ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ № 14
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ-ИСПЫТАТЕЛЯ БОЕВЫХ И СПЕЦИАЛЬНЫХ МАШИН

(Руководствоваться с учетом требований Инструкции по охране труда для работников всех профессий)

I . Общие требования безопасности

1. К работе в качестве водителя-испытателя боевых и специальных машин (далее – водитель-испытатель) допускаются мужчины не моложе 18 лет, прошедшие предварительный осмотр, проверку знаний в объеме группы по электробезопасности I и имеющие удостоверение на право выполнения этих работ. При последующей работе – периодические медицинские осмотры не реже одного раза в 3 года, проверка знаний по электробезопасности – ежегодно.

2. Водителю-испытателю следует помнить, что вследствие невыполнения требований, изложенных в Инструкции по охране труда, Правилах внутреннего трудового распорядка, ПЭЭП и ПТБ, при проведении испытаний боевых и специальных машин и работ по устранению выявленных дефектов, буксировке машин и погрузке их на транспортные средства может возникнуть опасность поражения электрическим током, травмирования, ожога нагретыми поверхностями или жидкостью.

3. Водитель-испытатель обязан применять специальную одежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты, предусмотренные Нормами бесплатной выдачи работникам специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты. Ему бесплатно выдаются следующие средства индивидуальной защиты: рукавицы комбинированные на 6 месяцев; комбинезон хлопчатобумажный на 12 месяцев. Зимой дополнительно дежурные: куртка хлопчатобумажная на утепленной прокладке, брюки хлопчатобумажные на утепленной прокладке, валенки на срок носки, установленный для соответствующих климатических поясов.

Кроме того, водитель-испытатель боевых и специальных машин использует в работе шлемофон зимний (летний), входящий в состав комплекта имущества испытываемых машин.

4. За работу в неблагоприятных условиях труда водителю-испытателю могут предоставляться (устанавливаться) следующие льготы и компенсации:

а) доплаты в размере 12% тарифной ставки при выполнении следующих видов работ: испытание танков, бронетранспортеров, самоходных артиллерийских установок, амфибий, тяжелых гусеничных тракторов класса 3 т тяги и выше;

gost.e-ecolog.ru

б) дополнительный отпуск:

– продолжительностью 12 рабочих дней в год при испытаниях в дорожных условиях и автомобилей на автодромах;

– продолжительностью 6 рабочих дней в год при испытаниях мотоциклов на испытательных стендах в производственных помещениях.

5. Водитель-испытатель боевых и специальных машин обязан:

а) знать правила безопасности при эксплуатации испытываемой машины;

б) немедленно сообщить руководителю испытаний о нарушениях требований безопасности, а также о несчастных случаях на участке испытаний.

6. На весь период испытаний машин должна быть установлена постоянная радиосвязь экипажей с главной радиостанцией воинской части по танкопереговорному устройству.

II. Требования безопасности перед началом работы

7. Водитель-испытатель обязан:

а) надеть спецодежду, спецобувь, шлемофон с исправной гарнитурой, которые должны соответствовать сезону. При испытаниях в горных условиях, учитывая снижение температуры воздуха по мере подъема в горы, необходимо на высотах более 2000 м даже в летнее время иметь теплую одежду, а также темные защитные очки; убедиться в наличии в машине утепленного коврика;

б) произвести контрольный осмотр технического состояния машины и в случае обнаружения каких-либо технических неисправностей сообщить руководителю испытаний;

в) проверить пуск двигателя стартером и сжатым воздухом;

г) проверить работу двигателя на месте на всех режимах с одновременной проверкой работы всех контрольных приборов. Во всех случаях пуск двигателя разрешается только при закрытых кормовой броне и сетках под вентилятором;

д) затянуть наружное уплотнение погона башни (при этом башня должна быть застопорена) – при предстоящих испытаниях в условиях большой запыленности;

е) заполнить в деле машины раздел "Подготовка к испытаниям" и расписаться в специальной учетной книге за получение данной машины.

8. Указания и распоряжения руководителя испытаний являются обязательными для всех лиц, принимающих участие в испытаниях данной машины. Одному водителю-испытателю приступать к проведению испытаний машины запрещается.

9. Водителю-испытателю запрещается испытывать машину при наличии каких-либо неисправностей.

