МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ
НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Всесоюзный научно-исследовательский институт
по строительству магистральных трубопроводов

·ВНИИСТ·

РУКОВОДСТВО

ПО РЕЖИМУ ТРУДА И ОТДЫХА ВОДИТЕЛЕЙ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ЗАНЯТЫХ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРУБОПРОВОДОВ

Р 515-83

Москва 1984

gost.e-ecolog.ru

УДК 621.643.002.2:659.382.3

Руководство по режиму труда и отдыха водителей грузовых автомобилей, занятых на строительстве трубопроводов, регламентирует режим труда и отдыха водителей автомобилей, занятых на перевозке труб, секций и других грузов при суммированном учете рабочего времени. Настоящее Руководство разработано на основании сравнительной физиологической оценки состояния ведущих систем организма водителей в условиях существующей организации труда и результатов проверки предлагаемого режима труда и отдыха в условиях экспериментального внедрения, проведенных в трассовых условиях непосредственно в период перевозки грузов, с использованием информативных методов и тестов применяемых в физиологии труда.

Разработка режима труда и отдыха водителей и исследования по его апробации выполнены лабораторией гигиены и физиологии труда ВНИИСТа под научным руководством канд.техн.наук К.М.Багдинова. В разработке Руководства участвовали: С.Н.Зеленкин, Г.И.Карташев, Г.С.Комовников (ВНИИСТ); А.С.Пащенко, С.И.Чевардов, М.М.Ашуров, Е.Н.Угримов (Миннефтегазстрой).

Данное Руководство предназначено для руководящих и инженерно-технических работников подразделений Миннефтегазстроя, организующих перевозки труб, секций и других грузов.

Замечания и предложения направлять по адресу: 105058, Москва, Окружной проезд, 19, ВНИИСТ.

© Всесоюзный научно-исследовательский институт по строительству магистральных трубопроводов (ВНИИСТ), 1984

МИНИСТЕРСТВО
СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ
НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ

от 22 ноября 83 г.

№ 18-10-6/1009

НАЧАЛЬНИКАМ ГЛАВНЫХ УПРАВЛЕНИЙ, УПРАВЛЕНИЙ И ОТДЕЛОВ; НАЧАЛЬНИКАМ ОБЪЕДИНЕНИЙ, РУКОВОДИТЕЛЯМ ПРЕДПРИЯТИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ МИНИСТЕРСТВА

Министерство направляет для практического использования в организациях отрасли Руководство по режиму труда и отдыха водителей грузовых автомобилей, занятых на строительстве трубопроводов".

Заместитель Министра Г.И.Шмаль

Министерство строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности	Руководство по режиму труда и отдыха водителей грузовых автомобилей, занятых на строительстве трубопроводов	Р 515-83 Впервые

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I.I. Руководство по режиму труда и отдыха водителей грузовых автомобилей, занятых на строительстве трубопроводов определяет особенности организации труда и отдыха водителей автомобилей, занятых на перевозке труб, секций труб, железобетонных утяжелителей и других грузов, при суммированном учете рабочего времени и предусматривает работу с удлиненным рабочим днем в две смены. Настоящее Руководство составлено на основе ст.28 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о труде, в развитие постановлений ГК СССР по труду и социальным вопросам и Секретариата ВЦСПС № 255/16 от 16 августа 1977 г. и № 501/26-52 от 11 декабря 1979 г. (указания Миннефтегазстроя № 90/д от 6 декабря 1977 г. и № 8/д от 30 января 1980 г.).

I.2. В зависимости от дальности перевозок и общей продолжительности вождения автомобиля ко времени окончания рабочего дня предлагаются три варианта организации проживания, питания и послесменного отдыха водителей:

в жилом полевом городке[x)] в зоне размещения автотранспортной колонны (АТК);

в жилых полевых городках строителей линейной части трубопровода по трассе в вагонах-домах, выделенных для водителей АТК;

x) Положение о жилом полевом городке организаций (предприятий) Министерства строительства предприятий нефтяной и газовой промышленности согласовано с ЦК профсоюза рабочих нефтяной и газовой промышленности (постановление президиума ЦК профсоюза от 26/IУ 1978 г., протокол № 14) и утверждено Миннефтегазстроем 7/IУ 1978 г. № 17 П.

