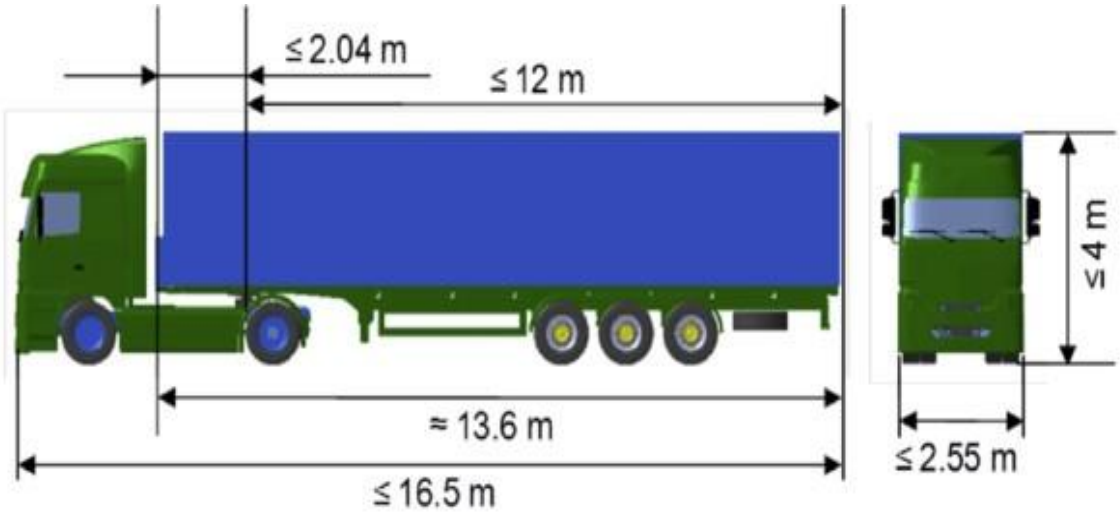
Информация для водителя Lotos Baltica

Составы и их размеры





LOTOS BALTICA



Как заказать виньетку с SMS для стран Балтии?

Текст в SMS для Латвии	Текст в SMS для Эстонии	Текст в SMS для Литвы	Купить виньетку для своего авто
LV	EE	LT	Купить однодневную виньетку для вашего автомобиля с этого момента
LV 17:35	EE 17:35	LT 17:35	Купить однодневную виньетку для вашего автомобиля от указанного времени
LV 12.24 12:50	EE 12.24 12:50	LT 12.24 12:50	Купить однодневную виньетку для вашего автомобиля с указанной даты и времени

Важно знать!

Единственным доказательством того, что была куплена виньетка, **является ответное SMS сообщение** с указанием **регистрационного номера виньетки**, срока действия и регистрационного номера транспортного средства. Обычно ответ доставляется в течение нескольких минут.

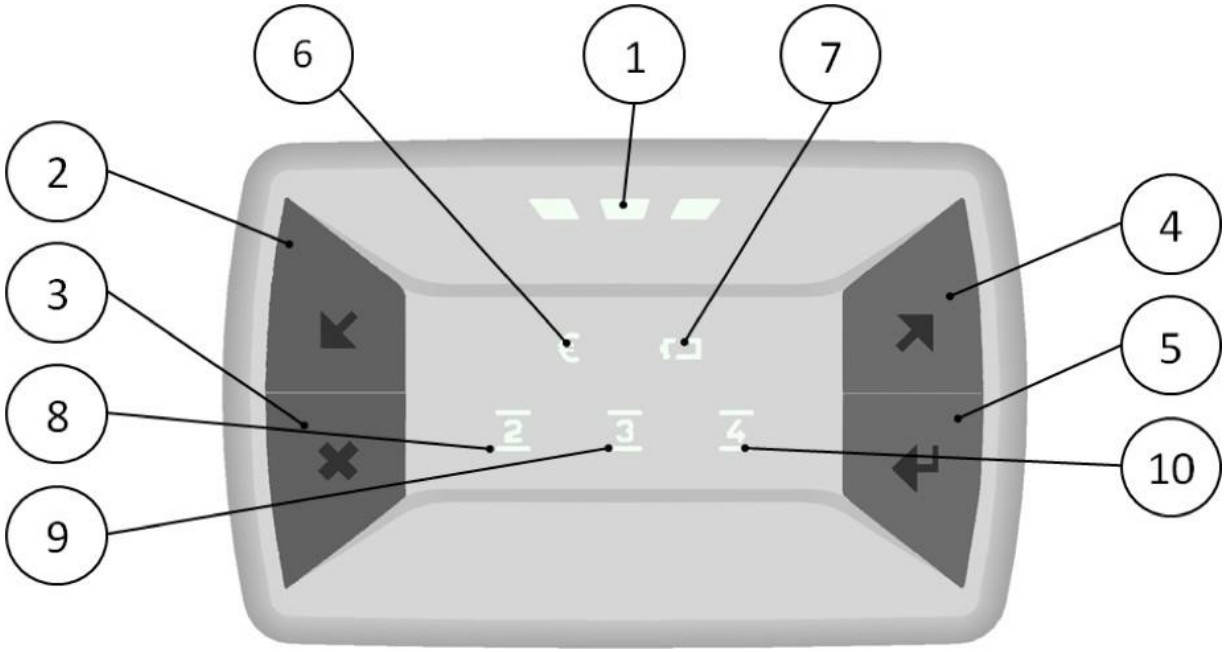
Между каждым значением ставится пробел Например:
LV(пробел)Дата(пробел)время Формат даты: **мм.дд**
24 декабря записывается следующим образом: 12.24 Формат времени:
чч:мм
Между часов и минут ставится «:»
Чтобы заказать виньетку, вы должны отправить код на следующий номер: **+37066805022**. Использование кода страны **+370 является обязательным**.

ВТОРОЙ МЕТОД ПРОВЕРКИ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ВИНЬЕТКИ ЛИТОВСКИХ ДОРОГ:

1. **www.keliumokestis.lt**
2. Выбираем: **проверить виньетку**
3. Указываем: Страна регистрации тр. Средства: **Литва**
4. Указываем: Регистрационный номер тр. Средства: **например - KNB025**
5. Проверяем все данные и срок действия литовской виньетки - **Окончание действия (EET)**

Где приобрести чешский OBU

Чешский OBU можно приобрести в Польше перед границей CZ на заправке по этим координатам 49.943610 18.429427



Интерфейс пользователя

1. Главный светодиод
2. Настройка категории автомобиля (переключение между разрешенными количествами осей по направлению вниз)
3. Включение/выключение звуковой сигнализации
4. Настройка категории автомобиля (переключение между разрешенными количествами осей по направлению вверх)
5. Включение ручной коммуникации (длинное нажатие, 3 секунды)
6. Указание размера кредита
7. Внешнее питание
8. - 10. Указание количества осей транспортного средства

Настройка категории транспортного средства и сигнализации

Активация и основные настройки электронного устройства выполняются уполномоченным сотрудником оператора системы в точке продаж на основании регистрационных данных транспортного средства, зарегистрированного в электронной системе взимания автодорожного сбора. В процессе приемки электронного устройства необходимо проверить правильность сведений, а также правильность индикации настроек электронного устройства и индикации рабочего состояния электронного устройства.

В случае изменения количества осей до или во время использования платных автомобильных дорог (например, подключение прицепа), пользователь обязан изменить количество осей с помощью соответствующего элемента контроля электронного устройства, чтобы соответствовать фактической категории транспортного средства (или фактическому количеству осей).

Для изменения количества осей необходимо нажать «  » или «  », в том числе повторно, пока количество осей, показанных на соответствующем символе, не будет соответствовать фактическому состоянию транспортного средства или автопоезда. Активацию или деактивацию звуковой сигнализации можно осуществить, нажав на кнопку «  ».

Индикация категории транспортного средства и количества осей.

Тип транспортного средства	**Параметры транспортного средства**			
	Количество осей	**Символ**	**Цвет**	**мигает**
Грузовой автомобиль с массой более 3,5 т	<= 2		Зеленый	Нет
	3			
	4			
	>=5			

Новый дорожный аппарат для сбора дорожных оплат!!!
Будет выдаваться на базе Шальчининкай и Helsingborg, Швеция.

ДАНИЯ.

НОРВЕГИЯ.

АВСТРИЯ.



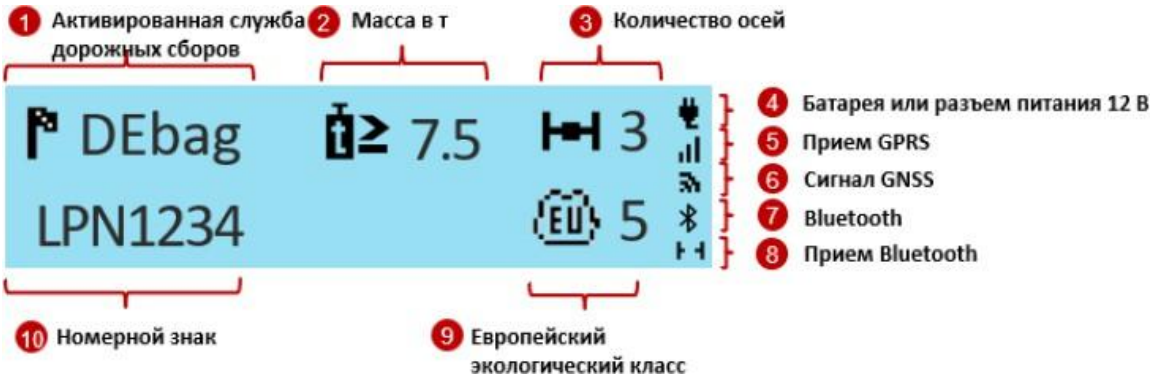
Дорожный аппарат DKV не будет оплачивать Австрию.

