ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО АВТОТРАНСПОРТА НА ОТКРЫТЫХ ГОРНЫХ РАБОТАХ

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО УГОЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
И ПРОЕКТНО-КОНСТРУКТОРСКИЙ ИНСТИТУТ
ПО ДОБЫЧЕ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ ОТКРЫТЫМ СПОСОБОМ

Утверждено
Министром угольной
промышленности СССР
6 января 1977 г.

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО АВТОТРАНСПОРТА НА ОТКРЫТЫХ ГОРНЫХ РАБОТАХ

МОСКВА «НЕДРА» 1978

УДК 622.69:622.271

Правила технической эксплуатации технологического автотранспорта на открытых горных работах. М., «Недра», 1978. 79 с. (М-во угольной промышленности СССР. Науч.-исслед. и проектно-конструкт. ин-т по добыче полезных ископаемых открытым способом).

Правила содержат требования к подвижному составу технологического автомобильного транспорта и основные положения по его содержанию и использованию, требования к зданиям, сооружениям, оборудованию автотранспортных предприятий, а также требования техники безопасности и противопожарной безопасности при эксплуатации подвижного состава. Настоящие правила разработаны взамен ранее действовавших Правил технической эксплуатации большегрузных автомобилей-самосвалов на открытых горных работах.

Правила предназначены для инженерно-технических работников автотранспортных и горных предприятий Министерства угольной промышленности СССР, осуществляющих эксплуатацию технологического автомобильного транспорта и разработку угольных (сланцевых) месторождений открытым способом, научно-исследовательских, проектных и других организаций и учреждений, выполняющих для этих предприятий проекты, оборудование, а также могут быть использованы преподавателями и студентами горных институтов.

Табл. 8.

Выпущено по заказу Министерства угольной промышленности СССР.

П 30704—312
043(01)—78

© Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт по добыче полезных ископаемых открытым способом (НИИОГР), 1978

ПРЕДИСЛОВИЕ

Основными направлениями развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы, принятыми на XXV съезде КПСС, предусматривается увеличить добычу угля в 1980 г. до 790—810 млн. т. При этом 60% всего прироста добычи угля в стране будет получено наиболее экономичным — открытым способом. Открытый способ позволяет в относительно короткие сроки и с наименьшими удельными капитальными затратами создавать и осваивать новые мощные предприятия, работа которых характеризуется высокими экономическими показателями при более безопасных и лучших гигиенических условиях труда.

В технологическом процессе открытой добычи угля все более широкое применение находит автомобильный транспорт, что обусловлено в ряде случаев значительными преимуществами его по сравнению с другими видами транспорта. С увеличением глубины разработки, а следовательно, и расстояния транспортирования горной массы, автомобильный транспорт применяется в сочетании с железнодорожным и конвейерным транспортом, выполняя роль сборочного звена на нижних горизонтах разрезов.

В настоящее время на угольных и сланцевых разрезах используются в основном автомобили-самосвалы и автопоезда Белорусского и Кременчугского автомобильных заводов грузоподъемностью от 12 до 120 т, однако в ближайшее время на разрезах будут эксплуатироваться автомобили и автопоезда грузоподъемностью до 300 т.

Интенсивное техническое перевооружение автотранспортных предприятий и разрезов, разработка и введение в действие ряда новых директивных и нормативных документов, регламентирующих требования к эксплуатации, содержанию и ремонту подвижного состава технологического автотранспорта, обусловили необходимость переработки утвержденных в 1971 г. и ныне действующих Правил технической эксплуатации большегрузных автомобилей-самосвалов на открытых горных работах.

При составлении настоящих Правил были использованы «Устав автомобильного транспорта РСФСР», «Правила технической эксплуатации большегрузных автомобилей-самосвалов», «Правила технической эксплуатации при разработке угольных и сланцевых месторождений открытым способом», «Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта», «Единые правила безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом», «Правила техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта», «Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта» (части I и II), нормы технологического проектирования, научные разработки институтов и заводов — изготовителей автомобилей, предложения предприятий и организаций Министерства угольной промышленности СССР и других ведомств, а также учтен передовой отечественный и зарубежный опыт эксплуатации технологического автотранспорта на открытых горных работах.

Корректировку Правил технической эксплуатации большегрузных автомобилей-самосвалов на открытых горных работах (изд. 1971 г.) и разработку настоящих Правил осуществляла группа специалистов НИИОГР, Министерства угольной промышленности СССР и Белорусского автомобильного завода в составе: Б. Г. Алешин, В. Я. Ужанов, А. А. Войнов, Л. Ф. Гроссов, А. Е. Анпилогов, В. Н. Самойлов, С. М. Перепелкин, А. Ф. Пономарев, В. В. Сачава, В. Н. Прокопьев, П. А. Шалыго, А. В. Зотов, А. Н. Казарез.

Работа выполнена под руководством канд. техн. наук Л. Ф. Гроссова.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

§ 1. Правила технической эксплуатации технологического автотранспорта на открытых горных работах регламентируют:

основные обязанности работников автотранспортного предприятия, обслуживающего угольные разрезы;

требования к подвижному составу технологического автотранспорта и основные положения о его содержании (обслуживание, ремонт, хранение);

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

требования к зданиям, сооружениям, оборудованию для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава и общий порядок их содержания;

требования к автомобильным дорогам разрезов;

требования по охране труда, технике безопасности и противопожарной технике при эксплуатации подвижного состава.

§ 2. Настоящие Правила обязательны для всех должностных лиц автотранспортных и горных предприятий (подразделений) Министерства угольной промышленности СССР, осуществляющих эксплуатацию технологического автомобильного транспорта и разработку угольных (сланцевых) месторождений открытым способом, а также для работников научно-исследовательских, проектных и других организаций и учреждений, выполняющих для этих предприятий проекты, оборудование и т. п.

§ 3. Контроль за выполнением настоящих Правил возлагается на управления автомобильного транспорта и соответствующие структурные подразделения (службы) производственных объединений по добыче угля Министерства угольной промышленности СССР.

§ 4. Точное и неуклонное выполнение Правил должно способствовать обеспечению эффективной работы всех звеньев технологического процесса добычи угля открытым способом, четкой и бесперебойной работы автомобильного транспорта и безопасности движения.

§ 5. Издаваемые Министерством угольной промышленности СССР технические условия, положения, инструкции и указания, относящиеся к технической эксплуатации подвижного состава технологического автотранспорта, а также зданий, сооружений и оборудования, предназначенных для обслуживания, ремонта и хранения подвижного состава, должны соответствовать настоящим Правилам.

ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ. ИНСТРУКТАЖ, ОБУЧЕНИЕ И ПРОВЕРКА ЗНАНИЙ РАБОТНИКОВ АВТОТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

Основные обязанности работников автотранспортного предприятия

§ 6. Основной обязанностью работников автотранспортного предприятия (подразделения), обслуживающего разрезы, является выполнение плана перевозок горной массы при безусловном обеспечении безопасности движения, правильном использовании технических средств, максимальной реализации имеющихся внутренних резервов, неуклонном повышении производительности труда и снижении себестоимости перевозок.

§ 7. Каждый работник, связанный с содержанием и эксплуатацией подвижного состава автомобильного транспорта, несет личную ответственность за осуществление мер по обеспечению безопасности движения.

§ 8. Лица, связанные с содержанием и эксплуатацией подвижного состава автомобильного транспорта, обязаны знать:

Устав автомобильного транспорта;

Правила дорожного движения;

Правила техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта;

Единые правила безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом;

настоящие Правила;

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

должностные инструкции.

§ 9. Каждый работник автотранспортного предприятия или разреза, заметивший опасность, угрожающую людям, автомобилям или сооружениям (неисправность дороги, автомобилей, экскаваторов, кабельных линий, признаки возможных оползней и обвалов уступов, возникновение пожаров и пр.), обязан немедленно принять меры для предупреждения возможных аварий и несчастных случаев, а при обнаружении на линии аварии автомобиля — принять меры для оказания срочной медицинской помощи пострадавшим и технической помощи автомобилю.

§ 10. Каждый работник автотранспортного предприятия (подразделения) должен добросовестно выполнять возложенные на него обязанности, требования Правил внутреннего распорядка и настоящих Правил.

§ 11. Ответственность за выполнение настоящих Правил возлагается на руководителей автотранспортных предприятий (подразделений) Министерства угольной промышленности СССР, а также горных предприятий, ведущих разработку угольных и сланцевых месторождений открытым способом с использованием технологического автомобильного транспорта.

§ 12. За нарушение настоящих Правил все указанные лица несут ответственность в дисциплинарном, административном или судебном порядке в зависимости от характера нарушений и вызванных ими последствий.

Инструктаж, обучение и проверка знаний работников автотранспортного предприятия

§ 13. Рабочие (в том числе водители), инженерно-технические работники и служащие могут быть допущены к самостоятельной работе только после прохождения инструктажа по технике безопасности.

Администрация предприятия обязана обеспечить своевременное и качественное проведение инструктажа и обучение работающих безопасным приемам и методам работы по утвержденной программе.

Инструктаж и обучение проводятся на основе общих и отраслевых правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии с учетом конкретных условий работы.

§ 14. Инструктажи бывают следующих видов:

вводный инструктаж при поступлении на работу;

инструктаж на рабочем месте;

повторный инструктаж на рабочем месте;

дополнительный (внеплановый) инструктаж.

§ 15. Вводный инструктаж проводится инженером по технике безопасности или специально выделенным по приказу лицом по утвержденным инструкциям для всех поступающих на предприятие рабочих, инженерно-технических работников, служащих, практикантов и учеников. Как правило, он должен осуществляться в кабинете (уголке) техники безопасности, оборудованном наглядными пособиями.

При проведении вводного инструктажа должны быть разъяснены:

основные положения советского законодательства по технике безопасности и производственной санитарии;

правила внутреннего распорядка на предприятии, правила поведения на территории, в производственных и бытовых помещениях, а также значение предупредительных надписей, плакатов и сигнализации;

особенности условий работы соответствующего участка и меры по предупреждению несчастных случаев;

требования к работающим соблюдения личной гигиены и правил производственной санитарии на предприятии;

нормы выдачи и правила пользования спецодеждой, спецобувью и защитными приспособлениями;

порядок оформления несчастного случая, связанного с производством, меры по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастном случае, требования пожарной безопасности.

Вводный инструктаж оформляется соответствующими документами

§ 16. Инструктаж на рабочем месте проводится до начала работы со вновь принятыми на предприятие рабочими, практикантами и учениками производственного обучения, временными и прикомандированными работниками в течение одной недели.

Его выполняет руководитель соответствующего производственного участка на рабочем месте по профессиям.

Инструктаж должен сопровождаться показом правильных безопасных приемов работы и операций.

§ 17. В программу инструктажа по безопасным приемам и методам работ на рабочем месте входят:

общее ознакомление с технологическим процессом на данном участке производства;

ознакомление с устройством оборудования, приспособлений, оградительных и защитных устройств, а также применением средств индивидуальной защиты (предохранительных приспособлений);

порядок подготовки к работе (проверка исправности оборудования, пусковых приборов, заземляющих устройств, приспособлений и инструментов);

требования правильной организации и содержания рабочего места;

основные правила безопасности при выполнении работ каждым рабочим индивидуально и совместно с другими рабочими.

§ 18. Если после проведения инструктажа на рабочем месте в результате проверки выяснится, что работник плохо усвоил требования техники безопасности и применяет неправильные приемы труда, руководитель участка обязан повторить объяснения и показ безопасных приемов труда. До усвоения материала работник не может быть допущен к самостоятельной работе. В этом случае его должны прикрепить к квалифицированному работнику для практического обучения на период испытательного срока.

Ученики и практиканты могут работать лишь после вводного инструктажа и инструктажа по технике безопасности на рабочем месте под руководством опытных работников, назначаемых приказом (распоряжением) руководителей предприятия.

§ 19. Инструктаж на рабочем месте оформляется в соответствии с требованиями Правил техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта.

§ 20. Повторный инструктаж проводится для рабочих независимо от их квалификации, стажа и опыта работы не реже одного раза в шесть месяцев по программе инструктажа на рабочем месте. Для рабочих, выполняющих работу с повышенной опасностью (аккумуляторщики, медники, маляры, электро- и газосварщики, электрики, кочегары, лица, работающие на оборудовании, находящемся под давлением, соприкасающиеся с этилированным бензином и бензолом, грузчики, стропальщики, такелажники), повторный инструктаж проводится ежеквартально.

§ 21. Дополнительный инструктаж по безопасным приемам и методам работы осуществляется на рабочем месте руководителем производственного участка при нарушении работающим правил и инструкций по технике безопасности, технологической и производственной дисциплины, а также при изменении технологического процесса, вида работ и подвижного состава. Повторный и дополнительный инструктажи оформляются записями в специальном журнале с указанием номеров или шифров инструкций. Журнал должен храниться у руководителя производственного участка.

§ 22. Кроме инструктажей по технике безопасности все вновь поступающие на автотранспортное предприятие (подразделение) должны пройти обучение в объеме и в сроки, установленные программами, и сдать экзамен специальной комиссии, назначаемой руководителем предприятия (подразделения).

Лица, знания которых комиссией признаны неудовлетворительными, должны пройти повторное обучение.

Работники, прошедшие обучение по технике безопасности, подвергаются проверке знаний (экзаменам) один раз в 1—2 года.

§ 23. Рабочие, занятые на работе с повышенной опасностью,

а также вновь принятые на предприятие, допускаются к самостоятельной работе только после специального обучения, сдачи экзамена и получения удостоверения на право работы и обслуживание данного оборудования (механизма).

§ 24. Обучение инженерно-технических работников (после прохождения вводного инструктажа по технике безопасности) проводится на специально организуемых семинарах по утвержденной программе, согласованной с центральным и республиканским комитетами профсоюза, с проверкой знаний и выдачей удостоверения. Периодичность обучения — один раз в 1—2 года.

§ 25. Инженерно-технические работники, занятые эксплуатацией объектов, подконтрольных Госгортехнадзору и Госэнергонадзору, проходят дополнительное обучение по технике безопасности и допускаются к ведению работ после сдачи экзаменов соответствующей комиссии (с участием представителей Госгортехнадзора и Госэнергонадзора) и получения удостоверения (допуска на право производства работ с присвоением квалификационной группы).

§ 26. Для управления автомобилем (автопоездом) с электрической трансмиссией и выполнения операций технического обслуживания допускается персонал, имеющий квалификационную группу по технике безопасности не ниже II.

§ 27. Лица, обслуживающие электроустановки, кроме обучения должны пройти необходимую стажировку продолжительностью 6—12 рабочих дней, после чего они могут быть допущены к самостоятельной работе.

При обслуживании электрических установок стажер выполняет следующую работу: включает, отключает и осматривает установки (при наличии всех защитных средств, спецодежды и спецобуви) только по указанию и под надзором обучающего, который полностью отвечает за соблюдение требований техники безопасности.

Подготовка водителей к эксплуатации технологических автомобилей

§ 28. Водители допускаются к работе на разрезах после предварительного изучения особенностей устройства технологических автомобилей и освоения практических приемов вождения их во время стажировки на дорогах разреза.

§ 29. Обучение вновь поступающих водителей практическим приемам вождения должен организовывать по согласованию с руководством автотранспортного предприятия руководитель соответствующего подразделения (колонны, цеха) или должностное лицо, заменяющее его. При этом руководство автотранспортного предприятия и разреза должно обеспечить обучение водителей безопасным методам работы, ознакомить их с маршрутами движения, профилем и возможными опасными участками трасс с последующей сдачей экзаменов.

Подготовленным водителям выдаются удостоверения установленной формы на право работы в разрезе.

§ 30. Продолжительность стажировки водителей должна составлять не менее 10—15 дней (в зависимости от марки автомобиля).

§ 31. Стажировка должна проводиться под руководством водителя-инструктора, имеющего стаж работы на разрезе не менее двух лет.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Виды подвижного состава и область его применения

§ 32. Подвижной состав технологического автомобильного транспорта состоит из автомобилей, тягачей, прицепов и полуприцепов.

§ 33. При выборе типа и грузоподъемности подвижного состава необходимо учитывать:

объемы перевозок;

горнотехнические условия разработки (физико-механические свойства горных пород, уклоны трасс и расстояние транспортирования горной массы и т. д.);

параметры погрузочного оборудования;

климатические условия.

Наиболее целесообразным следует считать оснащение автотранспортных предприятий (подразделений) подвижным составом одних марок.

Требования к техническому состоянию подвижного состава

§ 34. Как правило, к эксплуатации допускается подвижной состав, выпущенный только промышленными предприятиями.

Разрешается также эксплуатировать подвижной состав, модернизированный силами автотранспортных предприятий (подразделений) или вновь изготовленный ими на базе готовых моделей подвижного состава, выпускаемых промышленными предприятиями (или их агрегатов), с изменениями элементов кузова, кабины, ходовой части, рабочего оборудования, вызванными специфическими особенностями и условиями выполнения перевозок, а также при отсутствии или недостаточном объеме промышленного производства такого подвижного состава без изменения основных параметров, влияющих на безопасность движения.

Модернизация или изготовление подвижного состава силами автотранспортных предприятий (подразделений) разрешается только по проектам, согласованным с Управлением Госавтоинспекции МВД СССР в части их соответствия требованиям безопасности движения и утвержденным Министерством угольной промышленности СССР.

§ 35. Получаемый предприятиями (подразделениями) новый подвижной состав должен быть полностью укомплектован деталями, принадлежностями и инструментом в соответствии с инструкциями завода-изготовителя.

§ 36. Автомобили и автопоезда для открытых горных работ должны быть оборудованы:

устройством для обогрева платформы автомобиля, исключающим примерзание горной массы к днищу и бортам;

устройствами для обогрева и вентиляции кабины;

устройством для отвода выхлопных газов вверх с целью исключения поднятия пыли с поверхности дороги и площадок экскаваторных забоев, уменьшения загазованности воздушного бассейна разрезов;

дополнительной фарой заднего света;

звуковым сигналом заднего хода, независимым от штатной звуковой сигнализации автомобиля (автопоезда);

устройствами, исключающими самопроизвольное или случайное опускание поднятой платформы автомобиля (автопоезда) при его обслуживании и ремонте;

защитным козырьком над кабиной автомобиля.

Примечание. В порядке исключения допускается эксплуатация автомобилей (автопоездов), у которых не предусмотрены в конструкции подогрев платформы и наличие козырька над кабиной.

§ 37. Автомобили (автопоезда), находящиеся в эксплуатации, должны быть снабжены:

комплектом инструментов и принадлежностей;

средствами пожаротушения (огнетушителями, войлочной кошмой, ящиком с песком);

башмаками (не менее двух) для подкладывания под колеса;

утеплительным чехлом на капот двигателя или чехлом на облицовку радиатора (в зимнее время).

Все приборы, контролирующие работу агрегатов и систем автомобиля (автопоезда), должны быть исправны.

§ 38. Автомобильные поезда, находящиеся в эксплуатации, должны иметь надежные сцепные устройства, обеспечивающие движение прицепов и полуприцепов без рывков и отклонений от направления движения. Прицепы и полуприцепы должны быть оборудованы тормозами автоматического действия, габаритными световыми сигналами, стоп-сигналом и сигналами поворота.

Запрещается буксировка автомобилей, прицепов и оборудования на гибкой сцепке.

§ 39. Подвижной состав технологического автотранспорта, его агрегаты и узлы должны постоянно поддерживаться в надлежащем техническом состоянии путем своевременного проведения технических обслуживаний и ремонтов.

