв) або під час контрольних оглядів чи діагностики.

9.5. ПР повинен забезпечувати безвідмовну роботу відремонтованих агрегатів, вузлів і деталей щонайменше до чергового ТО-2.

9.6. СР ТЗ виконується з пробігом не менше 60% норми напрацювання до

капітального ремонту для нових ТЗ та не менше 50% для ТЗ, що пройшли КР. Норми напрацювання ТЗ до КР та списання не змінюються, якщо СР здійснюється до встановленого пробігу.

9.7. СР полягає в заміні або капітальному ремонті не більше двох базових агрегатів.

9.8. КР ТЗ полягає в його повному розбиранні, заміні або капітальному ремонті більше двох базових агрегатів, механізмів, приладів і зношених деталей, збиранні, регулюванні і випробуванні ТЗ відповідно до технічних умов на здійснення КР цього засобу.

Слід враховувати, що кожен черговий КР приводить до відносного скорочення тривалості наступних ремонтних циклів експлуатації ТЗ.

9.9. КР ТЗ призначається за результатами діагностики, якщо кузов, кабіна, основні вузли (вузли додаткових трансмісій, платформа, цистерна, пожежний насос, тощо) і не менше двох основних агрегатів базового шасі вимагають КР.

КР ТЗ проводиться у випадку, якщо технічний стан ТЗ оцінюється за результатами діагностування «незадовільно» (трапились відмови вузлів чи агрегатів, встановлено зниження динамічних характеристик ТЗ, потужності двигунів, понаднормове збільшення витрат пально-мастильних матеріалів і запасних частин тощо).

9.10. Агрегат направляється на КР, якщо:

базові та основні деталі вимагають ремонту (відновлення) і повного розбирання агрегату;

працездатність агрегату не може бути відновлена шляхом проведення ПР або його відновлення економічно недоцільне.

Деталі агрегату, що ремонтується, як правило, встановлюються на той же агрегат.

9.11. Основним методом ремонту є агрегатний метод, під час якого несправні агрегати і механізми ТЗ замінюються новими або відремонтованими, що взяті з обігового фонду.

Агрегатний метод застосовується у разі, коли трудомісткість ремонтних робіт перевищує трудомісткість робіт для зняття агрегату, що вимагає ремонту, і встановлення відремонтованого або нового агрегату.

9.12. Дозволяється застосовувати індивідуальний метод ремонту, під час якого несправний агрегат знімається, ремонтується і встановлюється на той же ТЗ при відсутності обігового фонду.

9.12.1. Для більшості агрегатів і елементів встановлюються індивідуальні терміни експлуатації, тому доцільно робити КР і заміну окремих агрегатів поетапно.

9.12.2. У разі виходу ТЗ з ладу призначається службове розслідування для усунення причин і вживання заходів до винних. Розслідування проводить керівництво підрозділу, якому належить ТЗ, при необхідності за участю представників управління (відділу, відділення, сектору) ресурсного (матеріально - технічного) забезпечення та СБДР.

9.13. Технічний стан капітально відремонтованих ТЗ, агрегатів або вузлів, а

також якість КР повинні відповідати державним стандартам, конструкторсько-технічній та іншій нормативно - технічній документації щодо капітального ремонту.

9.14. Планування ремонтів ТЗ передбачається річним графіком ТО-2 для підрозділів і річним планом - завданням для технічних підрозділів, які розробляються управлінням (відділом, відділенням, сектором) ресурсного забезпечення.

Норми пробігу до проведення ремонту основних агрегатів ТЗ встановлюються згідно з їхніми інструкціями з експлуатації і ремонту.

9.15. ТЗ направляється на ремонт до технічних підрозділів згідно з річним планом - графіком ТО-2 або при потребі. При цьому на ТЗ складається акт здачі (видачі) (додаток 25).

9.16. ТЗ або агрегати, що здаються згідно з актом здачі (видачі) в ремонт до технічних підрозділів, за своїм технічним станом і укомплектованістю повинні відповідати вимогам нормативно-технічної документації на ремонт ТЗ чи агрегату.

9.16.1. Розкомплектувати ТЗ (агрегати) або замінювати їх складові частини і деталі непридатними забороняється.

9.16.2. ТЗ, що здаються в КР, незалежно від способу доставки, повинні бути в стані, що забезпечує їх пересування своїм ходом (крім аварійних), за умови, що їх технічний стан забезпечує безпеку руху.

9.17. За невідповідність технічного стану ТЗ (агрегатів), що здаються в ремонт, вимогам нормативно-технічної документації, а також некомплектність та несвоєчасність їх доставки у технічні підрозділи, відповідальність покладається на начальника підрозділу, в якому експлуатується цей ТЗ.

9.18. ТЗ у капітальному ремонті не повинен перебувати більше терміну, встановленого нормами трудомісткості за типом ТЗ. Якщо впродовж встановленого строку ТЗ (агрегат) не буде відремонтовано, начальник технічного підрозділу доповідає про це до управління (відділу, відділення, сектору) ресурсного забезпечення для прийняття рішень.