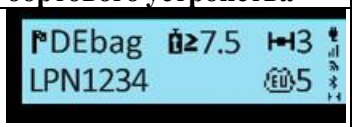
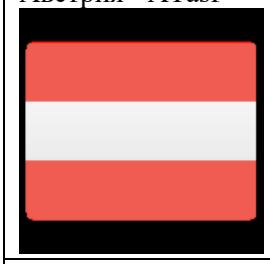
Какие страны забронированы на EETS / T4E

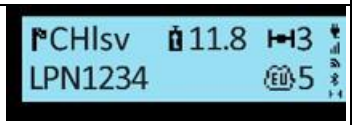
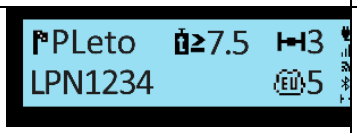


- Австрия: ATasf
- Бельгия: BEvia
- Болгария: BGria
- Германия: DEbag
- Франция: FRtis
- Испания: ESvia
- Италия: ITsit
- Португалия: PTvve
- Венгрия: HUgo
- Бельгия, туннель Liefkenshoek: BELiT
- Германия, туннель Warnowquerung и Herrentunnel: DEtun
- Польша (KAS — государственные платные дороги): Pleto

Индикация на бортовом устройстве



Служба дорожных сборов	Начальный экран бортового устройства	Параметры, которые обновляются водителем	Пояснение
Германия - DEbag 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа Текущая допустимая полная масса автопоезда ➢ Меню => Общий вес	**Оси** Отображается текущее фактическое общее количество осей комбинации т/с (автотягач + прицеп; в данном случае — 3), которое может отличаться в зависимости от присоединенного прицепа. Поэтому водитель должен вводить количество осей прицепа на бортовом устройстве. **Масса** При присоединении или отсоединении прицепа необходимо обновить новый фактический общий допустимый вес автопоезда. При выборе диапазона массы через меню бортового устройства, например ≥ 7,5 т и < 12 т, на экране бортового устройства отображается меньшее значение.
Бельгия - BEvia 		-	Водителю не требуется вводить специальные значения. Для Бельгии максимальная разрешенная полная масса для комбинации транспортного средства сохраняется согласно техническому паспорту сразу на этапе регистрации клиента в системе и автоматически отображается на экране бортового устройства, например в данном случае — 11,8 т.
Австрия - ATasf 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	На дисплее бортового устройства отображается сумма осей автотягача и прицепа. **Количество осей прицепа необходимо** обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача.
Франция – FRtis 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	**Количество осей прицепа необходимо** обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача. Количество осей параллельно определяется дорожным оборудованием оператора системы оплаты дорожных сборов.
Испания - ESvia 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	**Количество осей прицепа** необходимо обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача. Количество осей параллельно определяется дорожным оборудованием оператора системы оплаты дорожных сборов.

Португалия - PTvve 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	**Количество осей прицепа** необходимо обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача. Количество осей параллельно определяется дорожным оборудованием оператора системы оплаты дорожных сборов.
Венгрия - HUgo 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	На дисплее бортового устройства отображается сумма осей автотягача и прицепа. **Количество осей прицепа необходимо** обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача.
Швейцария - CHlsv 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа Максимально допустимая масса прицепа ➢ Меню => Конфигурация CHlsv => Масса прицепа	**Оси:** отображается текущее фактическое общее количество осей для комбинации транспортного средства (автотягач + прицеп; в данном случае — 3), которое может отличаться в зависимости от присоединенного прицепа. Поэтому водитель должен вводить количество осей прицепа на бортовом устройстве. **Масса:** при присоединении или отсоединении прицепа необходимо обновить новую фактическую общую допустимую массу прицепа. На стартовом экране отображается расчетный общий вес.
Италия - (ITsit) 		Количество осей прицепа ➢ Меню => Оси прицепа	**Оси:** Количество осей прицепа необходимо обновить после присоединения или отсоединения прицепа от автотягача. В Италии следует указывать только те оси, которые используются непосредственно, т. е. имеют контакт с грунтом, а не все оси прицепа (например, оси с независимой подвеской колес, которые подняты вверх).
Польша PLeto 		Текущая допустимая полная масса автопоезда ➢ Меню => Общий вес	**Масса:** При присоединении или отсоединении прицепа необходимо обновить новый фактический общий допустимый вес автопоезда. При выборе диапазона массы в меню бортового устройства, например >= 7,5 т и < 12 т, на экране бортового устройства отображается меньшее значение. Для PLeto общая масса автопоезда может устанавливаться водителем транспортного средства перед въездом в Польшу, но это не обязательно.

Дорожные сборы в Греции, как оплатить

- В Греции автомагистрали и отдельные участки дорог являются платными для водителей всех транспортных средств
- Дорожные сборы взимаются через пункты взимания платы
- Взимание платы за проезд затруднено, так как в стране есть несколько операторов автомагистралей, и большинство из них используют свою собственную систему.

В Греции на большинстве автомагистралей действует открытая система оплаты дорожных сборов, сбор оплачивается, как только вы въезжаете на участок автомагистрали.

Оплата наличными или картой

Плата за проезд взимается кассовым персоналом в евро при прохождении через пункт взимания платы. На некоторых станциях можно оплатить проезд с помощью автомата для сбора монет или кредитной карты.

Дорожные сборы в Румынии, как оплатить

Виньетки можно приобрести в крупных торговых центрах, на заправочных станциях Rompetrol, Petrom и OMV, в любом почтовом отделение, офисах UNTRR.

При покупке водитель уведомляет оператора о номерном знаке автомобиля, для которого он хочет приобрести виньетку, а также тип транспортного средства и срок действия виньетки.

Каковы сроки действия виньетки?

Период действия виньетки начинается с нулевого часа указанного в заявке дня и истекает в 24:00 последнего дня периода, за который осуществлена оплата.

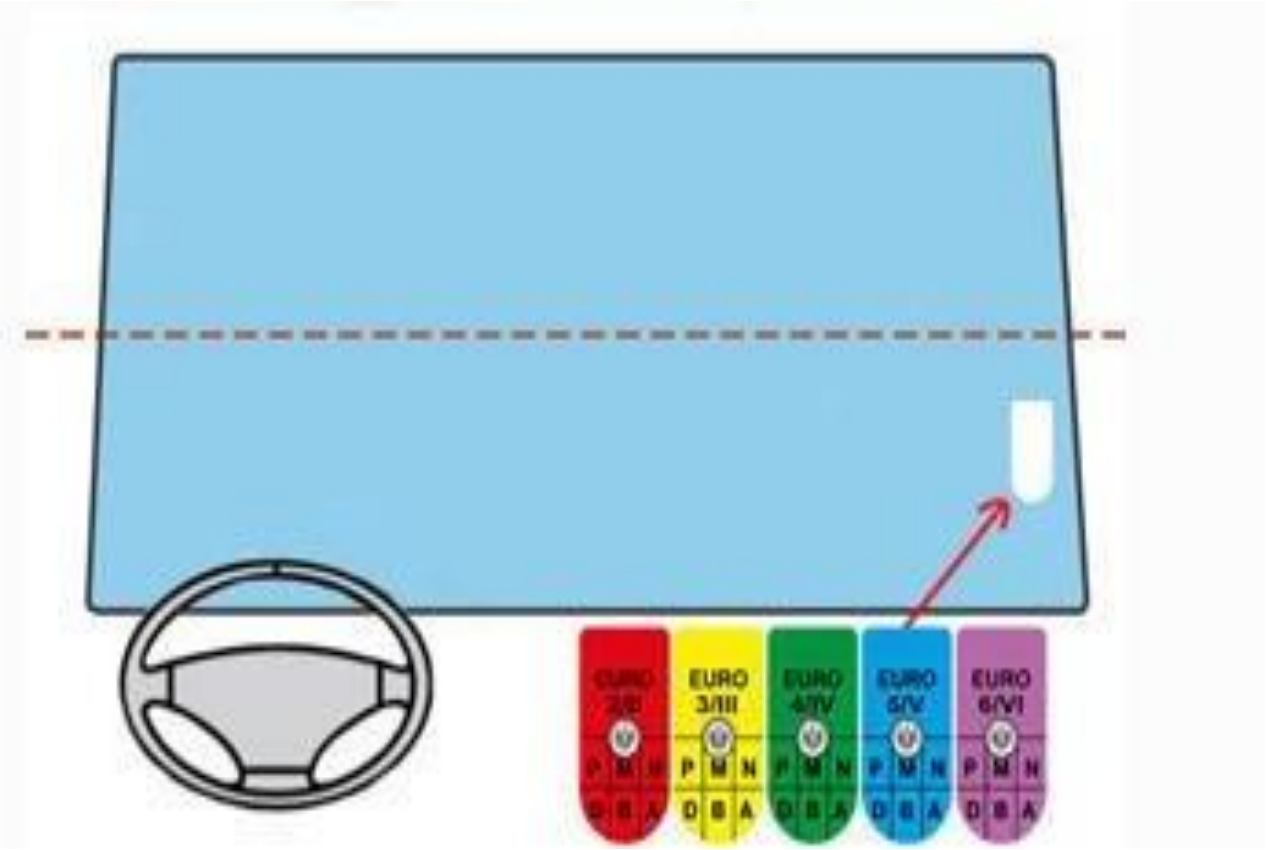
Наклейка на соответствие класса эмиссии в Австрии

На каждой машине на лобовом стекле должна присутствовать наклейка - на соответствие класса эмиссии в Австрии.



Если такой наклейки не обнаружили, в таком случае надо приобрести по координатам 48.781071,16.639334

Схема размещения наклейки на лобовом стекле:



ТАХОГРАФ РЕЖИМ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЯ

РЕЖИМ РАБОТЫ ПАРНЫЙ ЕКИПАЖ 2 ВОДИТЕЛЯ :

Первое правило – **тахограф** должен быть рассчитан на **2х водителей** : **1 слот+2 слот,2 водительские карточки(чипы)**.
При движении грузового автомобиля оба водителя работают – не отдыхают. В тахограф вставлены обе водительские карточки(чипы). У того, кто за рулем первый водитель **1 слот**– соответственно работа за рулём(**до 4:30h**.), у второго водителя справа **2 слот**– прочие занятия(конвертик). Отдых водителю засчитывается только в неподвижном автомобиле. **При смене водителей местами, карты(чипы) тоже меняются местами**.
Расчёт рабочего времени, отдыха и отстоя идентичен работе одного водителя, но с некоторыми поправками на двухместный экипаж. Общая рабочая смена двух водителей составляет **30 часов(21+9)**, включая и езду,и погрузки-разгрузки,и отдых. При этом на **отдых9 часов** – авто стоит, оба отдыхают(**9h**.). Соответственно работают только **21 час**, и не важно – ехали или стояли. **21 час** отработали, даже не выездив часы вождения:стали – стоим – спим-отдыхаем.
В 21 час, отведенный для работы обоим водителям, разрешается управлять автомобилем **18 часов(+10h./20 часов 2 раза в неделю)**, т.е. по **9(10h.)** часов за рулем на каждого водителя, при этом максимальный период за рулем без перерыва — **4,5 часа**. После – **водители меняются местами и меняют карточки(чипы)**. При работе **2 водителей** выдерживать паузу(45мин.) не нужно.**Макс. 4:30h.часа отработал**, остановились, поменялись местами, поменяли водительские карточки(чипы) и поехали дальше.
Нюанс, в котором путаются, заключается в том, что максимальное рабочее время – **21 час**, а максимальное время за рулем – **18(20)часов**. И то и другое на двоих. Так что проехать больше **18 часов** в смену по общей схеме все равно не получится. Оставшиеся **3 рабочих часа** предполагают разгрузку-погрузку, мойку машины, заправку,аформление документов и прочее.

Режим работы 1 водитель

Перед началом движения, а вернее, перед тем как зафиксировать в тахографе страну начала работы,(пример)берёте мобильный телефон и запускаете таймер с отсчётом **13/15 часов**. Это самый важный момент. По истечении этих **13/15 часов** водитель должен уже стоять на паркинге. Это называется **общее рабочее время**. В него включаются все манипуляции за рабочий день - управление машиной(руль), загрузки -разгрузки(молоточки), паузы(краватки) и т.д. В течение рабочей недели у вас могут быть три таких рабочих дня. В остальные дни таймер заводите на 13 часов. Чтобы не путаться, сколько за неделю у вас **15** или **13 часов** общего времени, делайте запись в блокноте.Тахограф тоже считает сколько можем проехать и сколько какую,паузу отсоять.

