



**РЯЗАНСКОЕ ВЫСШЕЕ ВОЗДУШНО-ДЕСАНТНОЕ КОМАНДНОЕ
УЧИЛИЩЕ ИМЕНИ ГЕНЕРАЛА АРМИИ В.Ф.МАРГЕЛОВА**

**О.В. Пестов, В.Ю. Гумелёв, А.В. Пархоменко,
С.Н. Бистерфельд**

КОНТРОЛЬНЫЙ ОСМОТР БОЕВОЙ МАШИНЫ ДЕСАНТНОЙ БМД-2

КРАТКАЯ ПАМЯТКА



**Рязань
2014**

**Рязанское высшее воздушно-десантное командное училище
имени генерала армии В.Ф. Маргелова**

**О.В. Пестов, В.Ю. Гумелёв, А.В. Пархоменко,
С.Н. Бистерфельд**

КОНТРОЛЬНЫЙ ОСМОТР БОЕВОЙ МАШИНЫ ДЕСАНТНОЙ БМД-2

КРАТКАЯ ПАМЯТКА

Рекомендуется в качестве учебного пособия для курсантов (слушателей) Рязанского высшего воздушно-десантного командного училища имени генерала армии В.Ф. Маргелова, обучающихся по специальности «Управление персоналом» и «Техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта», в качестве практического – для лиц, занимающихся эксплуатацией боевой машины десантной БМД-2.

Рязань

2014

УДК 623.438
ББК Ц53
К88

Рецензент –
кандидат технических наук, профессор *А.А. Кочуров*

Пестов, О.В.

К 88 Контрольный осмотр боевой машины десантной БМД-2:
краткая памятка / О.В. Пестов, В.Ю. Гумелёв, А.В. Пархоменко,
С.Н. Бистерфельд. – Рязань: РВВДКУ, 2014. – 47 с.

В краткой памятке на основе требований Государственного образовательного стандарта, квалификационных требований к военно-профессиональной подготовке выпускников РВВДКУ и учебных программ дисциплин «Организация технического обеспечения деятельности подразделений», «Эксплуатация многоцелевых машин» изложены общие сведения по контролю технического состояния боевой машины десантной БМД-2.

Пособие также может быть использовано в частях и подразделениях ВДВ, эксплуатирующих БМД-2.

УДК 623.438
ББК Ц53
РВВДКУ, 2014

Содержание

Список сокращений.....	4
Введение.....	5
1 Цель, периодичность, отводимое время, последовательность выполнения и объем работ контрольного осмотра.....	6
1.1 Цель, периодичность и время контрольного осмотра.....	6
1.2 Последовательность и объем выполняемых работ.....	7
2 Работа командира подразделения по организации и проведению контрольного осмотра.....	43
2.1 Обязанности командира подразделения по организации и проведению контрольного осмотра.....	43
2.2 Последовательность работы командира подразделения перед выходом машин из парка.....	43
2.3 Последовательность работы командира подразделения по организации и проведению контрольного осмотра на остановках (привалах).....	45
Заключение.....	46
Список литературы.....	47

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

БМ – боевая машина

БТВТ – броневое и танковое вооружение и техника

ВВТ – вооружение и военная техника

ВДВ – Воздушно-десантные войска

ЕТО – ежедневное техническое обслуживание

ЗИП – комплект запасных частей, инструментов, принадлежностей и материалов

ЗИП-Г – групповые комплекты запасных частей, инструментов, принадлежностей и материалов

ЗИП-О – одиночные комплекты запасных частей, инструментов, принадлежностей и материалов

КО – контрольный осмотр

КВ – командир взвода

КБМ – командир машины

КТО – контрольно-технический осмотр

МВ – механик-водитель машины

НО – наводчик-оператор

ПТУР – противотанковая управляемая ракета

СО – сезонное техническое обслуживание при подготовке машины к эксплуатации в летних или зимних условиях

СУО – система управления огнем

ТО – техническое обслуживание

ТО-1 – первое техническое обслуживание

ТО-2 – второе техническое обслуживание

Введение

Боевая машина десантная БМД-2 – советская, а затем и российская боевая гусеничная плавающая машина.

БМД-2 предназначена для повышения мобильности, вооруженности и защищенности Воздушно-десантных войск. Она создана на базе БМД-1, предназначена для использования в воздушно-десантных войсках и десантирования парашютным или посадочным способом с военно-транспортного самолета типа Ан-12, Ан-22 и Ил-76. Машина принята на вооружение в 1985 году.

БМД-2 оснащена 30-мм орудием 2А42, спаренным и курсовым 7,62-мм пулеметами ПКТ, а также противотанковым ракетным комплексом 9М111 «Фангот» или 9М113 «Конкурс».

БМД-2 имеет следующие модификации:

- БМД-2К – командирская боевая машина, дополнительно оснащенная радиостанцией Р-173, бензиноэлектрическим агрегатом АБ-0,5-3-П/30 и гиро-полукомпасом ГПК-59;

- БМД-2М – модернизированная машина, имеет спаренную установку ПТУР «Корнет», новую СУО с тепловизионным каналом.

1 ЦЕЛЬ, ПЕРИОДИЧНОСТЬ, ОТВОДИМОЕ ВРЕМЯ, ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ И ОБЪЕМ РАБОТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА

1.1 Цель, периодичность и время контрольного осмотра

Контрольный осмотр (КО) проводится с целью проверки готовности машины к движению (плаванию) и бою. КО перед преодолением водной преграды, как правило, совмещается с контрольным осмотром перед выходом из парка и на остановках. В отдельных случаях перед преодолением водной преграды он может проводиться самостоятельно.

При КО проверяется комплектность и работоспособность машины.

Контрольный осмотр представляет собой совокупность операций, выполняемых в заданной технологической последовательности.

Операция контрольного осмотра – его составная часть, включающая комплекс последовательных действий (работ) по проверки агрегата, системы, механизма.

Периодичность [1], продолжительность и трудоемкость контрольного осмотра БМД-2 представлена согласно таблице 1.1

Т а б л и ц а 1.1 – Периодичность, продолжительность и трудоемкость контрольного осмотра БМД-2

Виды контрольного осмотра	Продолжительность, мин	Количество человек, чел.
КО перед выходом машины из парка	15-20	3
КО на остановках (привалах)	10	1
КО перед преодолением водных преград	12	1

Контрольный осмотр проводится:

- наружным осмотром;
- по показаниям контрольно-измерительных приборов (КИП), как при не работающем, так и при работающем двигателе.

Контрольный осмотр может проводиться в полном и в сокращенном объеме. Сокращенный объем КО исключает пуск двигателя и контроль за его работой по контрольно-измерительным приборам. Контрольный осмотр может проводиться полным экипажем и экипажем сокращенного состава. Время проведения КО БМД-2 полным экипажем 15 мин., сокращенным – 20 мин.

Безопасность работ при КО машин обеспечивается твердым знанием материальной части и соблюдением правил безопасности.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ сокращать время контрольного осмотра за счет уменьшения объема работ.

Контрольный осмотр выполняется экипажем боевой машины в соответствии с должностными обязанностями на местах стоянок боевых машин и на местах остановок машин, на местах подготовки к преодолению водной преграды. Организует проведение контрольного осмотра командир подразделения и следит за его выполнением в полном объеме.

Перед началом КО весь экипаж очищает наружную поверхность брезента от пыли или снега. Затем брезент сворачивают и крепят по-походному ремнями к башне. Затем каждый член экипажа выполняет свои работы КО. Перед боем укрывочный брезент снимается с башни и укладывается в десантное отделение на днище машины. После боя брезент перевозится на штатном месте.

Начинается выполнение работ КО при не работающем двигателе от люка командира боевой машины и проводится наружным осмотром всего корпуса. Затем внутри машины, согласно установленному распределению работ между членами экипажа. Заканчивается КО пуском и прогревом двигателя.

1.2 Последовательность и объем выполняемых работ

Последовательность операций, выполняемых при КО представлена согласно рисунку 1.1. Операции контрольного осмотра, выполняемые экипажем БМД-2 в соответствии с должностными обязанностями, представлены согласно таблице 1.2.

Т а б л и ц а 1.2 – Операции контрольного осмотра, выполняемые экипажем БМД-2 в соответствии с должностными обязанностями

№ п/п	Наименование выполняемых работ контрольного осмотра	КБМ	МВ	НО
Перед выходом из парка				
1	Очистить наружную поверхность брезента от пыли или снега			+
2	Снять брезент, свернуть его и закрепить по-походному	+	+	+
3	Проверить заправку топливной системы. Уровень топлива должен быть на 30-40 мм ниже верхних кромок заправочных горловин		+	

Продолжение таблицы 1.2

№ п/п	Наименование выполняемых работ контрольного осмотра	КБМ	МВ	НО
4	Проверить заправку системы смазки двигателя. Уровень масла в баке должен быть по отметку 40 на щупе		+	
5	Проверить заправку системы охлаждения двигателя. Уровень воды в расширительном бачке должен быть на 40-50 мм, а холодной низкозамерзающей жидкости на 70-80 мм ниже верхней кромки заправочной горловины расширительного бачка		+	
6	Проверить наличие, крепление и плотность закрывания крышек люков и пробок в днище и крыше корпуса и башни			+
7	Проверить состояние узлов ходовой части		+	
8	Проверить надежность крепления наружной укладки ЗИП, крепление фар, сигнала и габаритных фонарей			+
9	Проверить крепление защитных чехлов, надетых на агрегаты, приборы и узлы			+
10	Проверить выверку комплекса вооружения, прицельных приспособлений, боекомплекта	+		+
11	Включить выключатель АБ и проверить исправность наружного и внутреннего освещения, звукового сигнала, габаритных фонарей, сигнального фонаря ППО и вентиляторов		+	
12	Проверить давление воздуха в системе воздухопуска (летом не менее 85 кгс/см, а зимой - не менее 100 кгс/см)		+	
13	Подготовить двигатель к пуску, пустить его, прогреть и проверить работу на разных частотах вращения коленчатого вала на слух и по показаниям приборов		+	
14	Проверить, нет ли подтекания топлива, масла и ОЖ из систем двигателя		+	
15	Проверить работу приводов управления коробкой передач, главным фрикционом, бортовыми фрикционами механизма поворота и тормозами	+	+	
16	Проверить включением исправность прибора ТНВЕ-4Б и фары ФГ-125	+		
17	Проверить работоспособность радиостанций и переговорного устройства	+		
18	Удалить конденсат из влагомаслоотделителя системы воздушного пуска двигателя		+	
19	Произвести натяжение гусеничных лент усилием 400 кгс		+	

Продолжение таблицы 1.2

№ п/п	Наименование выполняемых работ контрольного осмотра	КБМ	МВ	НО
20	Проверить на ощупь нагрев бортовых редукторов и узлов ходовой части, пневморессор подвески, нет ли выбрасывания из них смазки и течи масла (после пробега)		+	
Перед преодолением водной преграды				
21	Проверить: - исправность привода управления механизмом защиты двигателя от попадания воды и четкость закрывания клапанов в клапанных коробках - исправность привода управления волноотражательным щитом - исправность приводов включения водометов и управления заслонками - легкость хода клапанов на водоотливных трубах водооткачивающих насосов - работу водооткачивающих насосов	+		
			+	
			+	
		+		
		+		
22	Уложить и закрепить буксирный трос на машине			+
23	Проверить закрепление бую и наличие жилетов около рабочих мест			+
24	Убедиться в наличии обильной смазки в подшипниках кронштейнов педалей и рычагов управления и переходных валиков, а также в шарнирных соединениях и резьбах тяг приводов управления		+	
25	Дозаправить смазку во втулки опор балансиров, лабиринтовые уплотнения БР, в подшипники опорных катков и направляющих колес		+	
26	Проверить на плаву герметичность корпуса машины	+	+	
27	После преодоления водной преграды (при наличии воды в корпусе) откачать воду или слить ее через отверстия в днище		+	

Исходное положение экипажа при начале проведения КО – возле левого направляющего колеса в одно шереножном строю.

Начинается выполнение работ КО при неработающем двигателе машины. Начало выполнения работ – с люка командира боевой машины. Далее – по часовой стрелке проводится наружный осмотр корпуса машины (рисунок 1.1).

Затем осмотр проводится экипажем внутри машины, согласно распределению работ между членами экипажа.

Заканчивается КО пуском и прогревом двигателя с целью дальнейшей проверки работоспособности машины установленным порядком [1, 2].

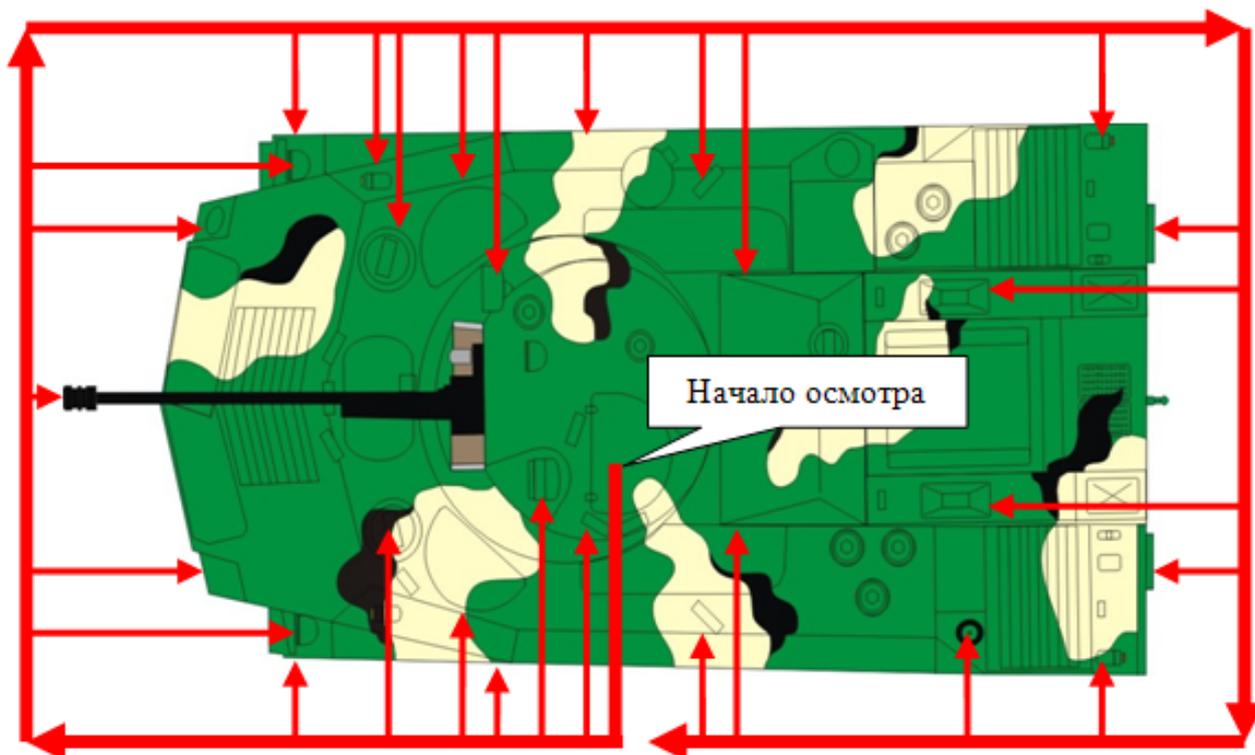


Рисунок 1.1 – Последовательность выполнения операций при КО БМД-2

ПОМНИ! Под машиной необходимо проверить установку и затяжку всех лючков и пробок в днище машины (рисунок 1.2). Особое внимание обратить на лючок котла подогревателя – *он закручивается изнутри машины!*

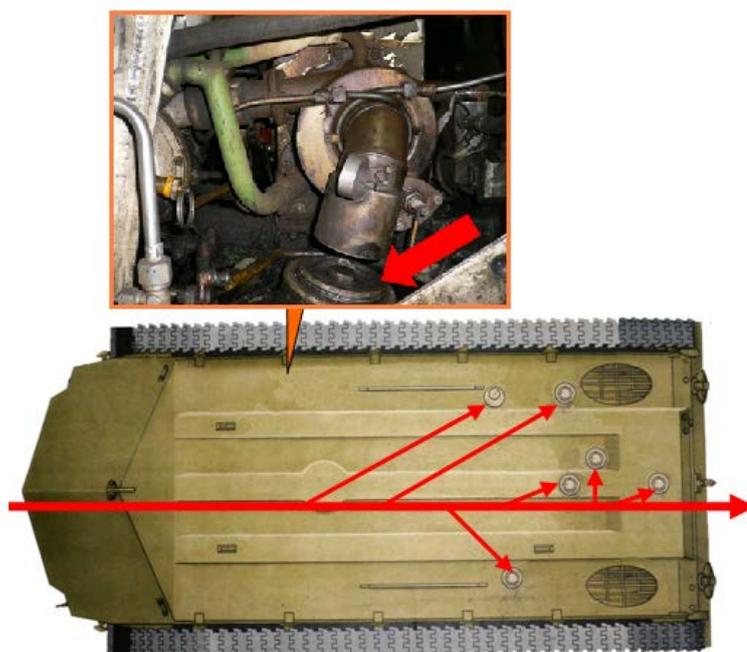


Рисунок 1.2 – Проверка установки и затяжки лючков и пробок днища при КО БМД-2

Проверить заправку топливом (рисунок 1.3). При необходимости до-заправить.