Внесено ВНИИСТом, ООТ	Утверждено ВНИИСТом 20 июня 1983 г.	Срок введения в действие 1 февраля 1984 г.

в передвижных временных жилых городках АТК, расположенных непосредственно на пути перевозок.

I.3. В состав передвижных временных городков АТК входят жилые вагоны-дома (из расчета I вагон-дом на 4 чел.), вагон-столовая, вагон-баня, медпункт, электростанции и вагон-диспетчерская с уголком по технике безопасности и складом. Комплектование городков жилыми вагонами-домами производится с учетом числа проживающих водителей и персонала, обслуживающего столовую, баню, медпункт и т.д.

I.4. Питание водителей в течение рабочего дня организуют ОПСы в столовых полевых городков трассовиков или временных городков АТК.

I.5. Режим труда и отдыха предусматривает наряду обеденным перерывом кратковременные перерывы для отдыха на отдельтрассовых стоянках по пути движения.

I.6. Для оперативной связи с АТК, службами загрузки и разгрузки грузов, ремонтными подвижными бригадами, скорой помощи и безопасности движения бригадиры водителей должны быть снабжены полевыми рациями.

I.7. Медицинскую помощь и контроль за санитарным состоянием рабочих мест, жилых и бытовых помещений водителей, а также предприятий общественного питания осуществляет фельдшер здравпункта. Профилактические осмотры водителей проводят в соответствии с приказом Минздрава СССР от 30 мая 1969 г.№ 400.

I.8. К работе водителя грузовых машин с суммированным учетом рабочего времени нельзя допускать несовершеннолетних, женщин и других работников, которым по состоянию здоровья такая организация труда противопоказана.

2. РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ И ЕГО УЧЕТ

2.I. Режим труда и отдыха с суммированным учетом рабочего времени предусматривает двухсменную работу водителей при шестидневной рабочей неделе (чередование смен через каждую неделю).

2.2. Суммированный учет рабочего времени с месячным, квартальным или шестимесячным учетными периодами может вводиться

администрацией АТК по с ласованию с профсоюзным комитетом АТК на основании ст.28 нов законодательства Союза ССР и союзных республик о труде, постановлений ГК СССР по труду и социальным вопросам и Секретариата ВЦСПС № 255/16 от 16 августа 1977 г. и № 501/26-52 от 11 декабря 1979 г. (указания Миннефтегазстроя № 90/д от 6 декабря 1977 г. и № 8/д от 30 января 1980 г.). Учетный период продолжительностью от шести месяцев до одного года может вводиться при сезонной организации перевозок грузов с разрешения главных управлений (объединений) по согласованию с соответствующими профсоюзными комитетами.

2.3. Перечень перевозок, для которых вводится суммированный учет рабочего времени, определяется и утверждается администрацией АТК по согласованию с профсоюзным комитетом АТК.

2.4. Рабочее время водителей регламентируется графиками сменности, которые утверждаются администрацией АТК по согласованию с профсоюзным комитетом. В графиках указывается: продолжительность учетных периодов и смен, время их начала и окончания, время водителя в пути, число и продолжительность перерывов для отдыха и питания, а также время ежедневного (междусменного) и еженедельного отдыха. Графики сменности доводятся до сведения водителей не позднее чем за один месяц до введения их в действие.

2.5. Графики сменности водителей должны быть согласованы с графиками сменности работников (рабочих, занятых на погрузке, выгрузке грузов, ИТР, служащих и т.д.), обслуживающих водителей.

2.6. В соответствии с постановлением ГК СССР по труду и социальным вопросам и Секретариата ВЦСПС № 255/16 от 16 августа 1977 г. (указание Миннефтегазстроя № 90/д от 6 декабря 1977 г.) в рабочее время водителя включается:

установленное нормативами подготовительно-заключительное время для выполнения работ перед выездом на линию и после возвращения с линии в АТК;

время проведения предрейсового медицинского осмотра водителей продолжительностью до 5 мин/смену;

время движения автомобиля на линии;

время стоянок в пунктах погрузки и разгрузки;

время простоев не по вине водителя.

2.7. Продолжительность рабочего дня водителей и других работников, для которых вводится учетный период, не должна превышать 10 ч. Рекомендуемое время начала первой смены в 8 ч 00 мин, второй смены – в 20 ч 00 мин (приложение 1).