Разрешенное время управления - **9 часов за 1 рабочий день**. В течение рабочей недели можно **2 раза** превышать этот лимит на **1** час(**10часов**). Все помечайте в блокноте.

ВАЖНО: за один присест, **без паузы**, при любых обстоятельствах, вы можете управлять машиной **не более 4,5 часов**. После того, как вы сделали паузу **минимум 45 минут**, можно ехать еще **4.5 часа**. Если требуется взять дополнительный, **10-й час**, делаем еще одну паузу **45 минут**, и доезжаем этот час.

- Правилом хорошего тона считается езда в режиме **3 часа** езды +**45 минут** паузы, потом **3 часа** езды +**45 мин**. паузы, и так пока не наберете максимальное количество часов **9(или10)**за один рабочий день.
- Если берете дополнительный **1час**, это будет **3ч.+45 мин.** паузы два раза подряд, плюс финальные **4 часа**.Потом стоп на паузу **11/9часов.**

Если по каким то причинам во время движения вам пришлось остановиться, например сбегать в туалет, то не особо спешите. Если ваша пауза будет больше **15 минут**,но **меньше 45мин**, то следующую запланированную паузу вы можете сократить **с 45до30 минут**. Тахограф считает всегда по следующему алгоритму: если вы отстояли 14 минут, он засичтает вам 0 минут паузы.

Если ваш перерыв составил **42 минуты**, лучше поделать зарядку **3 минуты**, чтобы пауза была **полной(45мин.)**, и не требовалось еще останавливаться дополнительно на 30 минут.

ВАЖНО: сложно считать время пауз, когда вы делаете много загрузок и выгрузок в одном районе. Рваные паузы, много остановок. Записывайте в блокнот все время движения чтобы складывать его и вместить в установленные пределы.

Рассчитывайте свое время правильно. Запомните: пауза в **45 минут** = можно **ехать** без перерыва потом **4,5 часа** (не превышая общий дневной лимит вождения).

Так, если вы подъезжаете к крупному городу и видите, что у вас осталось менее **1h. часа** времени управления до паузы, лучше остановиться, взять паузу в **45 минут**, чтобы таймер в тахографе обнулился. И у вас будет запас времени на прохождения города. Если вы поедете и попадете в пробку,то скорее всего вы не доедете до парковки,до выгрузки,не наидёте места на парковке, нарветесь на штраф. А вот если контролирующие органы будут видеть что, подъезжая к горожду, вы сделали паузу и пробка рассасывалась более **4,5 часов**, вы для них - уже не преступник, а заложник обстоятеств. За такое **не наказывают**.

ВАЖНО: Вставая под загрузку или разгрузку, обязательно вручную устанавливайте в тахографе режим работы, значок «молоточки»до 15мин., т.к после того, как вы заглушите двигатель, тахограф автоматически станет в режим паузы (**значок "кроватка"h).** Если к вам подъедут контролеры,а вы грузитесь,

стоя не на паузе, будет штраф. Так же будет штраф, если во время заправки вашей Scania/Volvo вы будете стоять на паузе.

За **2 недели** разрешено управлять машиной не более **90** часов. За первую неделю, не больше **56 часов**. Следовательно, на вторую остается не более **34часов.** После вы обязаны встать на еженедельную паузу(**24h./45h**.). Тахограф также умеет считать эти цифры.

Приехали на паркинг,заглушили двигатель,закрываем смену,ввели в тахограф страну окончания работы(LT-PL-D-F-NL…и т.д.). Смотрим на таймер телефона. Проработали менее 13 часов? Отмечаем в блокноте. Если общее время работы превысило **13 часов** хотя бы на **1 минуту**(**13:01h**.), то считается, что это был **15 часовой** рабочий день. **Режим работы:4:30h.+45min.+4:30h.=9h.(пауза9/11) 3:00h+45min.+3:00h+45min+4:00h.=10h.(пауза11/9h.)За рабочую неделю паузы 11h.,можно 3 раза сократить до 9h.Рабочая неделя: 6 дней-работа/стоп пауза 24h./45h.За 2 недели отработать не больее 90h.**

Режим отдыха 1 водитель:

Ежедневный отдых должен быть **не менее 11 часов**(1водитель). Разрешается сокращать этот отдых **до 9 часов**, но не более **3х** раз в неделю. Если вы отстояли **9.5 часов, засчитается только 9h**.(**11+11+9+9+9+24h./45**)паузы.

Если возникла ситуация,когда вы вынуждены разрывать паузу,стоит подстраховаться. К примеру, спите вы на стоянке, а в три часа ночи заезжает "негабарит" с конвоем. И ваша машина мешает. Что делать?

Без вопросов встаете отгоняете машину. Делаете распечатку тахографа-бумажная лента. Пишите на ней с обратной стороны: время,место,что произошло,сохраняем,возим ссобой **56 дней**. Можете писать по-русски. Было бы вообще хорошо поставить печать, попросите конвой, например - обычно они не отказывают. Можете даже сделать фото ситуации, которая вынудила вас прервать отдых.

Учтите, что тахограф перейдет в режим "движение"символ“руль“,как только вы проедете пару метров(35-50сек.). И, если не будет четкого объяснения в распечатке, штрафа не избежать.Нужно на обратной стороне распечатки тахографа(тикета) указать:дату,время,нм.дороги,страну и причину почему сбили паузу(можно ещё указать артикул ART12/561/2006/WE-проблема с парковкой).Обязательно!

Межнедельная пауза, она составляет **45 часов**. И если вы начали свою рабочую неделю(пример) в 10 утра понедельника, ваша неделя должна закончиться в это же время 10ч., то есть, вы должны стоять на стоянке уже понедельник следующей недели, 10 утра МИНУС 45 часов (отнимайте двое суток, плюс три часа). **ВАЖНО:** Если того требует работа, разрешается эту паузу **сократить**. Но она должна быть **не короче 24 часов**. И следующая за ней межнедельная пауза должна быть обязательно,быть уже полных **45 часов**. **РЕЖИМ ОТДЫХА,ПАУЗЫ 1 водитель бывают: 9h./3+9h./11h./24h./45h.**

ДЛЯ ПАРНОГО ЭКИПАЖА,2 водителя,паузы бувают :9h./24h./45h.

Тахограф Режим ПАРОМ ПОЕЗД.



Как использовать тахограф и соблюдать режим труда и отдыха водителю при использовании парома или поезда?

- Какую паузу можем разорвать на пароме?
- Сколько раз можем разорвать паузу в режиме ПАРОМ ПОЕЗД?
- Какой отдых на пароме может быть засчитан?
- Какая ответственность за ошибки при паромной переправе?

На основании действующих правовых актов, отдых водителя на пароме или поезде можно произвести только в соответствии с узкими нормами, что бы его вообще можно было рассматривать как отдых в понятии режима труда и отдыха водителя.
Правила эти описаны прежде всего в пункте 1 статьи 9 распоряжения 561/2006/ WE, и в статье 8 bis конвенции AETR.

Какую паузу можем разорвать на пароме?

Отдых, который хотим прервать при использовании режима тахографа паром/поезд должен быть регулярной межсуточной паузой. Иными словами паузой не менее 11 часов, или 3 часа + 9 часов, когда в течении дня водитель имел минимум 3-х часовую паузу, а после рабочего периода наступает пауза не менее 9-ти часов.
Не забываем, что **межсуточный отдых одиночного экипажа должен поместиться в период 24 часа от момента открытия текущей рабочей смены в тахографе, а в случае двойного экипажа отдых должен вместиться в 30 часов от момента открытия смены в тахографе.**
Соответственно в одиночном экипаже водитель должен доехать до порта и закрыть смену в тахографе не позднее 12-ти часов от её открытия. 12 часов смена + 11 часов пауза + 1 час въезд/съезд = 24 часа (при использовании паузы 3+9 не позднее 15-ти часов от начала смены).
Двойной экипаж будет иметь 18 часов на доезд до порта или терминала до момента закрытия смены в тахографе (при паузе 3+9 это 21 час).
Таким образом, если мы(**один водитель**) открыли смену в 5:00 и не имели паузы 3 и более часов, то не позднее 17:00 мы должны быть в порту или терминале с закрытой в тахографе сменой в случае одного водителя. **Два водителя открыв в тахо смену** в 5:00 и не имея среди рабочего дня паузы более 3-х часов, должны закрыть смену в порту не позднее 23:00, ведь в сутках двойного экипажа 30 часов.

Только так мы оставляем себе 11 часов на регулярную паузу и один час на операцию въезда-съезда.

ВНИМАНИЕ! ВАЖНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ!
ОТ 20.08.2020 ГОДА ТАКЖЕ МОЖНО РАЗОРВАТЬ МЕЖНЕДЕЛЬНУЮ ПАУЗУ! ПРИ РАЗРЫВЕ РЕГУЛЬРНОЙ ПАУЗЫ (45h И БОЛЕЕ ВРЕМЯ НА ПАРОМЕ НЕ МОЖЕТ БЫТЬ МЕНЕЕ 8-ми ЧАСОВ !!!

Сколько раз можем разорвать паузу в режиме ПАРОМ ПОЕЗД?

Регулярный суточный отдых можно прервать максимум **два раза**. На практике очень часто встречается нарушение именно этого правила. Почему?
Съезд с парома или платформы обычно происходит одним проездом. А вот въезд чаще всего происходит несколькими подъездами с остановками. Это связано с необходимостью установки автомобилей на конкретные места на пароме и другими технологическими особенностями погрузки.
В этой ситуации водитель должен помнить, что в большинстве тахографов при **выключении зажигания автомобиля автоматически включается режим "h КРАВАТКА"**.При её включении на въезде на паром, вторым разрывом паузы будет продолжение погрузки, а разрывов, как мы помним, может быть **не более двух**. В результате водитель уже не будет иметь возможности съехать с парома или поезда без нарушения режима труда и отдыха.
Обязательно следим за режимом на тахографе не позволяя на самопроизвольное включение режима "h краватка" при погрузке на паром или съезде с него!

Какой отдых на пароме может быть засчитан?



Помним, что водитель не может спать в кабине.
Когда автомобиль размещён на пароме или поезде водитель обязан **включить в тахографе режим "ПАРОМ/ПАУЗА h“** и покинуть автомобиль.
Время, проведённое на пароме или в поезде водитель может засчитать как регулярную суточную паузу исключительно в случае, если в его **распоряжении будет место для сна.**
Законы никаким способом не указывают, каким способом водитель докажет на контроле, что он имел место для сна на пароме. Однако есть общепринятым предоставить на контроле билет с парома, который подтвердит, что водитель

имел возможность отдыха в этот период.
Помним, что **водитель ОБЯЗАН представить** на контроле информацию о своей деятельности в день контроля,а также за 56 предыдущих дней. Соответственно всё это время храним билеты, и только потом передаём их работодателю, который хранит их в офисе на случай контроля офиса.