9.19. Відремонтований ТЗ підлягає обов'язковому діагностуванню або випробуванням:

ТЗ – пробігом не менше 50 км;

агрегат – роботою тривалістю не менше 30 хвилин.

9.20. Видача ТЗ (агрегату) із ремонту здійснюється за актом здачі (видачі) на ТЗ (агрегат).

9.21. Про проведений ремонт ТЗ (агрегату) або заміну агрегату у формулярі ТЗ начальником (заступником начальника) ремонтно-допоміжної частини (групи, відділення) технічного підрозділу або начальником (заступником начальника) підрозділу, в якій проводився ремонт, робляться відповідні записи.

9.22. Начальник технічного підрозділу відповідає за якість виконаних робіт з ТО та ремонту ТЗ (агрегатів).

9.23. Обкатка капітально відремонтованих ТЗ або спецагрегатів здійснюється згідно з інструкціями з їхньої експлуатації або іншими

документами на цей ТЗ чи агрегат.

10. Правила експлуатації автомобільних шин, акумуляторних батарей та вимірювальних приладів

10.1. При експлуатації шин, акумуляторних батарей та вимірювальних приладів ТЗ у підрозділах ДСНС України слід керуватися інструкціями з експлуатації заводів – виробників, цією Наставною, а також відповідними нормативно - правовими актами.

10.2. Перевірку тиску в шинах ТЗ потрібно проводити не рідше одного разу на 10 днів. Під час перевірки тиску шини мають бути холодними. Тиск повинен відповідати нормам відповідно до інструкції з експлуатації. Результати перевірки тиску заносяться в журнал обліку ТО.

Нормативний тиск у пневматичних шинах спеціальних ТЗ на колісному шасі повинен зазначатися фарбою на крилах чи бортах такого ТЗ.

10.3. При проведенні щоденного ТО стан шин перевіряється зовнішнім оглядом.

10.4. Під час використання ТЗ не дозволяється перегрівання шин ТЗ; у разі потреби водій зобов'язаний вжити заходів для їх теплового захисту. Не дозволяється знижувати тиск у шинах, якщо він підвищується під впливом високої температури.

10.5. Перестановку коліс ТЗ слід здійснювати відповідно до рекомендацій заводу - виробника ТЗ.

10.6. Шини колісних шасі ТЗ підлягають списанню при виробленні норм експлуатаційного пробігу або якщо вони за своїм станом не відповідають вимогам ПДР, а шини, норми експлуатаційного пробігу яких не вказані або не визначені нормативно - правовими актами, підлягають списанню лише в тих випадках, коли їх стан не відповідає вимогам ПДР. Зняття з експлуатації таких шин здійснюється на підставі відповідних обґрунтувань (службового розслідування), затверджених керівником органу, підрозділу.

10.7. Експлуатація акумуляторних батарей здійснюється згідно з інструкцією заводу - виробника.

10.8. ТЗ, що експлуатується у підрозділах ДСНС України, має бути оснащений справними і опломбованими вимірювальними приладами, які пройшли перевірку на достовірність показів у спеціалізованих метрологічних лабораторіях (згідно з регламентованими нормами відповідних документів).

Експлуатація ТЗ з несправними вимірювальними приладами чи з порушенням та неправильним пломбуванням приладів забороняється.

10.9. Пломбування спідометрів та їх приводів проводиться при заміні або ремонті із складанням відповідних актів, що ведуться і зберігаються в СБДР.

10.10. Відповідальність за стан і пломбування приладів ТЗ чи іншої техніки покладається на начальника підрозділу, в якому вони експлуатуються.

11. Особливості експлуатації транспортного засобу у різні пори року

11.1. Підготовка ТЗ до експлуатації у літню чи зимову пори року здійснюється за наказом керівників органів (підрозділів), що експлуатують ТЗ.

11.2. Перед настанням літнього чи зимового періодів експлуатації ТЗ із водіями та особовим складом організуються заняття, на яких вивчаються:

особливості ТО і утримання ТЗ у підрозділі;

способи і засоби підвищення їх прохідності;

особливості керування ТЗ в складних дорожніх та погодних умовах.

11.3. Під час підготовки до експлуатації взимку також вивчаються:

порядок пуску холодного двигуна за низької температури навколишнього середовища;

засоби і методи, що полегшують пуск холодного двигуна ТЗ;

засоби обігріву і підтримки нормальної температури двигуна ТЗ під час руху і на стоянках;

правила безпеки праці під час прогрівання двигуна і поведінки з токсичними охолоджувальними рідинами, що не замерзають за низьких температур;

особливості роботи із спецагрегатами при ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій чи гасінні пожеж за низьких температур.

11.4. Під час підготовки ТЗ до експлуатації в літню і зимову пори року для всіх ТЗ проводиться сезонне ТО із врахуванням вимог заводів-виробників, викладених у інструкції з експлуатації ТЗ, його шасі, і приблизного переліку основних операцій СТО (додаток 23).

12. Діагностування технічного стану транспортних засобів і обладнання

12.1. Основним документом для організації технічного діагностування при експлуатації і ремонті ТЗ є ця Настанова, інструкція з експлуатації або інструкція для ТО ТЗ.