Емкость правых (верхнего и нижнего) топливных баков – 160 л., емкость левого топливного бака – 120 л., суммарная емкость топливных баков – 280л.).

Уровень топлива должен быть на 30-40 мм ниже верхних кромок заправочных горловин. Топливо должно быть чистым, без механических примесей и воды.



1 – измерение уровня низкозамерзающей охлаждающей жидкости (измерительным стрижнем из комплекта ЗИП через горловину расширительного бачка); 2 – измерение уровня топлива в левом топливном баке (измерительным стрижнем из комплекта ЗИП через топливозаливную горловину); 3 – измерение уровня масла в баке системы смазки двигателя (измерительным стрижнем из комплекта ЗИП через маслозаливную горловину); 4 – измерение уровня топлива в правых топливных баках (измерительным стрижнем из комплекта ЗИП через топливозаливную горловину нижнего бака); 5 – измерение уровня масла в масляном баке гидравлической системы изменения дорожного просвета и натяжения гусениц (измерительным стрижнем из комплекта ЗИП через маслозаливную горловину); 6 – точка заправки системы смазки коробки передач (заливное отверстие и отверстие для контрольного щупа совмещены).

Рисунок 1.3 – Проверка заправки БМД-2 топливом, маслом и охлаждающей жидкостью

Уровень топлива в баках (левом и правом нижнем) измерять стрижнем из комплекта ЗИП (рисунок 1.4) после снятия пробок заправочных горловин топливных баков и сетчатых фильтров. Перед дозаправкой топливом рукоятку топливораспределительного крана поставить в положение «Выключены все баки». Заправлять топливо первоначально в левый бак, затем в правые баки. По

окончании заправки рукоятку топливораспределительного крана поставить в положение «Включены все баки».



Рисунок 1.4 - Измерительный стержень из комплекта ЗИП для проверки уровня топлива в топливных баках и масла в системе смазки двигателя

Перед измерением уровня топлива, а также перед заправкой машины, заправочные горловины топливных баков необходимо очистить от пыли и грязи.

ПОМНИ! При контрольном осмотре на остановках (привалах) необходимо подключить к системе питания двигателя топливные баки с большим уровнем топлива.

Переключение баков осуществлять рукояткой топливораспределительного крана, расположенной на перегородке между средним и моторно-трансмиссионным отделением со стороны среднего отделения.

Проверить заправку маслом. При необходимости дозаправить.

Заправочная вместимость масляного бака системы смазки двигателя – 40 л, минимально допустимое количество масла в баке – 20 л.

Уровень масла в системе смазки двигателя измеряется тем же стержнем, которым измеряется уровень топлива в топливных баках (рисунок 1.4).

ПОМНИ! При проверке уровня масла машина должна находиться на ровной горизонтальной площадке.

Уровень масла проверяется по меткам на измерительном стержне из комплекта ЗИП. Перед проверкой стержень следует протереть ветошью из ткани без ворса. Бак дозаправлять до отметки 40 на стержне маслом той марки, которым он был заправлен.

Если уровень масла не доходит до метки «40», то необходимо дозаправить масло до метки «40».

При уровне ниже метки «20» пуск двигателя **ЗАПРЕЩЕН**.

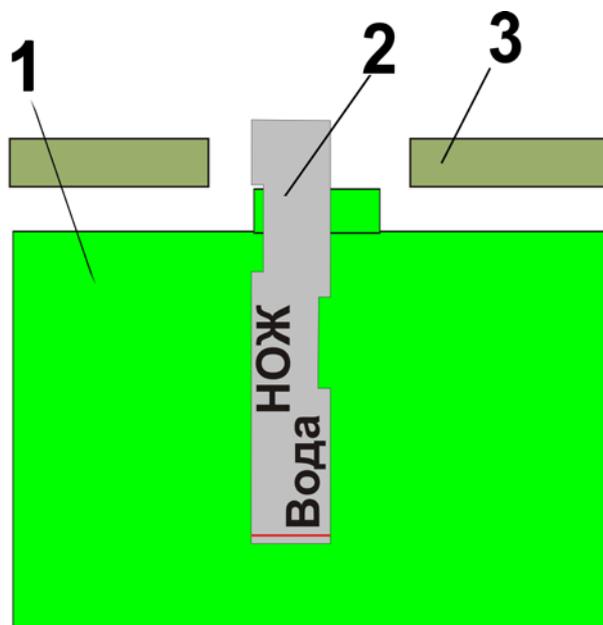
Поверхности, прилегающие к местам заправки, должны быть тщательно очищены от пыли и грязи.

Проверить заправку охлаждающей жидкостью (рисунок 1.5). **При необходимости дозаправить.**

Заправочная вместимость системы охлаждения двигателя – 50 л.

Уровень воды в расширительном бачке должен быть на 40-50 мм, а охлаждающей низкозамерзающей жидкости на 70-80 мм ниже верхней кромки заправочной горловины расширительного бачка.

Охлаждающую и низкозамерзающую жидкость заправлять через воронку с **сетчатым фильтром**.



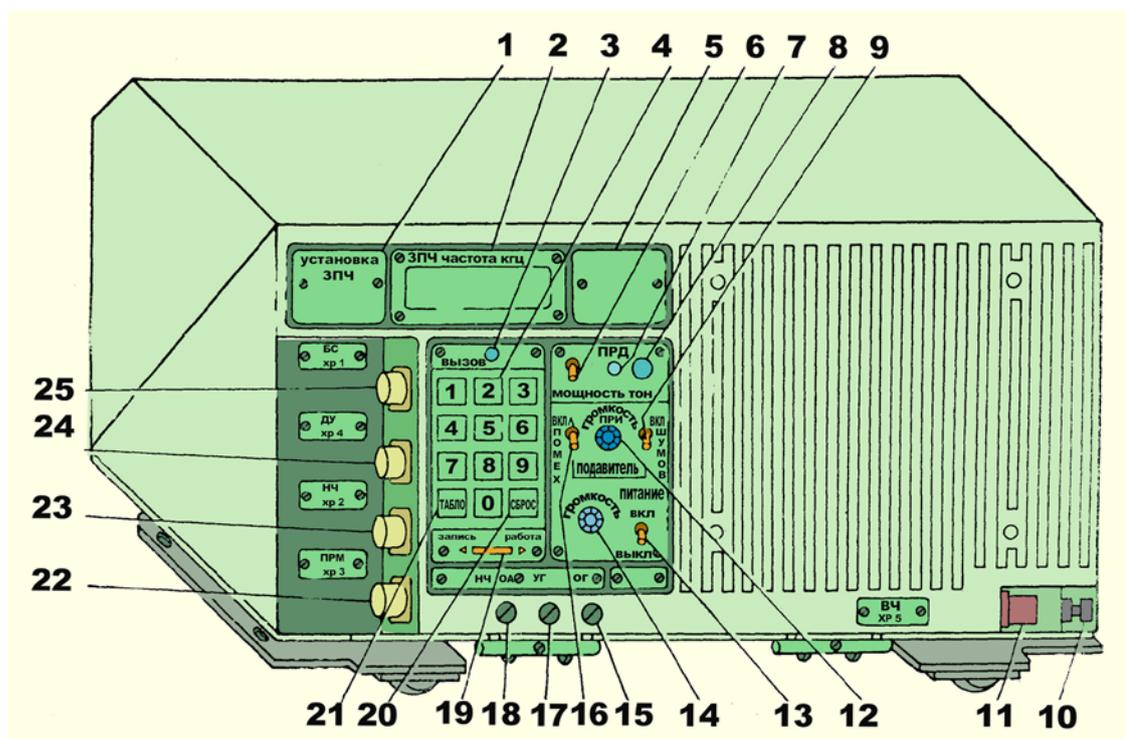
1 – расширительный бачок системы охлаждения двигателя; 2 - измерительный стрежень из комплекта ЗИП; 3 – бронекорпус машины

Рисунок 1.5 – Измерительный стрежень из комплекта ЗИП для проверки уровня охлаждающей жидкости в расширительном бачке.

Проверить правильность настройки радиостанции и приемника на частоты заданные для связи. Проверить работу внутренней связи между членами экипажа (рисунки 1.6, 1.7).

Подготовка рабочих частот. Радиостанция и радиоприемник обеспечивают работу на 10 заранее подготовленных частотах (ЗПЧ). Подготовка ЗПЧ на радиостанции и на радиоприемнике проводится одинаково. Подготовку ЗПЧ проводить в следующем порядке: включить радиостанцию (радиоприемник) установкой переключателя ПИТАНИЕ на передней панели в положении ВКЛ.; нажать кнопку ТАБЛО (засветится табло ЧАСТОТА, КГц) и зафиксировать ее в нажатом состоянии, передвинув фиксатор ЗАПИСЬ – РАБОТА в положение ЗАПИСЬ; включить нужную ЗПЧ нажатием до упора кнопки с соответствующим номером (этот номер появится на табло ЗПЧ); нажать до упора и отпустить кнопку СБРОС, при этом погаснет табло ЧАСТОТА, КГц; набрать нужную частоту, нажимая до упора последовательно пять кнопок с

соответствующими цифрами, которые будут высвечиваться на табло ЧАСТОТА, КГЦ.



1 – памятка УСТАНОВКА ЗПЧ; 2 – табло ЗПЧ ЧАСТОТА кГц для цифровой индикации ЗПЧ и рабочей частоты; 3 – световой индикатор тонального вызова ВЫЗОВ; 4 – десять кнопок выбора и подготовки ЗПЧ; 5 – планка для карандашных пометок; 6 – переключатель МОЩНОСТЬ для перевода радиостанции в режим полной или малой мощности; 7 – световой индикатор режима передачи ПРД; 8 – кнопка ТОН для посылок тонального вызова; 9 – переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ; 10 – клемма корпуса для подключения к корпусу машины; 11 – высококачественный разъем ВЧ ХР5 для подключения антенны или БАФ; 12 – ручка ГРОМКОСТЬ ПРМ для регулирования громкости сигнала радиоприемника Р-173П; 13 – переключатель включения питания радиостанции ПИТАНИЕ; 14 – ручка регулятора громкости ГРОМКОСТЬ; 15, 17, 18 – пробки; 16 – переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ПОМЕХ; 19 – фиксатор ЗАПИСЬ-РАБОТА; 20 – кнопка СБРОС для стирания ЗПЧ; 21 – кнопка ТАБЛО для включения табло 2; 22 – разъем ПРМ ХР3 для подключения радиоприемника Р-173П; 23 – разъем НЧ ХР2 для подключения переговорного устройства; 24 – разъем ДУ КР4 для подключения питания БАФ; 25 – разъем БС ХР1 для подключения плюсовой шины бортсети машины

Рисунок 1.6 – Радиостанция Р-173

В случае ошибочного набора нажать и отпустить кнопку СБРОС и повторить набор частоты. Нажать до упора кнопку с цифрой, соответствующей номеру следующей ЗПЧ, и повторить операции по набору частоты. Недожатие кнопки, наличие неоднократного переключения в ней могут привести к ошибкам при наборе частоты и переходу на другую ЗПЧ. В этом случае необходимо повторить набор частоты и установить нужную ЗПЧ.

Аналогично установить частоты всех или нескольких отдельных ЗПЧ.

Для предотвращения возможного сбоя записанной информации **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** при подготовке ЗПЧ одновременно нажимать две или более кнопки, выключать переключатель ПИТАНИЕ радиосредства.

Окончив подготовку ЗПЧ и придерживая кнопку ТАБЛО, передвинуть фиксатор ЗАПИСЬ-РАБОТА в положение РАБОТА, при этом табло ЧАСТОТА, КГЦ погаснет, а кнопка СБРОС заблокируется.

При необходимости контроль частоты осуществляется нажатием кнопки ТАБЛО.

Проверка работоспособности радиостанции Р-173. Установить исходные положения органов управления: переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ – в положение ВЫКЛ.; переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ПОМЕХ – в положение ВЫКЛ.; переключатель МОЩНОСТЬ – в положение ПОЛНАЯ; фиксатор ЗАПИСЬ-РАБОТА – в положение РАБОТА; регулятор ГРОМКОСТЬ – в среднее положение; регулятор ГРОМКОСТЬ ПРМ – в крайнее левое положение.

Перевести радиостанцию на выбранную ЗПЧ. Для этого нажать до упора кнопку выбранной ЗПЧ даже в том случае, если эта частота была подготовлена последней. На табло ЗПЧ засветится нужный номер. После отпускания кнопки проконтролировать наличие кратковременного свечения индикатора ПРД. Окончание свечения индикатора свидетельствует об окончании автоматической настройки радиостанции и ее готовности к работе.

