ПРАВИЛА

ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

gost.e-ecolog.ru

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
Введение	3
I. Общие обязанности работников автомобильного транспорта	4
II. Подвижной состав автомобильного транспорта	5
III. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава	12
IV. Хранение подвижного состава	21
V. Здания, сооружения и оборудование для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава	24
VI. Эксплуатационные материалы, автомобильные шины, аккумуляторные батареи	25
VII. Техническая эксплуатация подвижного состава на линии	26
VIII. Техническая помощь подвижному составу на линии	29
IX. Эксплуатация подвижного состава в зимнее время	30
X Обеспечение безопасности движения	32
XI Выполнение требований по охране труда	32
Приложение	3-я стр. обл.

Министерство автомобильного транспорта РСФСР

Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта

Ответственный за выпуск *И. П. Плеханов*

Редактор *В. И. Якобсон*

Техн. редактор *Р. А. Иванова*

Корректор *С. Н. Мясникова*

Сдано в набор 17/IX 1971 г. Подписано в печать 17/II 1972 г.
Бумага 84×108 1/32. Печ. л. 1 Привед. л. 1,68. Уч.-изд. л. 1,75
Т-02845 Тираж 150 000 экз. Цена 9 коп. Заказ 515
Изд. № 1к-3-1/14 № 5172

Издательство «Транспорт». Москва, Б-174, Басманный туп., 6а

Московская типография № 4 Главполиграфпрома
Комитета по печати при Совете Министров СССР,
Б. Переяславская, 46

МИНИСТЕРСТВО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РСФСР

Утверждены Министерством автомобильного транспорта РСФСР
9 декабря 1970 г.

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

ИЗДАТЕЛЬСТВО «ТРАНСПОРТ»
Москва 1972

УДК 629.113.004 (094)

Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта. Министерство автомобильного транспорта РСФСР. Изд-во «Транспорт», 1972, стр. 1—33.

Настоящие правила, изданные взамен ранее действовавших Правил технической эксплуатации автомобильного транспорта, утвержденных в 1956 г., содержат общие обязанности работников автомобильного транспорта, указания по хранению, техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава, по использованию эксплуатационных материалов и обеспечению безопасности движения. Правила разработаны Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ).

Предназначены для инженерно-технических работников автомобильного транспорта.

3-18-3
24-72

ВВЕДЕНИЕ

1. Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта разработаны в соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР и устанавливают:

— требования к подвижному составу автомобильного транспорта и основные положения о его содержании (обслуживании, ремонте, хранении);

— предписания, касающиеся технической стороны использования подвижного состава при выполнении автомобильных перевозок;

— требования к заданиям, сооружениям и оборудованию для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава и общий порядок их содержания.

2. Настоящие Правила обязательны для всех находящихся на территории РСФСР автотранспортных предприятий и организаций, а также других предприятий и организаций, эксплуатирующих подвижной состав автомобильного транспорта, в том числе специальный, независимо от их ведомственной принадлежности, за исключением автотранспортных предприятий Министерства обороны СССР, Комитета государственной безопасности при Совете Министров СССР и Министерства внутренних дел СССР.

3. Издаваемые в системе Министерства автомобильного транспорта РСФСР специальные правила, инструкции и указания, относящиеся к технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, а также зданий, сооружений и оборудования, предназначенных для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава, должны строго соответствовать настоящим Правилам.

I. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

4. Основной обязанностью работников автомобильного транспорта является выполнение плана перевозок пассажиров и грузов при безусловном обеспечении безопасности движения, правильном использовании технических средств, максимальной реализации имеющихся внутренних резервов, неуклонном повышении производительности труда и снижении себестоимости перевозок, погрузочно-разгрузочных и других работ.

5. Каждый работник, связанный с содержанием и эксплуатацией подвижного состава автомобильного транспорта, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за осуществление мер по обеспечению безопасности движения.

6. Лица, поступающие на должности, связанные с содержанием и эксплуатацией подвижного состава автомобильного транспорта, обязаны знать:

— Устав автомобильного транспорта РСФСР;

— Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта;

— Правила движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам СССР;

— правила и особые условия перевозки грузов, пассажиров и багажа;

— правила и инструкции по охране труда, предупреждению и учету дорожно-транспортных происшествий;

— должностные инструкции.

7. Ответственность за выполнение настоящих Правил работниками автомобильного транспорта возлагается на руководителей соответствующих подразделений.

8. Работники, связанные с эксплуатацией и содержанием подвижного состава автомобильного транспорта, после ознакомления с настоящими Правилами дают соответствующие письменные обязательства (форма прилагается) о беспрекословном их выполнении. Указанные обязательства хранятся в личных делах работников.

9. За нарушение настоящих Правил работники автомобильного транспорта несут дисциплинарную или уголовную ответственность в зависимости от степени и характера нарушений и вызванных ими последствий.

II. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Виды и применение подвижного состава

10. Подвижной состав подразделяется на транспортный (грузовой и пассажирский) и специальный. Транспортный подвижной состав предназначен для перевозки грузов или пассажиров, специальный — для выполнения различных, преимущественно нетранспортных работ, производимых с помощью установленного на нем оборудования.

К транспортному подвижному составу относятся грузовые автомобили, седельные тягачи с полуприцепами, грузовые прицепы, легковые автомобили, автобусы и пассажирские прицепы, а к специальному — пожарные автомобили, автокраны, машины для уборки городских территорий, передвижные ремонтные мастерские, автомагазины и т. п.

Транспортный подвижной состав в свою очередь делится на подвижной состав общего назначения и специализированный (по виду грузов и характеру перевозок).

11. Для каждого вида грузовых и пассажирских перевозок должен выбираться подвижной состав с техническими характеристиками, соответствующими свойствам перевозимых грузов и характеру перевозок.

Требования к техническому состоянию подвижного состава

12. Как правило, к эксплуатации допускается только подвижной состав, выпущенный предприятиями промышленности.

Разрешается эксплуатировать также подвижной состав, модернизированный силами автотранспортных предприятий (организаций) или вновь изготовленный ими на базе готовых моделей подвижного состава, выпускаемых промышленностью (или их агрегатов), с изменениями элементов кузова, кабины, ходовой части и рабочего обо-

рудования, вызванными специфическими особенностями и условиями выполнения перевозок, при отсутствии или недостаточном объеме промышленного производства такого подвижного состава.

Модернизация или изготовление подвижного состава силами автотранспортных предприятий (организаций) разрешается лишь по проектам, согласованным с Управлением Госавтоинспекции МВД СССР в части их соответствия требованиям безопасности движения и утвержденным министерством или ведомством, в подчинении которого находится данное предприятие (организация).

13. Подвижной состав должен постоянно поддерживаться в надлежащем техническом состоянии путем своевременного проведения технического обслуживания. Не допускается эксплуатация подвижного состава, имеющего указанные ниже недостатки и неисправности.