Режим парома на тахографе

Наказание и ответственность.

Ошибки в режиме труда и отдыха водителей при суточном отдыхе с использованием времени, проведённого на пароме или поезде могут привести к наказанию не только за отсутствие паузы.
Помним, что если разрыв паузы был использован неграмотно, и ваша беспрерывная пауза составила менее 7-ми часов, это генерирует очередные нарушения! **Такая пауза не засчитывается вообще**, и вам посчитают превышение лимита суточной езды, так как езда в день после парома будет сумирована с ездой перед паромом в соответствии с распоряжением 561/2006/WE. А это огромные штрафы!
Итоги.

1. Отдых (при использовании функции тахографа паром/поезд) может быть прерван только при условии, что это регулярная межсуточная пауза (11h или 3h+9h, не 9h, не межнедельная пауза!). Касается также двойного экипажа!
2. Прервать паузу можно не более чем два раза! (чаще всего одна операция въезд, на паром/поезд одна операция съезд с парома/поезда).
3. Общее время перерыва в паузе (въезд + съезд) не более 1 часа.
4. Водитель во время паузы на пароме/поезде должен иметь в распоряжении кровать или кушетку.
5. Функцию "паром/поезд" обязательно включаем после въезда на паром или поезд независимо от того, будем мы разрывать паузу или нет.
И помним, что режим тахографа "паром/ поезд", это режим автомобиля, а не водителя!

Режим труда и отдыха дальнобойщика-Дополнение.

1.Ежедневная продолжительность управления автотранспортным средством не должна превышать 9 часов. Два раза в неделю она может быть увеличена до 10h.(4h.30мин.+45мин.пауза+4h.30мин.+45мин.пауза)+1h.=10h.
2. Соответственно, еженедельная продолжительность управления автотранспортным средством не может превысить 56 часов (4 дня х 9

часов + 2 дня x 10 часов).
3. Общая продолжительность управления автотранспортным средством в течение любых двух последовательных недель не может превышать 90 часов.(пауза45h.+работа 6 дней+пауза24h.+работа 6 дней)
4. Максимальный период управления без отдыха 4:30мин. , после чего водитель делает перерыв не менее чем на 45 минут.
5. Этот перерыв может быть разделён на две части. 1-й перерыв продолжительностью не менее 15 мин. + 2-й перерыв продолжительностью не менее 30 минут.
6. Продолжительность общей работы в течении суток не может превышать 13 часов. Три раза в неделю она может быть продлена до 15 часов в сутки(1 водитель).
7. Общая продолжительность непрерывной работы (молотки ⚒) и управления транспортным средством не может превышать 6h. без перерыва.
8. В течение суток водитель должен иметь непрерывный отдых не менее 11-ти часов. Ежедневный период отдыха может быть сокращён трижды в неделю до 9-ти часов.Парный экипаж из двух водителей должен иметь отдых не менее 9-ти часов.
9. Ежедневный период отдыха может быть присоединён к еженедельному периоду отдыха.
10. В течение каждой рабочей недели водитель должен иметь еженедельный отдых, который должен составлять не менее 45-ти часов. Этот период отдыха может быть сокращен до 24 часов.
11. Водители экипажа, состоящего из двух человек, имеют нормальный еженедельный период отдыха, не менее 45 часов каждую неделю. Этот период может быть сокращён не менее чем до 24 часов (сокращённый еженедельный период отдыха). Однако каждое сокращение компенсируется эквивалентным периодом отдыха, если он используется целиком до конца третьей недели, следующей за рассматриваемой неделей.
12. Еженедельный период отдыха, попадающий на две недели, может быть отнесен к любой из этих недель, но не к обеим сразу.
13. В случаях, когда водитель на участке маршрута сопровождает автотранспортное средство, перевозимое на пароме или по железной дороге, располагает спальным местом и возможностью отдыха,его нормальный ежедневный отдых может прерываться не более двух раз. Этот перерыв не должен превышать 1h.часа до заезда или после сьезда парома/поезда.

Таблица режимов труда и отдыха водителей транспортных средств:

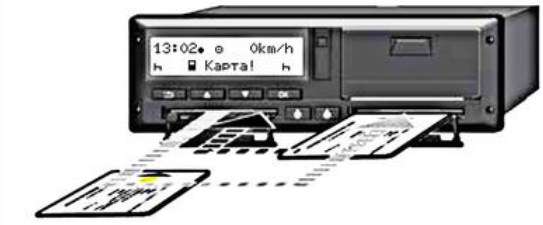
	Количество водителей в экипаже		
	1 водитель		**2** и более водителя
	Норма	Допускается	
Максимальное время непрерывного управления	**4,5** часа		**4,5** часа
Минимальное время перерыва	**45** минут	замена перерывом не менее **15** минут, за которым следует перерыв не менее **30** минут, распределенными на протяжении периода управления	**45** минут
Максимальное время управления в сутки	**9** часов	до **10** часов не более **2**-х раз в течение недели	**9** часов
Максимальное время управления в неделю	**56** часов	**90** часов в течение любых **2**-х последовательных недель	**56** часов
Минимальное время ежедневного отдыха	**11** часов	разделение на два периода, первый из которых должен быть непрерывным периодом не менее **3** часов и второй - непрерывным периодом не менее **9** часов	в течение **30** часов каждый водитель должен иметь отдых не менее **9** часов
Минимальное время еженедельного отдыха	**45** часов	не менее **24** часов	**45** часов

Все паузы 45h и более должны быть проведены в месте, подходящем для мужчин и женщин с соответствующими санитарными условиями (санузлы, душ) и спальными местами. Это место может находиться рядом с парковкой и на парковке.

Водитель, покидая авто для отдыха 45h. рекомендуется достать карту водителя(чип) с тахографа.

Никакой чек из отеля, мотеля, гостиницы, не нужен. Инспектор на контроле не имеет права требовать счетов из гостиниц или других подобных документов.

Контроль за соблюдением этого правила будет осуществляться во всех странах, для водителя за предыдущие 56 дней, для фирмы за предыдущие 12 месяцев!



Смена карты водителя

Правила работы водителей в экипаже:

➞ **В экипаже из двух водителей рабочая смена длится не более 21 часа. После этого необходимо сделать паузу минимум 9 часов.**

🔴 **Внимание! В двойном экипаже суточная пауза составляет 9 часов! И это не сокращённая, а регулярная пауза. Именно так она трактуется контрольными службами.**

➞ Таким образом "сутки" экипажа составляют 30 часов (21 час активности + 9 часов h паузы = 30 часов).

Что касается паузы 9 часов, то здесь всё просто. Это должна быть беспрерывная остановка, во время которой оба водителя отдыхают, и на обоих картах водителей (ЧИП) тахограф фиксирует режим "ПАУЗА" (символ кроватки h).

А 21 час активности водители в двойном экипаже могут использовать разными способами.

Самые частые:

а) использовать по 9 часов езды каждого водителя,
б) используя по 10 часов езды каждого водителя (только два раза в календарную неделю!).

🔘 **ЗАПОМНИТЕ!** В соответствии с Режимом труда и отдыха водители в двойном экипаже не обязаны делать паузы 45 минут, если меняются не позже 4:30h. езды! Вовсе не обязательно 10 часов езды каждого водителя в двойном

экипаже делить именно так: 4:30h.+4:30h. +1:00h(=10h.).Это может быть 3:00h.+3:00h.+4:00h.(10h.) у Олега, а у Димы, к примеру: 3:30h.+3:30h.+3:00h.(10h.) Более того, не обязательно обоим водителя использовать свой десятый час в один день. Важно помнить, что согласно Режима труда и отдыха водителей (561/2006) у каждого из водителей в двойном экипаже этих десятых часов два на календарную неделю (**от понедельника до воскресения**).
В обоих приведённых случаях не нужно делать паузы 45 минут!

Некоторое время назад была информация, что французские контролирующие органы требовали этой паузы 45 минут при замене водителей в двойном экипаже. Это была ошибка, которая возникла в результате актуализации компьютерных программ для контроля. Эта актуализация и содержала дефект. Ошибка уже устранена, все неправильно полученные по этой причине штрафы возвращены.
Тема пауз в двойном экипаже при езде по Франции закрыта!

Режим труда и отдыха в двойном экипаже. Практические примеры

✅ Чтобы экипаж считался двойным, водители(Олег и Дима условно) должны начать работу одновременно, или второй водитель должен сесть в кабину и вставить карту в тахограф в течении одного часа с момента начала работы первым водителем.
Т.е. Олег может начать работу один и заехать за Димой. Только должен успеть это сделать в течении одного(1h.) часа. Тогда они смогут работать смену по режиму труда и отдыха двойного экипажа(21h.).

✅ Если второй водитель не успеет в течении часа попасть в автомобиль, то ничто не мешает ехать вместе. Только в этом случае нужно ехать по режиму труда и отдыха для одиночного экипажа:

- необходимо делать паузу 45 минут после каждых 4:30мин. езды,
- максимальное время работы в этих рабочих сутках не может превысить 13 или 15 часов.

✅ При замене карт тахографа местами не нужно делать окончания или начала рабочего дня (вводить код страны). Делаем это только в начале и в конце рабочей смены(и при пересечений границ).

✅ После замены местами карт водителя (ЧИП) советуем сделать ручной ввод (тахограф сам вам предложит его сделать) на время отсутствия карты в тахографе. Эти 1-2 минуты следует зарегистрировать как иная работа (молотки ⚒ или конверты). Меняясь местами и заменяя местами карты тахографа водители не отдыхают, а выполняют свои непосредственные обязанности, т.е. работают. Именно поэтому регистрируем на это время ⚒.
Замену карт производим без задержек. Не оставляем их вне тахографа на 10-20 минут! Такая задержка может быть не корыстно воспринята некоторыми компьютерными программами для контроля режима труда и отдыха водителей.

✅ В двойном экипаже на пароме если хотим разделить суточную паузу, то она должна составить в общем 11 часов (3h.перед паромом+4h.на пароме+4h. после парома = 11h.часов пауза).
Соответственно, рабочая смена, до момента её закрытия в порту перед паромом, не может превысить 18 часов (30 часов - 11 часов паузы - 1 час на заезд/ съезд с парома = 18 часов)!

✅ Суточные паузы 9 часов, сделанные в двойном экипаже, не забирают лимита из трёх сокращённых пауз (9 часов) в неделю для одиночного экипажа. Т.е. если от понедельника до среды водитель ехал в двойном экипаже и делал суточные паузы 9 часов, а в среду продолжил движение без напарника, то он имеет полный комплект из трёх сокращённых пауз по 9 часов.

✅ Если двойной экипаж использует Tacho Timer, то при подъезде пауза на первом слоте тахографа не прервётся. Но на втором слоте на это время тахограф включит ☒ режим ожидания (готовности) и пауза будет разорвана!

☑ Нет необходимости делать паузу при езде в двойном экипаже после проеханых 4:30мин. и замены водителей местами.