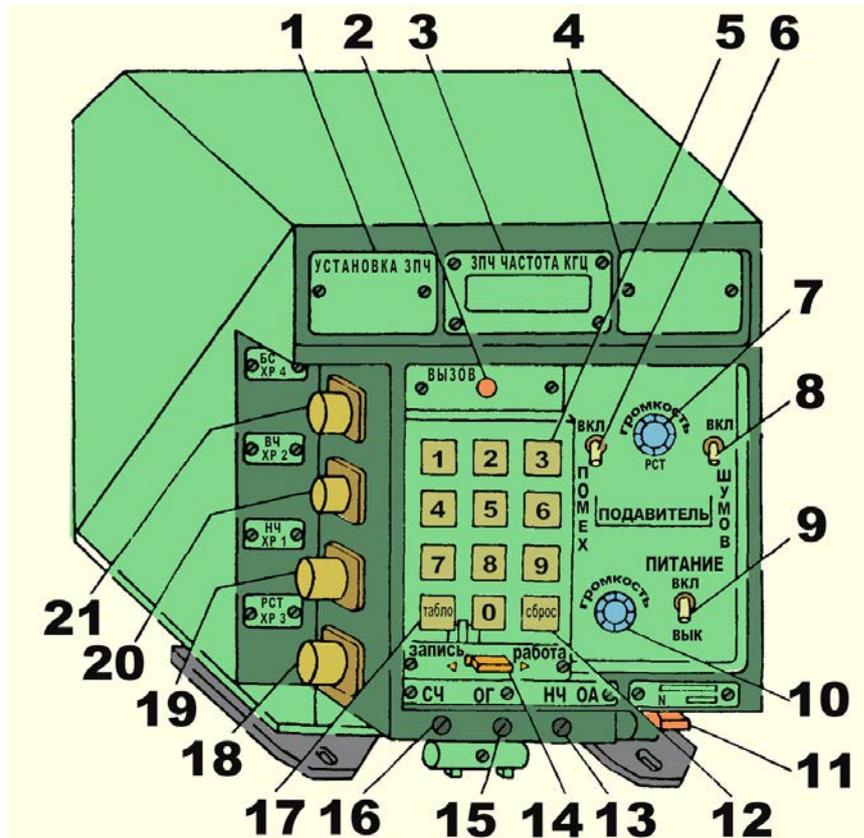
Нажать тангенту нагрудного переключателя и произнести громкое «А». Свечение индикатора ПРД и наличие самопрослушивания в телефонах шлемофона говорят об исправности передающего тракта радиостанции. Регулятором ГРОМКОСТЬ установить нормальную громкость прослушивания речи. Отпустить тангенту нагрудного переключателя. В телефонах будет прослушиваться равномерный шум. Установить переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ в положение ВКЛ. Громкость шумов резко уменьшается. Это говорит об исправной работе подавителя шумов.

Поочередно нажимая до упора соответствующие кнопки, проверить работоспособность радиостанции на других ЗПЧ, выделенных для работы.

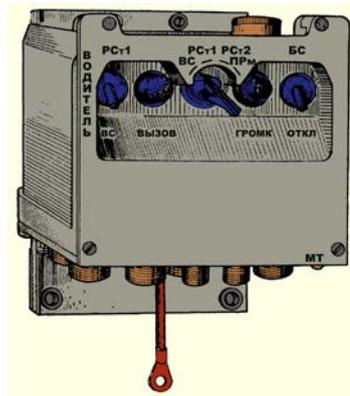
Проверка работоспособности радиостанции окончена.

Установить переключатель ПИТАНИЕ в положение ВЫКЛ., а другие органы управления в указанные выше исходные положения. В эти же положения органы управления должны быть установлены после окончания работы.

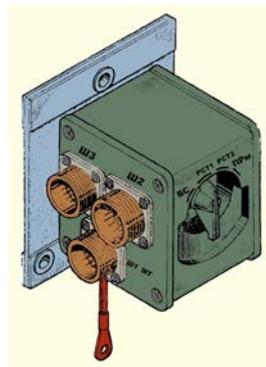
Радиоприемник Р-173П представлен согласно рисунку 1.7.



а



б



в

а – радиоприемник Р-173П; б – прибор БВ34; в – прибор БВ35;
 1 – памятка УСТАНОВКА ЗПЧ; 2 – световой индикатор тонального вызова ВЫЗОВ; 3 – табло ЗПЧ ЧАСТОТА кГц для цифровой индикации ЗПЧ и рабочей частоты; 4 – планка для карандашных пометок; 5 – десять кнопок выбора и подготовки ЗПЧ; 6 - переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ПОМЕХ; 7 – ручка ГРОМКОСТЬ РСТ для регулирования сигнала радиостанции; 8 – переключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ; 9 – переключатель включения питания радиоприемника ПИТАНИЕ; 10 – ручка регулятора громкости ГРОМКОСТЬ; 11 – клемма для подключения к корпусу машины; 12 – кнопка СБРОС для стирания ЗПЧ; 13, 15, 16 – пробка; 14 – фиксатор ЗАПИСЬ - РАБОТА; 17 – кнопка ТАБЛО для включения табло 3; 18 – разъем РСТ ХР3 для подключения радиостанции Р-173; 19 – разъем НЧ ХР1 для подключения переговорного устройства; 20 – разъем ВЧ ХР2 для подключения антенны или БАФ; 21 – разъем БС ХР4 для подключения плюсовой шины бортсети машины

Рисунок 1.7 – Радиоприемник Р-173П и приборы внутренней связи

Проверка работоспособности радиоприемника Р-173П. Установить исходные положения органов управления: выключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ – в положение ВЫКЛ.; выключатель ПОДАВИТЕЛЬ ПОМЕХ – в положение ВЫКЛ.; фиксатор ЗАПИСЬ-РАБОТА – в положение РАБОТА; регулятор ГРОМКОСТЬ – в среднее положение; регулятор ГРОМКОСТЬ РСТ – в крайнее левое положение. Перевести радиоприемник на выбранную ЗПЧ – на табло ЗПЧ засветится нужный номер. Нажать до упора кнопку ТАБЛО и по световому табло ЧАСТОТА, КГЦ контролировать заранее подготовленную частоту.

Надеть шлемофоны, в их телефонах должен прослушиваться равномерный шум. Регулятором ГРОМКОСТЬ проверить возможность изменения громкости шумов и установить нормальную для прослушивания громкость. Установить выключатель ПОДАВИТЕЛЬ ШУМОВ в положение ВКЛ. Громкость шумов должна значительно уменьшиться. Возвратить выключатель в исходное положение. Проверить работоспособность радиоприемника на других ЗПЧ, нажимая поочередно соответствующие кнопки.

Установить выключатель питания в положение ВЫКЛ., а другие органы управления – в указанные выше исходные положения.

Проверка работоспособности переговорного устройства. В проверке должны участвовать не менее трех человек. При поочередном произношении каждым абонентом громким голосом несколько раз счета «раз – два – три» речевой сигнал должен одновременно прослушиваться всеми абонентами и самим говорящим.

При проверке в режиме циркулярной внутренней связи переключатели рода работы на приборах БВ34 и БВ35 (рисунок 1.7, б, в) устанавливать в любое положение, кроме ВС. Кнопки вызов на приборах МТ2 нажимаются и произношение счета «раз – два – три» каждым абонентом производятся поочередно. При отпуске вызывающим абонентом кнопки ВЫЗОВ прибора МТ2 остальные абоненты должны отключаться от сети ВС и переходить в те виды связи, которые были установлены переключателями рода работ.

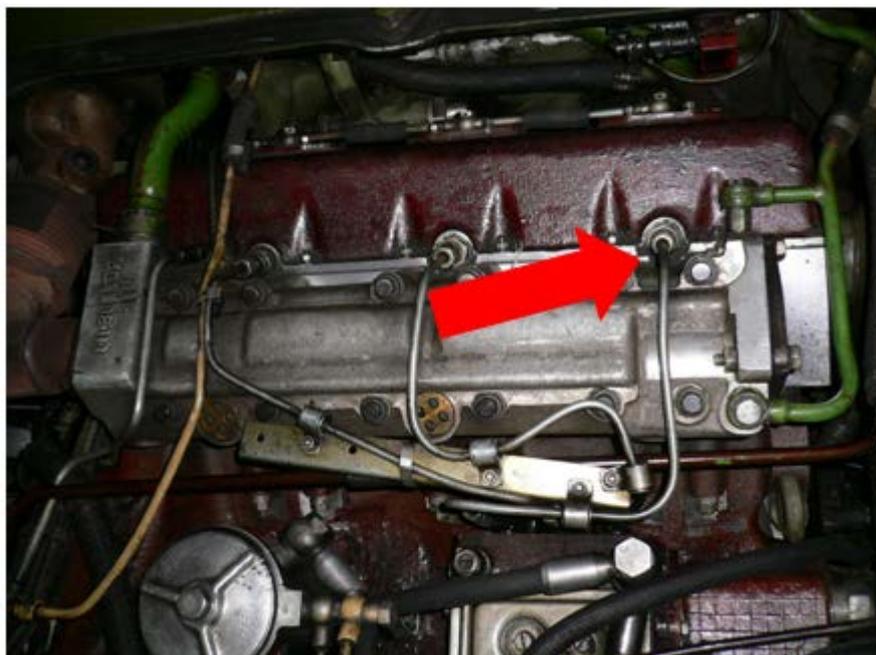
Абонент, вышедший на радиосвязь, должен прослушивать:

- при не нажатых кнопках прибора МТ2 – сигнал, принимаемый приемником радиостанции или его собственные шумы;
- при нажатой кнопке ПРД прибора МТ2 – свою собственную речь.

Убедиться в отсутствии течи из систем питания, смазывания и охлаждения двигателя (рисунок 1.8).

Тщательно осмотреть моторное отделение машины при работающем двигателе. Не должно быть течи из систем питания, смазывания и охлаждения дви-

гателя. При обнаружении течи выяснить и устранить причину и дозаправить масло или охлаждающую жидкость до нормы.



а



б

а – проверка на отсутствие подтекания топлива из топливопроводов высокого давления системы питания; б – проверка на отсутствие подтекания системы смазывания

Рисунок 1.8 – Двигатель БМД-2 без течи из систем питания и смазывания

Проверить наличие, крепление и плотность закрывания крышек люков и пробок на днище и крыше корпуса и башины (рисунок 1.9).

Тщательно осмотреть крышки люков на днище и корпусе машины. Не должно быть течи топлива и смазки из люков. Проверять *методом подтягивания резьбовых соединений с помощью гаечного ключа* или обстукиванием молотком.

При обнаружении течи **ОБЯЗАТЕЛЬНО** выяснить причину и устранить.

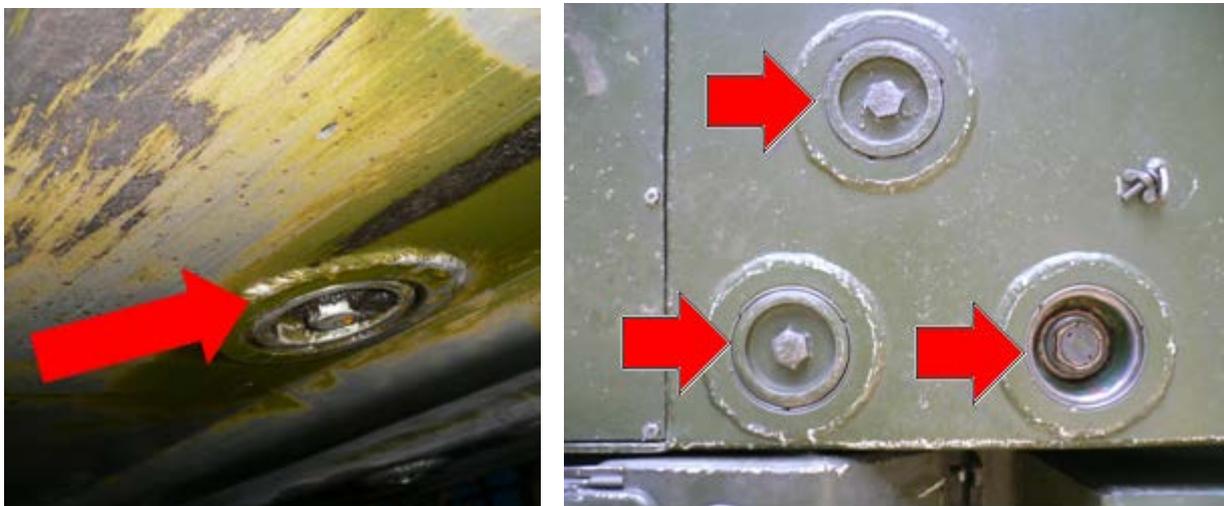


Рисунок 1.9 – Люки на днище и корпусе машины

Осмотреть детали и узлы ходовой части, проверить их состояние (рисунок 1.10).

Проверять внешним осмотром и обстукиванием молотком. При обнаружении неисправностей устранить их.

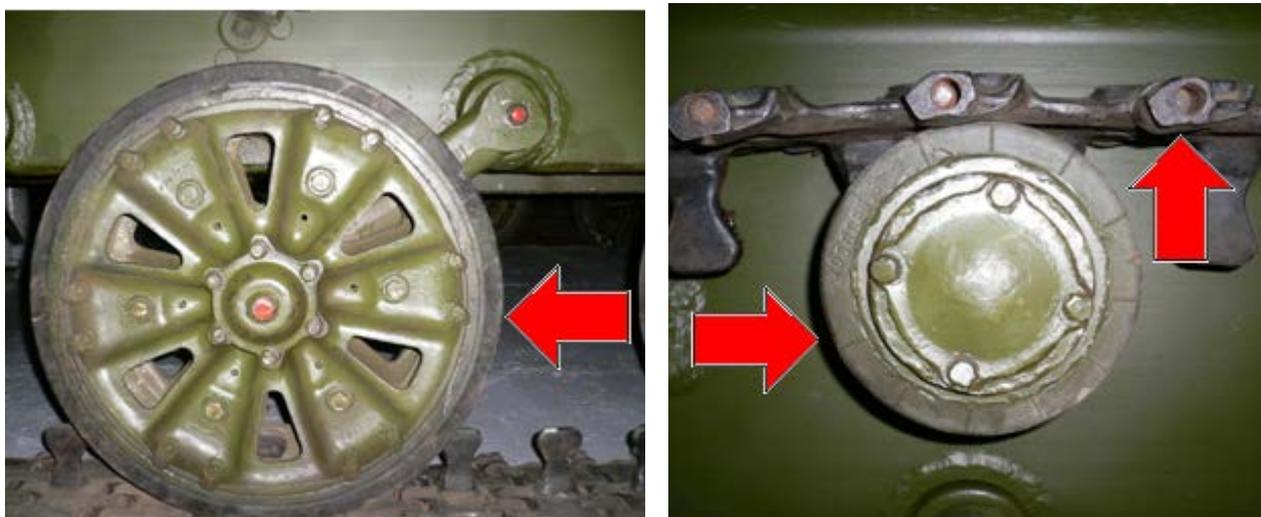


Рисунок 1.10 – Осмотр деталей ходовой части

Убедиться, что выключатель ГИДРОСИСТЕМА на центральном щитке механика-водителя находится в положении **ВЫКЛ** (рисунок 1.11).

Выключатель должен находиться в положении ВЫКЛЮЧЕНО и быть зафиксированным контрольной планкой.



Рисунок 1.11 – Выключатель ГИДРОСИСТЕМА на щитке механика-водителя

Включить выключатель аккумуляторной батареи и проверить исправность наружного и внутреннего освещения, звукового сигнала, габаритных фонарей, сигнального фонаря противопожарного оборудования и вентиляторов (рисунок 1.12).

В случае перегорания ламп или неисправности электрической проводки – устранить неисправность.



Рисунок 1.12 – Выключатель аккумуляторной батареи

Проверить давление сжатого воздуха в системе воздухопуска (летом давление должно быть не менее 8,5 МПа (85 кг/см²), зимой не менее 10,0 МПа (100 кг/см²), максимальное давление сжатого воздуха в баллоне - 15,0 МПа (150 кг/см²) (рисунок 1.13).