Двигатель. Техническое состояние двигателя должно обеспечивать надежную и экономичную работу его на всех эксплуатационных режимах. Не допускается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при наличии указанных ниже недостатков и неисправностей двигателя:

превышение установленной нормы на содержание окиси углерода (CO) в отработавших газах двигателя;

подтекание топлива, масла и охлаждающей жидкости из соответствующих систем;

неисправность или отсутствие глушителя;

затрудненный пуск и неустойчивая работа на минимальных оборотах холостого хода;

понижение давления масла в системе смазки ниже минимальных рекомендуемых величин;

перегрев двигателя при эксплуатации автомобиля в обычных условиях.

Трансмиссия. Техническое состояние агрегатов трансмиссии должно обеспечивать плавную передачу (без повышенного шума, стуков и рывков) крутящего момента от двигателя к ведущим колесам при нагрузке и скорости движения, допустимых для данного автомобиля (автопоезда) по технической характеристике.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при наличии указанных ниже недостатков и неисправностей агрегатов трансмиссии.

По сцеплению:

пробуксовка сцепления;

резкие рывки во время включения;

неполное выключение сцепления;

несоответствие величины свободного хода педали сцепления требованиям инструкций заводов-изготовителей.

По гидромеханической передаче:

несоответствие давления масла требованиям инструкций завода-изготовителя;

течь масла из системы;

повышенный шум и вибрация во время работы.

По коробке перемены передач и раздаточной коробке:

затрудненное включение или самопроизвольное выключение передач;

течь масла из картеров;

повышенный нагрев картеров.

По карданной передаче:

повышенные люфты в шарнирах и подшипниках промежуточных опор карданной передачи;

деформация и трещины карданных валов;

износ шлиц и заедание скользящих шлицевых соединений;

ослабление болтовых соединений фланцев и промежуточной опоры.

По ведущим мостам и планетарной передаче:

трещины картеров;

течь масла из картеров;

стук или повышенный шум шестерен во время движения автомобиля (автопоезда).

По электрической трансмиссии:

повреждение элементов защиты электрических цепей;

повышенный нагрев подшипниковых узлов электрических машин;

повреждение изоляции токоподводящих соединений;

неисправность вентиляторов охлаждения тяговых электродвигателей и возбудителя;

неисправность рукавов подвода охлаждающего воздуха;

повышенное сопротивление изоляции электрических машин;

течь масла из корпусов коробки отбора мощности, редукторов мотор-колес, редукторов вентиляторов мотор-колес и генератора-возбудителя.

Рулевое управление. Техническое состояние рулевого управления должно обеспечивать легкость и надежность управления автомобилем (автопоездом) при движении с различными скоростями в любых дорожных условиях.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при наличии указанных ниже недостатков и неисправностей рулевого управления:

несоответствие величины свободного хода рулевого колеса требованиям инструкций заводов-изготовителей;

затрудненное вращение рулевого колеса;

ослабление крепления или повреждение рулевого колеса, колонки и картера рулевого механизма;

неисправность гидравлического усилителя рулевого управления;

уменьшение или увеличение углов поворота передних колес ниже или выше нормы, установленной заводом-изготовителем;

повышенные люфты в шарнирах рулевых тяг и шкворневых соединениях.

Тормоза. Техническое состояние тормозов должно обеспечивать плавную и надежную остановку автомобиля (автопоезда) за время и на длине тормозного пути, установленных Правилами дорожного движения и инструкциями заводов-изготовителей.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при наличии указанных ниже недостатков и неисправностей тормозных систем:

если рабочий тормоз не обеспечивает равномерного затормаживания всех колес при однократном нажатии на педаль;

нарушение герметичности системы пневматических тормозов, что вызывает падение давления воздуха при неработающем двигателе более величины, указанной в инструкциях завода-изготовителя;

подтекание жидкости в гидравлической системе тормозов;

неисправность манометра системы пневматических тормозов;

если компрессор не обеспечивает установленного давления воздуха в системе пневматических тормозов;

неисправность тормозной системы прицепов или полуприцепов;

если рычаг (рукоятка) стояночного тормоза не удерживается запирающим устройством;

если стояночный тормоз не удерживает груженый автомобиль на уклоне 16%;

неисправность тормоза-замедлителя.

Ходовая часть (передняя ось, рама, подвеска, шины, колеса). Техническое состояние передней оси должно обеспечивать установку передних колес в соответствии с требованиями инструкций завода-изготовителя и надежность крепления деталей рулевого управления и ходовой части.

Техническое состояние рамы должно обеспечивать правильность установки и надежность крепления всех агрегатов автомобиля (автопоезда).

Техническое состояние подвески должно обеспечивать гашение колебаний, возникающих при погрузке и движении автомобиля (автопоезда).

Техническое состояние шин и колес должно обеспечивать надежность и безопасность движения автомобиля (автопоезда) с установленной скоростью и легкость управления им.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при наличии указанных ниже недостатков и неисправностей.

По передней оси:

несоответствие схождения колес требованиям инструкций завода-изготовителя (табл. 1);

Таблица 1

Марка автомобиля (автопоезда)	Схождение колес, мм	Место контроля
БелАЗ-540, БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	4—6	По ободам колес
БелАЗ-548А, БелАЗ-7525, БелАЗ-7425-9490	4—6	Там же
БелАЗ-549, БелАЗ-7420-9590	6—10	По тормозным барабанам колес

погнутость балки передней оси или появление трещин в деталях подвески;

заметные люфты в подшипниках передних колес или заедание, препятствующее их вращению.

По раме:

наличие трещин на лонжеронах рамы в несущей части;

заметная деформация продольных балок и поперечин;

нарушения стыковых сварочных швов, швов крепления кронштейнов агрегатов и узлов;

нарушение или ослабление заклепочных соединений рамы;

ослабление крепления агрегатов и узлов на раме.

По подвеске:

расхождение или поломка листов рессор;

неисправность амортизатора;

нарушение характеристик цилиндров пневмогидравлической подвески.

По шинам и колесам:

несоответствие давления воздуха в шинах требованиям инструкций завода — изготовителя шеи и автомобилей (табл. 2);

Таблица 2

Марка автомобиля (автопоезда)	Размер шин	Давление воздуха в шинах, кг/см²	
		передних колес	задних колес
БелАЗ-540, БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	18.00—25″	5,0	5,0
БелАЗ-548А, БелАЗ-7525, БелАЗ-7425-9490	21.00—33″	5,6	5,6
БелАЗ-549, БелАЗ-7420-9590	24.00—49″	6,0	6,0

расслоение, сквозное повреждение шины или разрыв нитей корда;

полный износ протектора;

неисправность бортовых и замочных колец, неправильная установка замочных колец;

ослабление или отсутствие гаек и прижимов колес;

износ конической части отверстий в дисках колес, не позволяющий надежно закрепить колеса гайками;

наличие трещин на дисках и ободах, замочных и бортовых кольцах.

Электрооборудование. Техническое состояние электрооборудования автомобиля (автопоезда) должно обеспечивать надежный пуск двигателя, безотказное действие приборов освещения, сигнализации и электрических контрольных приборов.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при указанных ниже недостатках и неисправностях электрооборудования.

По аккумуляторным батареям:

течь электролита;

недостаточный уровень электролита;

разрядка батарей более чем на 50% емкости в летнее время и более чем на 25% — зимой;

загрязнение поверхности крышек и отверстий в пробках батарей;

надежное крепление батарей и подводов к ним.

По генератору и стартеру:

чрезмерное искрение между щетками и коллекторами;

недостаточный зарядный ток генератора;

недостаточный крутящий момент стартера.

По приборам освещения, сигнализации, контрольным приборам и электропроводам, если:

не отрегулированы фары в соответствии с инструкцией завода-изготовителя;

не горят фары либо передние или задние габаритные фонари;

не горит «стоп-сигнал»;

не горит указатель поворота;

не горит опознавательный знак автопоезда;

отсутствуют светоотражатели, предусмотренные инструкцией или Правилами дорожного движения;

не горит фонарь заднего номерного знака либо его освещение не обеспечивает при ясной погоде видимости знака на расстоянии 20 м;

неисправны электроприборы, контролирующие работу агрегатов и систем автомобиля;

неисправна проводка;

в предохранители установлены несоответствующие плавкие вставки;

отсутствует штепсельный разъем в соединении автомобиля с прицепом (полуприцепом).

Платформа и подъемный механизм. Техническое состояние платформы должно обеспечивать размещение горной массы при погрузке, транспортирование ее без потерь и полную разгрузку.

Техническое состояние подъемного механизма платформы должно обеспечивать подъем груженой платформы для разгрузки за время, соответствующее данным инструкции завода-изготовителя.

Запрещается эксплуатация автомобиля при указанных ниже недостатках и неисправностях платформы и подъемного механизма:

повреждения бортов и пола платформы, вызывающие потерю горной массы во время движения или неполную ее разгрузку;

неисправность системы обогрева платформы в зимнее время;

неисправности заднего борта и механизма запирания его (для автомобилей-углевозов);

неисправность механизма закрывания створок люка (для автопоезда-углевоза);

наличие трещин на козырьке платформы;

наличие трещин в местах приварки кронштейнов крепления платформы к раме, кронштейнов стопорения платформы в поднятом положении, подпятников крепления цилиндров подъема платформы;

неисправность подъемного механизма, влияющая на его работоспособность.

Опорно-сцепные и поворотные устройства. Техническое состояние опорно-сцепных и поворотных устройств должно обеспечивать надежное соединение тягача (автомобиля) с полуприцепом (прицепом) и безопасное движение автопоезда по дорогам разрезов.

Запрещается эксплуатация автопоезда при наличии неисправности опорно-сцепного устройства седельных тягачей и полуприце-

пов, а также сцепной петли дышла или поворотного устройства прицепа.

Кабина и рабочее место водителя. Техническое состояние кабины и рабочего места водителя должно обеспечивать нормальные условия для работы водителя в различное время года.

Запрещается эксплуатация автомобиля (автопоезда) при указанных ниже недостатках и неисправностях кабины и рабочего места водителя:

повреждения и дефекты ветрового стекла, а также наличие на ветровом стекле, боковых и заднем окнах кабины занавесок и других предметов, ухудшающих обзор;

неисправные стеклоподъемники, стеклоочистители и обогреватели ветрового стекла, противосолнечные щитки, зеркала (два) заднего вида;

нарушение нормального действия систем вентиляции и отопления, а также уплотнений кабины, приводящее к повышению концентрации окиси углерода в зоне рабочего места водителя сверх установленных норм;

неисправные замки дверей кабины;

ослабленное крепление или неисправное сиденье водителя;

неисправный спидометр.

Ввод подвижного состава в эксплуатацию

§ 40. На каждую единицу подвижного состава, вновь поступающего на автотранспортное предприятие (подразделение) с завода-изготовителя, авторемонтного завода или другого автотранспортного предприятия (подразделения), составляется акт приемки, являющийся основанием для включения ее в списочный состав данного предприятия (подразделения).

§ 41. В случае несоответствия технического состояния отдельных агрегатов и узлов техническим условиям или требованиям инструкции завода-изготовителя, а также отсутствия каких-либо приборов и оборудования, указанных в заводской спецификации, принимающее предприятие (подразделение) имеет право потребовать от сдающего устранения выявленных дефектов и неисправностей или отказаться от приемки, что оформляется соответствующим актом. Указанный порядок может быть изменен только с разрешения вышестоящей организации.

§ 42. Вновь поступающие на автотранспортное предприятие (подразделение) 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 (техническим осмотрам).

§ 43. Каждой единице подвижного состава, поступающего на автотранспортное предприятие (подразделение), присваивается гаражный (инвентарный) номер, который наносится краской: у автомобилей и тягачей — на дверях кабины или боковых стенках капо-

та; у прицепного подвижного состава — на наружной поверхности передней части левого борта (стенки) платформы (кузова). Рекомендуется трехзначная нумерация подвижного состава: первая цифра указывает номер колонны (цеха).

Кроме того, для подвижного состава должны быть установлены опознавательные надписи и условное изображение (эмблема), указывающие на его принадлежность данному предприятию. Опознавательные надписи и эмблема по образцу, установленному Минуглепромом СССР, наносятся на дверях (правой и левой) автомобиля или бортах платформы (кузова).

§ 44. Автомобили (автопоезда), прицепы и полуприцепы закрепляются за водителями (бригадами водителей), которым они передаются по акту. В акте должны быть указаны: тип, модель, номера двигателя, шасси и платформы (кузова) подвижного состава; его пробег от начала эксплуатации; техническое состояние; перечень находящихся при нем инструментов и принадлежностей; количество шин, их заводские номера и состояние. Акт подписывается всеми членами бригады.

Если кто-либо из водителей включается в бригаду позднее или бригада заменяется полностью, то при этом должен быть составлен дополнительный акт.

§ 45. Новые и поступающие из капитального ремонта автомобили (автопоезда) проходят обкатку согласно инструкциям заводов-изготовителей и авторемонтных предприятий. На период обкатки водителям этих автомобилей (автопоездов) плановые задания на погрузку и режим (скорости) движения устанавливаются в соответствии с указаниями этих инструкций. По окончании обкатки составляется акт с указанием даты и показания счетчика спидометра.

§ 46. При доставке новых и поступающих из капитального ремонта автомобилей (автопоездов) с заводов на автотранспортное предприятие (подразделение) своим ходом водители должны соблюдать требования инструкций заводов-изготовителей и авторемонтных предприятий на обкатку.

§ 47. В период действия установленного гарантийного срока на автомобиль (автопоезд) и комплектующие изделия (двигатель, аккумуляторные батареи, автомобильные шины, контрольно-измерительную аппаратуру) автотранспортное предприятие (подразделение) имеет право представлять соответствующим заводам-изготовителям или ремонтным предприятиям рекламации на изделия, вышедшие из строя из-за некачественного изготовления или ремонта.

Рекламации должны оформляться в порядке, установленном заводами-изготовителями или ремонтными предприятиями.

Списание подвижного состава

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

§ 49. Основанием для списания служит заключение комиссии, назначаемой руководителем автотранспортного предприятия (подразделения).

§ 50. Списание подвижного состава производится в установленном порядке, действующем в Министерстве угольной промышленности СССР.

§ 51. Списанный подвижной состав снимается с государственного учета в органах ГАИ. До снятия с учета списанный подвижной состав подлежит хранению на автотранспортном предприятии (подразделении) 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 (подразделения), остальные части утилизируют как лом.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Назначение и виды технического обслуживания и ремонта

§ 52. Для обеспечения технически исправного состояния подвижного состава проводятся техническое обслуживание и ремонт.

Основой технической политики должна быть планово-предупредительная система технического обслуживания и ремонта агрегатным методом.

§ 53. Техническое обслуживание предназначено для поддержания подвижного состава в работоспособном состоянии и в надлежащем внешнем виде, уменьшения интенсивности изнашивания деталей, предупреждения отказов и неисправностей, а также для выявления их с целью своевременного устранения. Техническое обслуживание является профилактическим мероприятием, проводимым принудительно в плановом порядке через определенные пробеги или время работы подвижного состава.

§ 54. Техническое обслуживание подвижного состава по периодичности, перечню и трудоемкости выполняемых работ подразделяется на следующие виды:

ежедневное техническое обслуживание (ЕО);
первое техническое обслуживание (ТО-1);
второе техническое обслуживание (ТО-2);
сезонное техническое обслуживание (СО).

§ 55. Ремонт предназначен для регламентированного восстановления и поддержания работоспособности подвижного состава автомобильного транспорта, устранения отказов и неисправностей, возникших в работе или выявленных при техническом обслуживании. Ремонтные работы выполняются как по потребности, после появления соответствующего отказа или неисправности, так и по плану через определенный пробег или время работы подвижного состава — предупредительный ремонт. Работы технического обслуживания и предупредительного ремонта являются профилактическими.

§ 56. Ремонт в соответствии с назначением и характером выполняемых работ подразделяется по видам на текущий и капитальный ремонты.

Как текущий, так и капитальный ремонты могут выполняться по отдельным агрегатам, узлам и механизмам, а также по подвижному составу в целом.

§ 57. Операции технического обслуживания или ремонта производятся с предварительным контролем или без него. Основным методом выполнения контрольных работ является диагностика, которая служит для определения технического состояния автомобиля, его агрегатов и узлов без разборки и является технологическим элементом технического обслуживания и ремонта. Цель диагностики при техническом обслуживании заключается в определении фактической потребности в производстве работ, выполняемых не при каждом обслуживании, и прогнозировании момента возникновения отказа или неисправности. Цель диагностики при ремонте заключается в выявлении причин отказа или неисправности и установлении наиболее эффективного способа их устранения: на месте, со снятием узла или агрегата, с полной или частичной разборкой и т. д.

§ 58. Для постоянного повышения производительности труда и снижения затрат на техническое обслуживание и ремонт, руководствуясь Положением о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта и настоящими Правилами, автотранспортные предприятия должны:

нести ответственность за организацию, своевременное и качественное выполнение технического обслуживания и ремонта;

поддерживать подвижной состав в состоянии высокой технической готовности при наименьших затратах на техническое обслуживание и ремонт;

улучшать условия труда ремонтных рабочих;

эффективно использовать и совершенствовать производственную базу;

применять рациональную технологическую и научную организацию труда при техническом обслуживании и ремонте;

механизировать и автоматизировать производственные процессы, применять средства диагностики;

нести ответственность за экономное расходование средств на техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонты;

корректировать нормативы технического обслуживания и ремонта в соответствии с указаниями I и II (нормативной) частей Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;

организовывать учет и анализ производства технического обслуживания и ремонта, материально-технических и трудовых затрат.

Авторемонтные предприятия должны:

совершенствовать качество выполнения капитального ремонта автомобилей и агрегатов;

расширять номенклатуру ремонтируемых агрегатов, узлов и деталей;

сокращать время проведения капитального ремонта автомобилей и агрегатов;

модернизировать в установленном порядке подвижной состав автомобильного транспорта при проведении капитального ремонта;

изготовлять дефицитные запасные части.

Общие принципы организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава

§ 59. Техническое обслуживание и текущий ремонт подвижного состава технологического автомобильного транспорта производятся на автотранспортных предприятиях (автобазах) и станциях технического обслуживания.

На автотранспортных предприятиях выполняется весь объем технического обслуживания, а также полностью или частично объем текущего ремонта.

§ 60. 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.).

§ 61. Осуществление технического обслуживания и ремонта подвижного состава на автотранспортном предприятии (подразделении) возлагается на техническую службу, руководимую главным инженером.

§ 62. Структура производственных подразделений технической службы (цехов, участков и др.), выполняющих обслуживание и ремонт подвижного состава, определяется принятой на автотранспортном предприятии формой организации производства, а численность рабочих и число бригад внутри каждого подразделения — производственной программой и требуемым режимом работы (числом смен).

§ 63. Основой рациональной технологии и организации производства на автотранспортных предприятиях являются технологический принцип организации производства, типизация технологических и организационных решений, а также обоснованные нормативы трудоемкости и продолжительности выполнения профилактических и ремонтных работ.

§ 64. Для улучшения качества и снижения затрат целесообразной является централизация профилактических и ремонтных работ.

Состав и объем профилактических и ремонтных работ, выполняемых централизованно, определяются автотранспортными предприятиями (подразделениями) и транспортными управлениями в зависимости от условий эксплуатации, расположения и оснащенности автотранспортных предприятий (подразделений), состава парка и других факторов.

Первоочередной централизации подлежат:

сложные виды профилактических работ (ТО-2, диагностика и др.), программа по которым на каждом отдельном предприятии (подразделении) недостаточна для применения рациональных технологических решений, средств механизации и автоматизации;

наиболее трудоемкие, сложные и часто повторяющиеся работы текущего ремонта, требующие специализированного оборудования, привлечения высококвалифицированной рабочей силы, централизация которых может обеспечить повышение производительности труда и снижение стоимости ремонта;

создание обменного фонда при централизованной доставке отремонтированных автомобилей, агрегатов, узлов на автотранспортные предприятия (подразделения) и ремонтного фонда на авторемонтные предприятия.