☑ ОБНОВЛЕНИЕ! Возвращаясь домой или на базу фирмы на межнедельную паузу каждый водитель может продолжить время дневной или недельной езды:
- на 1 час, если это будет пауза межнедельная сокращённая (24часа - 44:59h),
- на 2 часа, если это будет пауза межнедельная регулярная (45 часов и более).
Однако, в отличии от езды в одиночном экипаже, в двойном экипаже нельзя увеличить общее время работы. Т.е. 21 час активности превысить НЕЛЬЗЯ!

Основные правила эковождения для профессиональных водителей:

Ключом к качественному вождению является спокойная и уравновешенная езда. Спокойная вовсе не значит медленная. Речь идет об оптимальном управлении энергией транспортного средства. Агрессивное вождение (в частности, резкие ускорения и торможения) негативно влияют не только на состояние самого автомобиля, но и на все, что в нем находится.

Первый шаг к экономии топлива – это использование преимуществ инерционного движения автомобиля и уменьшение общего количества торможений, не забывая, конечно, о безопасности.

- **Предвидение.** Важно всегда заранее предвидеть ситуацию. Соблюдайте осторожность, чтобы избежать ненужных остановок, например, раньше притормозите перед перекрёстком, чтобы проехать его без остановки, таким же способом старайтесь преодолеть и кольцевой перекресток. Всегда соблюдайте дистанцию до впереди идущего автомобиля, в том случяе если он начнет тормозить или делать манёвр, у вас должно быть достаточно времени, чтобы предпринять соответствующие действия в целях экономии топлива. Планируя

манёвр, предварительно подготовьтесь к изменению полосы движения, так как совершая манёвр позже могут возникнуть препятствия и, возможно, придётся тормозить резко или до полной остановки.



- **Накат.** Водитель за рулем своего собственного автомобиля часто едет на нейтральной передаче, один больше, другой меньше. Двигаясь накатом топливо используется минимально, для поддержания холостого хода двигателя. Интеллектуальные системы тягача, которые предвидят рельеф дороги PPC,I-SEE основаны на движении накатом. Простая ситуация — одна машина будет ехать до красного сигнала светофора, не отпуская педаль газа, подъехав будет тормозить, остановится. Другой автомобиль, увидев, что горит красный сигнал, отпустит акселератор и будет катиться, избежит торможения, возможно, даже не остановится перед перекрестком. Второй автомобиль сэкономил топливо, щадя тормоза и не потерял время. Еще один важный совет—с достаточной инерцией рекомендуется катиться с включенной передачей (включаем самую высокую передачу,акселератор полностью отпущен),тогда мы абсолютно не используем топливо.



- **Скорость.** Достижение цели быстрее, стоит дороже. Каждое транспортное средство имеет свою собственную экономичную скорость. Наиболее важным критерием является поддержание относительно высокой средней скорости транспортного средства, избегая ненужных остановок или приостановок. 90 км/ч или 82 км/ч? Конечно 82 км/ч.Почему? Тягач едет на высшей передаче на более низких оборотах двигателя, сопротивление воздуха ниже, когда скорость ниже. 85км/ч или 82 км/ч. Без сомнения 82 км/ч,если у вас есть достаточно времени, чтобы доставить груз. Если едем против ветра, то рекомендуется выбрать минимально возможную скорость, но не перестарайтесь – при движении на высшей передаче, но на слишком низких оборотах двигателя — неэкономично. Часто можно услышать мнения водителей о том, что движение при скорости 90 км/ч более экономично чем 82 км/ч и тому подобное,но это всего лишь миф. Все же учились физике.



- **Режим экономичных оборотов двигателя.** Каждый тягач имеет свою «зелёную» зону оборотов двигателя **„900-1300 об./мин”**. При вождении надо ВСЕГДА стараться, чтобы обороты двигателя были только в этой зоне. Помните, что **зелёным цветом эти обороты отмечены не зря** – превышая их, крутящий

момент **уменьшается** вместе с **мощностью**, получается, что превысив **«зелёную»** зону оборотов, мы слышим только рёв двигателя и как топливо «выходит в трубу». «В зелёной» зоне скрыт ещё один момент — **крутящий момент двигателя**. Стоит стараться всегда использовать минимально возможную нагрузку на двигатель.

Правильное преодоление склонов:

Напр.: Предварительно заметив склон, увеличиваем скорость движения транспортного средства (и до 90 км/ч — в данном случае это полезно и правильно), включаем высшую передачу, и двигаясь в гору, полностью или почти полностью (в зависимости от крутизны холма), воспользуемся «**зелёной**» зоной оборотов двигателя **900-1300 об/мин**.При переключении на более низкую передачу, делаем так же. Поднимаясь в гору лучше перейти на педаль акселератора(на ногу)и жмём на педаль с таким усилием, позиция педали 25-30% , чувствуя что машина не садиться, но и педаль не в полик , "золотая середина" ,моментальный расход топлива снизится до 90-110лр./100км.,а не будет 200лр/100км.!!! Таким образом вы улучшите бал "эффективность круйза". Если поднимаетесь в гору на автопилоте и тягач потерял скорость, то необходимо уменьшить настройки автопилота, чтобы разница не была больше **5км./h**. В другом случае тягач восстановит скорость большим расходом топлива. Если при подъёме в гору скорость тягача **60км/h**.,то автопилот нужно выставить на **65км/h.** При увеличении скорости автопилот увеличивать по 1 км./h. оставаясь в зелёном секторе турбины.

Ни в коем случае перед возвышенностью **не снижайте передачу** и не пытайтесь преодолеть гору довольно **высокими оборотами двигателя**. Это очень невыгодно! Некоторые модели тягачей имеют индикаторы воздушной турбины (напр., Volvo). Избегайте максимальной нагрузки на турбину, где это возможно, оставляйте небольшой зазор до максимума. Также избегайте ускорения при вождении в гору, эффективнее это сделать на ровной дороге.



- **Торможение двигателем.** В дополнении к «зелёной» зоне оборотов тягачи имеют и «жёлтую» зону оборотов двигателя. Когда нам нужно больше мощности торможения, переключить рукоятку двигательного,горного тормоза часто недостаточно(переключаем рукоятку не сразу в 3-ье положение,а постепенно,с режима A-auto переключаем в 1-2-3 положение), надо снизить на одну или несколько передач, чтобы стрелка оборотов двигателя появилась в «желтой» зоне. Часто водитель боится этого действия. Однако, это «хорошее» превышение оборотов двигателя, что предусмотрено в конструкции двигателя, с двигателем ничего не случится, при торможении топливо НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ! При таком торможении, мы не только бережём тормозную систему (тормозные диски и колодки), но и экономим топливо и повышаем Еко баллы. Когда система включена, прекращается подача топлива и двигатель ведущей осью останавливает весь состав. Чем чаще мы будем заменять торможение рабочим тормозом на торможение двигателем, тем больше топлива сэкономим. **Осторожно используйте ножной тормоз при не благоприятных дорожных условиях.** Дополнительные тормозные устройства воздействуют только на ведущую ось.

Ведущие колёса могут блокироваться, и автомобиль может не произвольно развернуть. Поэтому, при неблагоприятных дорожных условиях, пользуйтесь преимущественно ножным тормозом, что бы передавать тормозное воздействие равномерно на все колёса, это обеспечивает более высокую курсовую устойчивость автомобиля.



- **Использование автопилота.** Автопилот — это система, предназначенная для поддержания постоянной скорости. Рекомендуется использовать автопилот на ровной дороге: Volvo E6 460 i-save с 80км/ч.,Volvo E6 460(2016г.)с 80км/ч. Volvo E6 500,Scania E6 F450/R460, Mercedes Actros E6 450 с 80км./ч. Если в автомобиле имеются интеллектуальные системы, которые предвидят рельеф дороги (PPC, I-See и другие.), он может быть использован и на горных дорогах. Не рекомендуется поддерживать постоянную скорость ногой в течение длительного времени, так как чувствуются неровности дороги, амортизируется сиденье и поддержание скорости становится неравномерным — то нажимается, то отпускается педаль акселератора. В результате правильного использования автопилота расход топлива становится намного меньше, не говоря уже о преимуществах интеллектуальных систем.



- **Холостой ход двигателя. С**овременные производители рекомендуют не прогревать двигатель перед началом движения, так как двигатель не может прогреться до рабочей температуры таким образом, это делается только при движении транспортного средства. Поэтому рекомендуется запустить двигатель, убедиться, что видимость хорошая и начать движение сразу(через 3-5мин.), плавно достичь крейсерской скорости 80-82км/ч, а затем и двигатель разогреется эффективно. Если вы остановились и ждёте более 2-х минут, заглушить двигатель всё-таки стоит. Кроме того, водители во время отстоя запускают двигатель, чтобы загрузить аккумуляторы, в то же время подключают дополнительное оборудование, можно также проверить/ накачать шины, чтобы не надо было запускать двигатель повторно.



- **Давление в шинах.** Согласно статистике, если давление в шинах всего состава на половину бара меньше, чем предусмотрено, то расход топлива может увеличиться на 4%. Напр.: если средний расход тягача составляет **24-27 лр./100 км**, то из-за нехватки давления в половину бара он может увеличиться до **26-28 лр./100** км. Это очень большие цифры. Поэтому рекомендуется водителям проверять давление в шинах раз в 2 недели. Идеальные условия проверить и накачать шины — когда они полностью охлаждены и состав не загружен,пустой. **Норма давления для грузовиков 8,5–9,0 bar. Регулярно контролируя давление в шинах, можно достичь максимальной экономии. Колёса не будут перегреваться и взрываться!!!**
- **После замены колёс на базе,** обращайте внимание на предупреждающие наклейки на лобовом стекле тягача или дисплее рефрижератора**. Обязательно подтяните гайки крепления указанных колёс — это необходимо сделать через 100 км пробега. Этого правила следует придерживаться и при установке запасного колеса в дороге.**





- **Автономный отопитель**
- Не обогревайте кабину двигателем, работающем на холостом ходу.
- Во время ожидания на таможне или площадке для отдыха выключайте двигатель. Автономный отопитель(webasto) – более дешёвый и эффективный способ обогрева салона, чем двигатель на холостом ходу.

Правила погрузки/разгрузки рефрижератора:

Использование для перевозки продукции авторефрижераторов направлено на сохранение ее товарного вида и вкусовых качеств. Нарушение правил перевозки рефрижератором может привести к порче всей партии продукции. Поэтому перевозчику(водителям) необходимо тщательно соблюдать все правила транспортировки скоропортящихся грузов, в том числе их погрузки и разгрузки, а также грамотного расположения груза в рефе. Даже самый мощный холодильный агрегат не справится с **охлаждением груза**, если он

будет погружен в рефрижератор неправильно. Не менее важна для сохранения скоропортящихся грузов и их правильная подготовка к погрузке.