12.2. Завдання діагностування:

перевірка справності і працездатності ТЗ в цілому і (або) його складових частин із установленою ймовірністю правильності діагностування;

пошук дефектів, що порушили справність і (або) працездатність ТЗ;

збирання вихідних даних для прогнозування залишкового ресурсу або ймовірності безвідмовності роботи ТЗ у міжконтрольний період.

12.3. Комплекс діагностичних робіт, що виконується при або перед ТО-1, служить для діагностування механізмів і систем ТЗ, що забезпечують безпеку дорожнього руху ТЗ.

12.4. Поглиблену діагностику застосовують для управління технологічними процесами ТО і ремонту. Таку діагностику проводять переважно для контролю технічного стану ТЗ і для забезпечення безпеки руху за узагальненими параметрами. Комплекс діагностичного обладнання (вимірювальних приладів і пристроїв) в цьому випадку розташовують окремо від постів ТО і ремонту.

12.5. Суміщену діагностику застосовують для управління обсягами і якістю операцій обслуговування. Діагностичне обладнання при цьому розміщують на постах ТО і ремонту.

12.6. За призначенням, періодичністю, трудомісткістю і місцем в технологічному процесі ТО і ПР діагностика ділиться на Д-1 і Д-2.

12.6.1. Діагностика Д-1 служить для визначення технічного стану систем забезпечення безпеки руху, рівня токсичності відпрацьованих газів, економії пального. Здійснюється Д-1 при проведенні ТО-1 або перед ним. Крім того, може проводитися експрес-Д-1 після повернення ТЗ з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації і при щоденному ТО.

12.6.2. Поглиблена діагностика Д-2 призначається для діагностики ТЗ в цілому перед ТО-2 для виявлення несправностей агрегатів і систем та визначення необхідного обсягу ремонту.

12.6.3. Вибір варіантів проведення Д-1 і Д-2 обумовлений конкретними можливостями зон ТО та економічними міркуваннями.

12.7. Для діагностування ТЗ слід застосовувати такі діагностичні ознаки: ефективність механізму, коливальні процеси, тепловий стан, герметичність, склад оливи чи мастила тощо.

12.8. Під час діагностування вимірюється фактичне значення окремого параметра технічного стану ТЗ або агрегату, зіставляється з допустимим або граничним значенням параметра і робиться висновок про необхідність того або іншого виду ТО чи ремонту механізму ТЗ. Регулювальні роботи, що не потребують значних трудовитрат, виконуються під час діагностування згідно з переліком робіт (додаток 27).

12.9. Діагностування ТЗ і обладнання здійснюється на посту технічної діагностики в технічному підрозділі, на постах ТО або у підрозділах із застосуванням пересувних діагностичних лабораторій.

12.10. Для діагностування ТЗ застосовують суб'єктивні і об'єктивні методи.

12.10.1. До об'єктивних методів належать діагностування: за структурними параметрами, герметичністю робочих об'ємів, вихідними параметрами робочих процесів, зміною віброакустичних параметрів, параметрами процесів або циклів, що періодично повторюються, складом картерної оливи і відпрацьованих газів систем та основних вузлів ТЗ.

12.10.2. Суб'єктивні методи – визначення технічного стану ТЗ за вихідними параметрами динамічних процесів, що відбуваються у системах та вузлах ТЗ.

12.11. За результатами діагностування заповнюється діагностична картка (додаток 28) і накопичувальна карта діагностування Д-2 (додаток 29). Діагностична карта призначена для реєстрації результатів діагностування в усіх випадках діагностування і прийняття рішення про необхідні роботи при ТО і ремонті ТЗ. Накопичувальна карта діагностування Д-2 призначена для накопичення інформації про зміни діагностичних параметрів у процесі експлуатації ТЗ, збирання вихідних даних для прогнозування залишкового ресурсу і ймовірності безвідмовної роботи в межах міжконтрольного періоду.

Накопичувальна карта діагностування Д-2 ведеться на кожен ТЗ протягом усього терміну його експлуатації.

За результатами діагностування приймають рішення про можливість подальшої експлуатації ТЗ з визначеним ресурсом після проведення ТО або про потребу ремонту.

13. Зберігання транспортних засобів, техніки та майна

13.1. Зберігання ТЗ, іншої техніки та майна здійснюється короткочасно (режим очікування) або довготривало (консервація).

13.2. Зберігання ТЗ та іншої техніки охоплює:
спеціальну підготовку до зберігання (консервації);
утримання ТЗ на зберіганні (ТО, перевірку технічного стану, випробування, переконсервацію, перевірку та оновлення шин і акумуляторних батарей, пального, змащувальних та інших експлуатаційних матеріалів, а також деталей з обмеженими термінами використання);

зняття зі зберігання та підготовка до використання за призначенням.

13.3. Зберігання ТЗ можна проводити двома способами: у закритих приміщеннях (опалюваних і неопалюваних) та на відкритих майданчиках. В окремих випадках ТЗ можна зберігати під навісом.

Зберігання ТЗ в опалюваних приміщеннях повністю захищає їх від будь-яких впливів (холоду, снігу, дощу, вітру, пилу).