Объем ремонтных работ, выполняемых централизованно, может составлять до 75% общей трудоемкости и включать: замену и ремонт агрегатов и узлов, малярные, обойные и шиноремонтные работы; ремонт аккумуляторных батарей и приборов электрооборудования; слесарно-механические, арматурно-кузовные, кузнечно-прессовые и другие работы. При этом производится централизация рабочей силы, оборотного фонда агрегатов, узлов и запасных частей.

§ 65. На автотранспортных предприятиях (подразделениях) должны применяться преимущественно технологические принципы формирования производственных подразделений, специализированных на выполнении определенных профилактических или ремонтных работ.

При определении размеров производственных подразделений должны обеспечиваться их управляемость, равномерная загрузка исполнителей и возможность эффективного применения прогрессивной технологии, организации производства и средств механизации.

Для удобства управления производственные подразделения, выполняющие однородные воздействия, следует объединять в производственные комплексы, в том числе:

комплекс технического обслуживания, включающий подразделения, выполняющие ЕО, ТО-1, ТО-2 и СО;

комплекс ремонта, объединяющий подразделения, выполняющие ремонтные работы непосредственно на автомобиле;

комплекс ремонтных участков, производящих ремонт оборотного фонда агрегата, узлов и др.

При организации на автотранспортном предприятии производственных комплексов комплектование оборотного фонда узлов и агрегатов, доставку этого фонда и автомобилей в производственные зоны рекомендуется осуществлять централизованно специализированным подразделением подготовки производства.

§ 66. Оперативное руководство производством на средних и крупных автотранспортных предприятиях (подразделениях) рекомендуется осуществлять единым центром управления, планирующим производство на основе информации о ходе работ подразделений. Центр управления отдает команды, обеспечивающие взаимодействие всех производственных подразделений, наиболее эффективное использование рабочей силы, оборудования и площадей, а также завершение профилактических или ремонтных работ в запланированные сроки.

На мелких автотранспортных предприятиях (подразделениях) функции центра управления производством выполняются диспетчером.

Между центром управления (диспетчером) и производственными подразделениями рекомендуется устанавливать двустороннюю связь. Средства связи выбираются в зависимости от размера и условий работы автотранспортного предприятия (подразделения).

Перемещение подвижного состава в процессе технического обслуживания или текущего ремонта рекомендуется осуществлять по командам центра управления производством (диспетчера).

§ 67. Технологический процесс технического обслуживания и ремонта подвижного состава на автотранспортном предприятии включает:

контроль и приемку подвижного состава при возвращении с линии после смены, при которых производится проверка комплектности и внешнего состояния, фиксируются отказы или неисправно-

сти, составляется при необходимости акт о повреждении, оформляется и передается в центр управления (диспетчеру) информация, необходимая для выполнения работ текущего ремонта;

внешний уход, при котором производится уборка платформы (кузова), кабины, мойка и сушка (обтирка). Моечные работы с последующей сушкой являются обязательными перед поставкой автомобилей на техническое обслуживание или ремонт, выполняемые в помещении;

после контроля, внешнего ухода, дозаправки охлаждающей жидкостью и моторным маслом автомобили направляются на линию или в зоны хранения, технического обслуживания и ремонта, а также в зоны ожидания технического обслуживания или ремонта.

Выпуску на линию подлежат технически исправные автомобили, по которым выполнены все запланированные профилактические и ремонтные работы.

§ 68. На средних и крупных автотранспортных предприятиях первое и второе техническое обслуживание при достаточной сменной программе должно выполняться на поточных линиях.

§ 69. Техническое обслуживание должно обеспечивать снижение износа и безотказную работу узлов, агрегатов, механизмов и систем автомобилей в пределах установленной для них периодичности. Примерный перечень операций технических обслуживаний приведен в приложении 1.

§ 70. С целью поддержания эксплуатационной надежности подвижного состава на заданном уровне и сокращения затрат на его техническое обслуживание и ремонт перечни, периодичность и трудоемкость работ корректируются автотранспортными предприятиями в соответствии с требованиями I и II (нормативной) частей Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

§ 71. В зависимости от фактической периодичности и трудоемкости часть операций текущего ремонта может регламентироваться (предупредительный ремонт). Эти операции могут выполняться отдельно от технического обслуживания и совместно с ним.

Совместно с техническим обслуживанием рекомендуется выполнять технологически связанные с ним, часто повторяющиеся операции сопутствующего текущего ремонта малой трудоемкости (ТО-1 — до 5—7 чел-мин, ТО-2 — до 20—30 чел-мин). Для обеспечения высокого качества выполнения профилактических работ в установленном объеме, равномерной загрузки исполнителей и повышения производительности труда объем сопутствующих ремонтных работ, проводимых при техническом обслуживании, ограничивается. Суммарная трудоемкость операций сопутствующего ремонта не должна превышать 15—20% трудоемкости технического обслуживания соответствующего вида.

§ 72. Для повышения объективности оценки технического состояния подвижного состава автомобильного транспорта, проходящего техническое обслуживание и ремонт, на автотранспортных предприятиях (подразделениях) и станциях централизованного технического обслуживания рекомендуется общая и поэлементная диагностика.

При общей диагностике определяются техническое состояние агрегатов и узлов, обеспечивающих безопасность движения, и пригодность автомобиля к эксплуатации.

При поэлементной (углубленной) диагностике определяется техническое состояние агрегатов и узлов автомобиля и уточняется

потребность их в техническом обслуживании и ремонте. Поэлементная диагностика, как правило, предшествует второму техническому обслуживанию.

§ 73. Для соблюдения периодичности обслуживания, установленной нормативами, планирование ТО-1 осуществляется преимущественно с учетом фактического пробега, а решение о направлении на обслуживание принимается за 2—3 дня (смены) до предполагаемой даты обслуживания.

Календарное планирование первого технического обслуживания допустимо при постоянных условиях работы, незначительном изменении сменного пробега и обязательном учете возможных целодневных простоев.

Планирование второго технического обслуживания подвижного состава осуществляется по фактическому пробегу или по календарному времени с обязательным учетом в последнем случае целодневных простоев. Решение о направлении на ТО-2 принимается за 4—6 дней до предполагаемой даты обслуживания. В течение этого времени проводится углубленная диагностика, выполняется при необходимости текущий ремонт и уточняется дата постановки подвижного состава на ТО-2.

§ 74. При работе подвижного состава в отрыве от автотранспортных предприятий техническое обслуживание и текущий ремонт производятся с использованием передвижных ремонтных средств, на станциях технического обслуживания или местных автотранспортных предприятиях.

Для сокращения простоев в ремонте и техническом обслуживании допускается расчленение по месту и времени выполнения видов обслуживания на отдельные группы работ (смазочные, крепежные и др.). При этом соблюдаются установленные периодичность и перечень работ технического обслуживания.

§ 75. Требуемое количество и номенклатура запасных частей, инструментов и материалов, необходимых для выполнения технического обслуживания и ремонта, устанавливаются в соответствии с действующими нормами расхода для авторемонтных и автотранспортных предприятий.

Ежедневное техническое обслуживание

§ 76. Основным назначением ежедневного технического обслуживания является общий контроль, направленный на обеспечение безопасности движения и поддержание надлежащего внешнего вида, заправка топливом, маслом и охлаждающей жидкостью. Ежедневное техническое обслуживание выполняется после работы подвижного состава на линии и перед выездом на линию.

§ 77. В перечень работ ежедневного технического обслуживания входят проверка прибывшего с линии и выпускаемого на линию подвижного состава, внешний уход за ним и заправочные операции.

§ 78. Для проверки подвижного состава, прибывающего с линии и выпускаемого на линию, на автотранспортном предприятии (подразделении) должен быть создан контрольно-пропускной пункт (КПП) со смотровой канавой (эстакадой, полуэстакадой, подъемником) и комплектом необходимых инструментов, приспособлений и оборудования.

§ 79. Проверка подвижного состава по прибытии с линии и при выпуске на линию входит в обязанности водителя и механиков контрольно-пропускного пункта.

§ 80. При проверке подвижного состава, прибывающего с линии, устанавливаются:

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

комплектность подвижного состава;

наличие неисправностей, поломок, повреждений;

потребность в текущем ремонте.

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

§ 81. При выпуске на линию проверяется внешний вид, комплектность и техническое состояние подвижного состава, а также выполнение назначенного для него накануне обслуживания или ремонта (путем внешнего осмотра и проверки учетной документации).

Проверка производится по перечню операций, составленному с учетом рекомендаций инструкции завода-изготовителя, специфики эксплуатации и рекомендаций настоящих Правил. Перечень операций ЕО составляется на автотранспортном предприятии (подразделении) и должен включать проверку исправности систем, агрегатов, узлов и деталей подвижного состава, влияющих на безопасность движения, в том числе рулевого управления, тормозов, подвески, колес и шин, платформы и кабины, приборов наружного освещения, световой и звуковой сигнализации, стеклоочистителей.

В случае смены водителей на линии техническое состояние подвижного состава проверяется совместно водителем, закончившим смену, и водителем, приступающим к работе. Исправность подвижного состава подтверждается записями водителей в путевом листе с указанием времени передачи и показаний спидометра.

§ 82. Для выполнения операций внешнего ухода за подвижным составом, заключающихся в уборке платформы и кабины, мойке и обтирке или обсушке, на автотранспортном предприятии (подразделении) должны быть созданы посты или линии внешнего ухода с моечными установками, очистными сооружениями и другим необходимым оборудованием.

§ 83. Заправка автомобилей топливом: доливка масла в картер двигателя и охлаждающей жидкости в радиатор — производится водителем за счет подготовительно-заключительного времени, предусмотренного режимом их работы. Для автомобилей, работающих в две-три смены, ежедневное техническое обслуживание должно выполняться ежесменно.

Первое и второе техническое обслуживание

§ 84. Основным назначением первого и второго технического обслуживания является снижение интенсивности изнашивания деталей, выявление и предупреждение отказов и неисправностей путем своевременного выполнения контрольно-диагностических, смазочных, крепежных, регулировочных и других работ. Техническое обслуживание должно обеспечивать безотказную работу агрегатов, узлов и систем подвижного состава в пределах установленных периодично-

стей по взаимодействиям, включенным в обязательный перечень операций.

§ 85. Первое техническое обслуживание включает внешний уход за подвижным составом в объеме ежедневного обслуживания, 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 втором техническом обслуживании эти операции производятся в расширенном объеме, причем в случае необходимости обслуживаемые приборы, узлы и механизмы вскрывают или снимают с подвижного состава.

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

§ 87. Сроки постановки подвижного состава на обслуживание могут указываться в планах-графиках либо на основании общего пробега от начала эксплуатации по показаниям счетчика пройденного расстояния либо по календарным датам.

Планы-графики второго типа подлежат текущей корректировке по фактическому пробегу подвижного состава.

§ 88. Первое и второе техническое обслуживание 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 соответствующей суточной программе.

§ 89. Автотранспортные предприятия (подразделения) должны ежемесячно ставить в известность вышестоящие организации о выполнении графика технического обслуживания подвижного состава, плана ремонта агрегатов (узлов) и автомобилей (автопоездов).

Текущий ремонт

§ 90. Текущий ремонт предназначен для устранения возникших отказов и неисправностей. Он способствует выполнению установленных норм пробега до капитального ремонта при минимальных простоях. Текущий ремонт выполняется путем проведения разборочных, слесарных, сварочных и других необходимых работ с заменой: у агрегата — отдельных деталей, достигших предельно допустимого состояния, кроме базовых; у автомобиля (автопоезда) — отдельных узлов и агрегатов, требующих текущего или капитального ремонта.

Текущий ремонт должен обеспечивать безотказную работу отремонтированных агрегатов и узлов на пробеге, не меньшем чем до очередного второго технического обслуживания.

§ 91. 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.

§ 92. Текущий ремонт автомобилей, 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.

§ 93. Операции текущего ремонта, потребность в которых возникает наиболее часто и регулярно, могут включаться в объем операции второго технического обслуживания с установлением для каждой операции коэффициента повторяемости, определяющего необходимость ее выполнения при каждом ТО-2 или через одно, два, три ТО-2 и более (при этом коэффициент 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, обусловливающих безопасность движения автомобилей.

§ 94. Для сокращения простоев подвижного состава текущий ремонт должен осуществляться преимущественно агрегатным методом, при котором производится замена неисправных или требующих капитального ремонта агрегатов и узлов на исправные, взятые из оборотного фонда.

Количество основных оборотных агрегатов, узлов и механизмов определяется автотранспортным предприятием (подразделением) с учетом числа единиц подвижного состава, фактического межремонтного пробега агрегата, интенсивности эксплуатации, продолжительности ремонта и доставки агрегатов.

§ 95. Оборотный фонд создается и поддерживается за счет поступления новых и отремонтированных агрегатов, узлов и приборов, в том числе и оприходованных со списанных автомобилей. Ответственность за сохранность и техническое состояние оборотного фонда на автотранспортном предприятии (подразделении) несет техническая служба наравне с ответственностью за сохранность и техническую готовность подвижного состава. Предметный состав оборотного фонда определяется в зависимости от типа автомобилей и условий работы автотранспортного предприятия (подразделения) и включает следующие основные агрегаты в сборе: двигатель, коробку передач, задний и передний мосты, рулевое управление, усилитель рулевого управления, подъемное устройство платформы, коробку отбора мощности и др.

Капитальный ремонт

§ 96. Капитальный ремонт предназначен для регламентированного восстановления работоспособности автомобилей (автопоездов) и агрегатов и обеспечения пробега до следующего капитального ремонта (или списания) не менее 80% нормы для новых автомобилей и агрегатов. Производство капитального ремонта осуществляется в соответствии с единой системой конструкторской документации, предусмотренной действующими стандартами.

§ 97. Капитальный ремонт подвижного состава предусматривает полную разборку, дефектацию, восстановление или замену деталей, капитальный ремонт или замену агрегатов и узлов, сборку, регулировку и испытание. Перечень базовых и основных деталей агрегатов автомобилей приведен в табл. 3.

§ 98. Агрегат направляется на капитальный ремонт, если:

базовая и основные детали нуждаются в ремонте, требующем полной разборки агрегата;

работоспособность агрегата не может быть восстановлена или

Таблица 3

Агрегат	Базовая (корпусная) деталь	Основная деталь
Двигатель и сцепление	Блок цилиндров	Головка цилиндров, коленчатый вал, маховик, распределительный вал, картер сцепления
Коробка передач и раздаточная коробка	Картер коробки	Крышка коробки, ведущий, промежуточный и ведомый валы
Гидромеханическая передача	Картеры согласующего редуктора, гидротрансформатора и коробки передач	Ведущий и ведомый валы согласующего редуктора и коробки передач, промежуточный вал, кожух гидротрансформатора, насосное и турбинное колеса, колеса реакторов, ступицы насосного колеса и гидротрансформатора, корпус тормоза-замедлителя, поддон
Карданная передача	Трубы карданного вала	Фланец-вилка и скользящая вилка
Ведущий мост	Картер ведущего моста	Кожух полуоси, картер редуктора, стакан подшипников, чашки дифференциала, тормозной барабан, поворотный кулак переднего ведущего моста
Передняя ось	Балка передней оси	Поворотная цапфа, ступица, шкворень, тормозной барабан
Рулевое управление	Картер рулевого механизма, цилиндр гидроусилителя	Вал сошки, червяк, рейка, поршень, винт рулевого управления
Цилиндры пневмогидравлической подвески	Цилиндр основной	Цилиндр противодавления
Кабина	Каркас кабины	Оперение кабины, двери
Платформа	Основание платформы	Поперечина, балки, пол платформы
Рама	Продольные балки	Поперечины, кронштейны рессор и цилиндров подвески
Подъемный механизм автомобиля-самосвала, устройство донной разгрузки	Цилиндры гидравлического механизма, картер коробки отбора мощности	Корпус насоса коробки отбора мощности

ее восстановление путем проведения текущего ремонта экономически нецелесообразно.

Списание или восстановление агрегата при достижении его базовой деталью предельного состояния осуществляется в соответствии с действующими едиными техническими условиями на сдачу в капитальный ремонт и выдачу из капитального ремонта автомобилей, их агрегатов и узлов.

Автомобиль направляется на капитальный ремонт при необходимости капитального ремонта рамы, кабины, а также не менее трех других основных агрегатов в любом сочетании.

§ 99. Потребность в капитальном ремонте определяется комиссией, назначаемой руководителем автотранспортного предприятия (подразделения). Направление подвижного состава и агрегатов на капитальный ремонт производится на основании тщательного анализа их технического состояния с учетом пробега, выполненного с начала эксплуатации до и после капитального ремонта, а также расхода запасных частей.

§ 100. Нормы пробега автомобилей (автопоездов) и основных агрегатов до первого капитального ремонта назначаются и корректируются в соответствии с I и II (нормативной) частями Положения о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта.

§ 101. Капитальный ремонт технологических автомобилей должен производиться на авторемонтных предприятиях. При значительной удаленности автобаз (автоколонн) от авторемонтных заводов, наличии необходимых технических средств, квалифицированных рабочих, способных обеспечить выполнение капитального ремонта в соответствии с действующими техническими условиями, и с разрешения руководства управления автомобильного транспорта (автобазы) или соответствующего структурного подразделения производственного объединения капитальный ремонт может производиться непосредственно на автобазе (автоколонне), как правило, агрегатным методом.

§ 102. Капитальный ремонт полнокомплектных автомобилей на авторемонтных предприятиях следует максимально ограничивать за счет замены агрегатов и узлов, требующих капитального ремонта, на исправные, взятые из оборотного фонда.

§ 103. За срок службы полнокомплектный автомобиль подвергается, как правило, одному капитальному ремонту, не считая капитального ремонта агрегатов и узлов до и после капитального ремонта автомобиля.

§ 104. 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 и выдачу из капитального ремонта автомобилей, их агрегатов и узлов. Замена на автомобилях (автопоездах), подготовляемых к сдаче в капитальный ремонт, установленных на них агрегатов, узлов и деталей другими категорически запрещена.

Техническая помощь подвижному составу на линии

§ 105. Техническая помощь организуется с целью устранения неисправностей подвижного состава, возникающих при выполнении

перевозок, и для его доставки (буксировки) на автотранспортное предприятие (подразделение) в случае невозможности проведения необходимых ремонтных работ на линии.

§ 106. При отсутствии централизованной службы технической помощи автотранспортное предприятие (подразделение) обеспечивает техническую помощь на линии принадлежащему ему подвижному составу своими силами. Для этого выделяются и оборудуются автомобили технической помощи и тягачи.

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

§ 107. Специальный автомобиль технической помощи должен иметь:

кузов типа фургон или быть оборудованным тентом;

внутреннее освещение кузова и сиденья для персонала;

верстак со слесарными тисками, комплект инструмента, приспособлений и инвентаря для ремонта автомобилей на линии и минимально необходимые запасные части;

приспособление для вывешивания колес автомобиля (автопоезда);

приспособление для разгрузки кузова неисправного автомобиля (автопоезда);

приспособление для замены колес;

приспособление для буксировки автомобиля (автопоезда);

баллоны с азотом для заправки цилиндров подвески и необходимое оборудование для заправки;

дополнительные баки для топлива и масла, а также необходимый заправочный инвентарь;

противопожарные средства (огнетушитель, ящики с песком), аптечку для оказания первой помощи и дополнительные средства освещения для производства ремонта в ночное время.

Контроль качества и учет выполнения технического обслуживания и ремонта подвижного состава

§ 108. Контроль качества обслуживания и текущего ремонта подвижного состава входит в функции технической службы автотранспортного предприятия (подразделения) и водителей. Помимо оценки качества обслуживания по результатам проверки подвижного состава на КПП, этот контроль осуществляется работниками технической службы путем непосредственного наблюдения за проведением обслуживания и ремонта подвижного состава соответствующими производственными подразделениями. При этом работники технической службы обязаны следить также за соблюдением установленных периодичностей и выполнением перечней операций обслуживания.