2.8. В отдельных случаях в связи с производственной необходимостью с разрешения Миннефтегазстроя, согласованного с ЦК профсоюза рабочих нефтяной и газовой промышленности, возможно увеличение рабочего дня до 12 ч при учетных периодах малой продолжительности (не более месяца) с соблюдением нормального числа рабочих часов за учетный период.

2.9. Работа в ночное время оплачивается в соответствии со ст.42 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о труде.

2.10. Продолжительность рабочего времени на одного работающего за учетный период не должна превышать нормального числа рабочих часов по календарю. Суммированный учет предусматривает строгий контроль за временем, отработанным работником по графику в данном учетном периоде, с определением числа переработанных часов (исходя из 41-часовой рабочей недели, сокращения рабочего времени в предвыходные и предпраздничные дни, приложение 2).

2.11. Переработка сверх нормы часов, установленных графиком, является сверхурочной работой. Использование на сверхурочных работах водителей, работающих по графику с суммированным учетом отработанного времени, допускается только в исключительных случаях, предусмотренных ст.27 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик о труде, ст.55 КЗоТ РСФСР и соответствующими статьями КЗот других союзных республик (в частности, при предотвращении общественного или стихийного бедствия, производственной аварии и немедленном устранении их последствий). При этом продолжительность сверхурочных работ для каждого водителя не должна превышать 4 ч в течение 2 дней подряд и 120 ч/год.

2.12. Учет времени, отработанного каждым водителем, осуществляется на основании путевых листов в табеле использования рабочего времени, утвержденном ЦСУ СССР 17 декабря 1974 г. (форма Т-12, Т-13). В табеле указывается число фактически отработанных часов в течение рабочего дня, недели и далее на

протяжении всего учетного периода с нарастающим итогом. Ответственность за правильность ведения табеля и соблюдение графиков возлагается на должностное лицо, непосредственно возглавляющее работу водителей в течение учетного периода. За его подписью ежемесячно сведения о времени, отработанном каждым водителем, представляются в бухгалтерию АТК.

2.13. Время простоев водителей фиксируется в путевых листах в виде особых отметок.

3. ВРЕМЯ ОТДЫХА

3.1. В соответствии с постановлениями ГК СССР по труду и социальным вопросам и Секретариата ВЦСПС от 16 августа 1977г. № 255/16 (указание Миннефтегазстроя № 90/д от 6 октября 1977г.) водителям можно предоставить внутрисменный перерыв для отдыха и питания продолжительностью не более 2 ч.

3.2. Режим труда и отдыха предусматривает организацию внутрисменных перерывов для отдыха и приема пищи:

первый - в первой смене -на 20 мин через 2ч 30 мин после начала работы для приема пищи (легкая закуска) и отдыха; во второй смене -на 10 мин через 1ч 50 мин после начала работы для отдыха;

второй - в первой смене - на 10 мин через 3ч 45 мин работы для отдыха; во второй смене - на 30 мин через 3 ч 30 мин работы для приема пищи и отдыха;

третий - в первой смене - на 30 мин через 5 ч работы для обеда и отдыха; во второй смене - на 50 мин через 5ч 30 мин работы для отдыха и сна;

четвертый - в первой смене на 20 мин через 7 ч 30 мин работы для приема пищи (легкая закуска) и отдыха; во второй смене - на 10 мин через 6 ч 30 мин работы для отдыха;

пятый - в первой смене - на 10 мин через 8 ч 50 мин работы для отдыха; во второй смене - на 10 мин через 7 ч 20 мин работы для отдыха;

шестой - во второй смене - на 10 мин через 8 ч 10 мин работы для отдыха.

3.3. Общая продолжительность внутрисменных перерывов для

отдыха и приема пищи в первой смене – 1 ч 30 мин, во второй смене – до 2 ч 00 мин.

3.4. Продолжительность ежедневного междусменного отдыха должна составить не меньше 12 ч.

3.5. Еженедельно, через 6 рабочих дней водителям спецмашин предоставляется день отдыха.

3.6. Предусмотренная графиком переработка сверх нормы рабочих часов компенсируется предоставлением водителю в пределах учетного периода дополнительных дней отдыха (отгулов) из расчета один день отдыха за каждые 7 ч переработки (приложение 2, табл.4).