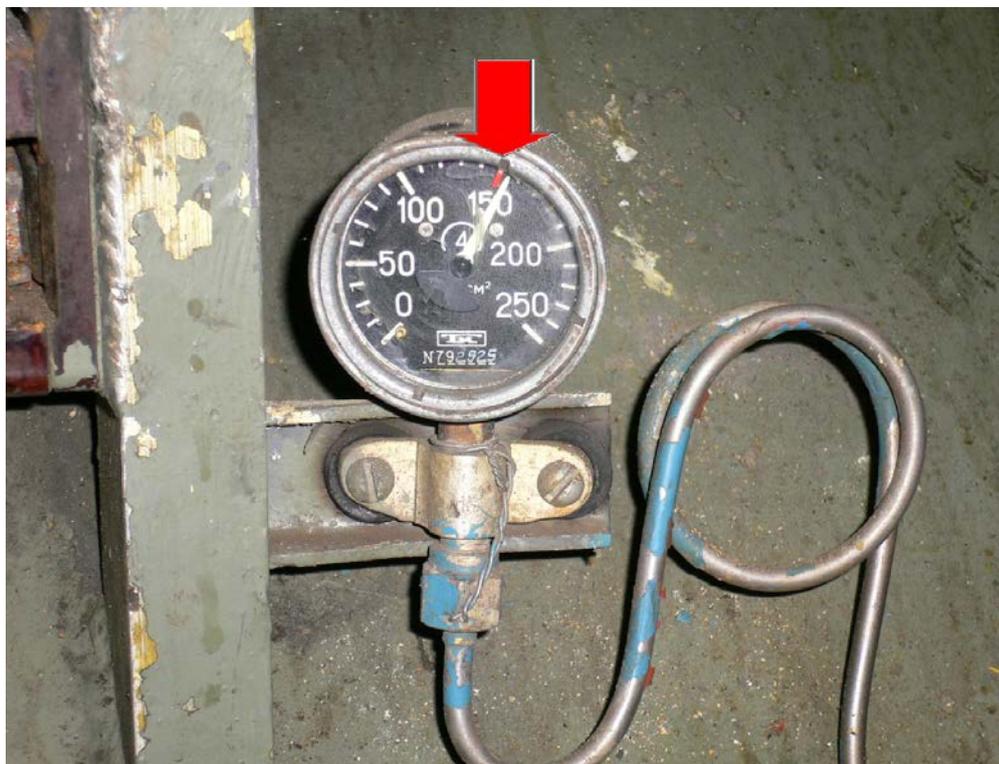


Рисунок 1.13 – Воздушный манометр системы воздухопуска двигателя

Нажать на кнопку вольтамперметра и проверить нет ли утечки тока в системе электрооборудования. (рисунок 1.14).

Утечка тока проверяется по показанию амперметра вольтамперметра при неработающем двигателе и выключенных выключателях аккумуляторной батареи и приборов радио- и электрооборудования. Если нет утечки, то стрелка прибора должна стоять напротив нуля, а если стрелка прибора отклонилась от нуля, то это свидетельствует об утечке тока. Чаще всего она вызывается загрязнением поверхности аккумуляторной батареи и мастики электролитом и реже – плохим состоянием проводов.

Включить выключатель батареи, нажать на кнопку вольтамперметра и измерить ЭДС АКБ при неработающем двигателе и выключенных приемниках электроэнергии.

При исправной АКБ показание прибора должно быть равно **24 В**. Если показание прибора меньше 24 В, батарею снять и сдать на зарядную станцию.

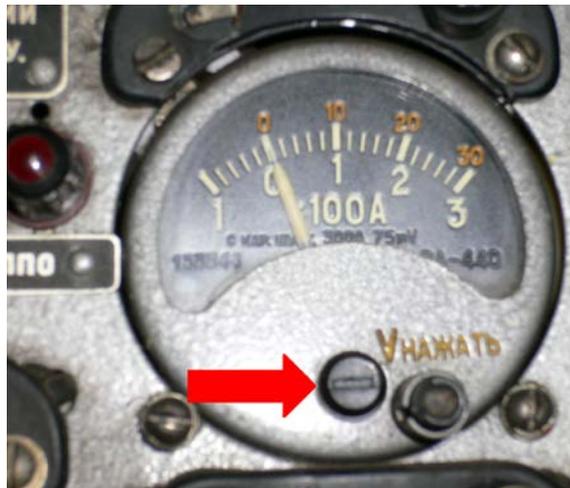


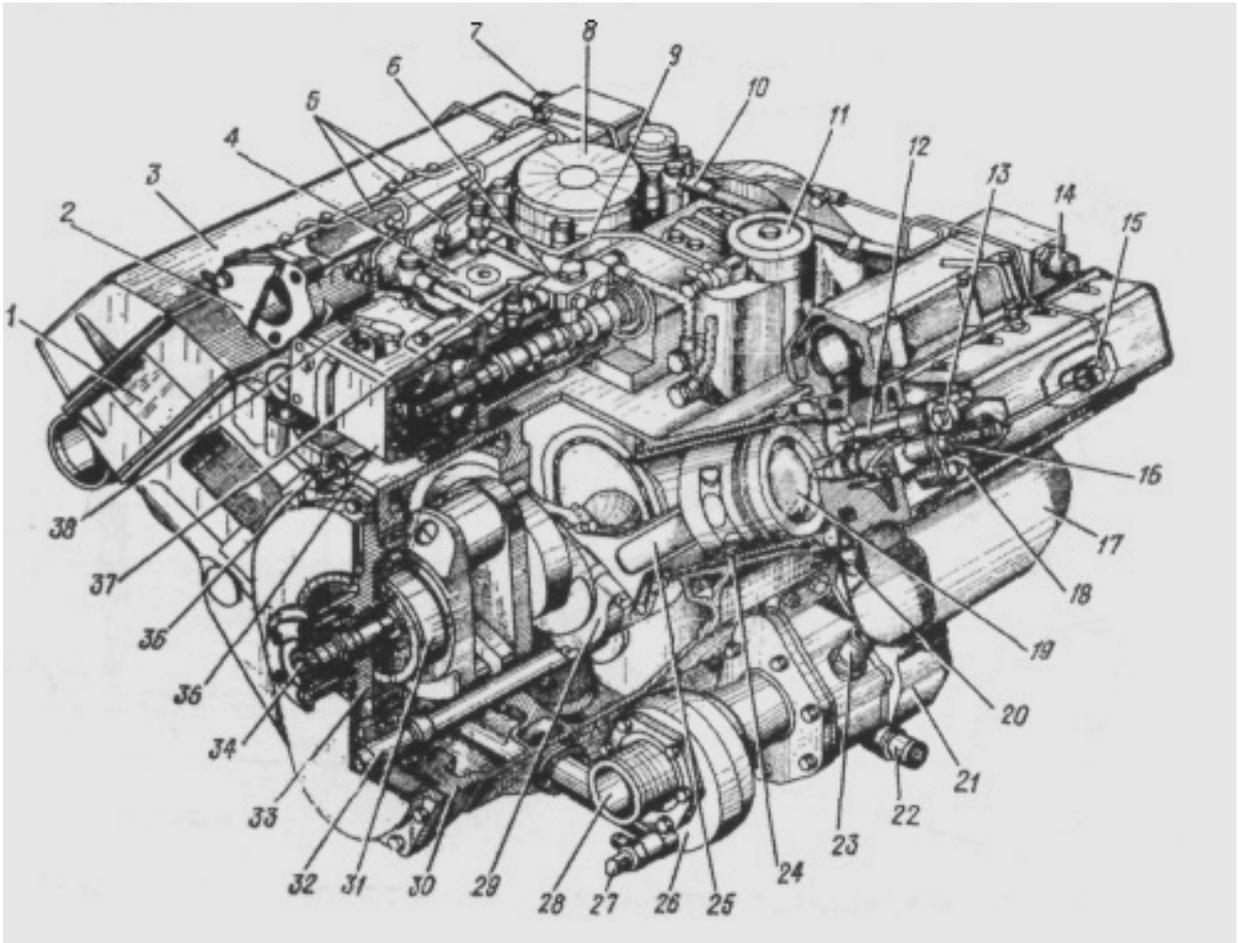
Рисунок 1.14 Вольтамперметр на щитке приборов механика-водителя (верхняя (желтая) шкала – для измерения напряжения, нижняя (белая) шкала – для измерения силы тока)

Определить степень заряженности АКБ по напряжению.

Степень заряженности АКБ по напряжению проверяется по показанию вольтамперметра перед пуском дизеля при прокручивании коленчатого вала двигателя стартером без подачи топлива (в зимнее время проверять после разогрева двигателя). Прибор должен показать не ниже **18 В**. Такие показания прибора свидетельствуют об исправности и полной работоспособности АКБ. Напряжение ниже 18 В свидетельствует о разряженности батареи в большей степени, чем допускается в эксплуатационных условиях.

Подготовить двигатель к пуску, пустить его, прогреть и проверить работу на различных частотах вращения коленчатого вала на слух и по показаниям приборов (рисунок 1.15).





б

а – дизель 5Д20-240 боевой машины десантной БМД-2 (вид сзади); б – дизель 5Д20-240 (продольно-поперечный разрез)

1 – головка блока; 2 – охлаждаемый выпускной коллектор; 3 – крышка головки блока; 4 – топливный насос; 5 – топливные трубки высокого давления; 6 – топливоподкачивающий насос; 7 и 14 – штуцера отвода охлаждающей жидкости; 8 – центробежный масляный фильтр; 9 – трубопровод отвода топлива и воздуха; 10 – шланг подвода масла к центробежному фильтру; 11 – топливный фильтр тонкой очистки; 12 – клапан (выпускной); 13 – распределительный вал выпуска; 15 – крышка лючка; 16 – форсунка; 17 – впускной коллектор; 18 – распределительный вал впуска; 19 – поршень; 20 – клапан воздухопуска; 21 – масляный насос; 22 – штуцер подвода масла к масляному насосу; 23 – штуцер отвода масла из насоса к радиатору; 24 – втулка цилиндра; 25 – внутренний шатун; 26 – водяной насос; 27 – кран слива охлаждающей жидкости; 28 – входной патрубок водяного насоса; 29 – вильчатый шатун; 30 – блок-картер; 31 – коленчатый вал; 32 – вал уравнивающего механизма; 33 – стакан переднего подшипника; 34 – вал отбора мощности; 35 – всережимный регулятор; 36 – зажим подвода масла от маслозакачивающего насоса; 37 – зажим подвода масла к топливному насосу; 38 – рычаг управления топливным насосом.

Рисунок 1.15 – Дизель 5Д20-240 боевой машины десантной БМД-2

Проверить работу приводов управления коробкой передач и главным фрикционом трансмиссии, бортовыми фрикционами механизма поворота и тормозами (рисунок 1.16).

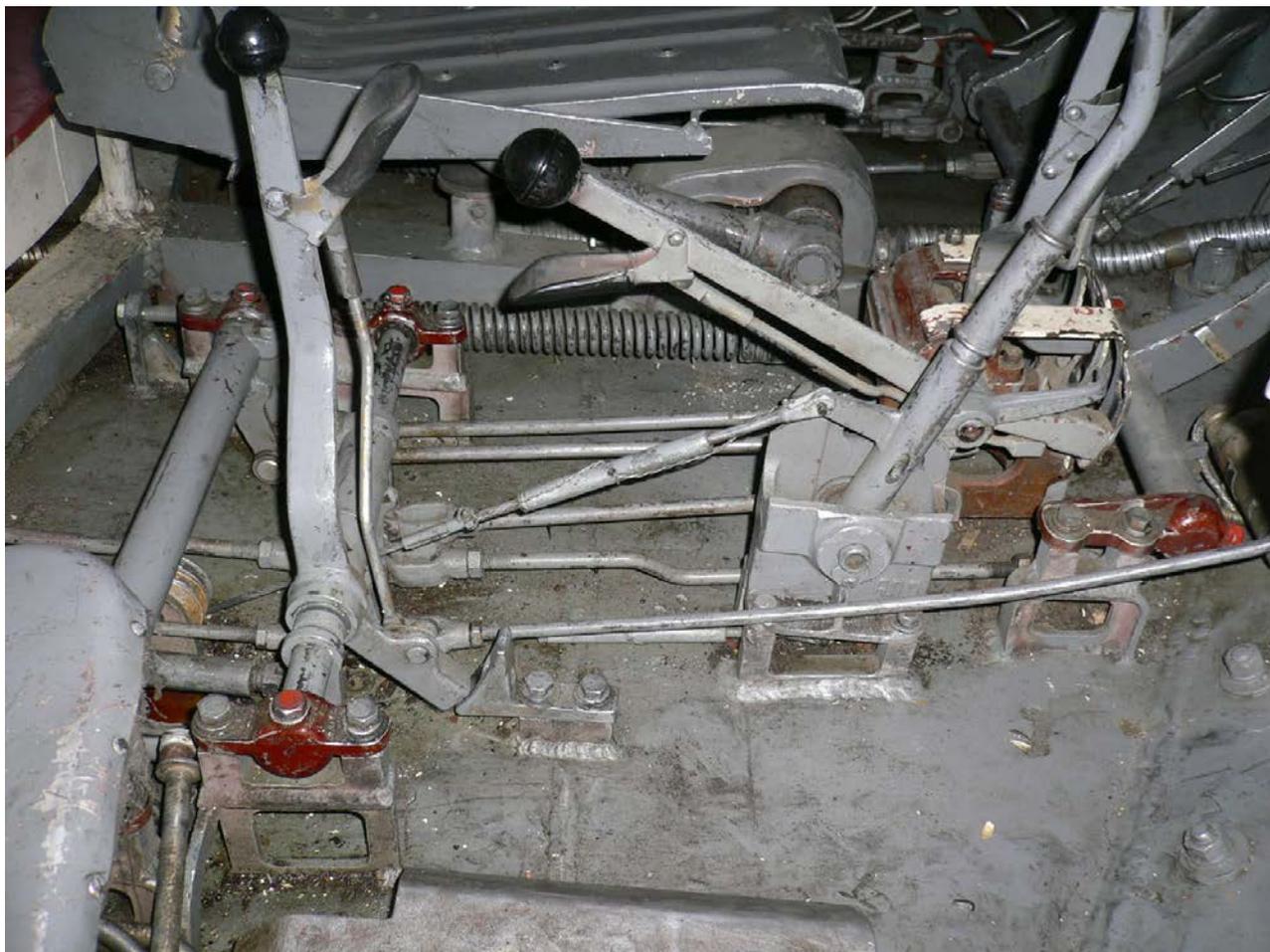


Рисунок 1.16 – Приводы управления коробкой передач, главным фрикционом, бортовыми фрикционами механизма поворота и тормозами

Проверить наличие зарядного тока и напряжения в электрической цепи по вольтамперметру (рисунок 1.14).

Степень заряженности АКБ по зарядному току проверять после 10 мин. работы двигателя. При выключенных приемниках электроэнергии, правильно отрегулированном регуляторе напряжения зарядный ток, потребляемый АКБ, разряженной не ниже допустимого предела (летом на 50%, зимой на 25%), должен находиться в пределах не более 20 – 25 А.

При прогревом двигателе и исправной и заряженной батарее амперметр вольтамперметра должен показывать небольшой зарядный ток, близкий к нулю или стрелка амперметра должна находиться на нуле. При нажатии на кнопку вольтметра **V нажать** показания вольтметра вольтамперметра должны быть в пределах от 27 до 28 В. Кнопку отпустить.

Если АКБ сильно разряжена, то сила зарядного тока будет больше 35 А.