§ 109. Осуществляемый технической службой контроль не освобождает работников производственных подразделений, выполняющих техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, от ответственности за качество выполняемых работ и выпуск на линию неисправного подвижного состава.

§ 110. Качество капитального ремонта подвижного состава гарантируется авторемонтными предприятиями.

§ 111. На каждом автотранспортном предприятии (подразделении) должен осуществляться производственно-технический учет, обеспечивающий:

своевременное получение информации об условиях работы, пробеге и техническом состоянии каждой единицы подвижного состава (годна к выпуску на линию, требует технического обслуживания или ремонта, находится в обслуживании или ремонте и т. д.) и парка в целом, необходимой для повышения эффективности использования подвижного состава;

регистрацию работы по техническому обслуживанию и ремонту каждой единицы подвижного состава, выполненных за весь срок ее службы, а также количества израсходованных при этом агрегатов, узлов и деталей;

проведение текущего анализа результатов деятельности технической службы автотранспортного предприятия (подразделения);

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

возможность ручной и механизированной обработки информации, основанной на использовании единых форм учета.

На основании данных учета производят планирование работ по техническому обслуживанию и ремонту, оперативное управление процессом технического обслуживания и ремонта с целью эффективного использования рабочей силы, оборудования и производственных помещений и сокращения простоев подвижного состава.

§ 112. Документы производственно-технического учета и инструкции по их ведению являются обязательными для всех автотранспортных предприятий.

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

Общие требования к территории, зданиям и сооружениям

§ 113. Для обеспечения нормальной эксплуатации подвижного состава автотранспортное предприятие (подразделение) должно располагать:

гаражами-стоянками или благоустроенными площадками для хранения подвижного состава;

зданиями, сооружениями и оборудованием для технического обслуживания и ремонта подвижного состава;

сооружениями для хранения топлива, смазочных и других эксплуатационных материалов;

административными и бытовыми помещениями;

средствами противопожарной защиты.

§ 114. 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, других сооружений для обслуживания и ремонта подвижного состава должны соответствовать про-

изводственной программе предприятия (подразделения) 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 сооружений автотранспортных предприятий должны производиться проектными организациями в установленном порядке.

§ 115. Здания, сооружения и технические средства автотранспортного предприятия (подразделения) должны строиться одновременно с производственными объектами горного предприятия.

§ 116. Территория автотранспортного предприятия (подразделения) 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 за счет ограничения направлений движения по части проездов. Последнее отмечается установкой необходимых дорожных знаков, указателей и соответствующих надписей. Пересечение основных потоков движения на территории гаражей и парков вместимостью более 100 автомобилей не допускается. Около въезда на территорию автотранспортного предприятия должна быть вывешена схема движения по территории с указанием разрешенных и запрещенных направлений, поворотов, выездов и мест стоянок автомобилей (автопоездов).

§ 117. Здания, сооружения, оборудование и территория автотранспортных предприятий (подразделений) должны содержаться в надлежащем порядке и охраняться.

§ 118. Расположение зданий и сооружений на территории автотранспортного предприятия (подразделения), а также внутренняя планировка помещений должны обеспечивать:

эффективное использование производственных площадей;

удобное хранение, техническое обслуживание и ремонт автомобилей;

безопасное движение по территории и в зданиях.

§ 119. Вождение автомобилей на территории автотранспортного предприятия разрешается только лицам, имеющим удостоверение на право вождения. Это правило распространяется также и на обкатку автомобиля после его регулировки и ремонта.

Скорость движения автомобиля на территории автотранспортного предприятия не должна превышать: на открытых проездах — 10 км/ч, в помещениях — 5 км/ч.

§ 120. На территории автотранспортного предприятия (подразделения) и в отдельных помещениях в соответствии с их назначением должны быть вывешены на видном месте:

инструкции по противопожарным мероприятиям (выписки из плана ликвидации аварий);

план эвакуации людей и автомобилей в случае возникновения пожара;

таблички с указанием фамилий лиц, ответственных за обеспечение пожарной безопасности;

правила внутреннего трудового распорядка;

инструкции по технике безопасности и производственной санитарии;

инструкции по эксплуатации подъемно-транспортных, отопитель-

ных, вентиляционных, осветительных и силовых устройств и производственного оборудования.

§ 121. Для курения на территории и в помещениях должны быть отведены специальные, соответствующим образом оборудованные места. Курение в других местах категорически запрещается.

§ 122. Сооружения, технические средства и оборудование автотранспортного предприятия (подразделения) должны содержаться в исправном состоянии.

§ 123. На автотранспортном предприятии (подразделении) должно быть организовано круглосуточное дежурство ответственных лиц, в обязанность которых входит обеспечение надлежащей эксплуатации подвижного состава, общего порядка на предприятии, сохранности оборудования, помещений и имущества.

Сооружения для хранения подвижного состава

§ 124. Подвижной состав автотранспортного предприятия (подразделения) может храниться в межсменное время в закрытых помещениях, под навесами или на открытых площадках (безгаражное хранение).

Любой из способов хранения автомобилей должен обеспечивать сохранность их механизмов, надлежащие условия для пуска двигателя, включения в работу основных агрегатов и систем автомобилей. На автотранспортных предприятиях (подразделениях), где этого требуют климатические условия, стоянки для хранения должны быть оборудованы устройствами для подогрева (разогрева) агрегатов автомобиля.

§ 125. Общее число мест для закрытой и открытой стоянок автомобилей должно определяться по действующим Строительным нормам и правилам с учетом климатических зон и перспектив развития автотранспортного предприятия (подразделения).

§ 126. Порядок размещения подвижного состава на местах стоянки определяется руководством предприятия (подразделения).

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

§ 127. В помещениях и площадках для хранения размещается исправный, готовый к эксплуатации подвижной состав. Для автомобилей (автопоездов), требующих обслуживания или ремонта, а также находящихся на консервации, должны быть отведены отдельные помещения или открытые площадки.

Установка автомобилей в проездах помещений, навесов и площадок для хранения не разрешается.

§ 128. В помещениях и на площадках, предназначенных для хранения подвижного состава, запрещается производить какие-либо работы по обслуживанию и ремонту подвижного состава, а также хранить топливо, смазочные, обтирочные и другие материалы.

§ 129. Перечень лиц, которым разрешается доступ в зону стоянки (административно-технический персонал, водители-перегонщики, уборщики помещений и т. д.), устанавливается администрацией предприятия (подразделения).

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

§ 131. 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, запрещается.

Здания, сооружения и оборудование для обслуживания и ремонта подвижного состава

§ 132. Для обслуживания и ремонта подвижного состава автотранспортные предприятия (подразделения) и станции технического обслуживания должны располагать зданиями, сооружениями и оборудованием.

§ 133. Техническое обслуживание и ремонт автомобилей должны производиться в соответствующих производственных помещениях на специально оборудованных рабочих постах, обеспечивающих соблюдение установленных правил техники безопасности и производственной санитарии. Температура воздуха в помещениях для стоянки, обслуживания и ремонта автомобилей, а также в складских помещениях должна быть не ниже следующих значений:

Помещение	Температура воздуха, °С
Для стоянки автомобилей и хранения шин	+5
Для обслуживания и ремонта автомобилей	+16
Для хранения запасных частей, инструментов, масел и обтирочных материалов . . .	+10

§ 134. Оборудование для обслуживания и ремонта подвижного состава предприятия (подразделения) 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.

Складские помещения и сооружения

§ 135. Для обеспечения надлежащего хранения материалов, запасных частей, инструментов, прочего имущества и инвентаря автотранспортные предприятия (подразделения) должны иметь соответствующие складские помещения и сооружения.

§ 136. Складские помещения и сооружения должны быть оборудованы производственным инвентарем в соответствии с условиями хранения и отвечать требованиям пожарной безопасности.

§ 137. Материалы и имущество на складах должны храниться в соответствии с требованиями инструкций и правил хранения. Неисправное имущество должно храниться отдельно.

§ 138. Устройство складов для топлива и смазочных материалов должно отвечать требованиям СНиП.

§ 139. Расположение, размеры площади, устройство и оборудование складских помещений должны удовлетворять потребностям автотранспортного предприятия (подразделения) и отвечать требованиям СНиП.

§ 140. При наличии на территории автотранспортного предприятия заправочного пункта он должен быть расположен так, чтобы обеспечить удобный подъезд и заправку как въезжающих на территорию, так и выезжающих автомобилей.

Здания и помещения для личного состава автотранспортного предприятия

§ 141. Автотранспортное предприятие (подразделение) должно располагать необходимыми административными и бытовыми помещениями: помещениями для административно-технического персонала, охраны, проведения общественных мероприятий, а также гардеробными, душевыми и т. д.

§ 142. По расположению, размерам площади, устройству и оборудованию административные и бытовые помещения должны удовлетворять потребностям предприятия, соответствовать требованиям санитарных норм проектирования предприятий автомобильного транспорта.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ, АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ШИНЫ

Топливо, масла и смазочные материалы

§ 143. Для каждой модели автомобиля должны применяться сорта топлива, масел и смазочных материалов, рекомендуемые заводами-изготовителями. Применение нерекомендованных сортов топлива, масел и смазочных материалов без согласования с заводом-изготовителем запрещается.

Качество применяемых сортов топлива, масел и смазочных материалов должно соответствовать требованиям государственных стандартов или технических условий.

Рекомендуемые марки эксплуатационных материалов приведены в приложении 2.

§ 144. При получении топлива, масел и смазочных материалов автотранспортные предприятия (подразделения) обязаны получать от нефтесбытовых организаций и хранить наряду с документами материальной отчетности паспорта качества на каждую партию нефтепродуктов.

Применение топлива, масел и смазочных материалов без подтверждения их марки и качества соответствующими документами не допускается.

§ 145. Порядок получения от нефтесбытовых организаций нефтепродуктов и специальных жидкостей, их хранение на складах предприятия и выдача, а также правила применения для подвижного состава регенерированных масел устанавливаются инструкцией

по применению топлива, смазочных материалов и специальных жидкостей для автомобилей.

§ 146. Запас топлива в местах хранения должен быть таким, чтобы обеспечивать отстой топлива перед раздачей (заправкой топливных баков автомобиля) в течение 10 суток.

§ 147. Отработавшие автомобильные масла автотранспортные предприятия (подразделения) обязаны собирать для регенерации

При сборе отработавших масел необходимо соблюдать следующие требования:

собирать и хранить масла необходимо отдельно по сортам и маркам;

при сборе и хранении отработавших масел необходимо обеспечивать защиту их от попадания влаги, пыли и т. д.;

отработавшие масла следует заливать в тару для хранения через воронку с металлической сеткой и полотном, брать масло из тары рекомендуется насосом, а отстой периодически сливать.

Качество регенерированных масел должно соответствовать требованиям государственных стандартов или технических условий на регенерированные масла.

§ 148. Контрольно-измерительные приборы и заправочный инвентарь, используемые при приеме, хранении и раздаче нефтепродуктов, должны соответствовать установленным требованиям.

§ 149. Тара для топлива, масел и смазочных материалов должна быть исправной, чистой и удовлетворять предъявляемым к ней требованиям.

Для каждого сорта нефтепродуктов должна быть закрепленная тара как для транспортирования, так и для хранения. При изменении назначения тары она должна быть очищена, а при необходимости — вымыта, пропарена и высушена.

§ 150. При транспортировании, хранении и раздаче топлива, масел и смазочных материалов должны быть обеспечены:

количественная и качественная сохранность в пределах предусмотренных норм и допусков;

удобство и быстрота процессов приемки и раздачи;

пожарная безопасность;

соблюдение правил техники безопасности и производственной санитарии.

Охлаждающие жидкости

§ 151. В качестве охлаждающей жидкости для двигателей рекомендуется применять чистую дистиллированную или дождевую воду. При ее отсутствии рекомендуется применять водные растворы эмульсола или антикоррозионной присадки. При применении в системе охлаждения двигателей жесткой воды она должна быть смягчена кипячением, введением специальных добавок или подвергнута электромагнитной обработке.

§ 152. Для охлаждения двигателя в зимнее время следует применять низкозамерзающие жидкости (антифризы). Качество низкозамерзающих жидкостей должно соответствовать ГОСТу.

§ 153. Низкозамерзающие жидкости (этиленгликолевые растворы) ядовиты. При их получении, транспортировании, хранении и использовании необходимо соблюдать правила применения этих жидкостей, правила техники безопасности и производственной санитарии.

Аккумуляторные батареи

§ 154. Качество аккумуляторных батарей, кислоты и дистиллированной воды, используемых для приготовления электролита, должно соответствовать ГОСТу.

§ 155. Порядок эксплуатации на автотранспортных предприятиях (подразделениях) автомобильных аккумуляторных батарей определяется действующими правилами эксплуатации батарей, содержащими указания по приведению в рабочее состояние и заряду новых батарей, уходу за батареями, установленными на автомобилях, хранению и предъявлению рекламаций заводам-изготовителям при наличии дефектов у выпущенных ими батарей.

§ 156. Каждой аккумуляторной батарее, поступающей в эксплуатацию, должен быть присвоен инвентарный номер, на нее должна быть заведена карточка учета установленной формы.

Автомобильные шины

§ 157. Качество шин, устанавливаемых на автомобили (полуприцепы, прицепы), должно соответствовать ГОСТу.

Тип, размер и рисунок протектора шин, устанавливаемых на автомобиль (полуприцеп, прицеп), должны соответствовать требованиям инструкций заводов — изготовителей автомобилей.

§ 158. На автотранспортных предприятиях (подразделениях) должно быть обеспечено выполнение действующих правил эксплуатации автомобильных шин, определяющих 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 и списания шин.

Азот для цилиндров подвески

§ 159. Газообразный технический азот, применяемый для зарядки цилиндров подвески, по качеству должен соответствовать требованиям государственного стандарта. Каждая поставляемая партия должна сопровождаться документами, удостоверяющими его качество и соответствие требованиям стандарта.

§ 160. При хранении, транспортировании и использовании баллонов с газообразным азотом следует руководствоваться Правилами устройства и безопасной эксплуатации сосудов, работающих под давлением, утвержденными Госгортехнадзором СССР.

УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ НА УГОЛЬНЫХ РАЗРЕЗАХ

Условия эксплуатации подвижного состава технологического автотранспорта

§ 161. Технологический автомобильный транспорт на разрезах применяется как самостоятельный, так и в комбинации с железно-

дорожным, конвейерным, скиповым и другими видами транспорта.

§ 162. Основным направлением развития технологического автотранспорта является увеличение грузоподъемности транспортных средств.

Для перевозки вскрышных пород следует ориентироваться на применение автомобилей и автопоездов грузоподъемностью от 12 до 75 т (в перспективе 110—180 т).

Для перевозки угля необходимо применять специализированный подвижной состав: автомобили грузоподъемностью от 12 до 75 т, автопоезда грузоподъемностью от 65 до 120 т (в перспективе до 300 т).

§ 163. Автомобили (автопоезда) различной грузоподъемности целесообразно применять при условиях, приведенных в табл. 4.

Таблица 4

Грузоподъемность автомобиля (автопоезда), т	Годовой объем перевозок, млн. т	Расстояние транспортирования, км
10—12	До 1	До 2
27—40	1—10	2—4
75 и более	Более 10	4—6

§ 164. Для рационального использования комбинированного автомобильно-железнодорожного транспорта необходимо:

соблюдать, как правило, кратное соотношение грузоподъемности автосамосвалов и думпкаров (1 : 3—1 : 5);

как правило, предусматривать возможность непосредственной перегрузки горной массы из автомобилей (автопоездов) в думпкары;

осуществлять перенос перегрузочных пунктов через 50—70 м по глубине разреза.

§ 165. Применение автомобильного транспорта в комбинации с конвейерным, скиповым и другими подъемниками должно предусматривать устройство и содержание специального съезда (с уклоном до 20%), предназначаемого для спуска и выезда тракторов, доставки в разрез топлива и эксплуатационных материалов.

§ 166. Выбор типа подвижного состава необходимо производить с учетом соотношения вместимости ковша экскаватора и платформы автомобиля (автопоезда). Целесообразным следует считать соотношение в пределах от 1 : 3 до 1 : 6.

§ 167. Число транспортных средств для обслуживания экскаватора (группы экскаваторов) должно быть таким, чтобы их суммарная производительность была не ниже производительности экскаватора (группы экскаваторов).

§ 168. При работе технологического автотранспорта (транспорта на пневмоколесном ходу) по открытому циклу следует применять специальные устройства, позволяющие проводить учет работы погрузочных и транспортных средств, а также оперативно переадресовывать транспортные средства.

§ 169. Для предотвращения налипания и примерзания горной массы к днищу и стенкам платформы автомобиля (автопоезда) должны применяться профилактические средства. В порядке исключения допускаются механические способы очистки.

§ 170. Для контроля за загрузкой автомобилей (автопоездов) и сверки данных об объемах перевозок с результатами маркшейдерских замеров целесообразно устанавливать на разрезе автомобильные весы и периодически взвешивать груженые автомобили.

Устройство и обслуживание дорог

§ 171. Автомобильные дороги на разрезах должны обеспечивать кратчайшее расстояние перевозок, требуемую производительность и безопасность движения транспорта, подъезды к зданиям и сооружениям, а также примыкание к внешним автодорогам.

§ 172. Целесообразным является устройство нескольких автомобильных съездов на разрезе, благодаря чему создается возможность:

распределения грузопотоков;

сокращения расстояния откатки;

обеспечения непрерывности работы в случае повреждения одного из съездов.

§ 173. Скорость и порядок движения автомобилей (автопоездов) на дорогах разреза устанавливаются с учетом конкретных условий эксплуатации администрацией автотранспортного предприятия совместно с администрацией обслуживаемого разреза. Качество дорог и состояние транспортных средств оформляются протоколом, утверждаемым вышестоящей организацией. Данные протокола могут служить основанием для расчета норм выработки для автомобилей.

§ 174. Движение транспортных средств на дорогах разреза должно регулироваться стандартными знаками, предусмотренными Правилами дорожного движения.

Левостороннее движение допускается лишь в исключительных случаях на отдельных внутрикарьерных съездах и рабочих уступах при отсутствии примыкания к дорогам с правосторонним движением.

Выезды на участки дорог с левосторонним движением должны иметь предупреждающие знаки.

§ 175. Заезд в разрез автомобилей, тракторов, тягачей, погрузочных и подъемных машин на пневмоколесном или гусеничном ходу, принадлежащих другим предприятиям, допускается только с разрешения администрации разреза после обязательного инструктажа водителя или машиниста с записью в специальном журнале.

§ 176. Перевозка в разрезе людей на автомобилях допускается при наличии разработанных и утвержденных руководством предприятия маршрутов с указанием времени, скорости движения и только в автобусах или автомобилях, специально оборудованных для перевозки людей.

Площадки для посадки людей должны быть горизонтальными.

Запрещается устройство посадочных площадок на проезжей части дороги.

§ 177. Перевозка людей (кроме лиц технического надзора и водителей-стажеров) в кабинах автомобилей и других машинах, участвующих в технологическом процессе, не разрешается. В отдельных случаях перевозка людей в кабинах допускается при наличии специального разрешения администрации автомобильного предприятия.

§ 178. На автодорогах разреза движение автомобилей (автопоездов) должно производиться без обгона.

В отдельных случаях при применении на разрезе автомобилей с разной технической скоростью допускается обгон при обеспечении безопасных условий движения, согласованных с органами Госгортехнадзора.

§ 179. Автомобильные дороги на разрезах и отвалах подразделяются по их назначению (табл. 5).