III. Требования безопасности во время работы

10. ***Водитель-испытатель обязан:***

а) производить испытание машины только по установленному маршруту и программе, предусмотренной техническими условиями;

б) подавать перед каждым пуском двигателя предупредительный звуковой сигнал; перед началом движения убедиться, что экипаж занял свои рабочие места, готов к движению и путь свободен;

в) следить, чтобы во время движения машины все лица, принимающие участие в испытаниях, находились внутри машины на установленных местах. При движении машины находиться на ее наружных плоскостях, садиться в машину или выходить из нее запрещается;

г) застопорить крышку люка водителя-испытателя и люков башни; закрывать и открывать крышки люков за рукоятки;

д) на стоянках во время осмотра машины откидную броню крыши и водяной радиатор после их поднятия ставить на стопор, а при закрывании опускать плавно.

11. ***Водителю-испытателю запрещается:***

а) работать в несоответствующей и неисправной спецодежде, без спецодежды, спецобуви и других установленных для данного вида работ средств индивидуальной защиты;

б) изменять установленный маршрут движения для испытаний машины;

в) во время управления машиной: находиться в машине без шлемофона; отвлекаться от управления, принимать пищу, курить, размещать в машине лиц больше, чем предусмотрено штатом экипажа;

г) перевозить на машине посторонних лиц, любые грузы, не имеющие отношения к испытаниям машины;

д) при испытании машины устанавливать антенну высотой более одного штыря в местах, где трасса испытаний проходит вблизи высоковольтной линии;

е) в момент пуска двигателя и во время его работы проводить какие-либо работы в силовых отделениях;

ж) при пересечении железнодорожных переездов останавливаться, обгонять и объезжать машины, самовольно открывать или объезжать шлагбаумы, пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах.

12. При погрузке машины на трайлер водителю-испытателю необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

а) всеми работами, связанными с погрузкой машины на трайлер, перевозкой ее и разгрузкой, руководит старший по пробегу, назначенный начальником воинской части Министерства обороны Российской Федерации;

б) погрузку машины на трайлер производит водитель-испытатель, назначенный на проведение испытаний данной машины; трайлер и тягач в момент погрузки и выгрузки машины должны быть надежно заторможены;

в) во время погрузки и выгрузки машины нахождение лиц спереди, сзади и сбоку машины и трайлера на расстоянии ближе 10 м запрещается;

г) машина должна быть установлена на трайлер таким образом, чтобы гусеница или колеса касались передних упоров платформы трайлера и свисание гусениц или колес справа и слева платформы имело приблизительно одну и ту же величину; машина на платформе трайлера должна быть надежно закреплена;

д) после установки на трайлер машины двигатель должен быть заглушен, включена первая передача, педаль рабочего тормоза установлена на защелку, колпак установлен на стопор, люки закрыты, башмаки трайлера должны быть подняты и правильно уложены на свое место.

13. При транспортировке машины необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) перед началом движения проверить крепление (швартовку) машины на платформе трайлера, а также состояние и крепление прицепных устройств или буксирных тросов;

б) во время транспортировки машины нахождение экипажа на ней и на трайлере запрещается;

в) транспортировать машину следует равномерно, плавно, не допуская резких толчков и внезапных остановок;

г) во время движения периодически останавливаться и проверять крепление машины.

14. При погрузке машины на железнодорожную платформу необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) перед погрузкой необходимо проверить железнодорожные платформы, обратив особое внимание на состояние продольных брусьев и настила, затормаживание и подпорку железнодорожных платформ, а также состояние аппарелей;

б) перед погрузкой машины на платформу штыри радиоантенн должны быть сняты, колпак машины развернут стволом пушки назад, пушка и колпак надежно застопорены;

в) во время погрузки машины на платформу в ней находится только водитель-испытатель;

г) при погрузке машины руководить погрузкой должен только один человек, подавая водителю-испытателю установленные сигналы;

д) на платформе разрешается находиться только лицу, непосредственно руководящему погрузкой;

е) при погрузке машины движение производить на низшей передаче, без рывков и резких поворотов, не допуская при этом скатывания машины с платформы;

ж) погрузку и разгрузку неуправляемых машин производить только на жесткой сцепке.

15. При передвижении через железнодорожный переезд необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) при приближении к железнодорожному переезду руководствоваться предупредительными знаками и указателями **"Железнодорожный переезд", "Берегись поезда",** указаниями светофора, звуковыми сигналами шлагбаума и указаниями дежурных по переездам;

б) при передвижении через неохраняемый железнодорожный переезд, прежде чем выехать на него, необходимо убедиться в том, что к переезду не приближаются поезда (локомотивы, дрезины), а при их приближении остановиться не менее чем в 10 м до первого (ближайшего к машине) рельса;

в) не переключать передачи и не включать сцепление (главный фрикцион), не пользоваться механизмом поворота при пересечении железнодорожных путей;

г) не выезжать на переезд сразу после прохода поезда одного направления.