13.4. Відкриті майданчики для зберігання ТЗ повинні мати тверде покриття з ухилами не більш як 1 % в напрямі поздовжніх осей установлених ТЗ і не більш як 4 % у напрямі, перпендикулярному до цих осей. На майданчиках ТЗ слід зберігати групами. Протипожежна відстань між групами автомобілів – не менше як 20 метрів.

13.5. Причипний склад дозволяється зберігати на відкритих майданчиках. Зона стоянки ТЗ і причепів має бути чистою, досить просторою, мати тверде покриття, огорожу, засоби гасіння пожеж та охорону.

13.6. У разі тимчасового припинення використання технічно справних ТЗ на термін більш як місяць слід провести їх консервацію для забезпечення надійного збереження.

13.6.1. Роботи з консервації:

при консервації до шести місяців необхідно: старанно вимити і протерти ТЗ; виконати чергове ТО; злити рідину з системи охолодження двигуна; промити систему чистою водою, зливальні крани залишити у відкритому положенні; ослабити натяг пасів приводу вентилятора, генератора, компресора; повністю заправити бак для пального; зарядити акумуляторну батарею, а потім регулярно підзаряджати її один раз на місяць; вимикач «маси» ТЗ залишити в положенні вимкнення або від'єднати провід «на масу»; викрутити свічки, залити в кожен циліндр по 50 г рідкого мастила, прокрутити кілька разів колінчастий вал і знову закрутити свічки; щільно закрити промасленим папером вхідний патрубок повітряного фільтра карбюратора, маслоналивний патрубок, отвір вихлопної труби глушника і горловину бака для пального

(попередньо закрити кришкою); у легкових автомобілів і автобусів закрити сидіння синтетичною плівкою або цупким папером; покрити зовнішню поверхню кузова легкових автомобілів, автобусів і кабіни вантажних автомобілів восковою пастою; нанести на хромовану або поліровану поверхню зовнішніх декоративних деталей (ковпаків коліс, холдингів тощо) шар консерваційного мастильного матеріалу; розвантажити колеса, встановивши мости ТЗ на міцні підставки; щільно зачинити двері, вікна кабіни і кузова, а також вентиляційні люки;

для консервації на час понад шість місяців до перелічених операцій вносять такі доповнення і зміни: злити з баку пальне, зняти бак з ТЗ, промити, просушити і залити в бак 1 - 2 л чистої моторної оливи, після чого знову встановити на місце і закрити горловину промасленим папером, як зазначено вище; зняти з ТЗ акумуляторні батареї для зберігання на складі; закрити шини світлонепроникним пакувальним матеріалом або зняти колеса і здати їх для зберігання на склад.

13.6.2. Постановці на консервацію підлягають усі понадштатні ТЗ і обладнання до передачі їх в інші підрозділи або ТЗ, використання яких не планується на період більш як два місяці.

13.6.3. Консервація може бути короткочасною – до одного року і довготривалою – більше одного року.

13.7. Постановка ТЗ і причепів на консервацію та зняття з консервації здійснюється за рішенням керівника територіального органу, в якому визначається вид консервації і кількість ТЗ за марками і номерами, порядок матеріального забезпечення, відповідальні особи за проведення робіт з підготовки до консервації і порядок контролю за якістю підготовки і консервації машин.

13.7.1. Постановка і зняття з консервації іншого обладнання здійснюється начальником підрозділу.

13.7.2. На підставі наказу керівника територіального органу складається план організації робіт для підготовки ТЗ до короткострокової чи довгострокової консервації, в якому передбачається:

- підготовка персоналу, залученого до виконання робіт з консервації ТЗ;
- розподіл і обладнання приміщень для постановки ТЗ на консервацію;
- забезпечення підрозділу експлуатаційними матеріалами, необхідними для консервації ТЗ;

- порядок оформлення документації на ТЗ, що призначені для консервації;
- під час постановки і зняття ТЗ з консервації робиться запис у їх формулярах (в розділі – особливі відмітки).

13.8. Консервація ТЗ проводиться згідно з положеннями цієї Настанови, інструкцією з експлуатації ТЗ щодо їх консервації і зберігання та Рекомендаціями з консервації ТЗ (додаток 30).

14. Передача транспортних засобів. Використання вторинних ресурсів

та заходи економії пального

14.1. Передача ТЗ у межах територіального органу із одного підрозділу в інший (крім об'єктових частин та окремих юридичних осіб) здійснюється згідно з штатною належністю за рішенням керівника відповідного територіального органу. Разом з цим, складається акт приймання-передачі (внутрішнього переміщення) основних фондів (додаток 31).

14.2. Передача ТЗ із підрозділів ДСНС України до інших організацій (юридичних осіб), які структурно не входять до складу підрозділів ДСНС України, або навпаки, здійснюється тільки з дозволу ДСНС України.

При передачі ТЗ з підрозділу у підрозділ з автомобілем також передаються технічний талон (Свідоцтво про реєстрацію, технічний паспорт) ТЗ, формуляр, картки обліку шин та акумуляторних батарей тощо.