3.7. Дополнительные дни отдыха (отгулы), предоставленные за переработку по графику, фиксируются в табелях учета отработанного времени специальными отметками. Согласно п.6 указания Миннефтегазстроя от 18 февраля 1975 г. № 9/ц оплата дополнительных дней отдыха (отгулов) за переработку по графику производится из расчета тарифной ставки (оклада), получаемой работником за 7-часовой рабочий день.

3.8. Ежегодно водителям, занятым на работах с суммированным учетом рабочего времени, предоставляются отпуска. К ежегодному отпуску разрешается присоединять предоставленные работнику отгулы за переработку по графику, если время отпуска входит в учетный период, или время отпуска по графику следует за временем окончания учетного периода.

3.9. При суммированном учете рабочего времени водителям, увольняющимся до окончания учетного периода, дата увольнения с их согласия может быть указана с учетом дней отдыха, полагающихся за переработку по графику в учетном периоде.

4. ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЕ МЕРОПРИЯТИЯ

4.1. Режим труда и отдыха включает комплекс мероприятий, способствующих повышению работоспособности и улучшению условий труда, для этого необходимо:

улучшить состояние дороги (грейдерование, подсыпка, жест-

кое покрытие, оборудовав мостов, переправ), уменьшить число крутых поворотов, организовать разъезды в опасных местах, установить светящиеся дорожные знаки, обеспечить систематическую расчистку полосы движения от снега и т.д.;

при перевозке труб, секций труб, железобетонных утяжелителей и других грузов по трассам движения общественного транспорта (на междугородных магистралях, по автодорогам, проходящим через населенные пункты и т. д.) увеличить число дорожных знаков и установить специальные транспаранты, предупреждающие о перевозках длинномерных, негабаритных грузов; на участках сужения дорог, поворотах и других опасных участках движения установить знаки ограничения скорости движения, запрещения остановок и стоянок транспорта;

активизировать работу групп и постов народного контроля, внештатных инспекторов милиции и комиссий общественного контроля за техническим состоянием автотранспорта и дороги;

организовать постоянное дежурство на трассах перевозок ИТР, общественных инспекторов, в необходимых случаях обращаться за помощью в ГАИ;

расширить практику привлечения сотрудников ГАИ к проведению лекций и бесед по вопросам безопасности движения;

по пути движения на крутых подъездах и спусках организовать дежурство тяговых средств;

проводить регулярную проверку систем обогрева кабин и виброгасящих устройств автомобилей и снабдить водителей специальными виброгасящими подушками-подстилками;

обеспечить освещенность в местах погрузки и выгрузки в темное время суток не менее 10 лк;

принять меры к уменьшению простоев автомобилей по погрузке и выгрузке грузов;

в полевых городках или в местах остановок водителей на обеденный перерыв при необходимости организовать бензозаправочные пункты и дежурства бригад профилактического осмотра и мелкого ремонта автомобилей;

обеспечить подразделения АТК передвижными пунктами технической помощи (летучками), оснащенными токарным станком, слесарным верстаком, установками для сварки и газорезки;

для кратковременного отдыха водителя в пути организовать специально обозначенные вдольтрассовые стоянки;

производить расчет биоритмов у всех водителей и уведомлять их об опасных нулевых днях в начале, середине и конце физиологического, эмоционального и интеллектуального циклов, обратив особое внимание на наиболее опасные слившиеся и строенные нулевые дни, т.е. на совпадение двух или всех трех циклов организма (приложение 3);

упорядочить питание водителей на трассе (путем обеспечения обедами в столовых полевых городков на промежуточных пунктах отдыха), при необходимости организовать специальные передвижные столовые непосредственно на трассе движения;

обязать персонал столовых готовить специальные закусочные наборы и внедрить систему 5-разового питания водителей: завтрак, второй завтрак (закуски, чай, кофе), обед, полдник (закуски, бульон, горячие напитки), ужин;

усилить контроль, исключающий прием алкогольных напитков перед рейсом и во время движения, для чего ввести обязательные предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры.

4.2. Места междусменного отдыха должны иметь необходимые помещения и оборудование для нормального отдыха, питания, санитарно-гигиенического, медико-профилактического и культурного обслуживания водителей в соответствии с требованиями, предъявляемыми к оснащению полевых городков.