16. При движении в колонне необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) строго выдерживать установленную скорость и дистанцию;

б) крутые короткие спуски и подъемы преодолевать поочередно;

в) объезжать впереди стоящую машину только с разрешения старшего колонны, соблюдая правила обгона;

г) при вынужденной остановке сойти с маршрута движения на правую сторону самостоятельно или на буксире с помощью ближайшей машины.

17. При проведении эвакуации машины необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) перед началом эвакуации застрявших и затонувших машин необходимо тщательно проверить состояние и крепление всех применяемых тяговых и такелажных средств, анкерных устройств и соединительных деталей;

б) все работы по эвакуации машины проводить под руководством одного лица; посторонние лица к месту работы не допускаются;

в) нагрузка на лебедки, тросы, блоки и полиспасты не должна превышать предельно допустимую;

г) надежно закреплять полиспасты, блоки, тросы, анкеры, не допуская резких рывков и внезапных остановок;

д) при эвакуации не следует находиться вблизи машины, блоков, натянутых тросов. Не допускать зарывания в грунт подвижных блоков полиспаста и тросов, а также задевания за местные (окружающие) предметы.

18. При буксировке машины необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) при сцепке тягача с машиной буксирными тросами, и особенно при присоединении жесткой сцепки, должна быть установлена постоянная связь между сцепщиком и механиком-водителем тягача;

б) перед троганием с места механик-водитель тягача должен дать сигнал и начать движение, предварительно убедившись, что перед машиной никого нет; водитель-испытатель буксируемой машины должен находиться на своем рабочем месте, люк должен быть закрыт;

в) перед буксировкой машины на жесткой сцепке проверять крепление штанг и надежность стопорения пальцев;

г) при буксировке машины не допускать резких толчков, поворотов и внезапных остановок;

д) между экипажами тягача и буксируемой управляемой машины должна быть установлена надежная связь (зрительно или по радио);

е) не останавливаться у закрытых поворотов, на перевалах, мостах и на перекрестках дорог;

ж) не допускать одновременного преодоления подъемов и спусков двумя сцепами;

з) при буксировке машины по ледяной переправе и по мостам крышки всех люков должны быть открыты (в тягаче и в машине должны находиться только механик-водитель и водитель-испытатель);

и) не следует буксировать машины с неработающим остановочным тормозом на мягкой сцепке;

к) при движении периодически проверять состояние и крепление буксирных тросов или жесткой сцепки.

19. При вождении машины на плаву необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) провести контрольный осмотр и необходимую герметизацию машины;

б) подготовить тросы в случае буксировки машины из воды;

в) надеть спасательные жилеты;

г) водные преграды преодолевать при закрытых люках с поднятым волноотражательным щитком, воздухозаборной трубой, при закрытом клапане отсоса пыли;

д) при движении на плаву не следует открывать люки (кроме аварийных случаев), двери и лючки амбразур;

е) если при движении на плаву носовая часть машины начнет погружаться в воду, необходимо, не сбавляя оборотов, быстро выключить главный фрикцион, после стекания воды с лобового листа продолжить движение, включив низшую передачу;

ж) не производить пуск двигателя при внезапной остановке его, если не сработал механизм защиты двигателя от попадания воды; вызвать плавающий транспортер для эвакуации машины на берег;

з) в случае обильного поступления воды в машину при входе в воду остановить ее и вывести на берег задним ходом;

и) при быстром наполнении машины водой принять меры по эвакуации экипажа.

20. При преодолении водной преграды необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) выполнять требования технического описания и инструкции по эксплуатации испытываемой машины;

б) убедиться в надежности радиосвязи между берегом и машиной;

в) не останавливать двигатель при нахождении под водой, при преодолении брода;

г) преодолевать водную преграду по дну только на разведанном участке переправы, при этом:

– угол входа не должен превышать 25°, угол выхода – 15°;

– скорость течения реки не должна превышать 1,5 м/с;

– поверхность реки должна быть свободной ото льда;

д) входить в воду с включенным водооткачивающим насосом;

е) при вхождении под воду пользоваться механическим приводом главного фрикциона.