Правила, которые следует соблюдать при подготовке и погрузке грузов в рефрижератор:

1. Почистить от мусора внутреннюю часть рефа,убрать остатки упаковки перевозимых ранее грузов,вымести пол(вымыть после транспортировки рыбы,устранить неприятный запах), нагромождение которой может мешать циркуляции воздуха внутри рефрижератора.
2. Создать в рефе необходимый для перевозки температурный режим, следует за **1–1,5 часа** до начала погрузки товара запрограммировать термостат на нужную температуру и включить холодильную установку.Заводим двигатель рефа,если внутри рефрижератора устойчивая температура t.+20С.Перед понижением темп.даём агрегату поработатйна тойже темп.Большую нагрузку давать нельзя.Потому что горячий воздух превращается в кондесат,обмерзает испаритель,то устанавливаем температуру на мониторе t.+19С.пускай 5/10мин.агрегат поработает с такой температурой.Потом переодично(обороты двигателя агрегата ровные) понижаем,задаём на мониторе температуру ниже на 2-3С.градуса(t.+16С.) и так продолжаем дальше понижать,пока не достигнем нужной нам температуры(например t.+3С).**Двери фургона должны быть плотно закрыты**. Приступая к погрузочным работам, холодильный агрегат **нужно выключить**.
3. Товар, подлежащий перевозке, также должен пройти соответствующую подготовку. Транспортные холодильные установки рассчитаны не на придание продукции необходимой температуры, а только на ее поддержание. Поэтому продукцию перед погрузкой необходимо охладить на складе до заданной(транспортировки) температуры.Кроме того, груз должен иметь упаковку, соответствующую условиям его перевозки:

   - при транспортировке фруктов и другой продукции, не требующей предварительной заморозки, упаковка должна быть перфорированной, что обеспечит эффективную конвекцию воздушных потоков;
   - предварительно охлажденная или замороженная продукция транспортируется в жесткой упаковке без перфорации.

4. Особенно важной для поддержания в кузове заданной температуры является возможность **свободной циркуляции воздуха**. Циркуляция воздушных масс в рефе создается потоком, который создается **вентиляторами**, установленными на **испарителе**. Потоки воздуха перемещаются в верхней части кузова, далее они, отражаясь **от задней двери**, устремляются **к полу**, перемещаясь к фронтальной стенке к **холодильному агрегату**, где он пропускается через **теплообменник** и **охлаждается**. Далее процесс повторяется.

Чтобы не нарушать перемещение воздушных масс, следует размещать продукцию при погрузке в рефрижератор соответственно следующих рекомендаций:

- Груз не должен загромождать верхнюю часть кузова, чтобы не мешать перемещению воздушных масс (между грузом и потолком должно оставаться пространство **не менее 20-25 см**).Высокие паллеты не должны касаться руковов воздушного обдува.
- Чтобы не блокировать циркуляцию воздуха, следует оставлять свободное место не только под потолком, над полом и вдоль стен фургона, но и между тарой, в которую упакован груз. Иначе вблизи холодильной установки продукция будет перемерзать, а в отдаленных местах, наоборот, перегреваться.
- Допускается загромождение воздушных каналов только в случае перевозки грузов на небольшие расстояния, когда время транспортировки не превышает 3-х часов. при этом груз должен быть предварительно охлажден или заморожен.
- Оптимальным вариантом обеспечения свободной циркуляции воздуха в рефрижераторе является погрузка перевозимой продукции на паллетах (специальных поддонах с вентилируемыми каналами), при установке которых следует оставлять зазоры от стенок кузова.После того,как водитель подготовил реф к погрузке т.е.охладил стенки внутри рефрижератора до нужной,заданной температуры,заглушил двигатель агрегата,открыл двери полуприцепа,припарковался к рампе.Одевает светоотражающую желетку,берёт с собой градусник : лазерный или игольчатый.Как только начали погрузку внутрь рефа,водитель должен правильно измерить температуру товара градусником в каждой паллете ,т.е.воткнуть иглу градусника в плод фрукта или овощей.Также можем измерить температуру товара лазерным градусником,направив лучь лазера на сами овощи или фрукты,но ни вкоем случае на коробку/упаковку.Если разбежка температуры не большая(t.+1+2С.)продалжаем погрузку до конца.Проверяем также целостность,сохранность упаковки.Если есть повреждения упаковки,товара,нецелостность,тогда фиксируем это всё на фото,сообщаем своему транспортнику,помечаем в CMR 18 графа.Закрываем двери рефа.Ждём 10-15мин.Смотрим на монитор термографа,видим какая температура внутри рефа.Допустим показывает t.+8С.,включаем двигатель агрегата,устанавливаем температуру t.+7/8С.Продуваем реф таким образом 10-15мин.,потом понижаем температуру по 2 градуса.Таким образом водитель правильно подготовит температуру в рефе к транспортировке,не нанеся вреда агрегатам и товару! Ни вкоем случае **нельзя понижать температуру резко**(пример) загрузили t.+10С/12С.,и сразу выставить t.+3С.Есть вероятность повредить агрегат/выйдут из строя темп.датчики/заморозить товар. Получить штраф.
  Температурный режим при перевозке скоропортящихся продуктов автотранспортом.При доставке грузов ,нуждающихся в температурном режиме,применяются полуприцепы-рефрижераторы.Данные рефрижераторы оборудованы холодильной(ХОУ) установкой,которая регулирует температуру от t.-27С.t.до t.+27С.,взависимости от

груза,который мы собираемся перевозить свежий товар :овощи,фрукты или заморозку : рыба,мясо-выбираем правильный температурный режим.

- **Режим Optiset**
  Все заданные температуры от +3°C до +12°C только в холодильных установках Thermo King компании ,,Lotos Baltica“ будут работать в запрограммированном режиме ,,Optiset“. Это означает, что весь груз после загрузки будет постепенно охлаждаться до заданного значения только в тем случае если будет установлена температура от +3°C до +12°C.
- **Режим Свежие продукты –,, Чувствительные” только в холодильных установках Schmitz cargoboll. Это означает, что весь груз после загрузки будет постепенно охлаждаться до заданного значения только в том случае если будет установлен Режим: Свежие продукты -,, Чувствительные”**
- **Холодильные установки Carier vector 1550 и Carier Vector HE19 MT не имеют подобных функций поэтому после загрузки нужно понижать температуру до нужного значения постепенно вручную!**

Разгрузку товара и передачу его получателю следует осуществлять максимально быстро, продумав предварительно наиболее рациональный способ. Перед открытием дверей рефа **холодильную установку необходимо отключить**.

Как закрепить груз в полуприцепе :

Грамотное закрепление груза при транспортировке является залогом его сохранности. В зависимости от видов полуприцепов применяются разные крепежные системы. Были разработаны специальные правила по размещению и закреплению грузов, которые должны неукоснительно соблюдаться водителями. Особое внимание уделяется защите товара от возможного смещения при резком повороте или торможении транспортного средства. В качестве средств крепежа в рефах используются: **8-10 продольные штангии и 1 поперечная штанга**. Для фиксации грузов применяют распорные планки, которые устанавливаются поперек кузова и препятствуют смещению товаров. Закрепить груз в рефрижераторном полуприцепе намного легче, чем в бортовом. Однако и здесь есть несколько важных моментов, которые не следует забывать. У груза здесь меньше шансов просто выпасть на дорогу, т.к. внутренне пространство ограничивается стенами и крышей, однако если товары не будут надежно закреплены, они **могут переместиться внутри самого полуприцепа**(паллеты могут нагнуться вперёд,назад при заезде на паром,могут просесть коробки) что, вместе с неровностями трассы, резкими поворотами и торможением создает угрозу для их целостности. Кроме того, это создает угрозу для самого транспортного средства, ведь при смещении груза перемещается центр тяжести, а это может повлечь за собой опрокидывание фуры.Основные требования по закреплению грузов в рефрижераторе следующие:

- нельзя располагать товары вплотную к испарителю;
- груз укладывается на поддоны, которые крепятся к дну;
- фура не загружается до самого верха,должно оставаться пространство около 20-25см.до потолка ;
- паллеты крепятся штангами(обязательно) к стенкам кузова.
  При перевозке на дальние расстояния сохранность товаров периодически проверяется.Но **не разрешается** открывать двери рефа

для проверки груза,без **согласия вашего транспортника менеджера,если товар везём в Осло(Norway) фирму„BAMA“**.