14.3. ТЗ, що відпрацювали встановлені нормативні строки експлуатації і технічний стан яких не відповідає поставленим вимогам, підлягають подальшому списанню або відчуженню у встановленому законодавством порядку. ТЗ, що підлягають списанню передаються у технічні підрозділи для їх подальшого розбирання та дефектування з метою використання як вторинних ресурсів.

14.5. Економію пального слід здійснювати організаційними та технологічними заходами.

14.5.1. До організаційних заходів економії пального належать: перегляд лінійних норм витрат пального і приведення їх у відповідність з сучасним технічним рівнем ТЗ та зміненими умовами експлуатації; підвищення коефіцієнта використання пробігу, інтенсифікація використання причепів; додержання оптимальних швидкостей руху ТЗ; удосконалення обліку витрачання пального у підрозділах; упорядкування постачання і розподілу пального тощо.

14.5.2. До технологічних заходів відносять: постійне підтримання належного технічного стану ТЗ і передусім систем живлення, запалювання і газорозподілу двигунів, регулювання ходової частини і шин; обладнання майданчиків відкритого зберігання ТЗ (парків) в умовах низьких температур сучасними засобами розігрівання і підігрівання холодних двигунів.

ІІІ. БЕЗПЕКА ПРАЦІ ПІД ЧАС ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Організація робіт із забезпечення безпеки праці органами, підрозділами, підприємствами, установами та організаціями системи ДСНС України під час експлуатації ТЗ здійснюється згідно з Законом України «Про охорону праці», відповідними підзаконними актами, наказами ДСНС України, а також Правилами охорони праці на автомобільному транспорті затвердженого наказом Міністерства надзвичайних ситуацій України від 09.07.2012 № 964,

zareєстрованим у Міністерстві юстиції України 1 серпня 2012 р. за № 1299/21611.

3.2. Розслідування та ведення обліку нещасних випадків з працівниками, професійних захворювань і аварій на виробництві здійснюються відповідно до Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30 листопада 2011 р. за № 1232.

IV. ПІДГОТОВКА ВОДІЇВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. Під час організації професійної підготовки водіїв особлива увага приділяється:

удосконаленню майстерності (техніки і тактики) керування ТЗ;
вивченню ПДР, цієї Настанови (зокрема в розділах, що стосуються водіїв), основ психофізіології праці водіїв, території міста, району виїзду підрозділу, питань утримання, експлуатації, ТО і ремонту ТЗ та їх спеціальних агрегатів;
формуванню навичок виявлення і усунення несправностей ТЗ;
формуванню навичок надання першої медичної допомоги.

2. Під час проходження служби водії ТЗ підвищують свої професійні знання на загальних заняттях у системі службової підготовки особового складу підрозділів ДСНС України в обсязі 40 годин на рік.

Заняття плануються і проводяться начальницьким складом підрозділів, контролюються керівним складом територіальних органів згідно з планом перевірок.

3. Для підвищення професійного рівня і поглиблення знань ПДР з водіями ТЗ один раз на п'ять років організуються навчальні збори (курси підвищення кваліфікації).

4. Прием іспитів на присвоєння кваліфікації водія, що дає право працювати на ТЗ спеціального призначення, а також перегляд матеріалів на присвоєння водіям кваліфікації другого і першого класу здійснюється кваліфікаційними комісіями (далі – Комісії), які організуються в територіальних органах.

5. Склад Комісії призначається наказом начальника територіального органу (підрозділу) у кількості не менше 5 членів:

голова Комісії – заступник начальника територіального органу ДСНС України;

заступник Голови – начальник УРЗ територіального органу;

члени Комісії – працівники УРЗ територіального органу, які відповідають за експлуатацію ТЗ, підготовку особового складу та СБДР.

6. Розгляд матеріалів на присвоєння кваліфікації 2-го і 1-го класу водіям ТЗ здійснюється тільки Комісією.

7. Під час складання іспитів водіями Комісії керуються вимогами, передбаченими цією Настановою. Як правило, передбачається така кількість запитань:

будова та обладнання ТЗ –3;
технічне обслуговування і ремонт ТЗ – 2;
безпека праці і виробнича санітарія – 1;
правила надання першої медичної допомоги – 1;
ПДР (програма ДАІ МВС України) – 20.

7.1. Після складання теоретичних іспитів перевіряються практичні навички водія на вміння керувати ТЗ та працювати зі спеціальними агрегатами.

7.2. Іспити приймаються з урахуванням типів та марок ТЗ підрозділу, де будуть працювати водії.

8. Знання водія оцінюються критерієм «ЗАРАХОВАНО», «НЕ ЗАРАХОВАНО», а результати іспитів оформляються протоколом, який скріплюється (завіряється) підписами голови і членів Комісії (додаток 33).

9. На підставі протоколу Комісії особам, які успішно склали іспити із первинної підготовки, присвоюється кваліфікація водія ТЗ і видають Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи (додаток 3).

До самостійної роботи на ТЗ в черговому караулі (зміні) водій допускається після п'яти чергувань у складі караулу (зміни) як водій-стажист, вивчення району виїзду та на підставі наказу начальника (командира) підрозділу.