В случае падения напряжения ниже 18 В при прокручивании коленчатого вала дизеля стартером или большого зарядного тока (больше 35 А) после 10 мин. работы двигателя АКБ следует снять с машины и сдать на зарядную станцию для заряда или ремонта.

На машину установить резервную батарею.

Проверить включением исправность прибора ТВНЕ-4Б и фары ФГ-125 (прибор находится в рабочем положении) (рисунок 1.17).

Прибор должен работать стабильно, без вспышек и миганий и должна быть достаточная видимость предметов на местности. В крайних положениях шторка должна открывать или закрывать поле зрения, включать или выключать прибор.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ нарушать правила проверки прибора, так как при попадании лишнего света в прибор, как со стороны призмы, так и со стороны окуляров он может выйти из строя.

Проверку работоспособности прибора ночью производить в той же последовательности, что и днем. При этом наружная диафрагма не используется.



а – прибор ночного видения механика-водителя ТВНЕ-4Б в рабочем положении; б – фара ФГ-125 инфракрасного света (спереди справа по ходу движения машины)

Рисунок 1.17 – Проверка включением исправности прибора ТВНЕ -4Б и фары ФГ-125

Фара ФГ-125 предназначена для подсветки местности в целях улучшения наблюдения через ночной смотровой прибор механика-водителя ТВНЕ-4Б. Включается выключателем ФАРА, находящимся на центральном щитке механика-водителя (рисунок 1.18).

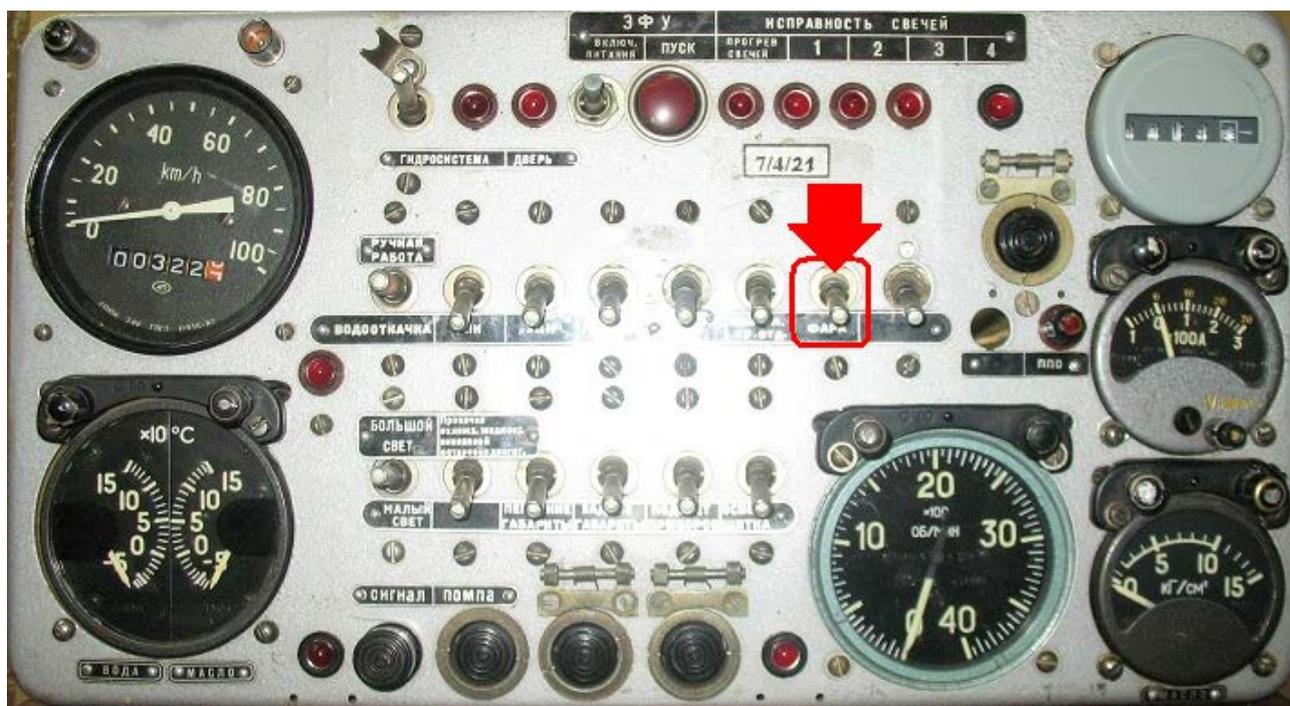


Рисунок 1.18 – Включатель ФАРА на центральной щитке механика-водителя

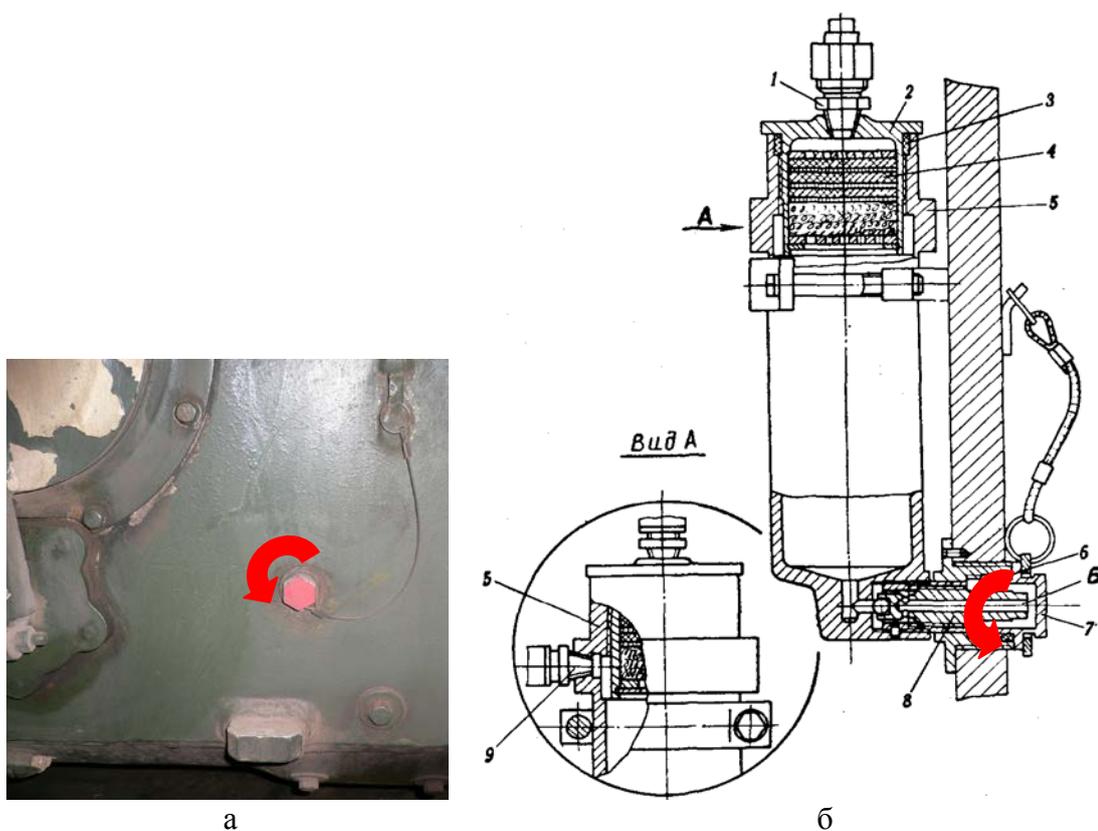
Проверить работу прибора ТВНЕ-4Б при пониженной температуре воздуха от 5°C и ниже.

Не вставляя прибор в шахту (вынув прибор из шахты, если прибор установлен), подключить к нему кабель питания. Включить обогрев верхней призмы и окуляров и подышать на стекло призмы и линзы окуляров. При работе обогрева отпотевание должно исчезать, начиная с краев оптических поверхностей.

Удалить конденсат из влагомаслоотделителя системы воздушного пуска двигателя (рисунок 1.19).

Вывернуть пробку 7 снаружи машины в кормовом листе корпуса и специальным ключом (ключ манжеты масляного радиатора) открыть вентиль 8 на **10-20 секунд до выхода чистого воздуха**, после чего закрыть вентиль.

Слив отстоя производить сразу после остановки машины при работающем компрессоре.



а – пробка 7 для слива конденсата из системы воздушного пуска двигателя; б – влагомаслоотделитель

1 – выходной штуцер; 2 – крышка; 3 и 6 – уплотнительные кольца; 4 – фильтр; 5 – пробка; 8 – вентиль; 9 – входной штуцер; Б – канал для слива отстоя

Рисунок 1.19 – Слив конденсата из влагомаслоотделителя системы воздушного пуска двигателя.

Произвести натяжение гусениц усилием 400 кгс (рисунок 1.20).

Перед регулировкой машину установить без торможения на ровной площадке, при этом верхние ветви гусениц должны быть ослаблены, а под нижними ветвями не должно быть посторонних предметов и ям.

- подготовить двигатель к пуску и пустить его (после пуска и прогрева двигателя установить частоту вращения коленчатого вала 800-1000 об/мин;

- вращая маховичок регулятора давления (рисунок 1.21), который размещается перед сиденьем механика-водителя, совместить стрелку указателя с проточкой на валике, обозначенной цифрой 400;

- установить указатель крана управления гидросистемой (рисунок 1.22) в положение «Натяжение» (кран установлен в отделении управления на днище машины слева от сиденья механика-водителя);

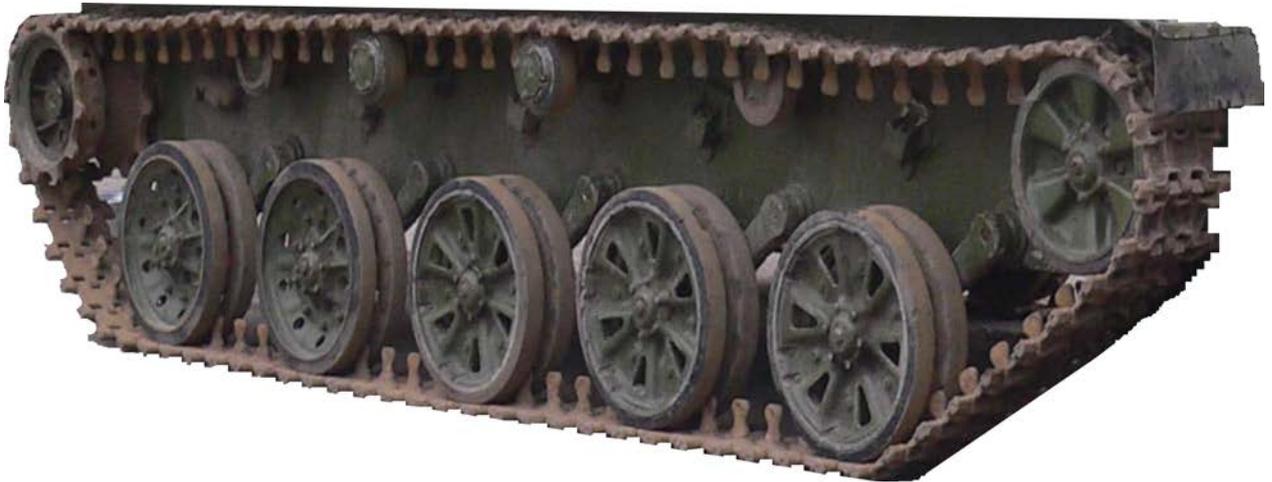


Рисунок 1.20 Натяжение гусениц с усилием 400 кгс.

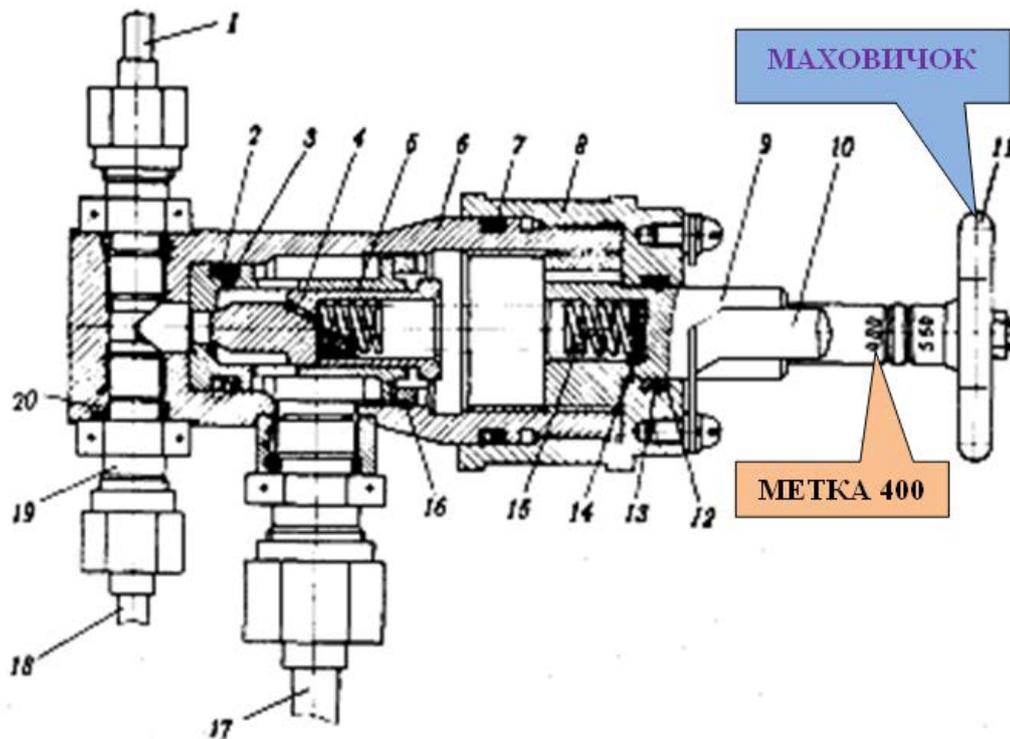


Рисунок 1.21 – Регулятор давления в гидросистеме натяжения гусениц

- включить выключатель ГИДРОСИСТЕМА (рисунок 1.22) предварительно расфиксировав контрольную планку над выключателем, а дренажную рукоятку крана перевести в положение РАБОТА (дренажная рукоятка в положении РАБОТА должна находиться в течение всего времени натяжения гусениц, при этом **частота вращения коленчатого вала двигателя должна быть 1300-1500 об/мин**) в соответствии с рисунком 1.23;