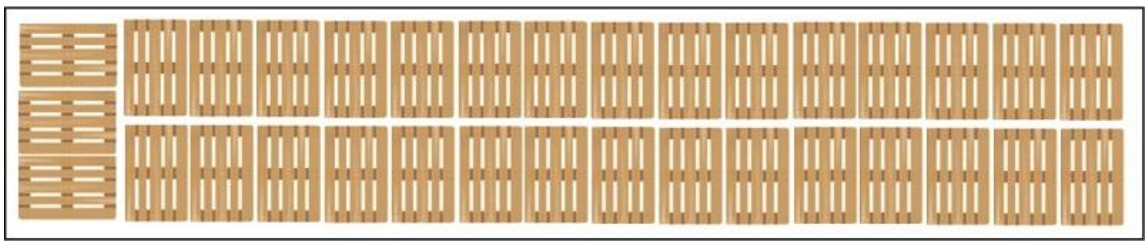


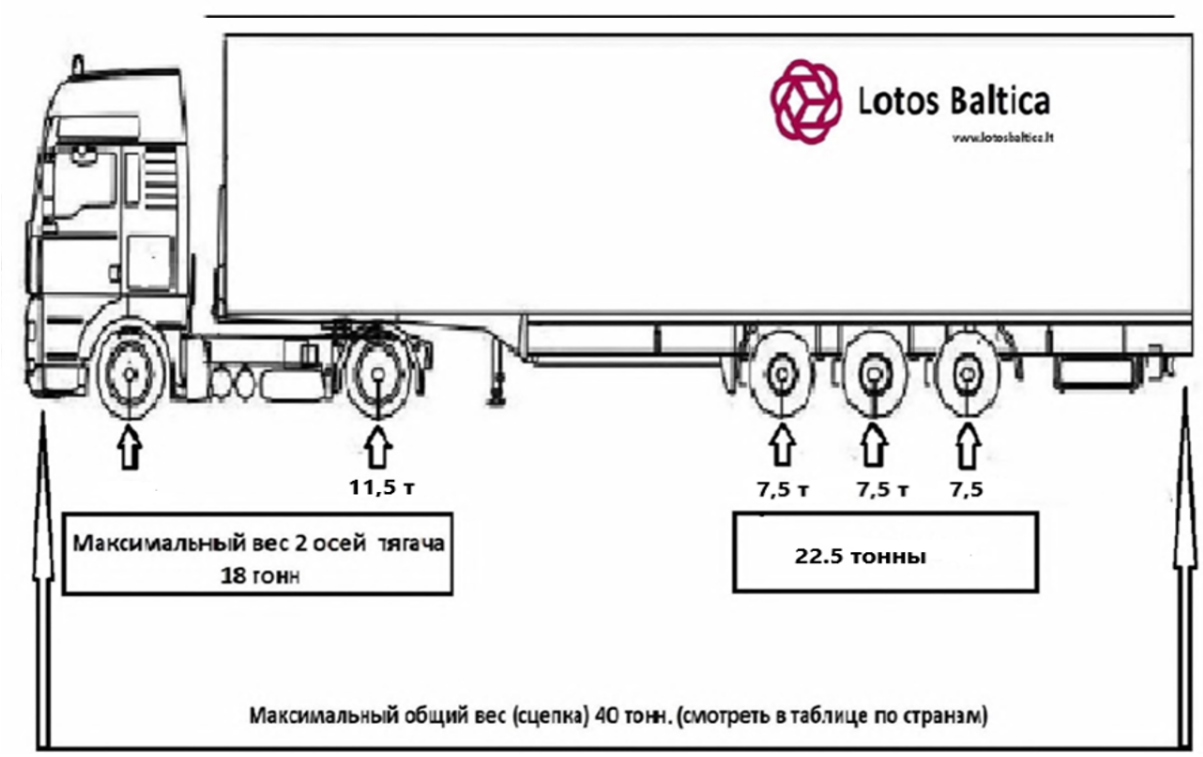


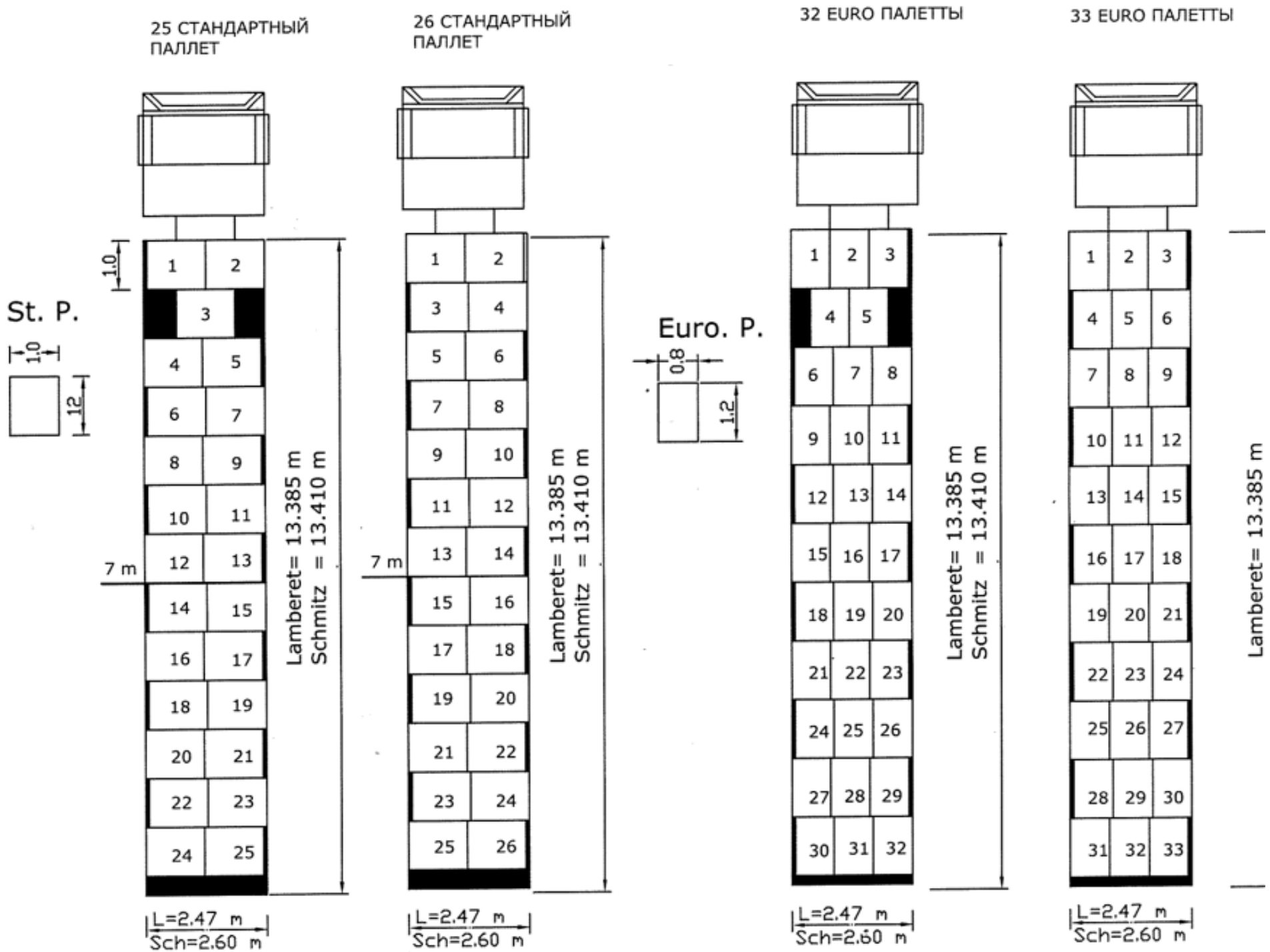
Понятие о распределении веса :

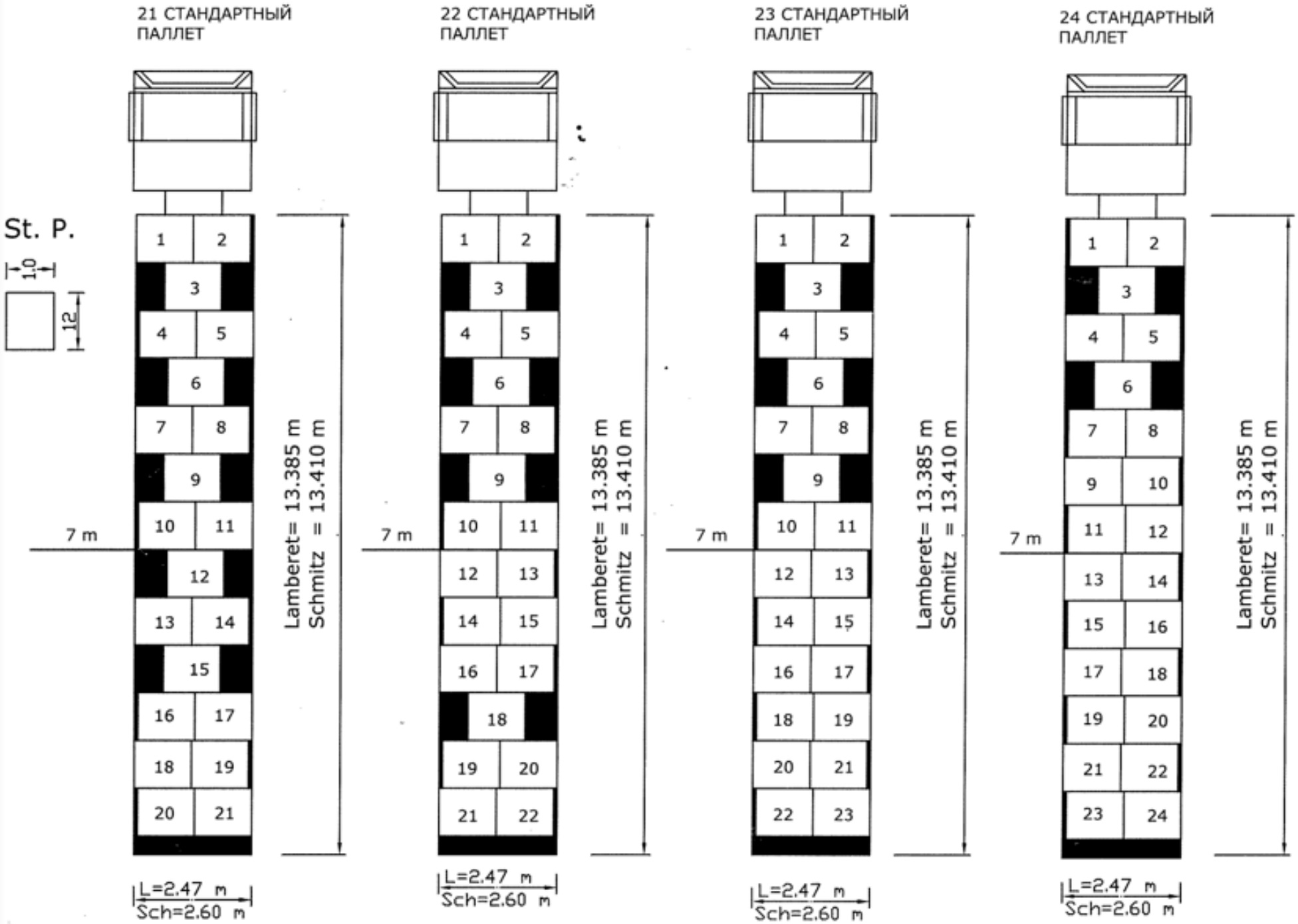
1. Немаловажным фактором при транспортировке объектов на полуприцепах является правильное распределение веса перевозимого товара. Здесь все просто. Самые тяжелые грузы располагают внизу, ближе к задним осям фуры. Определяем массу прицепа и тягача. Это указано в регистрационном свидетельстве.
2. Смотрим в накладную груза(или инфо смс транспортника,какой вес будем грузить в реф), чтобы узнать его массу.
3. Проводим расчет. Масса прицепа + масса груза. Примерно 25% заберет тягач, остальное – прицеп. Значит, от суммы массы прицепа и массы груза высчитываем 75% и делим число на количество осей.
4. К оставшимся 25% надо добавить массу тягача. Высчитываем 75% и делим на число задних осей. На переднюю ось придется 25%.
5. Получим цифры нагрузки для осей прицепа и тягача. Принимать во внимание надо максимальное значение.

СТАНДАРТНЫЙ ПОЛУПРИЦЕП ФУРЫ 13,6 x2,45 М




Lotos Baltica
www.lotosbaltica.lt
11,5 т
7,5 т
7,5 т
7,5
Максимальный вес 2 осей тягача 18 тонн
22.5 тонны
Максимальный общий вес (сцепка) 40 тонн. (смотреть в таблице по странам)


25 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
26 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
32 EURO ПАЛЕТТЫ
33 EURO ПАЛЕТТЫ
St. P.
1.0
1
12
Euro. P.
0.8
1.2
1.0
7 m
Lamberet= 13.385 m
Schmitz = 13.410 m
L=2.47 m
Sch=2.60 m


21 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
22 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
23 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
24 СТАНДАРТНЫЙ ПАЛЛЕТ
St. P.
1.0
12
7 m
Lamberet= 13.385 m
Schmitz = 13.410 m
L=2.47 m
Sch=2.60 m

Служба технической поддержки SOS 24/7

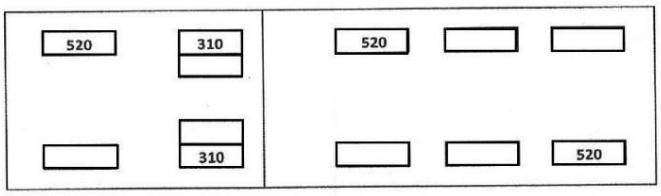
Как правильно звонить в службу технической поддержки SOS 24/7 дежурному механику на номер +370 688 19278
Звонок нажать 1.Если в рейсе появились проблемы с машиной, рефрижератором, колёсами сначяло сделайте фото ошибок на дисплее где спидометр, если спустило колесо, фото колеса и длинный номер на покрышке, если ДТП, то место проишествия, отправляйте фото только на viber! И только потом звоните на телефон, на viber не звоните!!! Так как часто включена переадресация звонков. Каждую ночную смену работает другой механик, а не тот который был днём на связи. СПАСИБО за понимание! Удачи всем на дороге.