10. Після закінчення терміну дії Свідоцтва на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи (не більше як три роки) Комісії приймають від водіїв іспити на право подальшої роботи на ТЗ спеціального призначення. Якщо водій підтвердив задовільні знання, що відповідають додатковим професійним вимогам, поставленим до водіїв ТЗ, і програмі підготовки, строк дії Свідоцтва на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи продовжується.

11. Водіям, які одержали незадовільні оцінки, надається можливість у п'ятиденний строк перескласти іспит. На час перездачі водії тимчасово допускаються до роботи на ТЗ.

12. Якщо водій на повторному іспиті одержав незадовільну оцінку, тоді він до подальшої роботи на ТЗ не допускається, а у разі його незгоди працювати на інших посадах звільняється у встановленому порядку.

13. Заповнення Свідоцтва на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи здійснюється від руки чорнилом або за допомогою друкарської техніки.

Свідоцтво підписується головою Комісії, скріплюється гербовою печаткою і реєструється в журналі обліку видачі Свідоцтва на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи із присвоєнням порядкового номера (додаток 34).

14. Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи є офіційним документом і дійсне лише за наявності посвідчення водія та має бути у водія під час перебування на чергуванні.

15. Кваліфікація водія 2-го класу може бути присвоєна водієві підрозділу ДСНС України, який має безперервний стаж роботи не менше трьох років як водій 3-го класу, незалежно від стажу роботи в ДСНС України, пройшов

підготовку в навчальному закладі і одержав відповідне свідоцтво та посвідчення водія з приміткою, що дає право на управління ТЗ всіх типів і марок, занесених до категорій транспортних засобів «В», «С» та «Д» або «В», «С» та «Е».

16. Кваліфікація водія 1-го класу може бути присвоєна водієві підрозділу ДСНС України, який має безперервний стаж роботи не менше двох років водієм ТЗ 2-го класу, незалежно від стажу роботи в ДСНС України, пройшов навчальну підготовку і одержав відповідне свідоцтво та посвідчення з приміткою, що дає право на управління ТЗ всіх типів і марок, занесених до категорій транспортних засобів «В», «С», «Д» і «Е».

17. Крім вимог, передбачених кваліфікаційними характеристиками, і додаткових професійних вимог, поставлених до водія ТЗ, для присвоєння кваліфікації водія 2-го і 1-го класу водій повинен утримувати ТЗ, закріплені за ним, в належному технічному стані, суворо дотримуватися службової дисципліни, не мати за останні три роки роботи порушень Правил дорожнього руху, що спричинили ДТП чи позбавлення прав водія, а також порушень правил технічної експлуатації ТЗ протягом останнього року.

18. Присвоєння водієві ТЗ 2-го і 1-го класу кваліфікації здійснюється наказом начальника територіального органу.

19. Водіям, яким було знижено клас кваліфікації, а також водіям, які відповідно до законодавства були позбавлені права на управління ТЗ, клас кваліфікації, що вони мали, може бути поновлено на загальних підставах.

V. КОНТРОЛЬ І ОЦІНКА ТЕХНІЧНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

1. Контроль за технічним станом і експлуатацією ТЗ здійснюється шляхом контрольних оглядів, що проводяться посадовими особами, технічного контролю за участю працівників СБДР під час інспектування службово-господарської діяльності підрозділів ДСНС України.

2. Основним завданням контролю є забезпечення постійної готовності та правильної експлуатації ТЗ.

3. Контрольні огляди ТЗ здійснюються:

водіями, закріпленими за ТЗ під час чергування, а також під час гасіння пожеж та ліквідації наслідків НС, навчань;

начальниками караулу (змін, груп, відділень) – під час чергування, після повернення з пожеж та ліквідації НС або навчань і в процесі чергування;

начальником (заступником начальника) підрозділу – не рідше одного разу на місяць, після ТО, із зазначенням результатів огляду в журналі обліку ТО;

працівниками СБДР – за планом роботи та у випадку необхідності;

оперативними черговими по гарнізону – під час чергування за спеціальним графіком;

посадовими особами УРЗ та реагування на надзвичайні ситуації.

4. Контрольні огляди ТЗ проводяться з метою перевірки їхнього технічного стану та правильності експлуатації.

Під час контрольного огляду ТЗ перевіряється: ведення технічної документації, справність усіх агрегатів, механізмів, пожежно-технічного та спеціального аварійно-рятувального обладнання і оснащення, інструментів водія, наявність пально-мастильних матеріалів та спеціальних рідин у ТЗ і агрегатах, заправка вогнегасними речовинами та іншими експлуатаційними матеріалами відповідно до рекомендацій з методики перевірки технічного стану ТЗ, наведених у додатку 35.

5. Річний (піврічний, кварталний) технічний контроль здійснюються комісійно посадовими особами УРЗ та СБДР. Звіт про проведення технічного контролю направляється до ДРЗ ДСНС України (додаток 36).