4.3. Обеденные залы столовых в передвижных временных городках АТК рекомендуется также использовать как пункты культурного отдыха и досуга; для этого их следует оснащать радиоприемниками, проигрывателями и телевизорами (в местах устойчивого приема телепередач), а также настольными играми.

4.4. Для снятия утомления во время перерывов на обед и по окончании рабочего дня можно организовать дозированный прием чистого увлажненного кислорода через кислородную маску под давлением 0,3–0,4 атм в течение 1–2 мин или раздачу водителям кислородных коктейлей по 200 мл 2 раза в день, приготовление которых рекомендуется организовать в пунктах питания водителей.

4.5. В зимнее время, особенно в северных районах, рекомендуется организовывать ультрафиолетовое облучение водителей с применением бытовых портативных ультрафиолетовых облучателей.

4.6. Для снятия нервного напряжения, фактора одиночества

и монотонности во время движения (особенно в районах севера Западной Сибири и других неосвоенных местностях) рекомендуется снабдить водителей приемниками с автономным питанием, а в местах отдыха организовать трансляцию музыкальных передач и юмористических рассказов.

4.7. Для быстрой нормализации теплового состояния организма, восстановления обменных процессов и снятия утомления по окончании рабочего дня следует принимать баню или согревающий душ с последующим проведением само- и взаимомассажа с использованием портативных бытовых массажеров.

П Р И Л О Ж Е Н И Я

Приложение 1

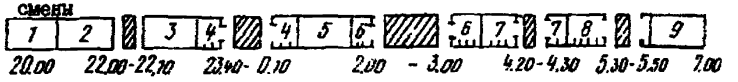
Рекомендуемые внутрисменные режимы труда и отдыха (РТО) водителей

I вариант. Время начала 1-й смены – в 8 ч (рабочее время 10 ч). 2-й смены – в 20 ч (рабочее время 9 ч).

Начало 1-й смены — Конец смены

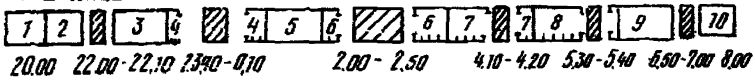


Начало 2-й смены



II вариант. Организация труда в 1-й смене по I варианту РТО, время начала 2-й смены в 20 ч (рабочее время 10 ч)

Начало 2-й смены

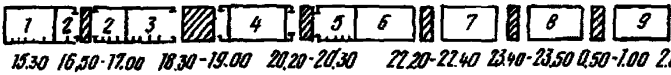


III вариант. Время начала 1-й смены в 4 ч (рабочее время 10 ч); 2-й смены в 15 ч. 30 мин (рабочее время 9 ч)

Начало 1-й смены — Конец смены



Начало 2-й смены



- час рабочего времени с отметками 10-минутных интервалов;
- перерывы для отдыха и приема пищи

Приложение 2

Варианты типовых графиков сменности работы водителей при суммированном учете рабочего времени

Таблица I

График сменности при месячном учетном периоде при двухсменной работе двух водителей на одном автомобиле

Дни недели	Количество отработанного времени, включая переработку и отгулы за месячный учетный период, ч				
	Недели месяца				
	I	2	3	4	5
Понедельник	I0/I0	I0/I0	I0/9	В-I (7)	В-7 (7)
Вторник	I0/I0	I0/I0	I0/9	В-2 (7)	В-8 (7)
Среда	I0/I0	I0/I0	В	В-3 (7)	–
Четверг	I0/I0	I0/I0	I0/I0	В-4 (7)	–
Пятница	I0/I0	В	I0/I0	В-5 (7)	–
Суббота	В	I0/I0	I0/9	В-6 (6)	–
Воскресенье	I0/I0	I0/I0	I0/9	–	–
Итого ...					
Отработано, ч:					
в первой смене	60	60	60	–	–
во второй смене	60	60	56	–	–
за две смены	20	I20	II6	–	–
Переработано часов за две смены	38	38	34	–	–
Средняя переработка часов за одну смену	I9	I9	I7	–	–
Отгулы, ч	–	–	–	4I	I4

Примечания: I. В числителе приводится количество отработанных часов в первую смену, в знаменателе – во вторую смену.