Таблица 5

Вид дорог	Общее назначение дорог
Производственные постоянные (главные откаточные, подъезды на уступы разрезов и отвалов)	Обеспечивают перевозку горной массы на специализированных автотранспортных средствах, работающих в едином технологическом процессе с добычным оборудованием
Производственные краткосрочного действия (по уступам разрезов в пределах разработок и на отвалах), а также главные откаточные дороги и подъезды на уступы разрезов и отвалов со сроком действия до 3 лет	
Внутрихозяйственные	Обеспечивают проезд специализированных автотранспортных средств без груза от разреза до гаража и заправочных пунктов, доставку в разрез специализированных грузов (взрывчатых веществ, воды и пр.) и доставку рабочих в разрез на автомобилях

§ 180. Поперечный профиль постоянных дорог должен выполняться с открытым водоотводом, с учетом указаний, приведенных ниже, а также указаний по проектированию поперечного профиля автомобильных дорог и земляного полотна (разделы 3 и 5 СНиП II-Д. 5—72).

§ 181. Постоянные дороги, предназначенные для использования на разрезах автомобилей с обычными шинами, должны иметь твердое покрытие и поперечный профиль с обочинами.

Все постоянные дороги, устраиваемые для вывозки твердых полезных ископаемых, скальных, щебенистых и устойчивых гравелистых пород, при грузонапряженности менее 3 *млн. т* (нетто) в год следует выполнять с покрытием из местных материалов. При большей грузонапряженности и сроке службы дорог более 10 лет для дорог с движением автомобилей, имеющих нагрузки на ось более 30 тс, следует предусматривать, как правило, цементобетонные покрытия.

§ 182. Все дороги разрезов и откаточные дороги в пределах полутраншей и уступов с низовой стороны земляного полотна должны иметь ограждения, которые следует, как правило, выполнять:

на постоянных дорогах разрезов и откаточных дорогах, устраиваемых с твердыми покрытиями, при сроке службы их более 10 лет — в виде приподнятой обочины с подпорной стенкой, располагаемой вдоль укрепленного лотка;

на таких же дорогах при сроке службы их менее 10 лет и на откаточных профилированных грунтовых дорогах независимо от срока службы — в виде земляного вала, устраиваемого на обочине за пределами лотка дороги.

Высоту ограждения необходимо принимать по расчету, но не менее одной трети высоты колеса расчетного автомобиля, а ширину укрепленной полосы обочины с лотком — не менее полуторной высоты ограждения.

§ 183. Производственные дороги следует располагать вне призмы обрушения уступов и развалов.

Расстояние от подошвы развала до края лотка дороги следует принимать не менее 0,75 м.

§ 184. Ширину проезжей части постоянных дорог следует принимать согласно данным табл. 6.

Таблица 6

Ширина расчетного автомобиля, м, не более	Число полос движения	Ширина полосы движения, м	Ширина проезжей части, м
Для дорог III категории			
2,75	2	4,0	8,0
3,2	2	4,5	9,0
3,5	2	5,0	10,0
3,8	2	5,5	11,0
Для дорог IV категории			
2,75	2	3,75	7,5

К III категории относятся подъездные дороги промышленных предприятий, технологические перевозки по которым выполняются автомобилями особо большой грузоподъемности и размеров при расчетной грузонапряженности нетто 1 млн. т в год и более, к IV категории — дороги этого же назначения при расчетной грузоподъемности нетто менее 1 млн. т в год.

Когда для подъездных дорог III категории ширина расчетного автомобиля превышает 3,8 м, ширину полосы движения $b_п$ следует рассчитывать по формуле

$$b_п = d + 1{,}7,$$

где d — ширина расчетного автомобиля, м.

Подъездные дороги III и IV категорий, когда направление их совпадает с направлениями магистральных дорог общей сети, как правило, следует возводить на самостоятельном земляном полотне.

Постоянные дороги при интенсивности движения более 400

автомобилей в сутки и при наличии примыкающих съездов следует строить, как правило, с укрепленной резервной полосой посередине проезжей части, ширину которой принимают равной ширине полосы движения.

Дороги, предназначенные для движения однородного подвижного состава с интенсивностью до 200 автомобилей в сутки, допускается выполнять однополосными.

§ 185. Ширину обочины надлежит принимать:

с низовой стороны дорог разрезов и отвалов в пределах уступов и полутраншей с учетом размещения на них ограждений, укрепленной полосы, обочины и лотка согласно § 182;

у однополосных дорог — равной половине ширины полосы движения;

у всех остальных постоянных дорог — равной 1,5 м.

§ 186. Производственные дороги краткосрочного действия в пределах разреза следует выполнять в виде полосы, выровненной местными материалами, с уплотнением ее.

Ширину полосы следует принимать не менее необходимой для двустороннего проезда и стоянки транспортных средств, ожидающих погрузки.

§ 187. Радиусы кривых в плане, уширения проезжей части, переходные кривые, поперечные уклоны и виражи на всех участках дорог, где это возможно и экономически целесообразно, должны быть выполнены в соответствии с требованиями раздела 3 СНиП II-Д. 5—72.

В особо стесненных условиях радиус кривых в плане допускается принимать на всех дорогах разрезов и отвалов не менее двух конструктивных радиусов разворота транспортных средств по переднему наружному колесу — при расчете на одиночный автомобиль и не менее трех конструктивных радиусов разворота — при расчете на тягачи с полуприцепами.

Примечание. Производственные дороги краткосрочного действия в особо стесненных условиях допускается выполнять без переходных кривых.

§ 188. Диаметр разворотных площадок на производственных дорогах должен быть не меньше 2,5 конструктивного радиуса разворота транспортных средств по переднему наружному колесу — при расчете на одиночный автомобиль и 3,5 конструктивного радиуса разворота — при расчете на тягачи с полуприцепами.

§ 189. Продольные уклоны в стесненных местах следует назначать в зависимости от интенсивности движения, состава транспортных средств, климатических условий и вида покрытий на основе технико-экономических расчетов с учетом безопасности движения и выполнения горных работ. При этом наибольшие допустимые уклоны для дорог разрезов следует принимать в соответствии с данными табл. 7.

§ 190. При затяжных продольных уклонах величиной более 6% необходимо предусматривать вставки с уменьшенными продольными уклонами (2% и менее) или горизонтальные площадки длиной не менее 50 м через каждые 600 м длины затяжного уклона.

Противоаварийные съезды следует предусматривать независимо от наличия площадок в тех случаях, когда в конце затяжных спусков с уклонами более 6% имеются резкие изменения направления в плане с наименьшими радиусами.

Таблица 7

Колесная формула расчетных транспортных средств	Наибольший продольный уклон на дорогах разрезов с покрытиями, %		Колесная формула расчетных транспортных средств	Наибольший продольный уклон на дорогах разрезов с покрытиями, %	
	твердыми	грунтовыми		твердыми	грунтовыми
4×4 и 6×6	18	13—14	8×4	6	—
8×6	12	7—8	6×2	4	—
6×4	11	6—7	8×2	3	—
4×2	8	3—4			

§ 191. Переломы проектной линии в продольном профиле на дорогах разрезов при алгебраической разности смежных уклонов более 1,5% следует сопрягать кривыми.

Радиусы кривых в продольном профиле должны быть выполнены так, чтобы длина кривой была не менее 10 м.

Смежные кривые в продольном профиле могут примыкать одна к другой без прямых вставок.

Радиусы кривых в продольном профиле, расстояния видимости дороги и встречного автомобиля следует выполнять возможно большими, но не менее величин, приведенных в табл. 8.

Таблица 8

Расчетная скорость движения, км/ч	Наименьшее расстояние видимости, м		Наименьший радиус кривых в продольном профиле, м			
			выпуклых при высоте глаза водителя, м			вогнутых
	поверхности дороги	автомобиля	2	2,5	3 и более	
10	20	40	100	80	70	50
15	30	60	200	200	150	50
20	40	80	500	500	300	100
30	70	140	1200	1200	800	200
40	100	200	2700	2700	1800	300
50	140	280	5000	5000	3300	400
60	175	350	7800	6300	5200	600

§ 192. Все внутрикарьерные автодороги, включая места погрузки и разгрузки, виражи, капитальные траншеи и скользящие съезды, в темное время суток должны быть постоянно освещены.

§ 193. В зимнее время автомобильные дороги должны систематически очищаться от снега и льда и посыпаться песком, шлаком или мелким щебнем.

§ 194. В летнее время на автодорогах разрезов должна регу-

лярно проводиться работа по борьбе с пылью в соответствии с положениями Временного руководства по борьбе с пылью на угольных разрезах, утвержденного Минуглепромом СССР 13 февраля 1971 г. (М., «Недра», 1972).

§ 195. Ремонт, содержание и обустройство автодорог производятся предприятиями, на балансе которых они находятся.

§ 196. Для механизации работ по ремонту и содержанию автодорог следует иметь соответствующий типу дороги комплект дорожных машин, автокатки и другое спецоборудование: грунтоуплотняющие машины, рыхлители, автогрейдеры, автогудронаторы, поливочные, снегоуборочные и подметальные машины, бульдозеры и универсальные экскаваторы.

§ 197. Ремонт поврежденных участков автомобильных дорог, очистка проезжей части от пыли, грязи, кусков горной массы, планировка обочин и откосов, чистка и исправление водоотводных сооружений должны производиться своевременно.

Погрузочно-разгрузочные пункты

§ 198. Погрузочно-разгрузочные пункты (забои разрезов, угольные склады, отвалы, приемные комплексы обогатительных фабрик и погрузочные пункты) должны иметь необходимый фронт для маневровых операций автомобилей и автопоездов, обеспечивающий подъезд и установку под погрузку и разгрузку их без излишних маневров.

Погрузочные пункты (забои разреза и склады) должны оборудоваться схемами подъезда, обозначениями мест установки автомобилей (автопоездов) под погрузку и стоянки в ожидании погрузки, разгрузочные пункты (отвалы, склады) — паспортами ведения работ с указанием высоты отвала (склада), мест расположения и размеров предохранительных устройств, указателями мест разгрузки («Место разгрузки», «Разгрузка запрещена» и др.).

§ 199. Площадки забоев, отвалов и угольных складов должны быть по возможности ровными. Наличие выемок, бугров и других неровностей в местах погрузки и разгрузки автомобилей (автопоездов) не допускается. Движение автомобилей (автопоездов) на погрузочно-разгрузочных пунктах и подъездных путях к ним должно регулироваться общепринятыми знаками и указателями. Как правило, движение должно быть поточным. Если в силу производственных условий поточное движение организовать нельзя, то автомобили должны подаваться под погрузку и разгрузку задним ходом с таким расчетом, чтобы выезд их с территории пункта погрузки или разгрузки происходил свободно, без маневрирования. Расстояние подъезда задним ходом под погрузку должно быть не более 30 м.

§ 200. Автомобили и другие транспортные средства должны разгружаться на отвале (угольном складе) в местах, ограниченных предписывающими знаками «Разгружать здесь» за возможной призмой обрушения (сползания) горной массы.

Размеры этой призмы должны устанавливаться маркшейдерской службой разреза и их значения регулярно доводиться до сведения работающих на отвале (угольном складе).

Площадка отвала (угольного склада) должна иметь по всему фронту разгрузки уклон не менее 3°, направленный от бровки от-

коса в глубину отвала, и по всей протяженности бровки — отсыпку высотой не менее 0,7 м и шириной не менее 1,5 м.

§ 201. При работе автомобильного транспорта с перегрузкой в другие транспортные средства должна быть сооружена перегрузочная станция.

§ 202. Узел перегрузки с колесного транспорта на конвейерный должен оснащаться следующим основным оборудованием:

бункером для аккумулирования породы или угля, поступающих с колесного транспорта;

грохотом для отделения негабаритных кусков перед дробильной установкой;

питателем для формирования непрерывного потока породы из-под бункера;

питателем-грохотом для предохранения конвейерной ленты от непосредственных ударов падающей породы.

§ 203. На краях приемных бункеров должны быть оборудованы устройства, препятствующие падению автомобиля (автопоезда) в бункер.

§ 204. В местах прохода людей у оборудования перегрузочного пункта должны устанавливаться полки и ограждения для защиты от возможных падений кусков горной массы.

§ 205. Разгрузка автомобилей (автопоездов) в бункер должна осуществляться по команде оператора либо в соответствии с автоматическим сигналом на табло.

§ 206. Места погрузки и разгрузки автомобилей (автопоездов) в темное время суток должны быть освещены в соответствии с требованиями Единых правил безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом.

§ 207. Подъезды к местам погрузки и разгрузки должны содержаться в состоянии, обеспечивающем безопасность движения автомобилей (автопоездов) в любое время года.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЛИНИИ

Организация работы подвижного состава на линии

§ 208. Работники автотранспортных предприятий (подразделений) и разрезов (карьеров) обязаны принимать все зависящие от них меры к обеспечению условий труда 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).

§ 209. Перед началом организации перевозок ответственные представители служб эксплуатации и безопасности движения автотранспортного предприятия (подразделения) и разреза (участка открытых работ) обязаны провести совместное обследование дорожных условий на маршрутах.

§ 210. 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.

§ 211. По результатам обследования дорожных условий должен быть составлен акт, в котором указываются мероприятия, необходимые для обеспечения безопасности движения и нормальной работы подвижного состава, сроки выполнения этих мероприятий. Акт пересылается организациям, в ведении которых находятся дороги и подъезды. В случае невыполнения назначенных к осуществлению до начала перевозок мероприятий по обеспечению безопасности движения и сохранности подвижного состава автотранспортное предприятие (подразделение) имеет право отказаться от выполнения перевозок.

В дальнейшем автотранспортные предприятия (подразделения) должны регулярно контролировать состояние автомобильных дорог и подъездов, в случае необходимости принимать должные меры к своевременному устранению их неисправностей.

§ 212. Служба эксплуатации автотранспортных предприятий (подразделений) обязана следить за соблюдением норм загрузки подвижного состава и правильным выполнением погрузочно-разгрузочных работ.

§ 213. Масса груза, помещаемого в каждую единицу подвижного состава, не должна превышать его грузоподъемности. Груз должен быть по возможности равномерно распределен по всей площади платформы автомобиля (автопоезда).

§ 214. В пунктах погрузки и разгрузки должны применяться способы выполнения работ, исключающие возможность причинения травм рабочему персоналу, участвующему в погрузке и разгрузке автомобилей (автопоездов), а также повреждений подвижного состава.

§ 215. Работа водителей должна быть организована таким образом, чтобы обеспечить нормальную продолжительность рабочего дня и наибольшую производительность каждой единицы подвижного состава.

§ 216. Каждому водителю должно быть своевременно сообщено о характере перевозимого груза, направлении следования и месте разгрузки (отвал, приемный комплекс и др.). Водителю запрещается самовольно изменять задание. Изменение задания может быть произведено работниками горного надзора разреза только по согласованию с дежурным диспетчером или руководящими работниками службы эксплуатации.

Обязанности водителя при работе на линии

§ 217. Перед выездом на линию водитель должен проверить:

техническое состояние автомобиля (автопоезда); особое внимание необходимо обратить на состояние тормозной системы, рулевого управления, звуковой и световой сигнализации, шин, системы питания, смазки и охлаждения;

давление воздуха в шинах колес;

наличие инструментов и инвентаря;

заправку автомобиля (автопоезда) эксплуатационными материалами.

Исправность автомобиля (автопоезда) перед выездом на линию подтверждается водителем подписью в путевом листе.

§ 218. При выезде на линию водитель обязан иметь следующие документы:

удостоверение на право управления автомобилем;

путевой лист установленной формы;

талон технического паспорта автомобиля;

удостоверение на право работы в разрезе.

§ 219. При работе на линии водитель обязан, учитывая состояние дорог, характер перевозок, условия движения и необходимость достижения высокой производительности подвижного состава, применять способы и приемы вождения автомобиля (автопоезда), способствующие безопасности движения, сохранности подвижного состава и перевозимых грузов.

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

§ 220. При работе на линии водителю запрещается:

вести автомобиль (автопоезд) с поднятой платформой; подъезжать задним ходом к месту погрузки на расстояние более 30 м, за исключением случаев проходки траншей;

переезжать кабели, уложенные на почву и не огражденные специальными предохранительными устройствами;

перевозить посторонних людей в кабине автомобиля (автопоезда);

останавливать автомобиль (автопоезд) на уклонах и подъемах;

производить запуск двигателя, используя движение автомобиля под уклон.

В случае остановки на уклоне или подъеме вследствие технической неисправности автомобиля (автопоезда) водитель обязан принять меры, исключающие самопроизвольное движение его: остановить двигатель, затормозить автомобиль, подложить под колеса упоры (башмаки) и т. п.

При движении автомобиля в неблагоприятных климатических и дорожных условиях (гололед, снегопад, дождь) водитель должен учитывать возможное увеличение тормозного пути и опасность заноса, а поэтому снижать скорость и соблюдать безопасный интервал между автомобилями при движении. Торможение автомобиля следует производить плавно с обязательным использованием тормозящего эффекта двигателя, а также путем использования тормоза-замедлителя.

§ 221. При подъезде к железнодорожному переезду водитель должен убедиться в безопасности движения и руководствоваться дорожными знаками, световой и звуковой сигнализацией, положением шлагбаума (полушлагбаума) и указаниями дежурного по переезду.

Запрещается въезжать на переезд при закрытом или начинающем закрываться шлагбауме и независимо от положения шлагбаума при мигающих красных сигналах светофора или включенной звуковой сигнализации. Запрещается также въезжать на переезд при отсутствии шлагбаумов и сигнализации или при открытом шлагбауме либо негорящих сигналах светофора, если к переезду приближается поезд (локомотив, дрезина).

Перед возобновлением движения водитель обязан вновь убедиться в отсутствии приближающегося к переезду поезда.

Для пропуска приближающегося поезда и в случаях, когда дви-

жение через переезд запрещено, водитель обязан остановиться не ближе 5 м от шлагбаума или светофора, а при их отсутствии — не ближе 10 м от первого рельса.

При вынужденной остановке на переезде водитель обязан принять все зависящие от него меры для освобождения переезда. Если автомобиль (автопоезд) не удается удалить с переезда, то водитель должен:

при имеющейся возможности послать двух человек вдоль путей в обе стороны от переезда на 1000 м (если одного, то в сторону худшей видимости пути), объяснив, как подавать сигнал остановки машинисту приближающегося поезда;

оставаться возле автомобиля (автопоезда) и подавать сигналы общей тревоги;

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

Примечание. Сигналом остановки служит круговое движение руки (днем — с лоскутом яркой материи или каким-либо хорошо видимым предметом, ночью — с факелом или фонарем). Сигналом общей тревоги служат серии из одного длинного и трех коротких звуковых сигналов.

Водителю запрещается:

пересекать железнодорожные пути в неустановленных местах;

самовольно открывать шлагбаум или объезжать его.

§ 222. При движении в темное время суток или других условиях недостаточной видимости водитель должен включить на автомобиле (автопоезде) внешние световые приборы.

На освещенных участках дорог движение разрешается с ближним светом фар или габаритными огнями, а на неосвещенных — с дальним или ближним светом фар.

Дальний свет должен быть переключен на ближний в случаях сближения с встречным транспортом, а также во всех случаях, когда он может ослепить других водителей, в том числе движущихся в попутном направлении. При ослеплении и потере видимости водитель обязан снизить скорость движения или остановить автомобиль.

При остановке или стоянке на неосвещенных участках дороги в темное время суток или в других условиях недостаточной видимости на автомобиле (автопоезде) должны быть включены габаритные или стояночные огни. При их неисправности автомобиль (автопоезд) должен быть отведен за пределы проезжей части, а если это невозможно, водитель обязан выставить на расстоянии 25—30 м позади автомобиля (автопоезда) знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь.