Рисунок 1.22 – Выключатель ГИДРОСИСТЕМА

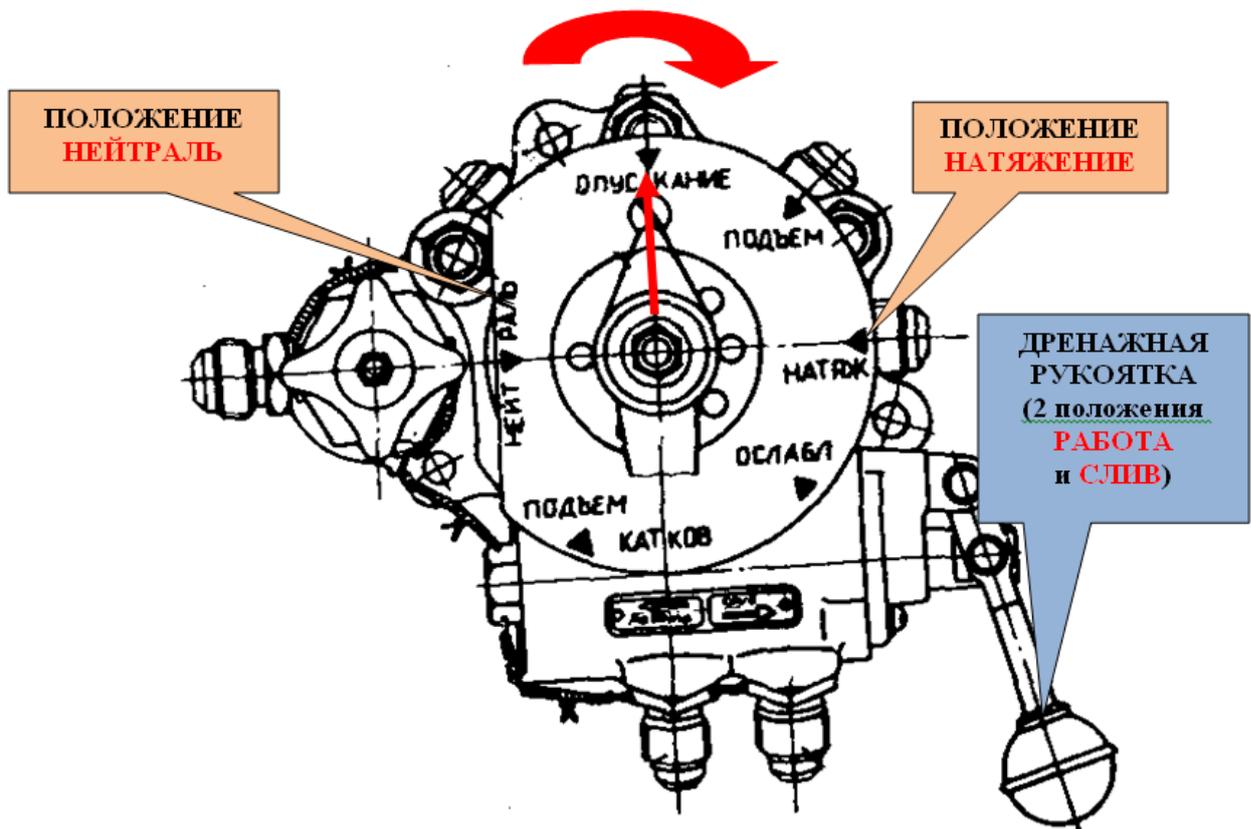


Рисунок 1.23 – Кран управления гидросистемой натяжения гусениц

- проверить положение кривошипов направляющих колес (рисунок 1.24). Кривошипы не должны отклоняться вперед по ходу машины от вертикального положения. При невыполнении этого требования удалить из гусениц по одному траку.

Натяжение гусениц при движении машины производить на ровном участке местности на скорости, не превышающей 10-12 км/ч.

Ослабление гусениц производить при стоянке машины. Для этого указатель крана управления гидросистемой натяжения гусениц установить в поло-

жение ОСЛАБЛЕНИЕ, а дренажную рукоятку перевести в положение РАБОТА на время ослабления гусениц.

ПОМНИ! Для обеспечения более слабого натяжения гусениц, когда гусеницы натянуты с большим, чем необходимо, усилием, следует произвести их ослабление, как указано выше, а затем совместить маховичком стрелку указателя регулятора давления в гидросистеме натяжения гусениц с проточкой на его валике, обозначенной цифрой 400, и натянуть гусеницы;



Рисунок 1.24 – Кривошип механизма натяжения гусеницы.

- выключить выключатель ГИДРОСИСТЕМА (рисунок 1.22), зафиксировав контрольную планку над выключателем, установить указатель крана управления в положение НЕЙТРАЛЬ (рисунок 1.23) и остановить двигатель.

Проверить на ощупь нагрев бортовых редукторов и узлов ходовой части, пневморессор подвески, нет ли выбрасывания из них смазки и течи масла (рисунок 1.25).

Выбрасывание смазки и течь масла проверить внешним осмотром. При выявлении мест утечки масла и смазки устранить негерметичность – заменить уплотнения.

Дозаправить заправочные емкости до нормы.

Проверять нагрев узлов и агрегатов ходовой части на остановках после 8-10 км пробега машины, контролируя на ощупь нагрев бортовых редукторов и узлов ходовой части. При наличии ощутимого нагревания (рука не терпит) устранить перегрев путем ослабления затяжки зубчатых зацеплений и подшипников.

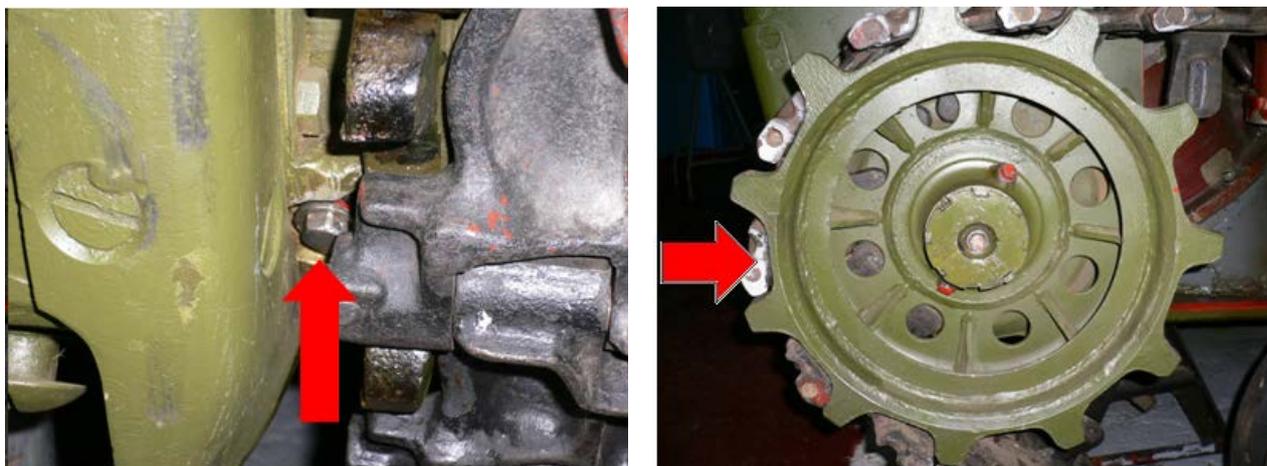


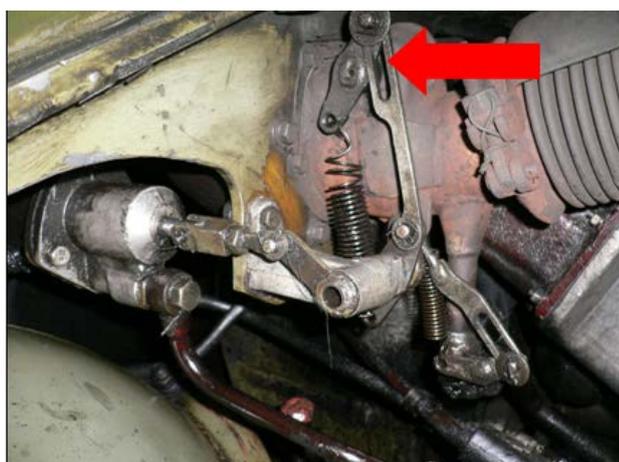
Рисунок 1.25 – Бортовой редуктор и ведущее колесо.

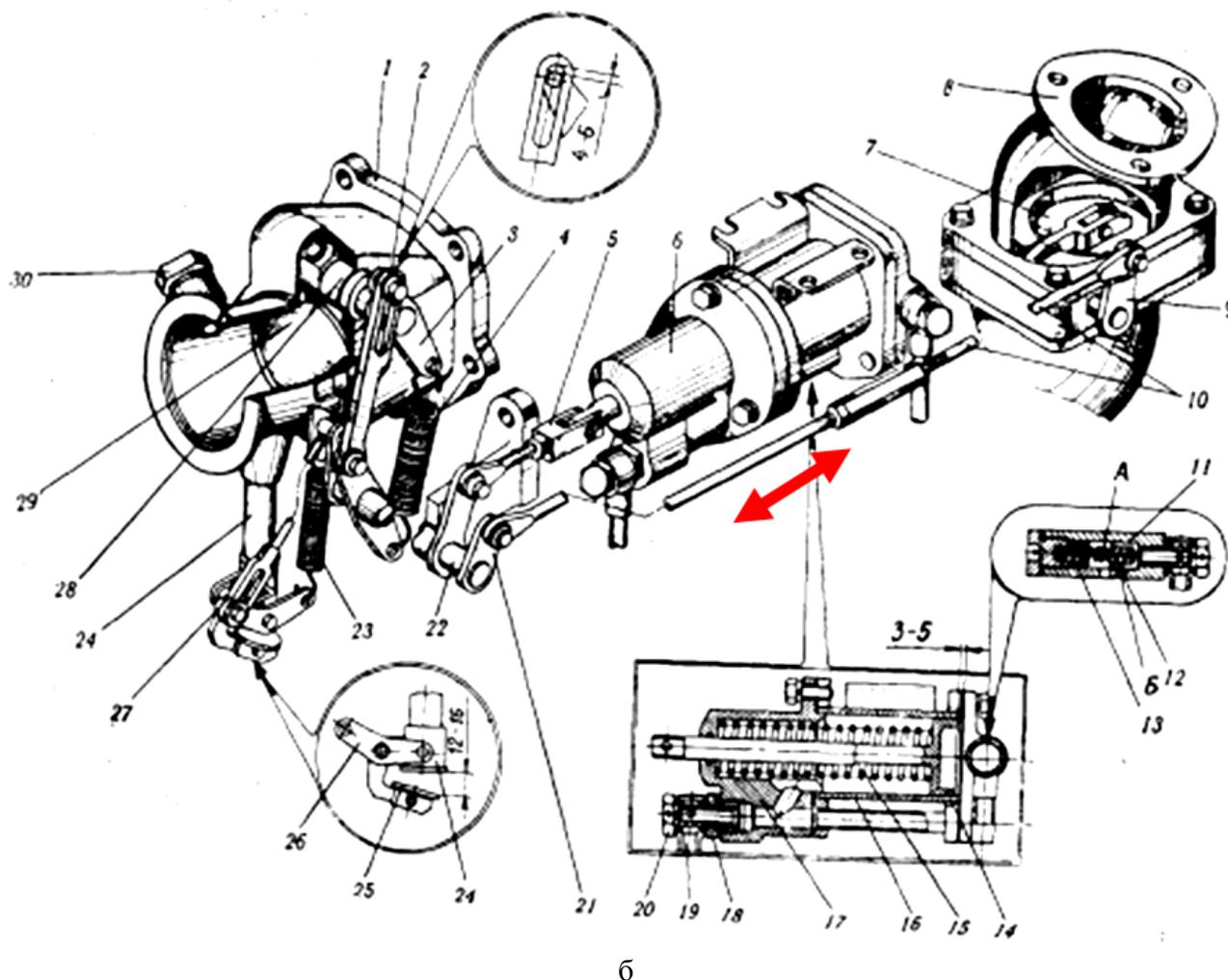
Проверить исправность привода управления механизмом защиты двигателя от попадания воды и четкость закрывания клапанов в клапанных коробках (рисунок 1.26).

Проверяется перед преодолением водной преграды.

Для проверки регулировки механизма защиты двигателя необходимо:

- снять крышки люков над двигателем и коробкой передач трансмиссии (болты крышек вывертывать до свободного вывода зажимов из-под их головок);
- проверить зазор между проушиной тяги 2 (рисунок 1.25) и валиком 28 (зазор должен быть **4-6 мм**);
- измерить расстояние между седлом и торцом сливного клапана 25 (расстояние должно быть **12-16 мм**);
- покачивая тягу 10 привода клапана пылеотсоса рукой попеременно назад и вперед (в продольном направлении), проверить, ощущается ли люфт в шарнирах этой тяги (тяга 10 должна оставаться неподвижной. При наличии люфта удлинить тягу 10).





а – проверка зазора между проушиной тяги 2 и валиком 28; б – механизм защиты двигателя; 1 – клапанная коробка; 2 – тяга с прорезью; 3 – рычаг; 4,13,15 и 23 – пружины; 5,10 и 27 – тяги; 6 – гидроцилиндр; 7 – клапан пылеотсоса; 8 – патрубок; 9 – рычаг клапана пылеотсоса; 11 – корпус золотника с заглушкой; 12 – золотник; 14 – поршень со штоком; 16 – корпус цилиндра; 17 – крышка; 18 – втулка; 19 – маслоотводная трубка; 20 – зажимной болт; 21 – рычаг; 22 – валик; 24 – водосливная трубка; 25 – клапан слива; 26 – рычаг; 28 – валик клапана; 29 – предохранительный клапан; 30 – заглушка; А – сливное отверстие; Б – входное отверстие.

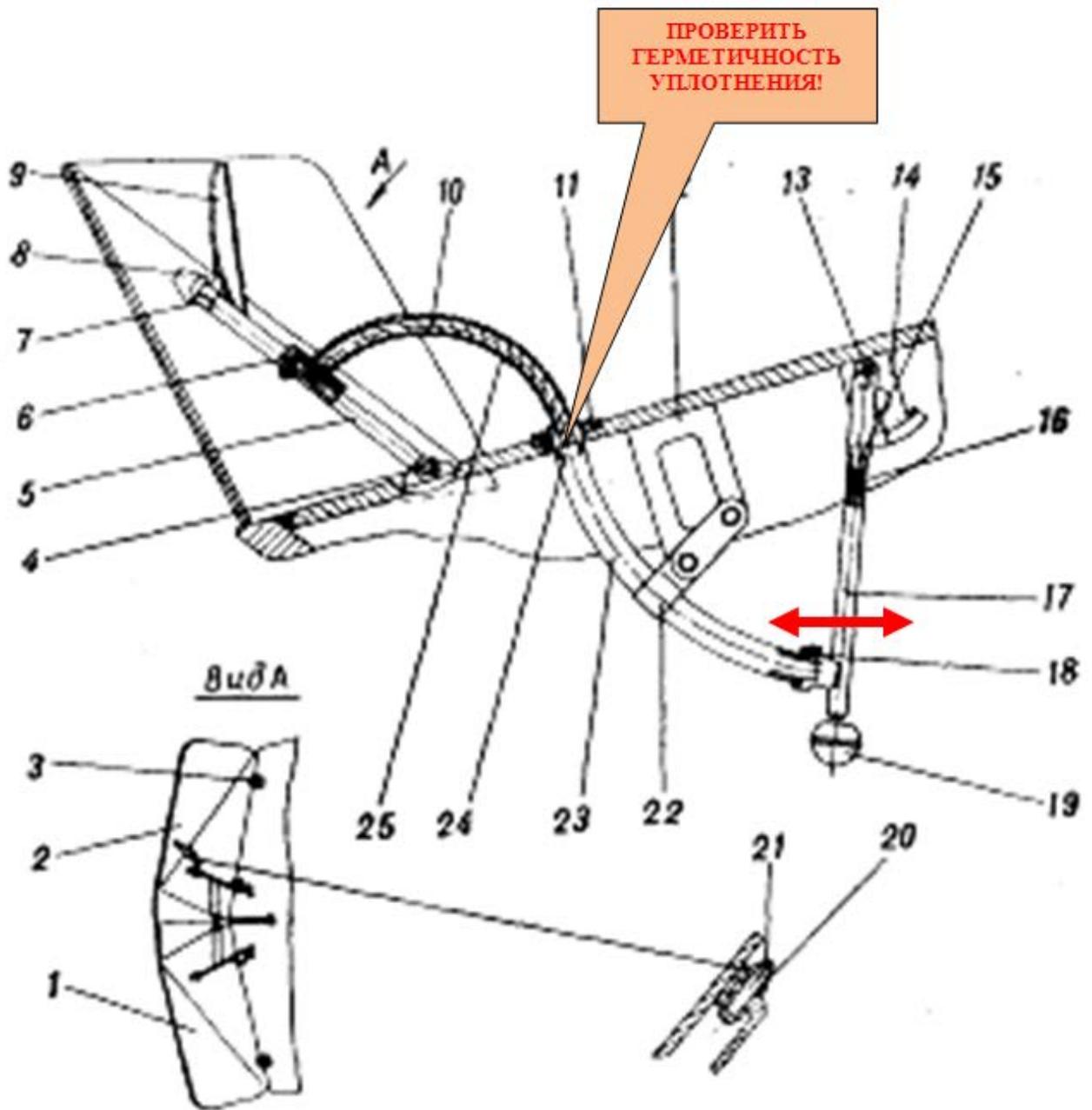
Рисунок 1.26 – Механизм защиты двигателя

Проверить исправность привода управления волноотражательным щитом (рисунок 1.27).