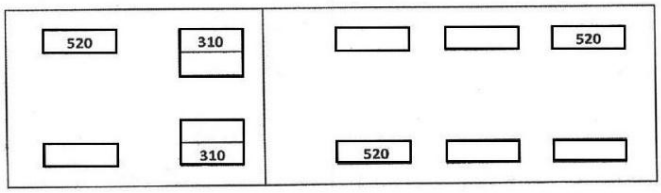
Инструкция по использованию цепей по территории Норвегии в период с 10 ноября по 15 апреля.

В комплект входит семь штук цепей:

1. Три штуки цепей типа HNN 520 (на самой цепи есть клеймо с этим номером), это на размер колеса 385/65/22,5 (одна цепь одевается на правое переднее колесо тягача, вторая и третья на полуприцеп, так чтобы они были не на одной оси, смотрите схему.
2. Четыре штуки типа HNN 310 (на самой цепи есть клеймо с этим номером), это на размер колеса 315/70/22,5 (две штуки одеваются на крайние ведущие колёса тягача.

3. Схема расположения цепей по осям:





Международная товарно-

CMR

Данная перевозка, несмотря ни на какие прочие

Diese Beförderung unterliegt trotz einer gegenteiligen

1 Отправитель (наименование, адрес, страна)	16 Перевозчик (наименование, адрес, страна)
2 Получатель (наименование, адрес, страна)	
3 Место разгрузки груза Место / Страна	17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна)
4 Место и дата погрузки груза Место / Страна Дата /	18 Оговорки и замечания перевозчика
5 Прилагаемые документы	

6 Знаки и	7 Количество	8 Род упаковки	9 Наименовани	10 Статист.	11 Вес	12 Объем, м³
Кла	Ци	Буква	ДОП			

13 Указания отправителя (таможенная и прочая	19 Подлежит	Отправитель		Валюта		Получатель	
	Ставка						
	Скидки						
	Разность						
	Надбавки						
Объявленная	Дополнител						
(при превышении предела ответственности предусмотренного гл. IV,	Прочие						
(wenn der Wert des Gutes den It. Kap. IV, Art. 23, Ab. 3 bestimmten Höchstbetrag	Итого к оплате						

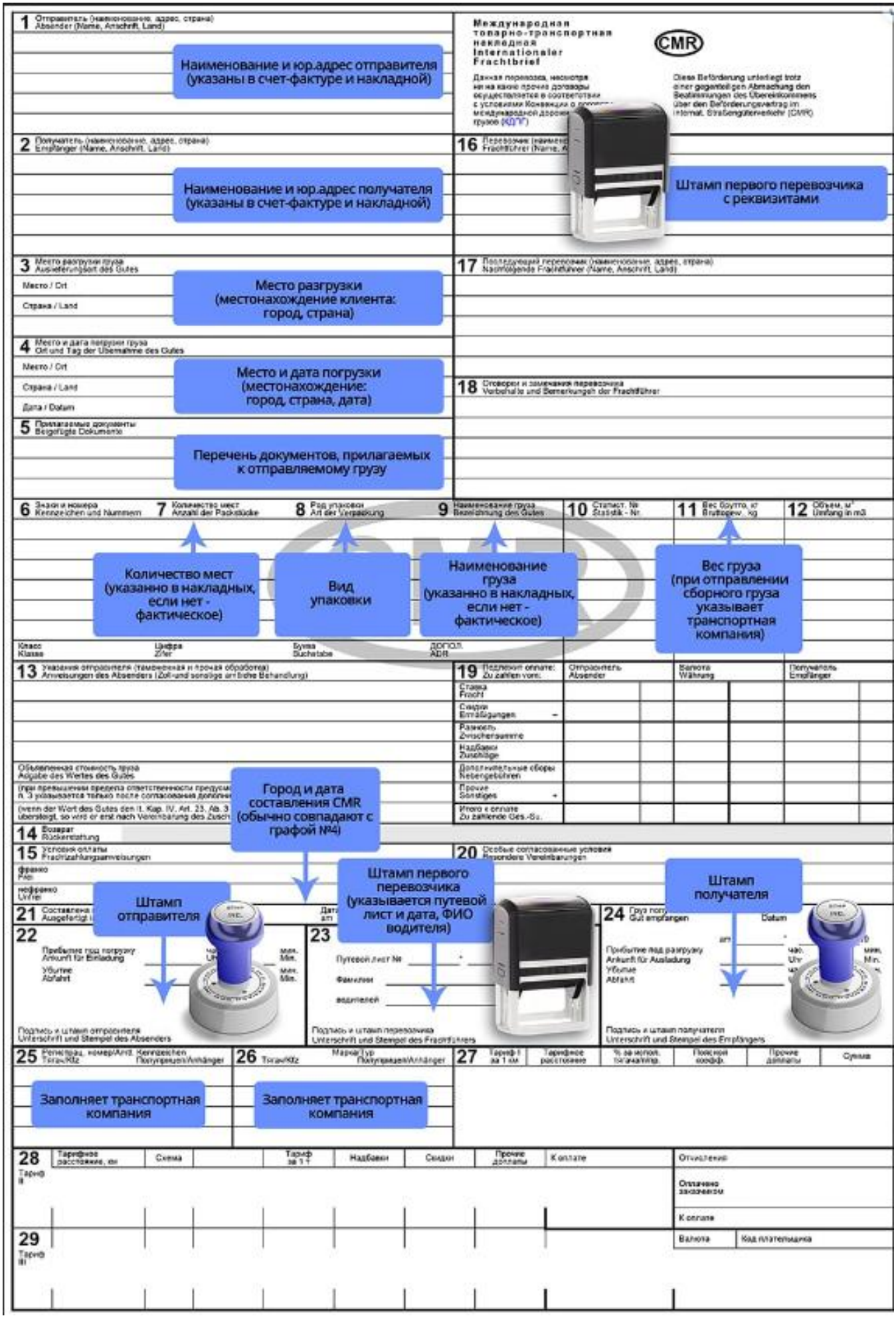
14 Возврат

15 Условия фран нефр	20 Особые

21 Составл Дата	24 Груз получен Дата
22 Прибытие ча ми Убытие ча ми Подпись и штамп отправителя	23 Путевой “ ” 19 Фами води Подпись и штамп перевозчика	am “ ” 19 Прибытие под ча мин. Убытие ча мин. Подпись и штамп получателя

25 Регистрац. номер/Amtl.	26 Марка/Тур	27 Тари	Тарифно	% за	Поясной	Прочие	Сумма

28	Тарифное	Схем		Тариф	Надбавк	Скидки	Прочие	К оплате	Отчис
Тар									Оплач ено
29									Валют / Код плательщика
Тар									


Международная товарно-транспортная накладная
Internationaler Frachtbrief
CMR
1 Отправитель (наименование, адрес, страна) Absender (Name, Anschrift, Land)
Наименование и юр.адрес отправителя (указаны в счет-фактуре и накладной)
2 Получатель (наименование, адрес, страна) Empfänger (Name, Anschrift, Land)
Наименование и юр.адрес получателя (указаны в счет-фактуре и накладной)
16 Перевозчик (наименование, адрес, страна) Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
Штамп первого перевозчика с реквизитами
3 Место разгрузки груза Auslieferungsort des Gutes
Место / Ort
Страна / Land
Место разгрузки (местонахождение клиента: город, страна)
17 Последующий перевозчик (наименование, адрес, страна) Nachfolgende Frachtführer (Name, Anschrift, Land)
4 Место и дата погрузки груза Ort und Tag der Übernahme des Gutes
Место / Ort
Страна / Land
Дата / Datum
Место и дата погрузки (местонахождение: город, страна, дата)
18 Оговорки и замечания перевозчика Vorbehalte und Bemerkungen der Frachtführer
5 Прилагаемые документы Beigefügte Dokumente
Перечень документов, прилагаемых к отправляемому грузу
6 Знаки и номера Kennzeichen und Nummern
7 Количество мест Anzahl der Packstücke
8 Род упаковки Art der Verpackung
9 Наименование груза Bezeichnung des Gutes
10 Статист. № Statistik - Nr.
11 Вес брутто, кг Bruttogew., kg
12 Объем, м³ Umfang in m3
Количество мест (указанно в накладных, если нет - фактическое)
Вид упаковки
Наименование груза (указанно в накладных, если нет - фактическое)
Вес груза (при отправлении сборного груза указывает транспортная компания)
Класс Klasse
Цифра Ziffer
Буква Buchstabe
ДОПОЛ. ADR
13 Указания отправителя (таможенная и прочая обработка) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige amtliche Behandlung)
19 Подлежит оплате: Zu zahlen von:
Отправитель Absender
Валюта Währung
Получатель Empfänger
Ставка Fracht
Скидки Ermäßigungen
Разность Zwischensumme
Надбавки Zuschläge
Дополнительные сборы Nebengebühren
Прочие Sonstiges
Итого к оплате Zu zahlende Ges.-Su.
Объявленная стоимость груза Angabe des Wertes des Gutes
(при превышении предела ответственности предусмо... п. 3 указывается только после согласования дополни...
(wenn der Wert des Gutes den i. Kap. IV, Art. 23, Ab. 3 ... übersteigt, so wird er erst nach Vereinbarung des Zusch...
Город и дата составления CMR (обычно совпадают с графой №4)
14 Возврат Rückerstattung
15 Условия оплаты Frachtzahlungsanweisungen
франко Frei
неоплачено Unfrei
20 Особые согласованные условия Besondere Vereinbarungen
Штамп первого перевозчика (указывается путевой лист и дата, ФИО водителя)
Штамп получателя
Штамп отправителя
21 Составлена ... Ausgefertigt ...
Дата ... am
22
Прибытие под погрузку Ankunft für Beladung
Убытие Abfahrt
час. Uhr
мин. Min.
23
Путевой лист № ...
Фамилия ... водителей
24 Груз получен Gut empfangen
Datum
Прибытие под разгрузку Ankunft für Ausladung
Убытие Abfahrt
Подпись и штамп отправителя Unterschrift und Stempel des Absenders
Подпись и штамп перевозчика Unterschrift und Stempel des Frachtführers
Подпись и штамп получателя Unterschrift und Stempel des Empfängers
25 Регистрац. номер/Amtl. Kennzeichen Тягач/Kfz Полуприцеп/Anhänger
26 Тягач/Kfz Марка/Typ Полуприцеп/Anhänger
27 Тариф I за 1 км
Тарифное расстояние
% за использ. тоннажа/mg.
Поясной коэфф.
Прочие доплаты
Сумма
Заполняет транспортная компания
Заполняет транспортная компания
28 Тарифное расстояние, км
Схема
Тариф за 1 т
Надбавки
Скидки
Прочие доплаты
К оплате
Тариф II
Отчисления
Оплачено заказчиком
К оплате
29 Тариф III
Валюта
Код плательщика