Противотуманными фарами разрешается пользоваться только во время тумана, дождя, снегопада, а также при движении по узким дорогам, с большим количеством крутых поворотов.

Примечание. Условиями недостаточной видимости считаются метеорологические условия (туман, дождь, снегопад и т. п.), ограничивающие видимость до 100 м.

§ 223. При возникновении во время работы на линии неисправностей подвижного состава водитель должен принять меры к их устранению своими силами, а в случае невозможности этого — сообщить о случившемся на автотранспортное предприятие (подразделение), пользуясь всеми доступными ему средствами связи.

§ 224. Если водитель во время работы на линии оказывается в условиях, опасных для здоровья или жизни людей, сохранности

подвижного состава (несоответствие погрузочно-разгрузочных площадок и подъездных путей установленным правилам, угроза обвала уступа, сползание кромки отвала и т. п.), он обязан немедленно приостановить работу, принять меры к удалению людей, выводу подвижного состава из опасной зоны и сообщить об этом администрации своего предприятия (подразделения) и горного предприятия.

Диспетчерское управление работой подвижного состава на линии

§ 225. Основной задачей диспетчерского руководства работой подвижного состава на линии является обеспечение условий для выполнения плана перевозок горной массы, безопасности движения и правильного использования подвижного состава.

§ 226. В обязанности диспетчерского руководства и контроля за работой подвижного состава на линии входят:

обеспечение своевременного выпуска на линию и возвращения на автотранспортное предприятие (подразделение);

наблюдение за движением на линии с выявлением причин отклонений от установленного графика и принятия мер к восстановлению нормальной работы;

контроль за погрузкой и разгрузкой, принятие мер к ликвидации непроизводительных простоев;

обеспечение своевременной технической помощи;

учет выполнения плана перевозок.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ

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

§ 228. 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.

§ 229. При подготовке подвижного состава к 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, совершенного подвижным составом к моменту проведения его подготовки к эксплуатации в зимнее время);

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

очистка от загрязнений и промывка топливных баков, топливных фильтров и топливопроводов;

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

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

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

§ 231. 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;

обеспечение хорошей видимости для водителя через ветровое и боковые стекла кабины;

возможность поддержания в кабине необходимой температуры воздуха.

§ 232. 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.

§ 233. При наступлении зимнего периода на автотранспортном предприятии (подразделении) должен проводиться инструктаж водителей по особенностям вождения автомобилей (автопоездов) в зимнее время. Кроме того, на предприятии (подразделении) должна быть налажена оперативная информация водителей о состоянии дорожного покрытия, площадок для погрузки и разгрузки (снежный покров, гололед и т. п.).

§ 234. Для обеспечения надежной работы автомобилей в зимних условиях водитель обязан соблюдать следующие требования:

производить пуск двигателя только после предварительного разогрева; рычаг переключения передач при пуске должен находиться в нейтральном положении;

после пуска прогреть двигатель, доведя температуру охлаждающей жидкости до значений, рекомендуемых инструкцией завода-изготовителя. Прогрев двигателя производить на минимальных и средних оборотах. Нельзя допускать работу холодного двигателя на больших оборотах с целью ускорения его прогрева. При прогреве двигателя температура охлаждающей жидкости и масла в системах должна повышаться постепенно. В случае резкого увеличения температуры охлаждающей жидкости или масла, уменьшения

давления масла в системе смазки двигатель необходимо остановить, выяснить причину и устранить неисправность;

при температуре окружающего воздуха ниже 0° С после прогрева двигателя прогреть гидромеханическую передачу (для автомобилей БелАЗ). Прогрев гидромеханической передачи производить на специальной площадке, свободной от людей, механизмов и машин. Во время прогрева гидромеханической передачи, а также при работающем двигателе производить какие-либо другие работы запрещается;

перед началом движения автомобиля проверить давление воздуха в тормозной системе. Оно должно соответствовать рекомендуемому инструкцией завода-изготовителя;

после длительной стоянки автомобиля на открытом воздухе (особенно при температуре —40° С и ниже) в первоначальный период двигаться с малой скоростью для создания возможности прогрева деталей трансмиссии, ходовой части и шин на малых нагрузках;

в процессе работы на автомобиле постоянно контролировать техническое состояние агрегатов и узлов по показаниям контрольно-измерительных приборов и при необходимости поддерживать регулируемые параметры в требуемых пределах;

остановку двигателя производить после предварительного охлаждения его и снижения температуры охлаждающей жидкости до значений, указанных в инструкции завода-изготовителя;

в зимних условиях эксплуатации не рекомендуется ставить автомобиль в теплое помещение на срок менее 4 ч, так как при этом не происходит высыхания образующейся на шинах влаги, которая при замерзании в трещинах и повреждениях покрышек ускоряет их разрушение;

при продолжительных стоянках автомобиля сливать воду из системы охлаждения (при использовании ее в качестве охлаждающей жидкости);

ежедневно после окончания работы или во время работы на линии сливать осадки из воздушных баллонов и влагоотделителя пневматического привода тормозов; из топливного бака сливать отстой после длительного простоя автомобиля.

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПО ОХРАНЕ ТРУДА, ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

Организация работы по охране труда и технике безопасности

§ 235. Ответственность за руководство работой по охране труда и технике безопасности, проведение мероприятий по предупреждению производственного травматизма и профессиональных заболеваний возлагается на руководителя автотранспортного предприятия (подразделения). По отдельным производственным и эксплуатационным участкам ответственность возлагается на соответствующих руководителей.

§ 236. Руководитель автотранспортного предприятия (подразделения) обязан:

планировать организационно-технические мероприятия по про-

филактике производственного травматизма и профессиональных заболеваний, своевременно финансировать и утверждать титульные списки на проведение этих мероприятий и контролировать правильность расходования средств, ассигнованных на улучшение и оздоровление условий труда, обеспечивать выполнение коллективного договора и соглашения по охране труда;

обеспечивать соблюдение трудового законодательства о рабочем времени и отдыхе трудящихся;

выполнять предписания технической инструкции территориальных комитетов профсоюза рабочих угольной промышленности и предписания общественных комиссий по охране труда местных комитетов профсоюза рабочих угольной промышленности;

своевременно обеспечивать рабочих качественной спецодеждой, спецобувью, средствами индивидуальной защиты (очками, респираторами, диэлектрическими перчатками и др.), специальными жирами, мазями, пастами, моющими веществами и мылом в соответствии с действующими нормами;

обеспечивать в установленном порядке спецпитанием;

организовывать обучение трудящихся по тематике охраны труда согласно установленной программе;

утверждать номенклатурные мероприятия по обеспечению охраны труда (по согласованию с местным комитетом профсоюза);

лично участвовать в расследовании несчастных случаев (связанных с производством) с тяжелым исходом;

устанавливать правила внутреннего трудового распорядка в соответствии с типовыми правилами (по согласованию с местным комитетом профсоюза).

§ 237. Главный инженер обязан:

нести ответственность за соблюдение всеми цехами и участками предприятия законодательных норм и правил по охране труда и производственной санитарии;

предъявлять требования к главному механику и руководителям участков производства по устранению обнаруженных нарушений в области охраны труда и производственной санитарии, состоянию и содержанию инструментов и оборудования;

руководить разработкой и составлением инструкций по безопасным приемам и методам труда, по профессиям и видам работ в соответствии с действующими правилами по технике безопасности и производственной санитарии применительно к конкретным условиям производства и обеспечивать или цехи (рабочие участки);

организовывать инструктажи рабочих и обучение безопасным приемам труда вновь поступающих и переведенных с одной работы на другую, а также осуществлять контроль за своевременным расследованием несчастных случаев, связанных с производством, оформлять их актами в установленном порядке, выявлять причины и обстоятельства, вызвавшие несчастные случаи, проводить мероприятия, направленные на ликвидацию и предупреждение причин, порождающих несчастные случаи, а также своевременно утверждать акты о несчастных случаях, составлять отчетность по травматизму;

руководить составлением для подведомственного участка работы планов, связанных с дальнейшим оздоровлением условий труда, и организовывать выполнение этих планов в установленные сроки;

руководить разработкой и согласовывать с местной профсоюзной организацией планы оздоровительных мероприятий, осущест-

влять надзор за выполнением мероприятий в установленные сроки по предупреждению производственного травматизма и составление отчетов по расходованию ассигнований на улучшение условий труда;

обеспечивать проведение предварительных и периодических медицинских осмотров рабочих по профессиям;

организовывать массовую пропаганду безопасных методов труда;

проводить совместно с профсоюзной организацией проверку состояния охраны труда и культуры производства, принимать предложения рабочих и осуществлять контроль за выполнением принятых предложений;

организовывать разработку и внедрение наиболее совершенных конструкций по ограждению механизмов, механизации трудоемких работ, вентиляционных и санитарно-бытовых устройств;

руководить работой по обмену опытом в области охраны труда, культуры производства и технической эстетики;

осуществлять контроль за своевременным обеспечением рабочих качественной спецодеждой, спецобувью и индивидуальными средствами защиты (приспособлениями), а также за стиркой и ремонтом спецодежды в сроки, устанавливаемые по согласованию с местной профсоюзной организацией;

осуществлять контроль за соблюдением действующих правил по технике безопасности и производственной санитарии, обеспечивать выполнение предписаний технической инструкции профсоюза и общественных инспекторов по охране труда;

своевременно выполнять организационно-технические и номенклатурные мероприятия по охране труда.

§ 238. Главный механик (энергетик) обязан:

осуществлять надзор за состоянием зданий, сооружений, оборудования паросиловых, электросиловых и осветительных сетей и нести ответственность за их исправность;

осуществлять своевременные испытания и правильную эксплуатацию паровых котлов, приборов, сосудов, аппаратов, работающих под давлением, кранов и других грузоподъемных механизмов, абразивных кругов;

проводить работы по устройству заземлений и занулений станочного оборудования, машин, механизмов, аппаратов и т. д., а также проверять их выполнение в установленные сроки;

осуществлять надзор за исправностью и своевременным проведением испытаний контрольной аппаратуры (манометров, редукторов, гальванометров, вольтметров и др.) и индивидуальных средств защиты; за техническим состоянием и эффективной работой вентиляционных установок и отопительной системы;

участвовать в устранении обнаруженных недостатков в оборудовании и механизмах по технике безопасности и производственной санитарии;

нести ответственность за составление и соблюдение инструкций по технике безопасности, обучать безопасным методам труда и проводить инструктаж рабочих, обслуживающих паровые котлы, приборы, сосуды, аппараты, работающие под давлением, краны, подъемные механизмы, паросиловые сети, а также других рабочих, подведомственных главному механику (энергетику).

§ 239. Начальники производства, профилактория, цеха, гаража, колонны, службы эксплуатации и руководители (механики, масте-

ра) отдельных производственно-эксплуатационных участков обязаны:

обеспечивать безопасные условия труда и контроль за соблюдением рабочими действующих правил и норм по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии, за выполнением рабочими всех мер предосторожности во время работы (водителями на линии и т. п.);

принимать участие в разработке инструкций по безопасным приемам и методам труда по квалификациям и видам работ (под руководством технического руководителя или заместителя директора по эксплуатации) в соответствии с действующими правилами и нормами по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии применительно к конкретным условиям труда, производства (эксплуатация, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, механизмов, подъемно-транспортных средств и т. д.);

непосредственно организовывать обучение рабочих всех квалификаций безопасным приемам и методам труда, а также проводить инструктаж по технике безопасности на подведомственном участке.

§ 240. Организация и проведение работы по охране труда, технике безопасности и производственной санитарии осуществляются специалистом (инженером, старшим инженером), назначаемым приказом руководителя автотранспортного предприятия (подразделения) в соответствии с действующими в угольной промышленности типовыми структурами, штатами и нормативами численности инженерно-технических работников и служащих автомобильного транспорта.

На должность инженера (старшего инженера) по технике безопасности назначается работник, освобожденный от другой работы, — при общем числе работающих на автотранспортном предприятии (подразделении) 500 чел. и более, по совместительству — при числе работающих от 250 до 500 чел.

§ 241. Инженер (старший инженер) по технике безопасности систематически контролирует осуществление мероприятий по обеспечению безопасных условий труда, а также по борьбе с травматизмом и производственными авариями.

В его обязанности входит:

контроль за соблюдением руководителями цехов, участков и других подразделений производства действующего законодательства, постановлений и распоряжений правительства, министерств и ведомств, а также инструкций, правил и норм по технике безопасности;

участие в разработке и контроль за правильностью применения инструкций по технике безопасности;

подготовка проектов приказов и распоряжений по вопросам техники безопасности;

разработка мероприятий по улучшению условий труда, составление проектов плана организационно-технических мероприятий по технике безопасности и контроль за ходом их выполнения;

участие в разработке и внедрении в производство более совершенных конструкций ограждений и предохранительных устройств, а также внедрение предложений научно-исследовательских институтов и передовых предприятий по охране труда и технике безопасности;

проверка выполнения мероприятий по оздоровлению и облегчению условий труда, предусмотренных коллективным договором;

участие в комиссиях по рассмотрению проектов строительства, реконструкций, капитального ремонта зданий, сооружений, установок, аппаратов, оборудования и по приемке их в эксплуатацию;

проведение вводного инструктажа с вновь поступившими на предприятие рабочими, служащими, инженерно-техническими работниками, а также практикантами и учениками;

организация инструктажа рабочих по технике безопасности, обучение инженерно-технических работников и рабочих на курсах по технике безопасности;

оборудование кабинетов (уголков) по технике безопасности, организация стендов, витрин, использование плакатов и предупредительных надписей по технике безопасности;

участие в работе комиссий по проверке знаний административно-технического персонала в области техники безопасности;

участие в расследовании обстоятельств и причин несчастных случаев, происшедших на производстве, и разработка мероприятий по устранению и предупреждению этих причин;

учет и регистрация несчастных случаев, связанных с производством, анализ производственного травматизма;

составление отчетов (по предприятию в целом) об авариях с механизмами и оборудованием и о несчастных случаях, связанных с производством, а также об освоении средств, ассигнованных на номенклатурные мероприятия по охране труда;

представление руководству предприятий о поощрении работников за хорошую работу в области техники безопасности, а также о привлечении к ответственности лиц (в установленном законом порядке) за нарушение требований и правил техники безопасности.

§ 242. Инженер (старший инженер) по технике безопасности имеет право:

проверять в любое время состояние техники безопасности во всех цехах предприятия;

давать руководителям производственных участков, служб, отделов письменные указания об устранении недостатков и нарушений требований и правил техники безопасности. Такие указания могут быть отменены только руководителем предприятия или главным инженером;

запрещать или приостанавливать работу на отдельных участках, станках, механизмах и оборудовании при явной опасности для жизни или здоровья работающих с немедленным сообщением об этом руководству предприятия;

принимать меры к изъятию оборудования, инструментов, приспособлений при несоответствии их требованиям техники безопасности;

требовать от руководителей цехов, участков, отделов, служб систематического учета и своевременного расследования несчастных случаев, связанных с производством;

через руководителей производственных участков отстранять от работы нарушителей правил и требований техники безопасности.

Обеспечение безопасности движения

§ 243. На автотранспортных предприятиях (подразделениях) работу по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, возглавляемую руководителем предприятия (подразделения), непо-

средственно 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.

§ 244. Старший инженер (инженер) по безопасности движения систематически осуществляет:

контроль за выполнением всеми работниками автотранспортного предприятия (подразделения) Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации автотранспорта, Правил технической эксплуатации технологического автотранспорта на открытых горных работах, приказов и указаний вышестоящих организаций, приказов и указаний руководителя автотранспортного предприятия по вопросам обеспечения безопасности движения на автотранспорте;

принятие необходимых мер по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

учет дорожно-транспортных происшествий в соответствии с утвержденной формой.

§ 245. Старший инженер (инженер) по безопасности движения:

проводит проверку деятельности должностных лиц автотранспортного предприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

периодически проверяет качество работы контрольно-пропускных пунктов при выпуске автомобилей из гаража и возвращении их в гараж, а также соблюдение порядка приема и сдачи водителями автомобилей на линии;

выборочным путем контролирует техническое состояние подвижного состава, качество его технического обслуживания и ремонта;

вносит предложения по улучшению устройства и содержания автодорог на маршрутах работы автомобилей;

участвует в работе аттестационной комиссии по присвоению квалификации водителя первого и второго класса;

контролирует стажировку водителей и работу водителей-наставников;

систематически осуществляет контроль за работой на линии по утвержденному руководителем автотранспортного предприятия графику, организует работу по контролю за дисциплиной водителей на линии, привлекая для этой цели представителей общественных организаций (комиссий общественного контроля за безопасностью движения, добровольных народных дружин и т. д.);

обобщает и распространяет опыт безаварийной работы лучших водителей, бригад, колонн;

организует работу кабинета безопасности движения и оборудует его необходимыми наглядными пособиями;

организует агитационно-массовую работу по безопасности движения в коллективе автотранспортного предприятия (проведение лекций, докладов, бесед, консультаций, показ кинофильмов и т. д.);

контролирует проведение воспитательной работы в подразделениях автотранспортного предприятия, ведение личных карточек водителей и оказывает помощь руководителям этих подразделений в проведении занятий, бесед, инструктажа водителей по вопросам безопасности движения;

совместно с руководителями автотранспортного предприятия выезжает на места дорожно-транспортных происшествий для про-

ведения служебного расследования и составления необходимых документов для представления их в установленные сроки и в вышестоящие организации;

организует в коллективе автотранспортного предприятия разбор допущенных водителями дорожно-транспортных происшествий;

ведет учет и анализирует причины дорожно-транспортных происшествий с автомобилями, нарушений водителями Правил дорожного движения и разрабатывает на основе этого соответствующие мероприятия;

участвует в работе организуемых органами милиции комиссий по рассмотрению материалов о нарушении правил и инструкций в связи с допущенными водителями дорожно-транспортными происшествиями;

при разработке и осуществлении на автотранспортном предприятии организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности движения автотранспорта поддерживает необходимый контакт с местными органами ГАИ, использует их опыт и материалы, участвует при необходимости в проводимых ими мероприятиях по контролю за движением транспорта;

организует и участвует в проведении конкурсов и смотров «За безопасность движения» и других массовых мероприятиях, направленных на широкое привлечение водителей и общественности к борьбе за безаварийную работу.

§ 246. Старший инженер (инженер) по безопасности движения имеет право:

контролировать и инспектировать работу всех отделов автотранспортного предприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и давать указания работникам предприятия по вопросам безопасности движения (в необходимых случаях в форме предписания). Указания старшего инженера (инженера) по безопасности движения обязательны для выполнения и могут быть отменены только руководителем данного предприятия;

запрещать выпуск автомобилей на линию и возвращать их в гараж при обнаружении технических неисправностей, угрожающих безопасности движения;

отстранять от работы на линии водителей в случаях, когда их состояние угрожает безопасности движения, и докладывать об этом руководителю автопредприятия;

изымать у водителей удостоверение на право управления автомобилем при их задержании на линии в нетрезвом состоянии или при совершении ими дорожно-транспортного происшествия с тяжелыми последствиями (когда имеются основания усматривать их вину) для последующего направления в органы Госавтоинспекции;

задерживать автомобили, следующие не по заданному маршруту, и в необходимых случаях возвращать их на автотранспортное предприятие;

представлять автотранспортное предприятие по указанию руководства в местных государственных и общественных организациях по вопросам безопасности движения.

§ 247. Старший инженер (инженер) по безопасности движения автотранспортного предприятия несет ответственность за состояние работы по безопасности движения на данном предприятии.