Двигатель. Затрудненный пуск и неустойчивая работа на малых оборотах холостого хода. Подтекание топлива, масла и охлаждающей жидкости, пропуск газов в соединениях системы выпуска или неисправный глушитель. Увеличенное по сравнению с установленными нормами содержание окиси углерода в отработавших газах. Понижение давления масла в системе смазки.

Трансмиссия. Неисправное или неправильно отрегулированное сцепление. Затрудненное включение или самопроизвольное выключение передач. Повышенные люфты в шарнирах и подшипниках промежуточных опор карданной передачи, деформации и трещины карданных валов. Ненормальный шум, вибрация, повышенный нагрев механизмов трансмиссии и подтекание масла из них.

Рулевое управление и передний мост. Несоответствующий инструкции завода-изготовителя люфт рулевого колеса; тугой ход и заедание рулевого управления. Ослабление крепления или повреждения рулевого колеса, колонки и картера рулевого механизма. Неисправности гидравлического усилителя рулевого управления. Неисправные и плохо закрепленные детали и соединения рулевого привода, балка переднего моста, поперечина и рычаги независимой передней подвески. Увеличенный люфт в шарнирах рулевых тяг и шкворневых соединениях. Нарушение нормальной величины углов установки

передних колес и регулировки подшипников их ступиц.

Тормоза. Снижение в сравнении с установленными нормативами эффективности действия или заедание тормозов. Неравномерное действие тормозных механизмов колес. Невозможность достижения полной эффективности действия рабочего (ножного) тормоза при однократном нажатии на педаль. Повышенные по сравнению с установленными нормативами усилия на педали (рычаге) тормоза. Неисправность стопорного устройства рычага стояночного тормоза.

Утечка из системы привода тормозов жидкости или воздуха. Неисправность компрессора или системы регулирования давления в пневматическом приводе тормозов.

Несоответствие тормозной системы прицепа или полуприцепа требованиям действующих правил движения.

Ходовая часть. Трещины и другие повреждения, а также ослабление крепления рессор, пружин и других узлов и деталей подвески.

Несоответствие размеров шин, допустимой нагрузки на них, а также давления в шинах характеристике подвижного состава. Предельный износ рисунка по центру беговой дорожки протекторов шин. Повреждения и расслоение каркаса, неисправности бортов шин.

Ненадежное крепление колес к ступицам. Неисправные или неправильно установленные съемные бортовые кольца ободьев колес.

Кабина и кузов грузовых автомобилей, кузов прицепов и полуприцепов. Повреждения кузова и оперения, наружной окраски и декоративных покрытий. Неисправность запоров бортов кузова и дверей кабины. Нечетко различаются надписи, повторяющие цифры и буквы государственного номерного знака, надпись гаражного номера и изображение эмблемы автотранспортного предприятия (организации).

Отсутствие у седельных тягачей и грузовых автомобилей, работающих с прицепами, опознавательного знака автопоезда установленной формы.

У грузовых автомобилей, осуществляющих перевозки горючих жидкостей, сжатых и сжиженных газов, химических удобрений и ядохимикатов, самовоспламеняющихся, едких, взрывчатых и радиоактивных веществ,—

несоответствие кузова и его оборудования требованиям действующих правил перевозки указанных грузов.

У специализированных грузовых автомобилей, предназначенных для перевозки мяса, рыбы, молока, хлебобулочных продуктов и т. п. — невыполнение предписанной специальными правилами санитарной обработки кузова.

Неисправности механизма подъема кузова-самосвала и других механизмов и устройств специализированных автомобилей и автопоездов.

Кузов и пассажирское помещение автобусов и легковых автомобилей. Неисправности каркаса кузова, окон, дверей, устройств для запасных выходов (если они предусмотрены конструкцией), подножек, ступеней. Плохо закрепленные или неисправные пассажирские сиденья и поручни. Нарушение нормального действия приборов вентиляции, отопления и внутреннего освещения пассажирского помещения. Неисправности предметов наружного и внутреннего оборудования кузова, могущие вызвать травмы пассажиров или ремонтно-обслуживающего персонала.

Отсутствие или неисправное состояние требуемого комплекта предметов наружного и внутреннего оформления и рабочего оборудования автобусов — указателей маршрута, приборов сигнализации, связывающих пассажирское помещение автобуса с кабиной шофера, громкоговорящей установки и т. д.

Нечетко различаются надписи государственного номерного знака на задней стенке автобуса и гаражного номера.

Нарушение плотности соединений кузова, вызывающее попадание в пассажирское помещение пыли и атмосферных осадков, а также повышение содержания окиси углерода в воздушной среде пассажирского помещения сверх установленных норм.

Рабочее место шофера. Неисправности контрольных приборов, стеклоподъемников, стеклоочистителей, омывателей и обогревателей ветрового стекла, противосолнечных щитков. Ослабление крепления или неисправности сиденья шофера. Нарушение нормального действия систем вентиляции и отопления, а также уплотнений кабины, приводящее к повышению концентрации окиси

углерода в зоне рабочего места шофера сверх установленных норм.

Наличие повреждений или дефектов ветрового стекла, а также установленных на ветровом стекле, боковых и заднем окнах кабины (или кузова) занавесок и других предметов, ухудшающих обзорность. Отсутствие или неправильная установка зеркал заднего вида, а у автобусов также и зеркал обзора пассажирского помещения.

Неисправности спидометрового и таксометрового оборудования или отсутствие на нем пломб.

Опорно-сцепные и поворотные устройства автомобилей-тягачей, прицепов и полуприцепов. Неисправности опорно-сцепного устройства седельных тягачей и полуприцепов, буксирного прибора автомобиля, сцепной петли, дышла и поворотного устройства прицепов.

Электрооборудование. Неисправности генератора, реле-регулятора и стартера. Перебои в зажигании, отсутствие в системе зажигания помехоподавательных устройств.

Неполный комплект, неисправное состояние или нарушение предусмотренного конструкцией подвижного состава места установки наружных осветительных, световых и звуковых сигнальных приборов. Не отрегулирована установка фар.

Установлены разнотипные или с разной силой света правые и левые фары и габаритные фонари. Изменен по сравнению с заводской конструкцией цвет рассеивателей (стекол) световых приборов. На подвижном составе установлены фары-прожекторы или фары-искатели, не предусмотренные его конструкцией.

Неисправна проводка, в предохранителях установлены несоответствующие плавкие вставки. Отсутствует штепсельный разъем в соединении автомобиля с прицепом (полуприцепом).