Проверяется перед преодолением водной преграды.

Волноотражательный щит поднимается в рабочее положение ручным приводом изнутри машины с места механика-водителя. Для поднятия щита необходимо оттянуть рукоятку 19 рычага 17 (рисунок 1.27) и перевести его в крайнее переднее положение. При опускании волноотражательного щита рукоятку 19 перевести в крайнее заднее положение.

Отверстие в крыше корпуса, через которое проходит трубка 23, уплотняется резиновой прокладкой 11. Волноотражательный щит должен двигаться без заеданий и фиксироваться в поднятом и опущенном положении.



а



б

а – привод управления волноотражательного щита; б – рукоятка рычага щита; 1 – левый лист; 2 – правый лист; 3 – петля; 4 – ось рамки; 5 – подвижная рамка; 6,11 и 18 – уплотнения; 7 – головка рычага; 8 – упор; 9 – направляющая; 10 – трос; 12 – кронштейн; 13 – ось рычага; 14 – сектор; 15 – стопор; 16 – пружина стопора; 17 – рычаг; 19 – рукоятка рычага; 20 – поджимная пружина; 21 – ось направляющая; 22 – хомут; 22 и 24 – трубки; 25 – втулка.

Рисунок 1.27 – Волноотражательный щит

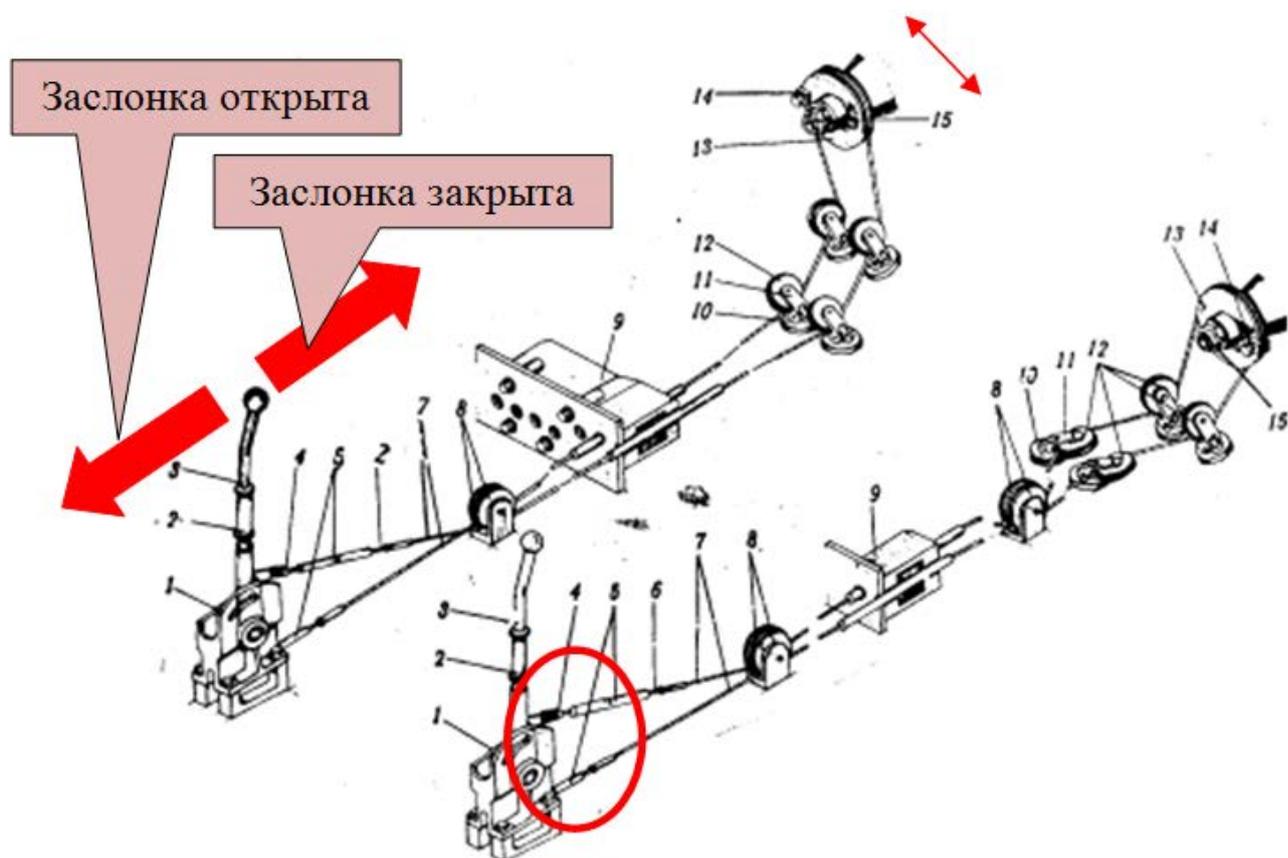
Проверить исправность приводов включения водометов и управления заслонками с последующим прокручиванием водометных движителей в течение 1 – 2 мин. (рисунки 1.28 – 1.31). Перед прокручиванием убедиться в отсутствии посторонних предметов в приемных патрубках водометов.

Проверяется перед преодолением водной преграды.

Для проверки регулировки привода управления заслонками водометов рычаг 3 (рисунок 1.28) привода управления заслонкой правого водомета перевести в крайнее заднее положение и проверить закрытие заслонки. При этом фиксатор рычага 3 должен войти в вырез кронштейна 1. Заслонка должна быть полностью закрыта и упираться в козырек 13 на кормовом листе. Если заслонка закрыта не полностью, отрегулировать привод, для чего попеременно ослабляя муфтой 5 натяжение верхней ветви троса 7 и натягивая муфтой 5 нижнюю ветвь этого троса, добиться такого положения, при котором заслонка будет полностью закрыта и достаточно натянута нижняя ветвь троса 7. Верхняя ветвь троса 7, должна быть натянута так, чтобы заслонка, расположенная на валу 15 осталась полностью закрытой.

Затем перевести рычаг 3 привода управления заслонкой правого водомета в крайнее переднее положение и проверить открытие заслонки. Заслонка должна быть полностью открыта и упираться в упор на кормовом листе. Если заслонка открывается не полностью, отрегулировать привод, изменением поло-

жения регулировочных муфт 5. После завершения регулировок надежно застопорить регулировочные муфты.



1 – блок рычага; 2 – соединительная муфта; 3 – рычаг; 4 – вилка; 5 – регулировочные муфты; 6 – тяга; 7 – тросы; 8 и 12 – ролики; 9 – коробка с уплотнением тяг; 10 – основание; 11 – кронштейн; 13 – барабан; 14 – стопорная планка; 15 – вал заслонки

Рисунок 1.28 – Привод управления заслонками водометов:

Аналогично регулируется привод заслонки левого водомета.

Включение и выключение водометных движителей осуществляется с места механика-водителя при помощи рычага согласно рисунку 1.29. Проверку регулировки привода включения проводить водометов согласно рисунку 1.30.

Для проверки регулировки привода включения водометов необходимо:

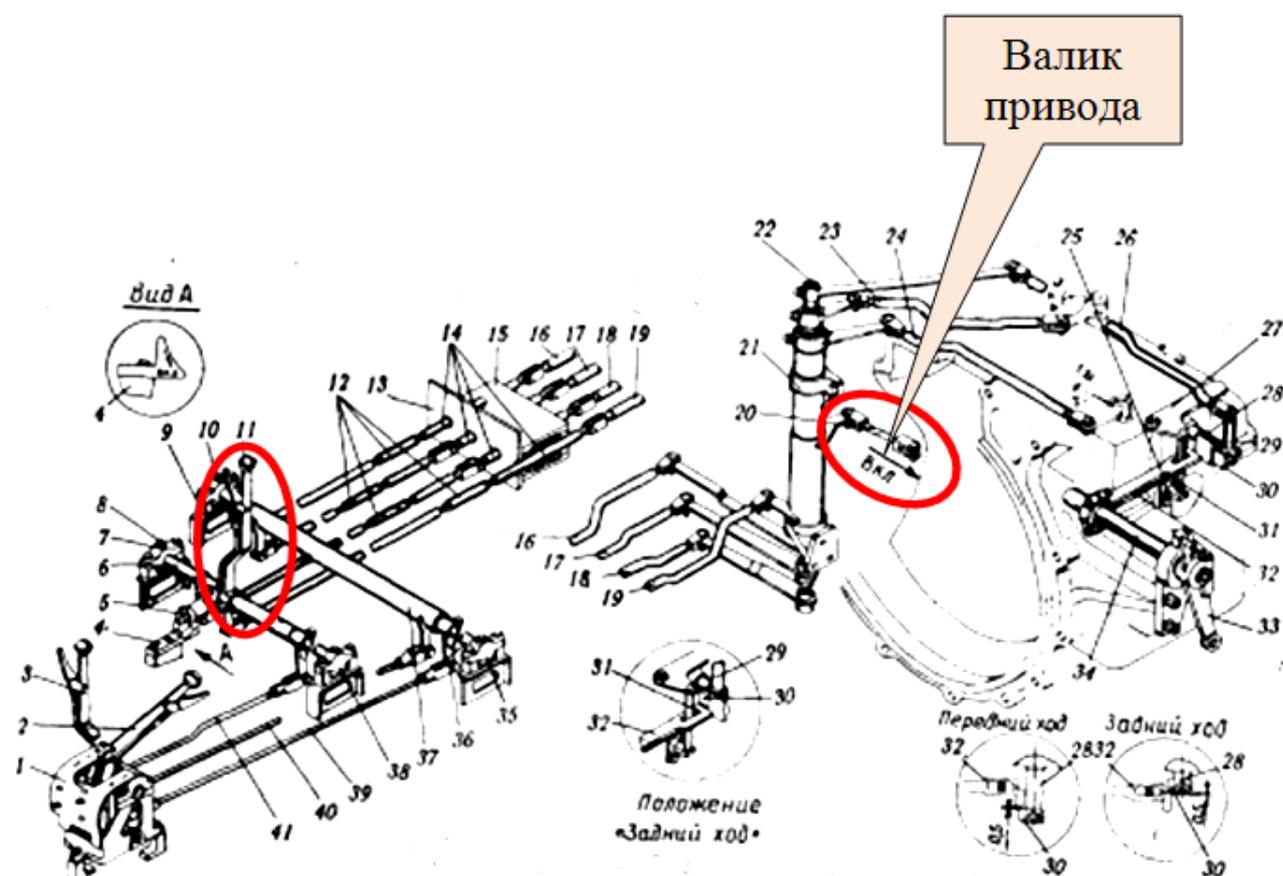
- снять крышку люка над коробкой передач трансмиссии;
- отсоединить тягу 20 от валика привода и установить рычаг 11 в крайнее переднее положение (водометы включены);
- утопить до отказа валик привода в коробку передач и, медленно выдвигая его, добиться установки валика привода на шариковый фиксатор;
- сдвинуть тягу 20 до отказа в направлении от коробки передач.

У правильно отрегулированного привода отверстия в вилке тяги 20 и валике привода должны совпадать, а соединительный палец тяги 20 и валика при-

вода – свободно устанавливаться.



Рисунок 1.29 – Рычаг включения водометов



4 – стопорная планка; 11 – рычаг включения водометов; 12 – продольные тяги с регулировочными муфтами; 14 – тяги; 15 – коробка с уплотнителями тяг; 19 – продольная тяга включения водометов; 20 – поперечная тяга; 21 – блок вертикальных валиков.

Рисунок 1.30 – Привод управления коробкой передач и водометами (элементы привода, используемые при его регулировке)

Перед прокручиванием водометов убедиться в отсутствии посторонних предметов в приемных патрубках водометов (рисунок 1.31).



Рисунок 1.31 – Приемный патрубок водометного движителя.

Перед прокручиванием водометов убедиться в отсутствии посторонних предметов в приемных патрубках водометов (рисунок 1.31).

Проверить легкость хода клапанов на водоотливных трубах водооткачивающих насосов и работу водооткачивающих насосов (рисунок 1.32).

Проверяется перед преодолением водной преграды.



Рисунок 1.32 – Управляемый клапан для обеспечения перетекания воды из среднего отделения в моторно-трансмиссионное в нижней части моторной перегородки

Для открывания клапана необходимо с помощью кольца повернуть защелку примерно на 180 градусов, в этом случае клапан повернется относительно своей оси и откроет отверстие для перетекания воды из среднего отделения в моторно-трансмиссионное. Закрывается клапан в обратной последовательности.

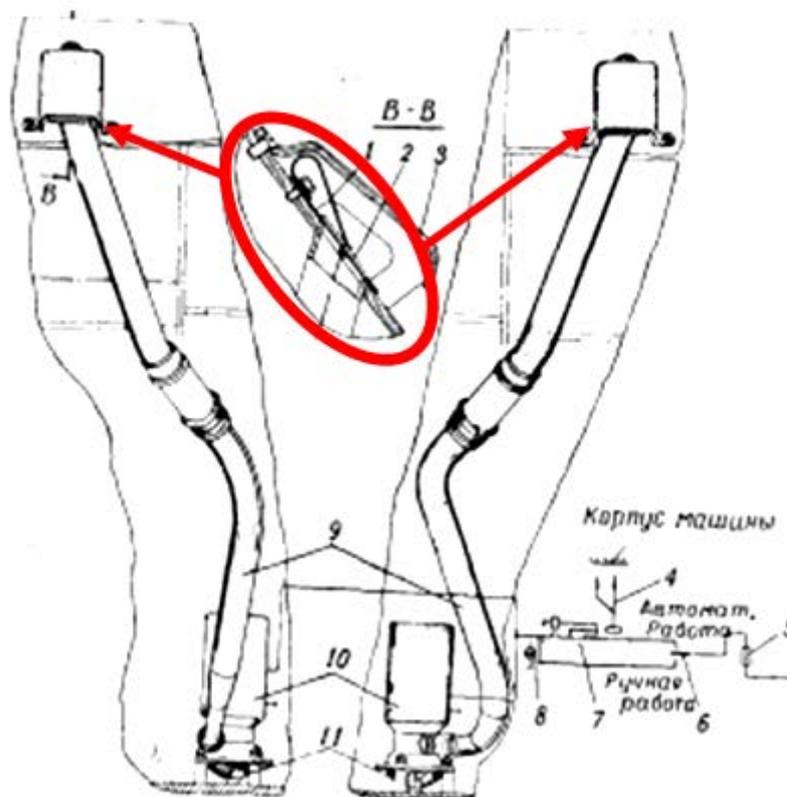


Рисунок 1.33 – Переключатель рода работы водооткачивающих насосов (при положении вниз работа происходит автоматически)

При включенном выключателе АКБ и переключателе режима работы водооткачивающих средств, находящемся в положении ВОДООТКАЧКА, водооткачивающие средства готовы к автоматическому включению. В случае несрабатывания системы автоматического включения водооткачивающих насосов они могут быть включены вручную переводом переключателя рода работ в положение РУЧНАЯ РАБОТА.