Требования безопасности при погрузочно-разгрузочных работах

§ 248. При загрузке автомобилей (автопоездов) экскаваторами должны выполняться следующие условия:

ожидающий загрузки автомобиль (автопоезд) должен находиться за пределами радиуса действия экскаваторного ковша и становиться под погрузку только после разрешающего сигнала машиниста экскаватора;

установленный для загрузки автомобиль (автопоезд) должен находиться в пределах видимости машиниста экскаватора и быть заторможен;

загрузка в кузов автомобиля (автопоезда) должна производиться только сбоку или сзади, перенос экскаваторного ковша над кабиной автомобиля (или тягача) запрещается;

нагруженный автомобиль (автопоезд) должен следовать к пункту разгрузки только после разрешающего сигнала машиниста экскаватора.

§ 249. Односторонняя или сверхгабаритная загрузка, а также загрузка, превышающая грузоподъемность автомобиля (автопоезда), не допускается.

§ 250. Для очистки платформы автомобиля (автопоезда) от налипшей или намерзшей горной массы рекомендуется применять механические скребки, смонтированные на тракторах небольшой мощности, или другие механические средства. Все применяемые для очистки механические средства не должны вызывать повреждений платформы.

§ 251. В местах производства погрузочно-разгрузочных работ запрещается находиться лицам, не имеющим прямого отношения к этим работам.

Требования техники безопасности при эксплуатации автомобилей (автопоездов)

§ 252. При эксплуатации автомобилей (автопоездов) на угольных разрезах необходимо руководствоваться требованиями техники безопасности, изложенными в действующих Правилах дорожного движения, Правилах техники безопасности для предприятий автомобильного транспорта, Единых правилах безопасности при разработке месторождений полезных ископаемых открытым способом, Правилах технической эксплуатации и безопасности обслуживания электроустановок промышленных предприятий и настоящими Требованиями, обусловленными особенностями конструкции большегрузных автомобилей.

§ 253. Все операции по техническому обслуживанию и ремонту узлов автомобиля (автопоезда), а также машин и аппаратов силовой электрической сети автомобиля должны выполняться при неработающем дизеле.

§ 254. При производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту запрещается:

снимать с автомобиля (автопоезда) цилиндр подвески, не выпустив газ из обеих полостей;

разбирать цилиндр подвески, не убедившись в отсутствии в нем газа под давлением;

демонтировать и монтировать колеса при наличии воздуха в шинах под давлением (при демонтаже спаренных колес воздух должен быть выпущен из обеих шин);

накачивать шины воздухом при отсутствии специального ограждения или стенки напротив колеса, а также при нахождении в непосредственной близости людей;

подниматься на автомобиль (автопоезд) или сходить с него по лестницам-подножкам при откинутом капоте (БелАЗ-549, БелАЗ-5420-9490), выходить из кабины автомобиля (автопоезда), если он заторможен запасной тормозной системой (БелАЗ-549, БелАЗ-5420-9490), выходить из кабины автомобиля (автопоезда), если переключатель электротрансмиссии не установлен в положение «отключено» (БелАЗ-549, БелАЗ-5420-9490);

заправлять цилиндры подвески кислородом — взрыв неизбежен;

разбирать, монтировать и демонтировать с автомобиля (автопоезда) элементы системы пневматического пуска дизеля и тормозных систем, если в баллонах и гидроаккумуляторах воздух (азот) находится под давлением выше атмосферного;

находиться вблизи автомобиля, сбоку или сзади во время подъема платформы;

находиться на платформе или под платформой автопоезда с донной разгрузкой при раскрытом люке.

§ 255. Платформа автомобиля в поднятом положении при техническом обслуживании и ремонте должна фиксироваться при помощи двух стопорных шкворней, фиксация платформы одним стопорным шкворнем запрещается.

§ 256. Пробку на расширительном бачке системы охлаждения при прогретом двигателе рекомендуется отворачивать осторожно, так как пар в бачке находится под давлением.

§ 257. При проверке уровня масла в цилиндрах подвески контрольные пробки следует отворачивать медленно, находясь сбоку от них.

§ 258. Перед зарядкой азотом цилиндров подвески или гидроаккумуляторов рабочей тормозной системы необходимо убедиться, что на баллоне со сжатым газом нанесены надпись «Азот» желтого цвета и кольцевая маркировочная полоса коричневого цвета.

§ 259. При сборке колес необходимо тщательно осмотреть обода, бортовые, посадочные и замковые кольца: наличие в них трещин не допускается. Накачка шин воздухом должна производиться только после закрепления колеса на ступице.

§ 260. Во время движения на затяжных спусках запрещается останавливать двигатель: затрудняется управление автомобилем (гидроусилитель рулевого управления не работает) и возможно израсходование всего запаса воздуха тормозной системы.

§ 261. Запрещается буксировка автомобиля (автопоезда) с электрической трансмиссией или движение его накатом на затяжных спусках при работающем дизеле со скоростью более 10 км/ч, если поврежден основной привод рулевого управления и используется дублирующий. Запрещается продолжать движение накатом на затяжных спусках с использованием дублирующего привода рулевого управления при неработающем дизеле.

Требования пожарной безопасности при эксплуатации автомобилей (автопоездов)

§ 262. Для предотвращения возникновения пожара на автомобиле запрещается:

допускать скопление на двигателе и его картере грязи, смешанной с топливом и маслом;

оставлять в кабине и на двигателе загрязненные маслом и топливом места, а также использованные обтирочные материалы;

курить в непосредственной близости от приборов системы питания двигателя (в частности от топливных баков);

пользоваться открытым огнем при определении и устранении неисправностей механизмов;

подогревать двигатель открытым пламенем.

§ 263. В процессе эксплуатации автомобиля (автопоезда) водитель обязан постоянно контролировать целостность и крепления топливопроводов двигателя, маслопроводов систем смазки двигателя, рулевого управления, подъемного механизма платформы и гидромеханической передачи.

§ 264. Запрещается эксплуатировать автомобиль (автопоезд) при снятых или поврежденных элементах противопожарной защиты (специальные чехлы, препятствующие разбрызгиванию топлива и масла, отражающие экраны и т. д.).

Включение и работа предпускового подогревателя должны производиться только под контролем.

При возникновении пожара подогреватель должен быть немедленно отключен, подача топлива из баков перекрыта.

§ 265. Во всех случаях возникновения пожара двигатель должен быть немедленно остановлен и приняты меры для ликвидации пожара.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПЕРЕЧЕНЬ ОСНОВНЫХ ОПЕРАЦИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ (АВТОПОЕЗДОВ)

Ежедневное обслуживание

Перед выездом на линию водитель должен тщательно осмотреть автомобиль, проверить исправность и готовность его к работе. При этом необходимо выполнить следующие работы:

проверить внешнее техническое состояние автомобиля и его комплектность;

проверить уровень топлива в баках;

слить отстой из баков и топливных фильтров (для автомобилей БелАЗ);

слить конденсат из воздушных баллонов и влагомаслоотделителя;

проверить уровень масла в масляном баке (для автомобиля БелАЗ-540) и поддоне картера двигателей (для автомобилей КрАЗ-256, КрАЗ-256Б, БелАЗ-540А, БелАЗ-548А и др.), в гидромеханической передаче, топливном насосе высокого давления и регуляторе числа оборотов (двигатели ЯМЗ-238, ЯМЗ-240 и ЯМЗ-240Н), в масляном баке гидросистемы подъемного механизма платформы и гидроусилителя рулевого управления. Проверить герметичность соединений маслопроводов этих систем;

проверить уровень охлаждающей жидкости и герметичность трубопроводов и шлангов системы охлаждения;

проверить техническое состояние генератора, реле-регулятора и аккумуляторных батарей по показаниям вольтамперметра;

проверить исправность рулевого управления;

проверить исправность работы тормозных устройств и герметичность пневматической системы привода колесных тормозов;

проверить исправность аккумуляторных батарей, фар, подфарников, задних фонарей, указателей поворотов и звукового сигнала;

проверить работу двигателя, турбокомпрессора (двигатель ЯМЗ-240Н) и гидромеханической передачи на слух и по показаниям контрольно-измерительных приборов.

Техническое обслуживание автомобилей БелАЗ-540, БелАЗ-548 и их модификаций

ПЕРВОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Операция	Автомобиль		
	БелАЗ-540	БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	БелАЗ-548А, БелАЗ-7425-9490, БелАЗ-7525
По двигателю и его системам			
Промыть топливный фильтр предварительной очистки	+	—	—
Проверить установку и регулировку угла опережения подачи топлива	+	—	—
Слить топливо из поперечины рамы	+	+	+
Подтянуть гайки крепления впускных и выпускных коллекторов (операция производится только при первом ТО-1)	+	—	—
Промыть кассеты воздушного фильтра ВТИ-4	+	—	—
Промыть масляный фильтр двигателя, заменить фильтрующие элементы и масло (кроме автомобиля БелАЗ-540)	+	+	+
Отрегулировать натяжение ремней привода вентиляторов и компрессора	+	+	+
Подтянуть внешние резьбовые соединения двигателя	—	+	+
Заменить элементы фильтра предварительной очистки топлива (через одно ТО-1)	—	+	+
Провести обслуживание воздушных фильтров ЯМЗ	—	+	+
Заменить элементы фильтра окончательной очистки топлива (через одно ТО-1)	—	+	+
По трансмиссии			
Подтянуть болты крепления гидромеханической передачи, карданных валов и главной передачи ведущего моста	+	+	+
Проверить работу и отрегулировать привод переключения передач	+	+	+
Проверить техническое состояние гидротрансформатора *по отложениям на элементах* гидромеханической передачи	+	+	+
Проверить уровень масла в главной и колесных передачах ведущего моста	+	+	+
Проверить техническое состояние уплотнений фрикционов переднего хода по величине главного давления на нейтрали и при включенной передаче	+	+	+

Продолжение

Операция	Автомобиль		
	БелАЗ-540	БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	БелАЗ-548А, БелАЗ-7425-9490, БелАЗ-7525
По ходовой части, подвеске и системе подъемного механизма платформы			
Проверить крепление цилиндров подвески и направляющего устройства задней подвески	+	+	+
Подтянуть гайки прижимов колес, проверить биение шин и давление воздуха в них	+	+	+
Подтянуть болты крепления рулевого механизма, проверить свободный ход рулевого колеса	+	+	+
Заменить смазку в узлах и агрегатах автомобиля согласно карте смазки	+	+	+
Проверить герметичность трубопроводов системы подъемного механизма, механизма донной разгрузки и промыть фильтр масляного бака	+	+	+
По тормозам			
Проверить герметичность пневматического привода тормозов, обратных клапанов контура передних и задних колес	+	+	+
Проверить и отрегулировать колесные тормоза	+	+	+
Проверить и отрегулировать предохранительный клапан	+	+	+
Проверить и отрегулировать стояночный тормоз	+	+	+
Промыть воздушный фильтр компрессора и сапуны тормозных цилиндров	+	+	+
Проверить исправность и герметичность обратных клапанов тормозной системы	+	+	+
По электрооборудованию			
Проверить и довести до нормального уровень и плотность электролита аккумуляторных батарей	+	+	+
Подтянуть крепление клемм проводов и смазать их	+	+	+

Продолжение

ВТОРОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Операция	Автомобиль		
	БелАЗ-540	БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	БелАЗ-548А, БелАЗ-7425-9490 БелАЗ-7525,
По двигателю и его системам			
Проверить затяжку гаек стяжных и сшивных шпилек крепления головок, блоков цилиндров и зажимов регулировочных втулок распределительных валов (проверка производится только при первом ТО-2)	+	—	—
Промыть топливный фильтр окончательной очистки	+	—	—
Проверить и отрегулировать форсунки	+	+	+
Очистить и промыть корпус воздушного фильтра ВТИ-4	+	—	—
Промыть систему смазки двигателя и заменить масло. При применении масел без присадок заменить масло через 300 ч (первую и вторую замены масла производить через 100 ч)	+	—	—
Проверить зазоры между затылками кулачков и тарелями клапанов, проверить фазы газораспределения (через одно ТО-2)	+	—	—
Проверить угол опережения впрыска топлива	—	+	+
Подтянуть гайки крепления головок цилиндров, проверить зазоры в клапанном механизме двигателя	—	+	+
Проверить легкость вращения роторов турбокомпрессора	—	—	+
Снять с автомобиля топливный насос высокого давления, проверить его на стенде и заменить масло в корпусе регулятора	—	+	+
Промыть сапун картера двигателя (через одно ТО-2)	+	—	—
Удалить накипь в системе охлаждения	При необходимости		
Заменить масло в корпусе регулятора числа оборотов двигателя (через одно ТО-2)	+	—	—
Промыть топливные баки и топливопроводы	+	+	+
По трансмиссии			
Заменить фильтрующие элементы масляного фильтра гидромеханической передачи	+	+	+
Промыть систему и заменить масло в гидромеханической передаче (при применении масла типа «А» через три-четыре ТО-2)	+	+	+

Продолжение

Операция	Автомобиль		
	БелАЗ-540	БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	БелАЗ-548А, БелАЗ-7425-9490 БелАЗ-7525,
Проверить центрирование гидромеханической передачи с двигателем и затяжку стяжных болтов крепления резиновых втулок промежуточного карданного вала	+	+	+
Отрегулировать зазоры в главной передаче ведущего моста, проверить зазоры в подшипниках ведущей шестерни, состояние деталей дифференциала (через четыре ТО-2 — 2000—2250 моточасов)	+	+	+
Заменить масло в картере ведущего моста и колесных передач	+	+	+
По ходовой части, подвеске и системе подъемного механизма платформы			
Проверить правильность зарядки цилиндров подвески	+	+	+
Проверить затяжку подшипников ступиц колес, схождение и углы поворота передних колес	+	+	+
Заменить масло в масляном баке системы подъемного механизма платформы и гидроусилителя рулевого управления	+	+	+
Заменить смазку в узлах автомобиля согласно карте смазки	+	+	+
Промыть сапуны топливных баков, гидромеханической передачи и масляных баков гидравлических систем	+	+	+
По тормозам			
Отрегулировать привод тормозных кранов	+	+	+
Снять с автомобиля и проверить техническое состояние тормозных кранов	+	+	+
Отрегулировать регулятор давления и предохранительный клапан пневматической системы колесных тормозов	+	+	+
Проверить эффективность действия гидродинамического тормоза-замедлителя	+	+	+

Продолжение

Операция	Автомобиль		
	БелАЗ-540	БелАЗ-540А, БелАЗ-7510	БелАЗ-548А, БелАЗ-7425-9490 БелАЗ-7525,
По электрооборудованию			
Проверить степень заряженности аккумуляторных батарей	+	+	+
Проверить крепление приборов освещения и световой сигнализации, правильность регулировки света фар	+	+	+
Проверить техническое состояние щеточно-коллекторного узла генератора Г-731А и заменить смазку в подшипниках (через 700 ч)	+	+	+
Проверить напряжение включения реле обратного тока и регулируемое напряжение реле-регулятора	+	+	+
Проверить техническое состояние контакторов	+	+	+
Проверить техническое состояние стартера СТ 103 (через одно ТО-2)	—	+	+
Проверить техническое состояние стартера СТ 721 (через одно ТО-2) и заменить смазку в подшипниках (через 1,5—2 года эксплуатации)	+	—	—

Примечание: «+» — операция при техническом обслуживании выполняется; «—» — операция не выполняется.

Техническое обслуживание автомобилей БелАЗ-549 и БелАЗ-7420-9590

ЕЖЕДНЕВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

При ежедневном обслуживании необходимо выполнять следующие контрольные работы:

осмотреть автомобиль и выявить наружные повреждения, проверить комплектность автомобиля;

осмотреть колеса и шины; проверить давление воздуха в шинах, при необходимости подкачать воздух; удалить посторонние предметы, застрявшие между шинами и в протекторе; проверить крепление колес к ступицам;

проверить герметичность трубопроводов соединений и агрегатов рабочей, стояночной и запасной тормозных систем, рулевого управления, подъемного механизма платформы (механизма разгрузки);

проверить отсутствие подтеканий в соединениях системы питания, охлаждения и смазки дизеля;

проверить работу дизеля, электротрансмиссии, исправность и действие рабочей, стояночной, запасной и вспомогательной тормозных систем, рулевого управления, вентиляторов охлаждения тяговых электродвигателей, опрокидывающего механизма;

проверить свободный ход рулевого колеса;

проверить действие приборов освещения, сигнализации, стеклоочистителей и устройства для обмыва ветрового стекла, работу контрольных приборов;

слить конденсат из воздушных баллонов;

проверить ходы штоков цилиндров стояночной тормозной системы по меткам указателя;

проверить натяжение ремня привода компрессора.

Затем необходимо выполнить уборочные и моечные работы:

произвести уборку кабины и поверхности верхнего капота, при необходимости вымыть автомобиль;

протереть стекла кабины, фар, передних и задних фонарей, боковых указателей поворота, зеркала заднего вида и номерные знаки.