6. При оцінюванні діяльності щодо експлуатації ТЗ враховуються: планування роботи особового складу підрозділів з організації та вдосконалення експлуатації ТЗ, своєчасність і повнота виконання необхідних заходів;

результати аналізу експлуатації ТЗ і виконання заходів щодо покращення їхньої експлуатації;

технічний стан ТЗ, безвідмовність у роботі, економія пального, укомплектованість ТЗ і дотримання державних (галузевих) стандартів;

своєчасність і якість проведення ТО і ремонтів ТЗ;

організація і рівень професійної підготовки водіїв ТЗ на базі навчальних підрозділів ДСНС України;

ефективність роботи із запобігання ДТП та проведення медичних оглядів водіїв;

розповсюдження, впровадження передового досвіду експлуатації ТЗ, проведення раціоналізаторської і винахідницької роботи;

стан парків, гаражів, приміщень підрозділів та інших об'єктів, пов'язаних з експлуатацією ТЗ;

робота з економії пально-мастильних і експлуатаційних матеріалів, правильність їх обліку, збереження, використання і списання, дотримання норм експлуатації ТЗ;

стан роботи з питань охорони праці, виробничої санітарії і охорони навколишнього середовища;

використання вторинних ресурсів у підрозділах;

рівень технічної оснащеності підрозділів ДСНС України;

забезпечення співробітників ДСНС України спецодягом, спорядженням і засобами індивідуального захисту;

виконання Правил пожежної безпеки;

укомплектованість підрозділів згідно із штатною належністю;

стан і ведення облікової документації щодо експлуатації ТЗ.

Оцінка «задовільного» або «незадовільного» стану експлуатації ТЗ виставляється на підставі рішення комісії або тим, хто перевіряє.

VI. ПОРЯДОК ДОПУСКУ ДО КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМИ

ЗАСОБАМИ

1. Керувати ТЗ у підрозділах ДСНС України мають право лише особи, які допущені до керування у встановленому порядку. Експлуатація ТЗ особами, яких не допущено до керування, категорично забороняється.

2. До керування ТЗ стройової групи, обладнаними спеціальними звуковими і світловими сигналами або призначеними для перевезення небезпечних вантажів, допускаються лише водії підрозділів, які останні три роки працюють водіями відповідної категорії транспортних засобів, які:

мають посвідчення водія з відкритою відповідно ТЗ категорією;

пройшли спеціальну підготовку та отримали Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення, видане Комісією;

досконало знають район виїзду;

закріплені наказом начальника підрозділу за ТЗ.

3. До керування вантажними, легковими спеціалізованими (легковими) автомобілями та мотоциклами підрозділів допускаються штатні водії підрозділів, які мають посвідчення водія з відкритою відповідно ТЗ категорією та закріплені наказом начальника підрозділу за ТЗ.

4. У разі відсутності штатного водія, закріпленого за ТЗ (хвороба, відпустка, відрядження), як виняток тимчасово до керування легковими спеціалізованими (легковими) автомобілями та мотоциклами допускаються також особи, які не перебувають на посадах водіїв, які мають посвідчення водія з відкритою відповідно ТЗ категорією, закріплені наказом керівника територіального органу.

VII. ПОРЯДОК ЗАКРІПЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. Підставою для закріплення штатних водіїв за ТЗ є:

затверджений наказом начальника територіального органу (підрозділу) протокол Комісії за результатами позитивної здачі іспитів після закінчення стажування на займаній посаді (при первинному закріпленні);

Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення, видане Комісією (при закріпленні за цими ТЗ);

посвідчення водія відповідної категорії;

медична довідка встановленого зразка.

2. Підставою для закріплення за легковими спеціалізованими (легковими) автомобілями працівників, які не перебувають на посадах водіїв, є:

подання на працівника щодо необхідності і можливості закріплення за службовим ТЗ;

затверджений наказом начальника підрозділу протокол Комісії підрозділу за результатами позитивної здачі іспитів з Правил дорожнього руху, технічного

обладнання і практичного водіння відповідного ТЗ;

позитивний висновок (протокол) Комісії щодо конкретного працівника;

посвідчення водія відповідно ТЗ категорії;

медична довідка встановленого зразка.

3. Закріплення штатних водіїв за ТЗ здійснюється наказом начальника підрозділу.

4. Закріплення працівників, які не перебувають на посадах водіїв, здійснюється наказом керівника територіального органу на підставі рішення Комісії.

5. Закріплення водіїв за ТЗ здійснюється тільки на один календарний рік і повинно поновлюватись в січні щороку і за необхідності.

6. Для отримання водіями Свідоцтв про право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи, а також для присвоєння водіям кваліфікаційних класів до Комісії завчасно надаються такі документи:

свідоцтва про перепідготовку працівників;

характеристики-відгуки на працівників про проходження стажування на займаних посадах;

картки обліку професійної підготовки працівників;

письмові подання щодо наявних питань;

копія наказу або витяг з наказу по підрозділу про організацію стажування;

відомість прийняття заліків у підрозділі за підсумками стажування на посаді водія;

копія плану проведення стажування на посаді водія.

7. Для здачі заліків штатні водії прибувають на засідання Комісії з керівниками підрозділів у встановлений термін і повинні мати при собі:

посвідчення водія відповідних категорій ТЗ;

медичну довідку встановленого зразка;

сертифікат про проходження профілактичного наркологічного огляду;

Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення (за винятком первинного допуску);

свідоцтво про навчання в спеціалізованому навчальному закладі (при підвищенні класу кваліфікації).