14. В случае возникновения у подвижного состава во время работы на линии неисправности, которую шофер не может устранить своими силами, он должен возвратиться в автотранспортное предприятие с пониженной скоростью, соблюдая особую осторожность. При этом, если в силу характера неисправности (повреждение рабочего тормоза, рулевого управления, переднего моста, подвески, колес и т. п.) самостоятельное возвращение подвижного состава в автотранспортное предпри-

ятие может создать непосредственную угрозу безопасности движения, подвижной состав должен быть доставлен к месту ремонта средствами технической помощи на линии.

15. Новый подвижной состав, получаемый предприятиями (организациями), должен быть полностью укомплектован деталями, принадлежностями и инструментами в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. Состав комплекта инструмента, выдаваемого шоферам при выезде на линию, определяется администрацией предприятия (организации).

Автобусы, а также грузовые автомобили, перевозящие особо ценные грузы, должны укомплектовываться огнетушителями.

Грузовые автомобили, осуществляющие перевозки горючих жидкостей (бензин, керосин, скипидар и т. п.), сжатых и сжиженных газов, химических удобрений и ядохимикатов, самовоспламеняющихся, едких, взрывчатых и радиоактивных веществ, должны укомплектовываться огнетушителями и средствами индивидуальной защиты шоферов и другого участвующего в перевозках персонала, запасом обезвреживающих веществ и другого необходимого инвентаря в соответствии с требованиями специальных инструкций, определяющих порядок перевозки таких грузов.

На каждом автомобиле, выполняющем перевозки по горным дорогам, должно быть не менее двух башмаков для подкладывания под колеса.

В зависимости от периода года и состояния дорог автомобили могут укомплектовываться средствами повышения проходимости, перечень которых определяется руководством предприятия.

Ввод подвижного состава в эксплуатацию

16. На каждую единицу подвижного состава, вновь поступающего в автотранспортное предприятие (организацию) с завода-изготовителя, авторемонтного завода или из другого автотранспортного предприятия (организации), составляется акт приемки, являющийся основанием для включения ее в списочный состав данного предприятия (организации). При обнаружении у поступившего в предприятие (организацию) подвижного состава

дефектов составляется акт рекламации для предъявления поставщику.

17. Вновь поступающие в автотранспортное предприятие (организацию) автомобили, прицепы и полуприцепы подвергаются обслуживанию или ремонту в необходимом объеме. После этого они предъявляются в установленном порядке для технического осмотра и регистрации органам Государственной автомобильной инспекции (ГАИ), выдающим технические паспорта (с техническими талонами) и государственные номерные знаки, без которых эксплуатация подвижного состава не разрешается. В дальнейшем весь подвижной состав подлежит периодическому предъявлению ГАИ для проверки его годности к эксплуатации (технических осмотров).

18. Каждой единице поступающего в автотранспортное предприятие (организацию) подвижного состава присваивается гаражный (инвентарный) номер, который наносится краской: у автомобилей — в заднем нижнем углу левого бокового стекла кабины шофера; у прицепного подвижного состава — на наружной поверхности передней части левого борта (стенки) кузова.

Кроме того, по согласованию с вышестоящей организацией, для подвижного состава могут быть установлены опознавательные надписи и условное изображение (эмблема), указывающие на его принадлежность данному предприятию. Опознавательные надписи и эмблема наносятся на дверях кабины шофера или боковых поверхностях кузова.

19. Автомобили, прицепы и полуприцепы закрепляются за работающими на них шоферами (бригадами шоферов), которым они передаются по акту. В акте должны быть указаны: тип, модель номера двигателя, шасси и кузова подвижного состава; его пробег от начала эксплуатации; техническое состояние; перечень находящихся при нем инструментов и принадлежностей; количество, заводские номера и состояние шин.

20. Новые и поступающие из капитального ремонта автомобили проходят обкатку согласно инструкциям заводов-изготовителей и авторемонтных предприятий. На период обкатки плановые задания шоферам автомобилей, проходящих обкатку, в части нагрузки и режимов (скоростей) движения устанавливаются в соответствии с указаниями этих инструкций.

Списание подвижного состава

21. Автомобили и прицепной подвижной состав, пришедшие в негодность вследствие исчерпывания ресурса после совершения пробега, установленного действующими нормами, а также по причине аварии или пожара и в других случаях, исключающих возможность или целесообразность их восстановления, подлежат списанию.

22. Основанием для списания служит заключение комиссии, назначаемой руководителем автотранспортного предприятия (организации).

23. Списание подвижного состава производится в установленном порядке, действующем в системе министерства или ведомства, которому подчинено автотранспортное предприятие (организация).

24. Списанный подвижной состав снимается с государственного учета в органах ГАИ. До снятия с учета списанный подвижной состав подлежит хранению в автотранспортном предприятии в комплектном виде. После снятия с учета подвижной состав разбирают, годные для восстановления и дальнейшего использования агрегаты, узлы и детали оприходывают и направляют в фонд оборотных агрегатов и узлов или на склад предприятия (организаций), остальные части утилизируют как лом.

III. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Назначение и виды технического обслуживания и ремонта

25. Сохранение и восстановление надлежащего технического состояния подвижного состава обеспечиваются путем его технического обслуживания и ремонта.

26. Назначением технического обслуживания является: поддержание исправности, готовности к работе и хорошего внешнего вида подвижного состава; уменьшение интенсивности изнашивания его деталей, предупреждение неисправностей и продление срока службы до ремонта; выявление возникших неисправностей с целью своевременного их устранения.

27. Работы технического обслуживания выполняются в строго обязательном порядке, т. е. принудительно

по совершении автомобилем (прицепом, полуприцепом) определенного пробега.

28. Виды технического обслуживания (ежедневное обслуживание ЕО, первое техническое обслуживание ТО-1 и др.), перечни выполняемых при каждом виде обслуживания операций, периодичность (по пробегу) проведения обслуживания, а также нормативы его трудоемкости для целей планирования устанавливаются действующим положением, определяющим порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава автомобильного транспорта.

29. Назначение ремонта заключается в устранении возникших у подвижного состава неисправностей.

30. Виды ремонта (текущий и капитальный), их характеристика и нормативы (для целей планирования) устанавливаются действующим положением, определяющим порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

Общие принципы организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава

31. Техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава выполняются силами автотранспортных предприятий (организаций) или станциями технического обслуживания (базами централизованного технического обслуживания).

32. Капитальный ремонт подвижного состава и его агрегатов, как правило, производится авторемонтными, агрегаторемонтными заводами и специализированными предприятиями (шиноремонтными заводами, мастерскими по ремонту аккумуляторов, топливной аппаратуры, электрооборудования и др.).

33. Осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава в автотранспортном предприятии (организации) возлагается на техническую службу, руководимую главным инженером.

34. Структура производственных подразделений технической службы, выполняющих обслуживание и ремонт подвижного состава (цехов, участков и др.), определяется принятой в автотранспортном предприятии формой организации производства, а численность рабочих и количе-

ство бригад внутри каждого подразделения — производственной программой и требуемым режимом работы (сменностью).