21. При устранении неисправностей в процессе испытаний необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) машину установить на ровной горизонтальной площадке;

б) двигатель должен быть остановлен, аккумуляторные батареи отключены;

в) во время устранения неисправностей не следует использовать для освещения открытый огонь и применять светильники напряжением более 42 В.

22. При мойке машины необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) устанавливать машину на эстакаду и съезжать с эстакады только по сигналам;

б) после установки машины на эстакаде необходимо выключить передачу, остановить двигатель и поставить машину на стояночный тормоз.

23. При заправке машины топливом, маслом и эксплуатационными жидкостями необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

а) перед заправкой топливом и маслом двигатель должен быть остановлен;

б) передвигаться по корпусу машины во время заправки следует осторожно, особенно по броневым листам, на которые попало масло;

в) не разрешается заправлять машину из автотопливозаправщика, если у него негерметичны выпускные коллекторы и трубы (глушитель), оборвана цепь заземления, нет огнетушителя;

г) не разрешается засасывать топливо и масло ртом через шланги.

IV. Требования безопасности в аварийных ситуациях

24. Наиболее характерными аварийными ситуациями при выполнении работ водителем-испытателем боевых и специальных машин могут быть: пожар; опрокидывание машины; затопление машины; внезапная остановка на железнодорожном переезде.

25. С целью предотвращения пожара на машине запрещается:

а) допускать скопление на двигателе и под ним грязи, смешанной с топливом и маслом;

б) оставлять в машине загрязненные маслом и топливом обтирочные материалы (ветошь, паклю, бумагу);

в) курить вблизи приборов системы питания двигателя и топливных баков;

г) пользоваться открытым огнем (спичками, свечами, лучинами и т.п.) при определении и устранении неисправностей механизмов;

д) подогревать двигатель непосредственно открытым пламенем (паяльными лампами и т.п.);

е) пользоваться открытым огнем при проверке уровня электролита в аккумуляторной батарее;

ж) допускать течь масла и топлива.

26. При появлении первых признаков пожара (дыма, запаха гари) необходимо немедленно подать сигнал пожарной тревоги и до прибытия помощи тушить пожар имеющимися силами и средствами.

27. С целью предотвращения опрокидывания машины запрещается:

а) резко изменять скорость и тормозить, делать крутые повороты при движении по крутым спускам и скользким дорогам. Тормозить следует двигателем и остановочными тормозами;

б) допускать крены более допустимых при спуске с барханов при движении по песчаной местности, при движении по косогорам.

28. С целью предотвращения затопления машины запрещается:

а) начинать испытания, не осуществив контрольного осмотра и герметизации машины;

б) входить в воду с невключенным водооткачивающим насосом;

в) преодолевать водные преграды при открытых люках с неподнятыми волноотражательным щитком и воздухозаборной трубой при незакрытом клапане отсоса пыли;

г) при испытаниях машины на плаву открывать люки, двери и лючки амбразур;

д) продолжать движение при входе в воду в случае обильного поступления в машину воды. Необходимо остановить машину и вывести ее на берег задним ходом;

е) продолжать движение на плаву, если носовая часть машины начнет погружаться в воду. Необходимо, не сбавляя оборотов, быстро включить главный фрикцион, после стекания воды с лобового листа продолжить движение, включив низшую передачу.

29. При вынужденной остановке машины под водой и невозможности продолжить движение доложить руководителю испытаний и действовать по его команде и в соответствии с инструкцией по эксплуатации машины.

30. При вынужденной остановке машины на железнодорожном переезде водитель-испытатель должен немедленно принять все меры для освобождения переезда; если машину не удается удалить с переезда, то водитель-испытатель обязан:

а) направить двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив порядок подачи сигнала остановки машинисту приближающегося поезда (сигналом остановки служит круговое движение руками: днем – лоскутом яркой ткани или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью – факелом или фонарем);

б) оставаться возле машины и подавать сигналы общей тревоги – сериями из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов;

в) при появлении поезда (локомотива, дрезины) бежать ему навстречу, подавая сигнал остановки.

V. Требования безопасности по окончании работы

31. ***Водитель-испытатель обязан:***

а) при постановке машины на место стоянки задним ходом убедиться в том, что место стоянки свободно и обеспечивает безопасность движения;

б) при постановке на место стоянки (на эстакаду) неисправной машины с помощью тягача пользоваться устройствами для жесткой сцепки. Использовать при этом подручные средства (бревна, рельсы, балки, шпалы и т.п.) не следует;

в) сообщить руководителю испытаний обо всех неисправностях, замеченных в процессе испытания.

gost.e-ecolog.ru