8. Для складання заліків працівники, які не перебувають на посадах водіїв, прибувають на засідання Комісії у встановлений термін і повинні мати при собі:

посвідчення водія відповідної категорії;

медичну довідку встановленого зразка;

сертифікат про проходження профілактичного наркологічного огляду.

VIII. ПОРЯДОК ВИПУСКУ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ ТА ПОВЕРНЕННЯ У ПІДРОЗДІЛ

1. Первинними документами, що є підставою для виїзду ТЗ, є наряд на виїзд ТЗ транспортної групи та дорожній лист. Виїзд ТЗ з парку, гаражів (місць стоянок) без дорожніх листів забороняється.

2. Виїзди та повернення ТЗ реєструються в журналі виїзду та повернення ТЗ, що зберігається у чергового диспетчера (чергового парку).

3. Перед виїздом ТЗ (для водіїв чергових караулів (змін) при заступленні на чергування) водій повинен:

пройти передрейсовий медичний огляд з записом та печаткою або штампом медичного працівника в дорожньому листі та журналі обліку щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів;

провести контрольний огляд ТЗ з виконанням операцій щоденного ТО (в обсязі інструкцій з експлуатації заводів-виробників);

мати посвідчення водія відповідної категорії ТЗ та Свідоцтво на право роботи на ТЗ спеціального призначення стройової групи;

представити закріплені ТЗ для передрейсової перевірки начальника (заступнику) начальника підрозділу (КТП) або особі, призначеній наказом по підрозділу;

пройти інструктаж з безпеки руху з відміткою та підписом у журналі інструктажів водіїв;

отримати дорожній лист.

4. Начальник (заступник) підрозділу (КТП) або особа, призначена наказом по підрозділу, зобов'язана провести передрейсову перевірку ТЗ транспортної групи, а саме:

перевірити наявність документів у водія, проходження водієм передрейсового медичного огляду, укомплектованість ТЗ вогнегасником, медичною аптечкою, знаком аварійної зупинки, протівідкатними упорами (для вантажних автомобілів та автобусів);

провести передрейсовий інструктаж водіїв з безпеки руху та ПДР з відміткою та підписом у журналі інструктажів водіїв;

перевірити технічний стан ТЗ (особливо вузлів та агрегатів, що впливають на безпеку дорожнього руху): зовнішнім оглядом встановити стан фарбування, наявність розпізнавальних написів і знаків, їх відповідність встановленим вимогам, стан номерних знаків, цілісність кабіни, кузова, встановити стан гальм, рульового управління, коліс і шин, двигуна, зовнішніх світлових приладів, склоочисників, звукового сигналу, дзеркал заднього виду, замків дверей, тягово - зчеплювального пристрою, буксирувального пристрою, справність і пломбування гнучких валів спідометра, відповідність показників спідометрового обладнання. При перевірці технічного стану слід керуватися Правилами дорожнього руху та інструкціями заводів - виробників;

зробити запис у дорожньому листі про дозвіл на виїзд ТЗ, а також записи в журналах видачі, повернення дорожніх листів та обліку виїзду і повернення ТЗ.

Передрейсові перевірки ТЗ є контрольними і не звільняють водіїв та керівників підрозділів від відповідальності за стан ТЗ.

5. Під час керування ТЗ водій повинен мати при собі:

службове посвідчення;

посвідчення водія на право керування транспортним засобом відповідної категорії;

реєстраційний документ на транспортний засіб (технічний талон, Свідоцтво про реєстрацію, технічний паспорт);

Свідоцтво на право роботи на відповідному спеціальному ТЗ стройової групи;

виданий ДАІ дозвіл на встановлення та використання на ТЗ спеціальних звукових і світлових сигнальних пристроїв синього кольору в разі обладнання автомобіля вказаними пристроями (зберігається у ТЗ);

дорожній лист;

при перевезенні вантажу – документи на вантаж;

інші документи, що підтверджують правомірність використання ТЗ.

6. Після повернення ТЗ (виконання завдання або після закінчення робочого дня):

проводиться обслуговування ТЗ, який повернувся з рейсу (очищення транспортного засобу від бруду, перевірка кріплення вузлів та агрегатів, дозаправлення).

ТЗ ставляться на місце стоянки (парк);

акумуляторні батареї вимикаються (у зимовий період в неопалюваних гаражних приміщеннях АКБ здаються в акумуляторну);

закріпленим водієм проводиться контрольний огляд ТЗ з відміткою в журналі виїзду та повернення ТЗ з підписом у дорожньому листі, а також у журналі видачі, повернення дорожніх листів;

за необхідності водій повинен пройти післярейсовий медичний огляд з записом медичного працівника в журналі обліку щозмінного передрейсового та післярейсового медичних оглядів водіїв;

повністю заповнений дорожній лист водій здає старшому водієві, а в разі його відсутності – начальнику (заступнику начальника) підрозділу або начальнику чергового караулу (зміни), який перевіряє правильність заповнення і робить відмітку в журналах виїзду та повернення ТЗ про час повернення ТЗ і дорожнього листа.

**Директор Департаменту
ресурсного забезпечення**

Р.М. Білошицький