Ежедневное обслуживание (ЕО)

35. В перечень работ ЕО входят проверка прибывающего с линии и выпускаемого на линию подвижного состава, внешний уход за ним и заправочные операции.

36. Для проверки подвижного состава, прибывающего с линии и выпускаемого на линию, в автотранспортном предприятии (организации) должен быть создан контрольно-технический пункт (КТП) с осмотровой канавой (эстакадой, полуэстакадой, подъемником) и комплектом необходимых инструментов, приспособлений и оборудования.

37. Проверка подвижного состава по прибытии с линии и при выпуске на линию входит в обязанности шофера и работников отдела технического контроля (ОТК) предприятия (организации).

При отсутствии в данном предприятии (организации) ОТК проверка подвижного состава при возвращении с линии и выпуске на линию осуществляется механиками контрольно-технического пункта.

38. При проверке подвижного состава, прибывающего с линии, устанавливаются:

— время прибытия, показания счетчика пройденного расстояния и остаток топлива в баке автомобиля;

— комплектность подвижного состава;

— наличие неисправностей, поломок и повреждений;

— потребность в текущем ремонте.

В случае необходимости составляется заявка на текущий ремонт с перечнем неисправностей, подлежащих устранению, и акт о повреждении подвижного состава с указанием характера, причин поломки и лиц, ответственных за нее.

39. При выпуске на линию проверяется внешний вид, комплектность и техническое состояние подвижного состава, а также выполнение назначенного для него накануне обслуживания или ремонта (по данным внешнего осмотра и учетной декументации).

Проверка производится по определенному перечню операций, составляемому в автотранспортном предприятии или организации с учетом конструкции используемо-

го в данном предприятии подвижного состава и условий его эксплуатации. Перечень должен предусматривать обязательную проверку исправности систем, агрегатов, узлов и деталей подвижного состава, влияющих на безопасность движения, в том числе рулевого управления, тормозов, подвески, колес и шин, кузова и кабины, приборов наружного освещения, световой и звуковой сигнализации, стеклоочистителей. Наиболее тщательной проверке подлежат автобусы, автомобили-такси и все автомобили, работающие на горных маршрутах.

В случае смены шоферов на линии техническое состояние подвижного состава на момент его передачи проверяется совместно шофером, закончившим смену, и шофером, приступающим к работе. Исправность подвижного состава подтверждается подписями шоферов в путевом листе с указанием времени передачи и показаний спидометра.

40. Для выполнения операций внешнего ухода за подвижным составом, заключающихся в уборке кузова и кабины, мойке и обтирке или обсушке, в автотранспортном предприятии (организации) должны быть созданы посты или линии внешнего ухода с моечными установками и другим необходимым оборудованием.

Кузова специализированных автомобилей для перевозки пищевых продуктов должны подвергаться на постах внешнего ухода санитарной обработке, а кузова автомобилей, перевозящих химические удобрения, ядохимикаты и радиоактивные вещества — обезвреживанию в соответствии с требованиями инструкций, определяющих порядок перевозок таких грузов.

Посты и линии внешнего ухода, для которых характерны высокая влажность и загрязнение рабочих мест, должны быть размещены отдельно от других помещений для технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

41. Заправочные операции ЕО — заправку автомобилей топливом, доливку масла в картер двигателя и охлаждающей жидкости в радиатор — производят водители за счет подготовительно-заключительного времени предусмотренного режимом их работы. Заправка топливом, как правило, производится на автозаправочных станциях по талонам, доливка масла и воды — в автотранспортном предприятии.

Первое и второе технические обслуживания (ТО-1 и ТО-2)

42. ТО-1 включает внешний уход за подвижным составом в объеме ЕО, а также контрольные, крепежные, регулировочные и смазочные операции, выполняемые, как правило, без снятия с подвижного состава или частичной разборки (вскрытия) обслуживаемых приборов, узлов и механизмов. При ТО-2 эти же операции производятся в расширенном объеме, причем в случае необходимости обслуживаемые приборы (узлы, механизмы) вскрывают или снимают с подвижного состава.

Если проведение очередного ТО-2 совпадает с переходом от весенне-летнего к осенне-зимнему или, наоборот, от осенне-зимнего к весенне-летнему периоду эксплуатации, перечень выполняемых при этом обслуживании работ дополняется операциями по подготовке подвижного состава к наступающему сезону (сезонное техническое обслуживание).

43. В каждом автотранспортном предприятии (организации) должны составляться ежемесячные планы-графики выполнения ТО-1 и ТО-2, учитывающие нормативную периодичность проведения этих видов обслуживания и планируемые среднесуточные пробеги подвижного состава.

44. Сроки постановки подвижного состава в обслуживание могут указываться в планах-графиках либо общим пробегом от начала эксплуатации по показаниям счетчика пройденного расстояния, либо календарными датами. При пользовании планами-графиками второго типа они подлежат текущей корректировке по фактическому пробегу подвижного состава.

ТО-1 должно выполняться в течение промежутка времени между рабочими сменами подвижного состава (в межсменное время). Для выполнения ТО-2 подвижной состав может сниматься с эксплуатации.

45. ТО-1 и ТО-2 подвижного состава могут производиться на одиночных (тупиковых) постах и на поточных линиях, состоящих из нескольких последовательно расположенных постов.

Поточный метод обслуживания целесообразно вводить при однородном подвижном составе и суточной програм-

ме подразделений, выполняющих обслуживание не менее двенадцати — пятнадцати ТО-1 и пяти-шести ТО-2.

Текущий ремонт

46. Текущим считается ремонт, производимый для устранения отдельных неисправностей при удовлетворительном общем состоянии автомобиля (прицепа, полуприцепа) или агрегата и наличии у них достаточного для дальнейшей работы ресурса работоспособности.

Текущий ремонт выполняется путем проведения разборочно-сборочных, слесарно-подгоночных и других необходимых работ с заменой: у агрегата — отдельных изношенных или поврежденных деталей, кроме базовых (корпусных); у автомобиля (прицепа, полуприцепа) — отдельных узлов и агрегатов, требующих текущего или капитального ремонта.

47. Потребность в текущем ремонте может быть выявлена во время работы подвижного состава на линии, при проверке его по прибытии с линии и при проведении очередного технического обслуживания.

48. Текущий ремонт автомобилей (прицепов, полуприцепов), как правило, производится на отдельных (тупиковых) постах. Если объем необходимых для устранения неисправностей работ невелик, допускается их выполнение на постах или линиях технического обслуживания при условии, что это не будет нарушать установленного для них ритма работы (так называемый «сопутствующий» ремонт).