К смазочным, очистительным и заправочным работам относятся:

проверка уровня охлаждающей жидкости в системе охлаждения дизеля и охлаждения наддувочного воздуха;

проверка уровня масла в масляном баке (поддоне картера) системы смазки дизеля, регулятора ВРН-30, масляном баке рулевого управления, рабочей тормозной системы и подъемного механизма платформы;

проверка уровня топлива в топливном баке, слив отстоя из топливного бака;

проверка уровня тормозной жидкости в бачке цилиндра управления;

заправка водой бачка устройства для обмыва ветрового стекла.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЧЕРЕЗ 100 ч РАБОТЫ ДИЗЕЛЯ

При обслуживании через 100 ч необходимо:

вымыть автомобиль (автопоезд);

осмотреть автомобиль; проверить состояние кабины, платформы, облицовки, номерных знаков, зеркал; проверить действие стеклоочистителей, устройства для обмыва ветрового стекла, системы вентиляции, а в холодное время года действие системы отопления;

проверить осмотром герметичность систем смазки, охлаждения дизеля и пускового подогревателя, а также крепления на дизеле оборудования систем; проверить состояние и действие привода жалюзи; проверить работу автоматики включения и отключения вентиляторов охлаждения радиаторов;

проверить состояние приборов системы питания и герметичность соединений трубопроводов; проверить состояние и действие привода подачи топлива от педали и ручного управления, а также работу служебного и аварийного останова дизеля;

удалить пыль из пылесборников воздушных фильтров; проверить под нагрузкой дизеля засоренность воздушных фильтров, при необходимости произвести очистку бумажных фильтрующих элементов;

подтянуть резьбовые соединения электрических машин и аппаратов и их крепления на шасси и щитах;

проверить состояние щеток и щеткодержателей, якоря (коллектора, обмоток) электрических машин: тягового генератора, тяговых электродвигателей, возбудителя, синхронного генератора;

осмотреть детали контроллеров; проверить состояние кулачковых элементов, силовых блокировочных контактов реверсора, контактов и дугогасительных камер контакторов и контактов реле;

осмотреть тормозные сопротивления и проверить их контактные соединения; проверить состояние изоляции и укладку электрических проводов;

проверить крепление шарнирных соединений, рычагов, цилиндров, карданных валов, вертикального вала рулевого управления, проверить люфты карданного вала руля, привода следящей системы;

проверить герметичность пневматических и гидравлических систем рабочей, стояночной и запасной тормозных систем по показаниям контрольных приборов на панели приборов;

проверить полный ход педали включения рабочей тормозной системы;

промыть детали влагомаслоотделителя стояночной и запасной тормозных систем;

очистить от пыли и грязи аккумуляторные батареи; проверить уровень и плотность электролита; прочистить вентиляционные отверстия в пробках аккумуляторных батарей;

подтянуть крепления батарей, генераторов, приводных муфт генераторов, реле-регуляторов, стартера, фар, фонарей и проводов к их клеммам;

продуть сжатым воздухом внутренние полости электрических машин;

проверить уровень масла в редукторах мотор-колес, коробке отбора мощности, редукторе привода вентиляторов, редукторе рулевого управления и угловом редукторе;

промыть фильтры гидравлической системы рулевого управления;

продуть сжатым воздухом термоблок, вентилятор и электродвигатели охладителя кабины;

подтянуть болты крепления продольной оси опорно-сцепного устройства автопоезда;

смазать узлы трения в соответствии с картой смазки.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЧЕРЕЗ 500 ч РАБОТЫ ДИЗЕЛЯ

При обслуживании через 500 ч необходимо:

осмотреть автомобиль, проверить состояние кабины, платформы, рамы, оперения, зеркал заднего вида, стекол, номерных знаков;

проверить крепление всех агрегатов к дизелю, надежность соединения дизеля и генератора с рамой, состояние соединительной муфты и амортизаторов;

сменить масло в системе смазки дизеля и промыть систему; заменить фильтрующие элементы в масляных фильтрах;

промыть топливные фильтры;

проверить и отрегулировать зазоры впускных и выпускных клапанов, а также угол опережения подачи топлива;

проверить настройку датчиков реле КР-2, затяжку шатунных

болтов, центровку дизеля с генераторами и состояние резиновых пальцев соединительной муфты;

очистить от грязи, масла и посторонних предметов наружные поверхности радиаторов; проверить крепление радиаторов,

подтянуть крепления углового редуктора, редуктора рулевого механизма, распределителя и карданных валов рулевого управления, коробки отбора мощности, редуктора привода вентиляторов и вентиляторов;

проверить затяжку болтов крепления карданных валов к агрегатам, люфт в шарнирах карданных валов;

проверить затяжку гаек крепления крышек рычагов задней подвески, кронштейнов шкворней передней подвески к раме, мотор-колес к рычагам подвески, цилиндров к кронштейнам;

осмотреть детали сварных узлов направляющего устройства подвески и кронштейнов крепления цилиндров подвески;

отрегулировать схождение передних колес;

отрегулировать зазоры в подшипниках передних и задних колес;

проверить регулировку тормозных механизмов стояночной и запасной тормозных систем;

проверить наличие зазора между толкателем и первичным поршнем в цилиндре управления рабочей тормозной системы;

проверить давление азота в гидроаккумуляторах;

зарядить аккумуляторные батареи до нормального состояния;

замерить переходное сопротивление контактов контакторов,

отрегулировать освещенность дороги нижними фарами дальнего света;

осмотреть детали генератора и очистить их от пыли;

проверить электрические параметры реле-регулятора;

осмотреть щетки и коллектор стартера, генератора Г-263А;

промыть сапун масляного бака систем рулевого управления и опрокидывающего механизма;

сменить масло в редукторах мотор-колес;

смазать узлы трения согласно карте смазки.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЧЕРЕЗ 1000 ч РАБОТЫ ДИЗЕЛЯ

При обслуживании через 1000 ч необходимо:

проверить форсунки на давление впрыска и качество распыла топлива;

осмотреть состояние рабочих поверхностей гильз через люки картера;

проверить настройку датчиков комбинированных реле КРД-2;

заменить фильтрующие элементы топливного фильтра тонкой очистки;

проверить состояние сильфона, разобрать шарнир системы выпуска отработавших газов и удалить из него нагар.

ОБСЛУЖИВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ ЧЕРЕЗ ГОД ЭКСПЛУАТАЦИИ

При обслуживании через год необходимо:

снять с автомобиля все электрические машины, осмотреть их,

устранить обнаруженные дефекты и неисправности, заменить смазку;

заменить смазку в узлах трения и агрегатах согласно карте смазки.

Примечание. ТО-1 и ТО-2 для автомобилей КрАЗ-256 и КрАЗ-256Б должны проводиться согласно заводским инструкциям по эксплуатации автомобилей.

СЕЗОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Основным назначением сезонного технического обслуживания, проводимого два раза в год, является подготовка подвижного состава к эксплуатации в холодное и теплое время года. В качестве отдельно планируемого вида сезонное обслуживание рекомендуется проводить для подвижного состава, работающего в зоне холодного климата. Для остальных условий сезонное обслуживание совмещается преимущественно с ТО-2 с соответствующим увеличением трудоемкости обслуживания.

При переводе автомобиля на эксплуатацию в летний или зимний периоды дополнительно к работам очередного планового технического обслуживания необходимо:

промыть топливные баки и топливопроводы;

промыть системы охлаждения двигателя, при необходимости удалить накипь;

заменить жидкость в системе охлаждения;

заменить электролит в аккумуляторных батареях и зарядить их;

заменить смазку в агрегатах и системах согласно карте смазки.

Примечание. Перечень работ сезонного обслуживания уточняется в соответствии с требованиями инструкций по эксплуатации автомобилей.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Топливо

Марка топлива	Условия применения топлива для двигателей марки		
	Д12А-375Б	ЯМЗ-238, ЯМЗ-240, ЯМЗ-240Н	ТМЗ-1000Д, ТМЗ-1300А
Топливо для быстроходных дизелей (ГОСТ 4749—73):			
ДЛ	Выше 0° С	Выше 0° С	Выше 0° С
ДЗ	От 0° до —30° С	От 0° С до —30° С	От 0° С до —30° С
ДА	Ниже —30° С	Ниже —30° С	Ниже —30° С
Топливо дизельное (ГОСТ 305—73):			
Л	—	Выше 0° С	—
З	—	От 0° С до —30°С	—
А	—	Ниже —30° С	—
Топливо для реактивных двигателей (ГОСТ 10227—62)	Ниже 0° С	—	—

Масла и смазки

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Автомобили КрАЗ-256, КрАЗ-256Б		
Двигатель, топливный насос, регулятор числа оборотов	Масло:	
	ДС-11 (ГОСТ 8581—63)	Лето
	ДС-8 (ГОСТ 8581—63)	Зима
Коробка передач, раздаточная коробка	Масло:	
	МТ-16п (ГОСТ 6360—58)	Всесезонно
	МК-22 (ГОСТ 21743—76)	Лето
	МС-14 (ГОСТ 21743—76)	Зима
Рулевой механизм	Масло:	
	МТ-16п (ГОСТ 6360—58)	Всесезонно
Подшипники карданных валов трансмиссии и карданного привода масляного насоса	Смазка:	
	158 (ТУ 38—101320—72)	»
	УС-1 (ГОСТ 1033—73)	
	УСс (ГОСТ 4366—76)	

[1] Номера стандартов на эксплуатационные материалы приведены по состоянию на 1.1 1977 г., технических условий — на 1.11 1977 г.

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Скользящие вилки карданных валов трансмиссии и карданного вала привода масляного насоса	Смазка: УСсА (ГОСТ 3333—55) УС-1 (ГОСТ 1033—73)	Всесезонно
Картеры ведущих мостов, балансиры задней подвески, картер промежуточной опоры карданных валов	Масло: ТАп-15В(ТУ38—101176—74) ТС-10-ОТП (ТУ 38—101148—77)	Лето и зима (до —25° С) Зима (ниже —25° С)
Гидравлические амортизаторы задней подвески, силовые цилиндры опрокидывающего механизма кузова	Масло веретенное АУ (ГОСТ 1642—75)	Всесезонно
Бачок гидроусилителя рулевого управления	Масло: индустриальное 20 (ГОСТ 20799—75) веретенное АУ (ГОСТ 1642—75)	Лето Зима
Шарниры приводов рулевого управления и управления раздаточной коробки, шарниры реактивных штанг подвески, подшипники валов разжимных кулаков передних и задних тормозов, регулировочные рычаги тормозов колес, оси тормозных колодок, валики педалей сцепления и тормоза, шарниры промежуточного валика привода стояночного тормоза, втулки шкворней поворотных цапф, подшипники ступиц колес, шарниры опорной головки и упоры штоков поршней цилиндров опрокидывающего механизма, шарниры задней опоры и верхние шарниры платформы, верхние и нижние шарниры балансиров	Смазка универсальная: УС (ГОСТ 1033—73) УС-3 (Т) УС-1 или УС-2 (Л)	 Лето Зима
Подшипники генератора, крестовины карданного шарнира рулевой колонки	Смазка: 158 (ТУ 38—101320—72) ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74)	Всесезонно

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Автомобили БелАЗ-540, БелАЗ-540А, БелАЗ-548А и их модификации		
Двигатель Д12А-375Б	Масло:	
	М20Г (ГОСТ 12337—66)	Лето
	МС20п (ТУ 38—101265—72)	
	М20Б, М22Б (МРТУ—38—1—181—65)	Применение масел М20Б, М22Б допускается только при работе на топливе ГОСТ 4749—73
	МТ-16п (ГОСТ 6360—58)	Лето и зима (до —15° С)
	МТ-14п (ГОСТ 6360—58)	Зима (до —35° С)
Двигатель ЯМЗ-240	Масло:	
	М10В (ТУ 38—101648—76)	
	$М10В_2$ (ТУ 38—101278—72)	Лето
	ДС-8 (М-8В) (ГОСТ 8581—63)	Зима
Двигатель ЯМЗ-240Н	Масло:	
	М10Г (ТУ 38—1650—76)	
	М10ГФЛ (ТУ 38—101651—76)	Лето
	М8Г (ТУ38—1—01—46—70)	Зима
	М8ГФЗ (ТУ 38—101651—76)	
	для гидросистем автомобилей (ТУ 38—101179—71)	Всесезонно
Масляный бак системы опрокидывания платформы и гидроусилителя рулевого управления	Масло:	
	для гидросистем автомобилей (ТУ 38—101179—71)	Лето и зима
	АМГ-10 (ГОСТ 6794—75)	Крайний Север
Рулевой механизм	Масло:	
	МТ-16п (ГОСТ 6360—58)	Всесезонно
Редуктор главной передачи, бортовые передачи заднего моста, игольчатые подшипники карданных валов	Масло:	
	ТЭ-15 (ТУ 38—101521—75)	Лето и зима (до —25° С)
	ТАп-15В (ТУ 38—101176—74)	
	ТС-10-ОТП (ТУ 38—101148—77)	Зима (ниже —25° С)

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Цилиндры пневмогидравлической подвески	Масло: веретенное АУ (ГОСТ 1642—75) приборное МВП (ГОСТ 1805—76)	Лето и зима (до —30° С) Зима
Подшипники ступиц передних колес	Смазка: 1—13 жировая (ГОСТ 1631—61) ЦИАТИМ-203 (ГОСТ 8773—73)	Лето и зима Крайний Север
Шарнирные подшипники реактивных штанг и цилиндров подвески, шарниры продольной и поперечной рулевых тяг и гидроусилителя рулевого управления, подшипники вентиляторов и натяжных роликов ремней привода вентиляторов, пальцы крепления платформы, подшипники стартера (для БелАЗ-540), шлицы карданных валов, верхние головки крепления цилиндров опрокидывающего механизма	*Смазка:* ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74) ЦИАТИМ-203 (ГОСТ 8773—73)	Всесезонно
Шкворни поворотных цапф передней оси, втулки разжимных кулаков, оси тормозных колодок, шарниры привода управления гидромеханической передачи, шарниры привода тормозов, зажимы аккумуляторных батарей, наконечники проводов, замки и стеклоподъемники двери кабины	Смазка: универсальная среднеплавкая УС-2 (Л) (ГОСТ 1033—73) ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74) ЦИАТИМ-203 (ГОСТ 8773—73)	Лето и зима (до —30° С) Зима (ниже —30° С)
Герметизированный шкворень вилки подвески заднего моста, подшипники опорно-сцепного устройства	Смазка: ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74) ЦИАТИМ-203 (ГОСТ 8773—73)	Всесезонно
Подшипники генератора и карданных валов	Смазка 158 (ТУ 38—101320—72)	То же

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Автомобили БелАЗ-549Е, БелАЗ-7420-9590		
Система смазки дизеля	Масло: М-14ВЦ (ТУ 38—101150—71) или М-14$В_2$ (ТУ 38—101421—73)	Всесезонно
Регулятор скорости	Масло: МС-20, МК-22 (ГОСТ 21743—76)	Лето
	МТ-16п (ГОСТ 6360—58)	Зима
Система охлаждения дизеля и наддувочного воздуха	Прокипяченная вода с добавкой 1,5% эмульсола Э-1 или Э-2 (ГОСТ 1975—75)	Лето
	Низкозамерзающая жидкость марки «40» или «65» (ГОСТ 159—52)	Зима
Редукторы мотор-колес, коробки отбора мощности, редуктор привода вентиляторов и возбудителя, угловой редуктор рулевого управления, редуктор рулевого управления	Масло МС-20С (ГОСТ 21743—76)	Всесезонно
Гидравлическая система опрокидывания платформы и рулевого управления	Масло для гидросистем автомобиля (ТУ 38—101179—71)	»
Цилиндр подвески	Жидкость амортизационная МГП-10 (ТУ 38—1—54—74)	»
Цилиндр привода рабочей тормозной системы	Жидкость тормозная БСК (ТУ 6—10—1533—75)	»
Подшипники ступиц передних колес	Смазка 1—13 (ГОСТ 1631—61)	»
Подшипники переднего и заднего карданных валов, шлицевое соединение переднего и заднего карданных валов, подшипники низковольтных генераторов, подшипники синхронного генератора, шлицевое соединение карданных валов рулевого управления, шарниры карданных валов рулевого управления, подшипник проме-	Смазка 158 (ТУ 38—101320—72)	»

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
жуточной опоры карданного вала рулевого управления		
Шарниры рулевых тяг и цилиндров поворота, ось центрального рычага рулевого управления, подшипники реверса, валы разжимных кулаков стояночной тормозной системы, оси колодок рабочей тормозной системы, подшипники электродвигателя аварийного привода рулевого управления, шарниры тяг следящей системы, вертикальный вал следящей системы, втулки шкворней передней подвески, валы привода крана стояночной тормозной системы, подшипник вала рулевого колеса, шарнир тяги привода золотника, подшипники ходового и тормозного контроллеров, подшипники возбудителя, валы привода цилиндра управления рабочей тормозной системой, клеммы аккумуляторных батарей, шарниры штанг открытия створок полуприцепа	Смазка ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74)	Всесезонно
Подшипники тяговых генераторов, подшипники электродвигателя привода вентилятора полуприцепа	Смазка ЦИАТИМ-203 (ГОСТ 8773—73)	»
Подшипники тяговых электродвигателей, подшипники стартера	Смазка ВНИИНП-220 (ТУ 38—101475—74)	»
Сальники ступиц мотор-колес, цилиндры стояночной тормозной системы, поршни гидроаккумуляторов	Смазка ВНИИНП-242 (ГОСТ 20421—75)	»

Продолжение

Наименование узла (точки смазки)	Марка масла (смазки)	Условия применения
Шарниры цилиндров подвески, верхние опоры цилиндров подъема платформы, оси задних опор платформ	Смесь: 50% смазки ЦИАТИМ-201 (ГОСТ 6267—74) и 50% медного порошка ПМС-2 (ГОСТ 4960—75)	Всесезонно

Охлаждающие жидкости

ХАРАКТЕРИСТИКИ НИЗКОЗАМЕРЗАЮЩИХ ЖИДКОСТЕЙ

Показатели	Низкозамерзающая жидкость				
	ГОСТ 159—52		ТУ 6—02—751—73		
	марки «40»	марки «65»	«Тосол-А»	«Тосол-А40»	«Тосол-А65»
Внешний вид	Слабомутная желтоватая жидкость	Слабомутная оранжевая жидкость	Голубая жидкость		Красная жидкость
Плотность при 20° С, г/см³	1,0675—1,0725	1,085—1,090	1,120—1,140	1,078—1,085	1,085—1,095
Температура кристаллизации, °С, не более	—40	—65	—35 (разбавленного на 50% объема дистиллированной водой)	—40	—65

СОСТАВ ТЕХНИЧЕСКОГО АЗОТА ДЛЯ ЦИЛИНДРОВ ПОДВЕСКИ

Показатели	Газообразный азот (ГОСТ 9293—74)		
	электровакуумный	1-го сорта	2-го сорта
Содержание азота (N_2), % объема, не менее	99,9	99,5	99,0
Содержание кислорода (O_2), % объема, не более	0,1	0,5	1,0

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие 3

Общие положения 5

Основные обязанности работников автотранспортного предприятия. Инструктаж, обучение и проверка знаний работников автотранспортного предприятия 6

Основные обязанности работников, автотранспортного предприятия 6
Инструктаж, обучение и проверка знаний работников автотранспортного предприятия 7
Подготовка водителей к эксплуатации технологических автомобилей 9

Подвижной состав технологического автомобильного транспорта 10

Виды подвижного состава и область его применения . . 10
Требования к техническому состоянию подвижного состава 10
Ввод подвижного состава в эксплуатацию 16
Списание подвижного состава 17

Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава . 18

Назначение и виды технического обслуживания и ремонта 18
Общие принципы организации технического обслуживания и ремонта подвижного состава 20
Ежедневное техническое обслуживание 23
Первое и второе техническое обслуживание 24
Текущий ремонт 25
Капитальный ремонт 26
Техническая помощь подвижному составу на линии . . 28
Контроль качества и учет выполнения технического обслуживания и ремонта подвижного состава 29

Здания, сооружения и оборудование для хранения, обслуживания и ремонта подвижного состава 30
Общие требования к территории, зданиям и сооружениям 30
Сооружения для хранения подвижного состава . . . 32
Здания, сооружения и оборудование для обслуживания и ремонта подвижного состава 33
Складские помещения и сооружения 33
Здания и помещения для личного состава автотранспортного предприятия 34

Эксплуатационные материалы, аккумуляторные батареи и автомобильные шины 34
Топливо, масла и смазочные материалы 34
Охлаждающие жидкости 35
Аккумуляторные батареи 36
Автомобильные шины 36
Азот для цилиндров подвески 36

Условия эксплуатации подвижного состава и автомобильные дороги на угольных разрезах 36

Условия эксплуатации подвижного состава технологического автотранспорта 36
Устройство и обслуживание дорог 38
Погрузочно-разгрузочные пункты 43

Техническая эксплуатация подвижного состава на линии . 44

Организация работы подвижного состава на линии . . 44
Обязанности водителя при работе на линии 45
Диспетчерское управление работой подвижного состава на линии 48

Эксплуатация подвижного состава в зимнее время . . . 48

Организация работы по охране труда, технике безопасности и безопасности движения 50

Организация работы по охране труда и технике безопасности 50
Обеспечение безопасности движения 54
Требования безопасности при погрузочно-разгрузочных работах 57
Требования техники безопасности при эксплуатации автомобилей (автопоездов) 57
Требования пожарной безопасности при эксплуатации автомобилей (автопоездов) 59

Приложение 1. **Перечень основных операций технического обслуживания технологических автомобилей (автопоездов)** . 60

Приложение 2. **Эксплуатационные материалы** . . . 70

ИБ № 3047

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО АВТОТРАНСПОРТА НА ОТКРЫТЫХ ГОРНЫХ РАБОТАХ

Редактор издательства *А. Д. Федорова*
Обложка художника *С. А. Смирновой*
Художественный редактор *О. Н. Зайцева*
Технический редактор *Н. В. Балашова*
Корректор *С. С. Борисова*

Сдано в набор 03.04.78. Подписано в печать 07.06.78. Т-11229 Формат 84×108$^{1}/_{32}$.
Бумага № 3. Гарнитура литературная. Печать высокая. Печ. л. 2,5
Усл. п. л. 4,2 Уч.изд. л. 5,78 Тираж 7000 экз. Заказ 578/12293—13 Цена 30 коп.

Издательство «Недра», 103633, Москва, К-12, Третьяковский проезд, 1/19.

Московская типография № 32 Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии
Москва, К-51, Цветной бульвар, д. 26.

gost.e-ecolog.ru