2. Переход водителей из первой смены во вторую и обратно проводится после каждого выходного дня.
3. Рабочее время каждого водителя за учетный период– 78 ч.
4. Переработка по графику – 55 ч.
5. Отгулы – 55 ч.
6. В – выходной день.
7. В-I – по В-8 – дни отгулов.
8. Цифры в скобках указывают продолжительность времени отгула в часах.

Таблица 2

График сменности при трехмесячном учетном периоде при двухсменной работе двух водителей на одном автомобиле

Дни недели	Количество отработанного времени, включая переработку и отгулы за трехмесячный период, ч												
	1-й месяц					2-й месяц				3-й месяц			
	Недели месяца												
	1	2	3	4	5-1	2	3	4	5-1	2	3	4	5
Понедельник	10/10	10/10	10/10	10/10	10/10	10/10	10/10	10/10	10/9	9/9	В-5(7)	В-11(7)	В-17(7)
Вторник	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	9/9	9/9	В-6(7)	В-12(7)	В-18(7)
Среда	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	9/9	В-1(7)	В-7(7)	В-13(7)	В-19(7)
Четверг	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	9/9	В-2(7)	В-8(7)	В-14(7)	В-20(7)
Пятница	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	В	В-3(7)	В-9(7)	В-15(7)	В-21(7)
Суббота	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	10/9	В-4(6)	В-10(6)	В-16(6)	В-22(6)
Воскресенье	В	В	В	В	В	В	В	В	9/9	В	В	В	В
Итого...													
Отработано, ч за две смены	115	115	115	115	115	115	115	115	110	36	—	—	—
Переработано, ч: за две смены	33	33	33	33	33	33	33	33	28	8	—	—	—
Средняя переработка за 1 смену, ч	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	16,5	14	4	—	—	—
Отгулы, ч	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	41	41	41

Примечания: 1. В числителе приводится количество часов, отработанных в первую смену, в знаменателе - во вторую. 2. Переход водителей на первой смены во вторую и обратно проводится после каждого выходного дня. 3. Рабочее время каждого водителя за учетный период - 533 ч. 4. Переработка по графику - 150 ч. 5. Отгулы - 150 ч. 6. В - выходной день. 7. В-1 и В-22 - дни отгулов. 8. Цифры в скобках указывают продолжительность времени отгула в часах.

Таблица 3

График сменности при шестимесячном учетном периоде при двухсменной работе двух водителей на одном автомобиле

Дни недели	Количество отработанного времени, включая переработку и отгулы за 6-месячный период, ч												
	1-й месяц				2-й месяц					3-й месяц			
	Недели месяца												
	1	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I	2	3	4	5
Понедельник	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	9/9	В-5 (7)	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9
Вторник	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	9/9	В-6 (7)	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9
Среда	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-I(7)	В-7(7)	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9
Четверг	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-2(7)	В-8(7)	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9
Пятница	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В	В-3(7)	В-9(7)	I0/I0	I0/I0	I0/9	I0/9
Суббота	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-4(6)	В-I0(6)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Воскресенье	В	В	В	В	В	В	9/9	В	В	В	В	В	В
Итого...													
Отработано, за две смены, ч	60/59	60/59	60/54	60/54	60/54	60/54	54/54	I8/I8	—	60/59	60/59	60/54	60/54
Средняя переработка за одну смену, ч	I8,5	I8,5	I6	I6	I6	I6	I3	4	—	I8,5	I8,5	I6	I6
Отгулы, ч	—	—	—	—	—	—	—	27	4I —	—	—	—	—