49. Операции текущего ремонта, потребность в которых возникает наиболее часто и регулярно, могут включаться в объем операций ТО-2 с установлением для каждой операции коэффициента повторяемости «К», определяющего необходимость ее выполнения при каждом ТО-2 или через одно, два, три ТО-2 и более (при этом «К» будет равен соответственно 1,0—0,5—0,33 и т. д.). В первую очередь в объем ТО-2 должны включаться операции по текущему ремонту механизмов и узлов, определяющих безопасность движения автомобилей, и особенно автобусов и легковых автомобилей-такси.

50. При текущем ремонте автомобилей (прицепов, полуприцепов) необходимо широко применять агрегат-

но-узловой метод, сущность которого состоит в том, что неисправный агрегат (узел) заменяется другим, взятым из фонда оборотных агрегатов и узлов автотранспортного предприятия (организации) или централизованного фонда группы предприятий. Снятый агрегат (узел) подвергается ремонту в соответствующем производственном подразделении, после чего поступает на пополнение фонда оборотных агрегатов.

Техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава, работающего в отрыве от автотранспортного предприятия (организации)

51. Ресурс работоспособности подвижного состава, направляемого для работы в отрыве от автотранспортного предприятия (откомандирование на уборку урожая, в геологоразведочные экспедиции и т. п.), должен гарантировать выполнение перевозок в течение всего периода задания.

52. При каждом автомобиле (автопоезде) должен находиться комплект инструментов шофера, а также запасных частей и материалов, необходимых для устранения мелких неисправностей. Перечни предметов, входящих в этот комплект, составляются автотранспортным предприятием (организацией).

53. К группе (колонне) подвижного состава, направляемого для работы в отрыве от автотранспортного предприятия (организации), прикомандировывается бригада ремонтно-обслуживающих рабочих, возглавляемая бригадиром (механиком), и придаются передвижные технические средства (авторемонтная мастерская типа ПАРМ, автомобили-бензовозы и др.) с достаточным количеством инвентаря, запасных частей и материалов, позволяющие производить весь комплекс работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту подвижного состава группы (колонны).

54. Техническое обслуживание и текущий ремонт одиночных автомобилей (автопоездов), работающих в отрыве от предприятия (организации), обеспечиваются их шоферами.

55. При организации технического обслуживания и текущего ремонта автомобилей (автопоездов), работаю-

щих в отрыве от предприятия (организации), должны строго соблюдаться режимы обслуживания, установленные действующим положением, определяющим порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Ответственность за техническое состояние подвижного состава, своевременное и качественное проведение его обслуживания и ремонта несут начальник группы (колонны) и бригадир ремонтно-обслуживающих рабочих, а в отношении одиночных автомобилей (автопоездов) — их шоферы.

56. При междугородных перевозках грузов и пассажиров техническое обслуживание подвижного состава, совершающего рейсы с протяженностью, превышающей установленную периодичность обслуживания, производится в расположенных на маршруте перевозок автотранспортных предприятиях и станциях технического обслуживания на договорных началах.

Капитальный ремонт

57. Капитальным считается ремонт, производимый при общем ухудшении технического состояния и исчерпании ресурса работоспособности автомобиля (прицепа, полуприцепа) или агрегата с целью восстановления указанного ресурса до величин, соответствующих установленным нормативам.

58. Капитальный ремонт заключается в полной разборке автомобиля (прицепа, полуприцепа) на агрегаты, а агрегатов на детали, выполнении слесарно-механических, сварочных, медницких, обойных, малярных и других необходимых работ с заменой всех без исключения изношенных или поврежденных деталей новыми или отремонтированными.

59. Потребность в капитальном ремонте определяется комиссией, назначаемой руководителем автотранспортного предприятия (организации). Агрегаты считаются требующими капитального ремонта при износе или повреждении базовой детали и общем ухудшении технического состояния в связи с износами большинства деталей, а автомобили — при необходимости капитального ремонта большинства агрегатов, а также рамы и кабины (грузовые) или кузова (легковые и автобусы).

60. Техническое состояние и комплектность подвижного состава и его агрегатов при сдаче в капитальный ремонт на авторемонтные предприятия и приемке из ремонта должны соответствовать действующим техническим условиям на сдачу в капитальный ремонт и выдачу из капитального ремонта автомобилей, их агрегатов и узлов. Замена на автомобилях (прицепах, полуприцепах), подготовляемых к сдаче в капитальный ремонт, установленных на них агрегатов, узлов и деталей другими категорически запрещена.

Контроль качества и учет выполнения технического обслуживания и ремонта подвижного состава

61. Контроль качества обслуживания и текущего ремонта подвижного состава входит в функции ОТК автотранспортного предприятия (организации) и шоферов. Помимо оценки качества обслуживания по результатам проверки подвижного состава на КТП, этот контроль осуществляется работниками ОТК путем непосредственного наблюдения за проведением обслуживания и ремонта подвижного состава соответствующими производственными подразделениями. При этом работники ОТК обязаны следить также за соблюдением установленных периодичностей и выполнением перечней операций обслуживания.

62. Осуществляемый ОТК контроль не освобождает работников производственных подразделений, выполняющих техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, от ответственности за качество выполненных работ и выпуск на линию неисправного подвижного состава.

63. Качество капитального ремонта автомобилей (прицепов, полуприцепов) и их агрегатов гарантируется авторемонтными предприятиями.

64. В каждом автотранспортном предприятии (организации) должен осуществляться учет проведения технического обслуживания и ремонта подвижного состава. Методы, средства и формы учета устанавливаются предприятием по согласованию с вышестоящей организацией. Принятые методы и формы учета должны обеспечивать возможность:

— оперативного получения в любой момент и своевременного сообщения службе эксплуатации автотранспортного предприятия (организации) сведений о техническом состоянии каждой единицы подвижного состава (годна к выпуску на линию, требует технического обслуживания или ремонта, находится в обслуживании или ремонте и т. д.);

— проведения анализа результатов деятельности технической службы автотранспортного предприятия;

— регистрации работ по техническому обслуживанию и ремонту каждой единицы подвижного состава, выполненных за весь срок ее службы, количества израсходованных при этом агрегатов, узлов и деталей;

— выявление работников, персонально ответственных за качество выполнения обслуживания и ремонта подвижного состава.

IV. ХРАНЕНИЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

65. Подвижной состав автотранспортного предприятия (организации) может храниться в межсменное время в закрытых помещениях и под навесом или на открытых площадках (безгаражное хранение).

Автобусы и легковые автомобили, а также автомобили, от которых по характеру их работы требуется постоянная готовность к немедленному выезду (автомобили медицинской и технической помощи, пожарные автомобили и т. п.), должны обеспечиваться местами для стоянки в закрытых помещениях в первую очередь.

Автомобили ассенизационные и перевозящие химические удобрения, ядохимикаты, едкие и радиоактивные вещества должны храниться на отдельных местах стоянки. Закрытые помещения для таких автомобилей должны быть изолированы от других помещений.