Легкость хода клапанов на водоотливных трубах водооткачивающих насосов проверяется визуально с помощью руки. Клапаны должны свободно открываться и закрываться под действием пружин.

Установка водооткачивающих насосов представлена в соответствии с рисунком 1.34.



1 – пружина клапана; 2 – управляемый клапан для обеспечения перетекания воды; 3 – крышка; 4 – свеча; 5 – предохранитель; 6 – переключатель; 7 – датчик-автомат; 8 – лампа сигнального фонаря; 9 – водоотливные трубы; 10 – водооткачивающие насосы; 11 – сетчатые фильтры; 12 – клапан для перетекания воды из среднего отделения в моторно-трансмиссионное; 13 – обечайка; 14 – тяга; 15 – защелка; 16 – кольцо

Рисунок 1.34 – Установка водооткачивающих насосов

Уложить и закрепить буксирный трос на машине (рисунок 1.35).
Проверить закрепление спасательного буйа и наличие жилетов около рабочих мест (рисунок 1.36).

Проверяется перед преодолением водной преграды.



Рисунок 1.35 – Укладка и закрепление буксирного троса на машине (впереди и сзади) при преодолении водной преграды.



Рисунок 1.36 – Закрепление спасательного буйа на машине перед преодолением водной преграды.

Убедиться в наличии обильной смазки в подшипниках кронштейнов педалей и рычагов управления и переходных валиков, а также в шарнирных соединениях и резьбах тяг приводов управления (рисунок 1.37).

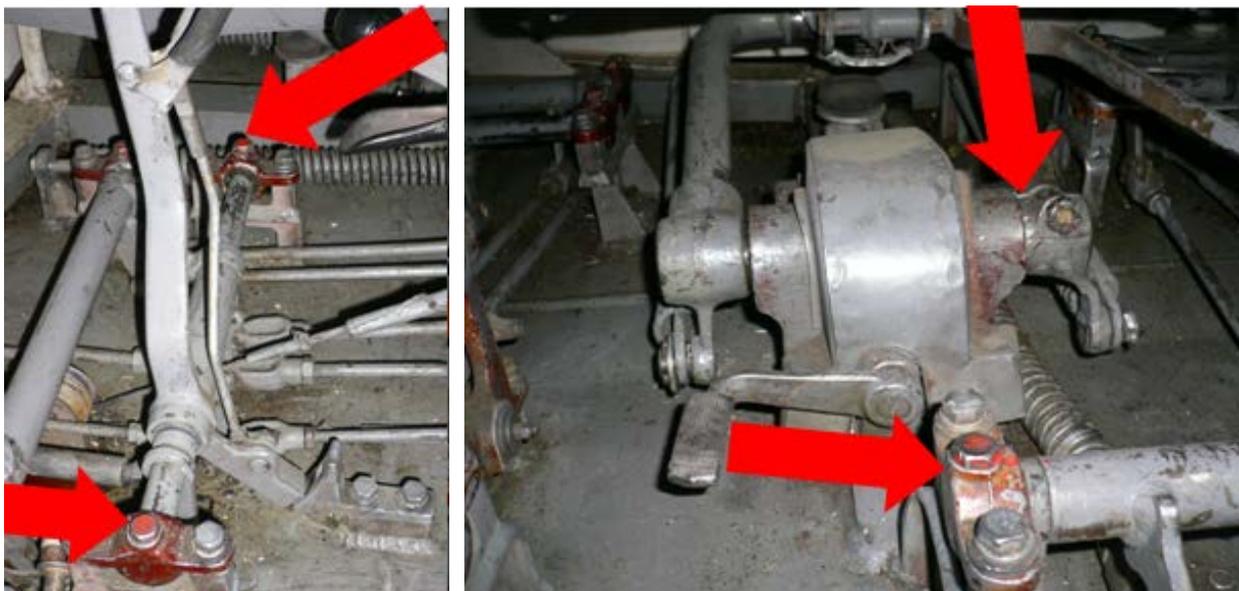


Рисунок 1.37 – Кронштейны и рычаги педалей управления

Дозаправить смазку во втулки опор балансиров, лабиринтовые уплотнения бортовых редукторов, в подшипниках опорных катков и направляющих колес (рисунок 1.38).

Проводится перед преодолением водной преграды.

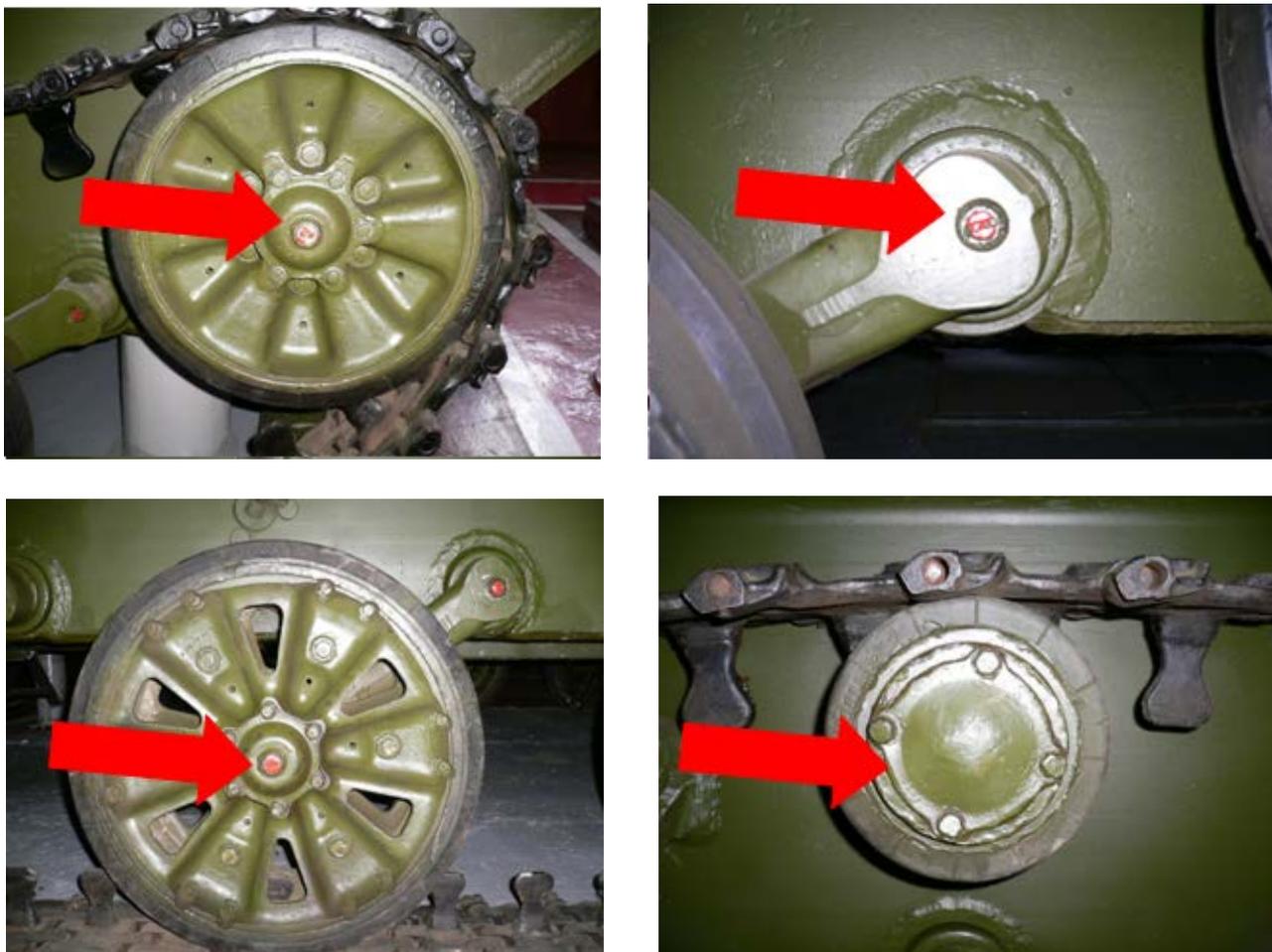


Рисунок 1.38 – Элементы ходовой части БМД-2, подлежащие дозаправке смазки перед преодолением водной преграды.

Проверить на плаву герметичность корпуса машины (перед длительным плаванием) просушиванием и осмотром при неработающем двигателе в течение 5-10 мин. (рисунок 1.39).

При обнаружении воды внутри корпуса машины, выяснить места протечек и устранить негерметичность. Проверка проводится перед преодолением широких водных преград.

После преодоления водной преграды (при наличии воды в корпусе машины) откачать воду водооткачивающими насосами или слить ее через отверстия в днище. Протереть насухо смотровые приборы и их гнезда (рисунок 4.40).



Рисунок 1.39 Проверка на плаву герметичности корпуса машины.



Рисунок 1.40 – Сливные отверстия на днище машины для удаления воды. Обслуживание смотровых приборов после преодоления водной преграды.

2 РАБОТА КОМАНДИРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИЮ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА

2.1 Обязанности командира подразделения по организации и проведению контрольного осмотра

Командир подразделения организует и контролирует проведение КО вооружения и техники.

Он обязан:

- уметь образцово выполнять все работы (операции) КО в полном объеме;
- обучать подчиненный личный состав выполнению КО на занятиях по боевой и технической подготовки;

Перед проведением и в ходе КО командир подразделения обязан:

- поставить задачу командиру боевой машины на выполнение работ (операций) контрольного осмотра;
- провести инструктаж личного состава по требованиям безопасности при выполнении КО и контролировать их выполнение при проведении работ;
- организовать материально-техническое обеспечение при выполнении поставленной задачи;
- осуществлять контроль выполнения работ (операций);
- принять доклады командиров боевых машин (взводов) о выполнении работ.

2.2 Последовательность работы командира взвода перед выходом машин из парка

Согласно статье 374 [3]:

«Машины выпускаются из парка по утвержденному накануне командиром полка наряду, технически исправные и обслуженные, с закрепленными за ними водителями, имеющими документ, удостоверяющий личность водителя и право на управление машиной, прошедшими предрейсовый медицинский осмотр и допущенными в рейс, с оформленными путевыми листами, подписанными заместителем командира полка по вооружению (должностным лицом, ответственным за эксплуатацию вооружения и военной техники), и имеющими отметку начальника контрольно-технического пункта об исправном состоянии машины, а также отметку дежурного по парку о показаниях спидометра и времени выпуска из парка. Использование машин планируется с учетом предоставления водителям необходимого времени для обслуживания машин, подготовки их к рейсу и отдыха. Выпуск машин, не предусмотренных нарядом, осу-

ществляется в исключительных случаях и только с разрешения командира полка».

Подготовка машин к выходу производится под руководством командиров подразделений, их заместителей по вооружению, старших техников или техников рот. Ей предшествует проведение плановых занятий по технической подготовке и инструкторско-методических занятий по технологии выполнения работ КО.

КО является одним из основных элементов подготовки машин к выходу из парка, в ходе которого проверяется готовность механиков-водителей и машин.

Последовательность работы командира подразделения перед выходом машин из парка:

- прибыть в парк с механиком-водителем, вскрыть машину или хранилище в месте ее хранения, у дежурного по парку расписаться в книге вскрытия парковых помещений, боевых и строевых машин (или вскрыть хранилище у начальника караула);

- поставить задачи личному составу на выполнение работ (операций) контрольного осмотра и провести инструктаж по требованиям безопасности;

- контролировать правильность и качество проведения КО (согласно перечню контрольных операций и методике осмотра каждой марки машин, имеющих в подразделении);

- проверить у механика-водителя наличие необходимых документов (оформленный путевой лист с отметкой врача о допуске к выезду; удостоверение механика-водителя гусеничной машины; военный билет с отметкой о прохождении доподготовки на БМД и с записью о присвоении классной квалификации);

- расписаться в путевом листе о проверке технического состояния машины;

- представить машину для проверки начальнику КТП. После прохождения контрольно-технического осмотра (о чем начальник контрольно-технического пункта должен расписаться в путевом листе машины) доложить командиру роты о готовности машины к выезду;

- представить машину дежурному по парку.

2.3 Последовательность работы командира взвода по организации и проведению контрольного осмотра на остановках (привалах)

Последовательность работы командира подразделения по организации и проведению КО на привале (остановке):

- принять доклад от командиров экипажей о техническом состоянии вооружения и техники;
- поставить задачу экипажам на выполнение работ (операций) контрольного осмотра. Перечень работ представлен согласно подпункту 4.1.2 данного учебного пособия;
- осуществлять постоянный контроль качества и выполнения проводимых работ в полном объеме;
- лично проверять качество выполняемых работ;
- принять доклады командиров боевых машин о выполнении работ КО;
- доложить командиру роты о выполнении КО и готовности машины к движению.

Контрольные вопросы

- 1 Цель, периодичность и время КО БМД-2.
- 2 Кем, когда и где проводится КО БМД-2.
- 3 Обязанности должностных лиц экипажа БМД-2 при проведении КО.
- 4 Перечислить все операции КО БМД-2.
- 5 Как проверить работоспособность генераторной установки БМД-2?
- 6 Как проверить включение и работу водометного движителя БМД-2?
- 7 Как проверить правильность настройки радиостанции и приемника?
- 8 Обязанности командира подразделения по организации и проведению КО БМД-2.

Заключение

В настоящее время отечественные конструкторы, несмотря на все существующие трудности объективного и субъективного характера, создают образцы техники для ВДВ нового поколения, которые полностью удовлетворяют современным требованиям к боевым машинам. Но БМД-2 по-прежнему остается в боевом строю.

Представленное пособие посвящено подробному описанию особенностей проведения контрольного осмотра боевой машины десантной БМД-2. Авторы уверены, что только глубокие знания конструкции бронетанковой техники, правил ее эксплуатации, соблюдение всех требований по поддержанию машин в готовности к использованию по назначению позволят обеспечить требуемый уровень боевой готовности воинских частей и подразделений ВДВ.

Список литературы

1 БМД-2 и БМД-2К. Техническое описание и инструкция по эксплуатации. 916/916К.00.000 ТО-ЛУ [Текст]. – 232 с.

2 БМД-1П и БМД-1ПК. 915П/915ПК.00.000 ТО-ЛУ [Текст]: – М.: Воениздат, 1998. – 381 с.

3 Устав внутренней службы Вооруженных Сил Российской Федерации (утв. Указом Президента РФ от 10 ноября 2007 г. № 1495). [Электронный ресурс] – URL:
http://fictionbook.ru/author/kollektiv_avtorov/obshevoinskie_ustaviy_voorujenniyh_sil_r/read_online.html?page=1