Для прицепного подвижного состава применяется безгаражное хранение.

66. Общее число мест для закрытой и открытой стоянки автомобилей должно определяться согласно действующим Строительным нормам и правилам (СНиП) с учетом климатических зон и перспектив развития автотранспортного предприятия.

67. Порядок размещения подвижного состава на местах стоянки определяется руководством предприятия.

При расстановке автомобилей (прицепов, полуприцепов) на местах хранения и постах обслуживания между автомобилями (прицепами, полуприцепами), а также между автомобилями (прицепами, полуприцепами) и элементами зданий и сооружений должны соблюдаться расстояния, установленные действующими СНиП.

68. В зону стоянки устанавливается исправный, готовый к эксплуатации подвижной состав. Для автомобилей (прицепов, полуприцепов), требующих обслуживания или ремонта, а также находящихся в консервации, должны быть отведены отдельные помещения или открытые площадки.

69. В зоне стоянки запрещается производить какие-либо работы по обслуживанию и ремонту подвижного состава, а также хранить топливо, смазочные, обтирочные и другие материалы.

70. Перечень лиц, которым разрешается доступ в зону стоянки (административно-технический персонал, шоферы-перегонщики, уборщики помещений и т. д.), устанавливается администрацией предприятия (организации).

71. В случае временного прекращения эксплуатации исправного подвижного состава на срок более одного месяца он должен быть подвергнут консервации, обеспечивающей его сохранность при длительном бездействии.

72. При постановке автомобиля на консервацию необходимо выполнить указанные ниже операции.

При сроке консервации до 6 месяцев:

— тщательно вымыть и протереть автомобиль;

— выполнить очередное (ближайшее по плану-графику) обслуживание ТО-1 или ТО-2;

— слить жидкость из системы охлаждения двигателя, промыть систему чистой водой, сливные краны оставить в положении открытия;

— ослабить натяжение ремней привода вентилятора, генератора, компрессора;

— полностью заправить топливный бак;

— зарядить аккумуляторную батарею, а затем регулярно подзаряжать ее один раз в месяц. Выключатель массы автомобиля оставить в положении выключения, а при его отсутствии снять с батареи провод, соединяющий ее с массой;

— вывернуть свечи, залить в цилиндры по 50 *г* масла, провернуть несколько раз коленчатый вал и вновь завернуть свечи;

— плотно закрыть промасленной бумагой (с обвязкой шпагатом) входной патрубок воздушного фильтра карбюратора, маслоналивной патрубок, отверстие выходной трубы глушителя и горловину топливного бака (предварительно закрытую крышкой);

— у легковых автомобилей и автобусов закрыть сиденья синтетической пленкой или плотной бумагой;

— покрыть наружную поверхность кузова легковых автомобилей и автобусов и кабины грузовых автомобилей восковой пастой;

— нанести на хромированную или полированную поверхность наружных декоративных деталей (колпаков колес, молдингов и т. п.) слой консервирующей смазки;

— вывесить колеса, установив мосты автомобиля на прочные подставки;

— плотно закрыть двери, окна кабины и кузова и вентиляционные люки.

При сроке консервации свыше 6 месяцев в перечисленные операции вносятся следующие изменения и дополнения:

— слить топливо из бака, снять с автомобиля, промыть, просушить бак, залить в него 1—2 *л* чистого моторного масла, после чего снова установить бак на место и закрыть его горловину промасленной бумагой, как было указано выше;

— снять с автомобиля аккумуляторную батарею для хранения на складе;

— закрыть шины светонепроницаемым упаковочным материалом или снять колеса с шинами и сдать для хранения на склад.

73. При возобновлении нормальной эксплуатации автомобиля после консервации следует:

— удалить все примененные перед постановкой на консервацию средства защиты от коррозии деталей, старения шин и загрязнения атомобиля;

— накачать шины до нормального давления и удалить из-под мостов автомобиля подставки;

— вымыть, обтереть автомобиль и произвести уборку кабины и кузова. Кузов легкового автомобиля, автобуса и кабину грузового автомобиля отполировать;

— залить жидкость в систему охлаждения, отрегулировать натяжение ремня вентилятора и других приводных ремней;

— смазать детали шасси автомобиля через пресс-масленки и проверить наличие масла в его агрегатах;

— промыть бак и залить в него топливо;

— проверить техническое состояние автомобиля осмотром, а действие его агрегата и механизмов — опробованием на ходу. Особое внимание обратить на исправность деталей и действие гидравлического и пневматического привода тормозов.

74. Консервация прицепного подвижного состава производится аналогично консервации автомобилей.

75. Категорически запрещается раскомплектовывать подвижной состав, находящийся на консервации.

Доступ в помещения и на площадки для хранения законсервированного подвижного состава лицам, не имеющим к нему отношения, не разрешается.

V. ЗДАНИЯ, СООРУЖЕНИЯ И ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ, РЕМОНТА И ХРАНЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

76. Для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава автотранспортные предприятия (организации) и станции технического обслуживания должны располагать зданиями, сооружениями, оборудованием и территорией.

77. Здания, планировка и размеры зон технического обслуживания, ремонтных цехов, участков и других производственных и вспомогательных помещений, их освещение, отопление, энергоснабжение, вентиляция, водоснабжение и канализация, а также число и конструкция постовых устройств и других сооружений для обслуживания и ремонта подвижного состава должны соответствовать производственной программе предприятия (организации) и действующим Строительным нормам и правилам (СНиП), а архитектурно-художественное оформление зданий, сооружений, интерьеры помещений и обустройство территории — требованиям технической эстетики.

Проектирование вновь строящихся и разработка проектов реконструкции существующих зданий и сооруже-

ний автотранспортных предприятий должны производиться проектными организациями в установленном порядке.

78. Оборудование для обслуживания и ремонта подвижного состава предприятия (организации) укомплектовывается согласно действующему табелю технологического оборудования для автотранспортных предприятий и станций технического обслуживания с учетом необходимости внедрения передовых методов и технологических процессов обслуживания и ремонта подвижного состава, в особенности диагностики его технического состояния.

79. Территория автотранспортных предприятий (организаций) должна быть благоустроенной, озелененной, иметь ограждение, освещение, твердое покрытие подъездных путей, проездов и площадок для безгаражного хранения подвижного состава. Количество проездов со встречным движением и пересечений должно быть сведено к минимуму, для чего во всех необходимых местах устанавливаются дорожные знаки, указатели и соответствующие надписи. Пересечение основных потоков движения на территории гаражей и парков вместимостью более 100 автомобилей не допускается. При сложной конфигурации проездов около въезда на территорию должна быть вывешена схема движения по ней.

80. Здания, сооружения, оборудование и территория автотранспортных предприятий (организаций) должны содержаться в надлежащем порядке и быть обеспечены охраной.

VI. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ, АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШИНЫ, АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ

81. Для подвижного состава должны применяться топлива, масла, консистентные смазки, тормозная и другие специальные жидкости, указанные в действующей инструкции по применению топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей для автомобилей и отвечающие требованиям государственных стандартов, а в случаях, не предусмотренных инструкцией, — рекомендованные заводами-изготовителями.

82. Порядок получения от нефтебытовых организаций нефтепродуктов и специальных жидкостей, их хранения

на складах предприятия и выдачи, а также правила применения для подвижного состава регенерированных масел устанавливается инструкцией по применению топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей для автомобилей.

83. При получении топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей автотранспортные предприятия (организации) обязаны получать от нефтесбытовых организаций и хранить наряду с документами материальной отчетности паспорта качества на каждую партию получаемых нефтепродуктов.

84. В автотранспортных предприятиях (организациях) должно быть обеспечено выполнение действующих правил эксплуатации автомобильных шин, устанавливающих порядок укомплектования подвижного состава шинами, их монтажа на колеса и демонтажа, ухода за шинами в эксплуатации, учета работы, хранения, сдачи шин в ремонт и восстановление, предъявления рекламаций на недоброкачественные шины.

85. Порядок эксплуатации в автотранспортных предприятиях (организациях) автомобильных аккумуляторных батарей, обеспечивающий поддержание в работоспособном состоянии и увеличение долговечности батарей, определяется действующими правилами эксплуатации автомобильных аккумуляторных батарей, содержащими указания по приведению в рабочее состояние и заряду новых батарей, уходу за батареями, установленными на автомобили, хранению батарей и предъявлению рекламаций заводам-изготовителям при наличии дефектов у выпущенных ими батарей.

VII. ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЛИНИИ

86. Работники автотранспортных предприятий (организаций) обязаны принимать все зависящие от них меры к обеспечению условий работы на линии, способствующих сохранению должного технического состояния и увеличению срока службы подвижного состава (надлежащего состояния дорог, правильного выполнения погрузочно-разгрузочных работ, высокого качества вождения автомобилей и автопоездов).

87. Перед началом перевозок служба эксплуатации и техническая служба автотранспортного предприятия должны совместно провести обследование дорожных условий на маршрутах.

В случае необходимости это обследование производится при участии представителей дорожных органов, ГАИ, грузоотправителей и грузополучателей.

88. При обследовании дорожных условий определяется соответствие автомобильных дорог, их обустройства и технических средств регулирования движения требованиям обеспечения беспрепятственного и безопасного движения автомобилей и автопоездов, а также состояние подъездных путей к пунктам погрузки и разгрузки, находящихся в ведении грузоотправителей и грузополучателей.

89. По результатам обследования дорожных условий должен быть составлен акт, в котором указываются мероприятия, необходимые для обеспечения безопасности движения и нормальной работы подвижного состава, и сроки выполнения этих мероприятий. Акт пересылается организациями, в ведении которых находятся дороги и подъездные пути. В случае невыполнения назначенных к осуществлению до начала перевозок мероприятий по обеспечению безопасности движения и сохранности подвижного состава автотранспортные предприятия имеют право с ведома вышестоящей организации отказаться от перевозок.

В дальнейшем автотранспортные предприятия (организации) должны регулярно контролировать состояние автомобильных дорог и подъездных путей и в случае необходимости принимать должные меры к своевременному устранению их неисправностей дорожными органами, грузоотправителями и грузополучателями.

90. На вновь открываемые автобусные маршруты составляются паспорта, в которых, особенно на горных маршрутах, должны быть выделены сложные и наиболее опасные участки. Кроме того, до начала организации автобусных перевозок должно быть осуществлено в установленном порядке оформление остановочных пунктов маршрутов, а также нормирование скоростей движения, которое служит основой для составления расписания движения автобусов.

91. Служба эксплуатации и техническая служба автотранспортных предприятий (организаций) обязаны следить за соблюдением норм загрузки подвижного состава и правильным выполнением погрузочно-разгрузочных работ.

92. Вес груза, погружаемого на каждую единицу подвижного состава, не должен превышать грузоподъемности, а количество пассажиров в автобусах и легковых автомобилях — вместимости, устанавливаемых техническими характеристиками подвижного состава. Габариты подвижного состава должны быть в пределах, установленных Государственным стандартом. Груз должен быть по возможности равномерно распределен по всей площади кузова автомобиля (прицепа, полуприцепа).

93. В пунктах погрузки и выгрузки должны применяться способы выполнения работ, исключающие возможность причинения травм рабочему персоналу, участвующему в загрузке и разгрузке автомобилей (прицепов, полуприцепов), а также повреждений кузову и другим частям подвижного состава.

94. К управлению автомобилями допускается только шоферы, имеющие удостоверение на право управления, выданное органами ГАИ, а в установленных случаях (работа на автобусах, специальных автомобилях и т. п.) — также соответствующую квалификацию.

95. Перед назначением на работу шоферы автобусов и легковых автомобилей-такси должны пройти в автотранспортном предприятии (организации) специальную подготовку и стажировку в установленном порядке.

96. При работе на линии шоферы обязаны, учитывая состояние дорог, характер перевозок, условия движения и необходимость достижения высокой производительности подвижного состава, применять способы и приемы вождения автомобилей (автопоездов), способствующие безопасности движения, сохранности подвижного состава и перевозимых грузов, а при пассажирских перевозках — обеспечению необходимого уровня удобств и комфортабельности проезда для пассажиров.

Работники службы эксплуатации и технической службы должны систематически контролировать качество вождения автомобилей (автопоездов) на линии и в необходимых случаях обеспечивать соответствующий инструктаж шоферов.

97. В случае возникновения во время работы на линии неисправностей подвижного состава шоферы должны принять меры к их устранению своими силами, а в случае невозможности этого сообщить о случившемся в автотранспортное предприятие (организацию), пользуясь всеми доступными им средствами связи.

VIII. ТЕХНИЧЕСКАЯ ПОМОЩЬ ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ НА ЛИНИИ

98. Техническая помощь организуется с целью устранения неисправностей подвижного состава, возникающих при выполнении перевозок, и для его доставки (буксировки) в автотранспортное предприятие (организацию) в случае невозможности проведения необходимых ремонтных работ на линии.

99. В городах и населенных пунктах, где имеется централизованная служба по оказанию технической помощи подвижному составу на линии, все автотранспортные предприятия (организации) независимо от их ведомственной принадлежности пользуются ее услугами.

100. При отсутствии централизованной службы технической помощи автотранспортные предприятия (организации) обеспечивают техническую помощь на линии принадлежащему им подвижному составу, выполняющему городские и пригородные перевозки, своими силами. Для этого выделяются и оборудуются автомобили технической помощи.

101. Тип, марка и модель автомобилей, назначаемых для оказания технической помощи на линии, перечень их оборудования, принадлежностей, инструментов и состав комплекта придаваемых запасных частей и материалов определяются автотранспортным предприятием (организацией) с учетом особенностей конструкции и условий работы эксплуатируемого подвижного состава.

Для работы на автомобилях технической помощи должны выделяться опытные водители, совмещающие обязанности механика по оказанию технической помощи.

102. Порядок организации технической помощи подвижному составу на автодорогах определяется положением, утверждаемым Министерством автомобильного транспорта РСФСР совместно с Министерством строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

IX. ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

103. Для обеспечения надежной работы подвижного состава в зимнее время автотранспортные предприятия (организации) должны своевременно подготавливать его к эксплуатации в условиях отрицательных температур воздуха.

104. Подготовка подвижного состава к эксплуатации в зимнее время должна проводиться в соответствии с действующим положением, определяющим порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также инструкциями заводов-изготовителей, с учетом дорожных и климатических условий его работы.

105. При подготовке подвижного состава и эксплуатации в зимнее время должны быть выполнены следующие основные работы:

— замена масел, смазок и специальных жидкостей в агрегатах и механизмах на масла, смазки и жидкости, соответствующие наступающему сезону, согласно инструкции по применению топлив, смазочных материалов и специальных жидкостей для автомобилей и карте смазки подвижного состава (замена производится независимо от пробега, совершаемого подвижным составом к моменту проведения его подготовки к зимней эксплуатации);

— проверка состояния и действия сливных кранов системы охлаждения, устройств для удаления конденсата из пневматической системы тормозов, приборов отопления автомобиля, пусковых подогревателей двигателя;

— очистка от загрязнений и промывка топливных баков, топливных фильтров, топливопроводов, бензинового насоса, карбюратора; проверка, очистка и регулировка насоса высокого давления и форсунок дизельных двигателей;

— проверка состояния и заряд аккумуляторных батарей, установление плотности электролита в аккумуляторах и регулировка реле-регулятора в соответствии с правилами эксплуатации автомобильных аккумуляторных батарей;

— установка на автомобили средств утепления двигателя; выполнение прочих работ, установленных положением, определяющим порядок технического обслуживания и ремонта подвижного состава.

В районах, в которых в зимнее время устойчиво держатся отрицательные температуры и снежный покров, рекомендуется устанавливать на автомобили шины с шипами противоскольжения.

Перечень работ по подготовке к зимней эксплуатации специализированного подвижного состава может быть дополнен операциями, содержание которых определяется его конструкцией и условиями работы.

106. При наличии надежных средств обеспечения пуска двигателей в зимнее время целесообразно использовать для системы охлаждения жидкости с низкой температурой замерзания (антифризы).

107. Для подвижного состава, эксплуатируемого в северных и северо-восточных районах страны, на зимний период должны быть дополнительно предусмотрены:

— установка шин и резино-технических изделий в специальном морозостойком исполнении;

— заправка агрегатов автомобиля маслами, смазками и рабочими жидкостями, обеспечивающими его работоспособность в условиях низких температур;

— утепление аккумуляторных батарей;

— подогрев (или утепление в комплексе с подогревом) топливных баков дизельных автомобилей;

— обеспечение хорошей видимости для шофера через ветровое и боковые стекла кабины;

— возможность поддержания в кабине необходимой температуры воздуха.

108. При безгаражном хранении автомобилей в межсменное время площадки для открытой стоянки должны быть оснащены устройствами для обеспечения надежного пуска двигателей в зимнее время с использованием горячего воздуха, газовых горелок инфракрасного излучения, электронагревательных элементов, индивидуальных пусковых подогревателей, горячей воды, пара или других средств.

109. При наступлении зимнего периода эксплуатации в автотранспортном предприятии (организации) должен проводиться инструктаж шоферов по особенностям вождения автомобилей и автопоездов в зимнее время. Кроме того в предприятии (организации) должна быть налажена оперативная информация водителей о состоянии дорожного покрытия (снежный покров, гололед и т. п.).

X. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

110. В автотранспортных предприятиях и организациях работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, возглавляемую руководителем предприятия (организации), непосредственно осуществляет старший инженер (инженер) по безопасности движения или другое уполномоченное на это лицо совместно со службой эксплуатации, технической службой и общественными организациями в контакте с органами ГАИ.

111. Старший инженер (инженер) по безопасности движения автотранспортного предприятия (организации) руководствуется в своей работе действующими нормативными актами по предупреждению, расследованию и учету дорожно-транспортных происшествий.

Основные направления деятельности старшего инженера (инженера) по безопасности движения должны включать:

— разработку и контроль выполнения плана мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, предусматривающих обеспечение необходимых дорожных условий и условий движения на маршрутах перевозок, надлежащего технического состояния выпускаемого на линию подвижного состава, повышение квалификации и воспитание шоферов и других работников предприятий (организаций), деятельность которых связана с безопасностью движения подвижного состава;

— участие в проведении служебного расследования и разбора дорожно-транспортных происшествий;

— учет дорожно-транспортных происшествий и нарушений шоферами автотранспортного предприятия (организации) правил движения, анализ данных учета и выявление основных причин дорожно-транспортных происшествий.

XI. ВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

112. При работе подвижного состава на линии, его обслуживании, ремонте, хранении и подготовке к работе, выполнении в автотранспортных предприятиях (организациях) внутрискладских и других вспомогательных работ, а также работ по содержанию территории, зданий, сооружений и оборудования должны строго соблюдаться действующие правила техники безопасности для

предприятий автомобильного транспорта. При выполнении работ, не являющихся специфическими для автотранспортных предприятий, следует руководствоваться соответствующими отраслевыми правилами техники безопасности.

113. Общее руководство работой по охране труда в автотранспортном предприятии (организации) осуществляет его руководитель (директор, начальник).

Организация охраны труда возлагается на главного инженера, а по отдельным производственным подразделениям — на руководителей этих подразделений.

114. Непосредственное проведение работ по охране труда входит в обязанности инженера (старшего инженера) по технике безопасности или другого, выделенного руководством автотранспортного предприятия (организации) лица, ответственного за технику безопасности.

На инженера по технике безопасности (лицо, ответственное за технику безопасности) возлагается: систематический контроль выполнения всеми подразделениями предприятия инструкций и правил по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии; составление и контроль осуществления планов организационно-технических мероприятий по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний; контроль за своевременным расследованием причин и оформлением актами несчастных случаев на производстве; организации инструктажа и обучения рабочих безопасным методом труда; проведение прочих мероприятий, предусмотренных правилами техники безопасности.

Приложение

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта в объеме знаний, относящихся к должности _____,
изучил и обязуюсь их беспрекословно выполнять.
Фамилия, имя, отчество _____
Место работы _____
Должность _____

Подпись _____

_____

gost.e-ecolog.ru