Окончание табл.3

Дни недели	Количество отработанного времени, ч, включая переработку и отгулы за 6-месячный период												
	4-й месяц					5-й месяц				6-й месяц			
	Номер месяца												
	I	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I
Понедельник	I0/9	I0/9	В-II(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	9/9	В-2I(7)	В-27(7)	В-33(7)	В-39(7)
Вторник	I0/9	I0/9	В-I2(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	9/9	В-22(7)	В-28(7)	В-34(7)	В-40(7)
Среда	I0/9	I0/9	В-I3(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-I7(7)	В-23(7)	В-29(7)	В-35(7)	В-4I(7)
Четверг	I0/9	I0/9	В-I4(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-I8(7)	В-24(7)	В-30(7)	В-36(7)	В-42(7)
Пятница	I0/9	I0/9	В-I5(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В	В-I9(7)	В-25(7)	В-3I(7)	В-37(7)	В-43(7)
Суббота	I0/9	I0/9	В-I6(6)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-20(6)	В-26(6)	В-32(6)	В-38(6)	В-44(6)
Воскресенье	В	В	В	В	В	В	В	9/9	В	В	В	В	В
Итого...													
Отработано, ч	60/54	60/54	–	60/54	60/54	60/54	60/54	54/54	I8/I8	–	–	–	–
Средняя переработка за I смену, ч	I6	I6	–	I6	I6	I6	I6	I3	4	–	–	–	–
Отгулы за смену, ч	–	–	4I	–	–	–	–	–	27	4I	4I	4I	4I

Примечания: I. В числителе приводится количество часов, отработанных в первую смену, в знаменателе – во вторую смену.
2. Переход водителей из первой смены во вторую и обратно проводится после каждого выходного дня.
3. Рабочее время каждого водителя за учетный период – I066 ч.
4. Переработка по графику у каждого водителя за учетный период – 300 ч.
5. Отгулы у каждого водителя – 300 ч.
6. В – выходной день.
7. В-I по В-44 – дни отгулов.
8. Цифры в скобках указывают продолжительность отгула в часах.

Таблица 4

График сменности при сезонном характере строительства с годовым учетным периодом при двухсменной работе двух водителей на одном автомобиле

Дни недели	Количество отработанного времени, включая переработку и отгулы за годовой период, ч															
	Ноябрь					Декабрь				Январь				Февраль			
	Недели месяца																
	I	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I
Понедельник	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-I(7)	В-7(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Вторник	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-2(7)	В-8(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Среда	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-3(7)	В-9(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Четверг	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-4(7)	В-I0(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В
Пятница	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-5(7)	В-II(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Суббота	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	В-6(6)	В-I2(6)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9
Воскресенье	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	I0/9
Итого..																	
Отработано за две смены, ч	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	—	—	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54	60 54
Средняя переработка водителя за смену, ч	I6	I6	I6	I6	I6	I6	I6	I6	—	—	I6	I6	I6	I6	I6	I6	I6
Отгулы, ч	—	—	—	—	—	—	—	—	4I	4I	—	—	—	—	—	—	—

Окончание табл. 4

Дни недели	Количество отработанного времени, включая переработку и отгулы за годовой период, ч											
	Март				Апрель				Май			
	Недели месяца											
	2	3	4	5-I	2	3	4	5-I	2	3	4	5
Понедельник	В-I3(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/9	В-I9(7)	В-25(7)	В-3I(7)	В-37(7)	В-43(7)
Вторник	В-I4(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/8	В-20(7)	В-26(7)	В-32(7)	Б-38(7)	В-44(7)
Среда	В-I5(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/8	В-2I(7)	В-27(7)	В-33(7)	В-39(7)	В-45(7)
Четверг	В-I6(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/8	В-22(7)	В-28(7)	В-34(7)	В-40(7)	В-46(7)
Пятница	В-I7(7)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/8	9/8	В-23(7)	В-29(7)	В-35(7)	В-4I(7)	В-47(7)
Суббота	В-I8(6)	I0/9	I0/9	I0/9	I0/9	9/8	9/8	В-24(6)	В-30(6)	В-36(6)	В-42(6)	В-48(6)
Воскресенье	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В	В
Итого...												
Отработано, ч	—	60 54	60 54	60 54	60 54	58 52	54 48	—	—	—	—	—
Средняя переработка водителя за смену, ч	—	I6	I6	I6	I6	I4	I0	—	—	—	—	—
Отгулы, ч	4I	—	—	—	—	—	—	4I	4I	4I	4I	4I

Примечания: I. В числителе приводится количество часов, отработанных в первую смену, в знаменателе – во вторую смену.
2. Переход водителей из первой смены во вторую и обратно проводится после каждого выходного дня.
3. За первые 7 месяцев работы в учетном периоде: рабочее время одного водителя по графику-II89 ч, переработка по графику – 328 ч, отгулы – 328 ч. 4. Четыре месяца работы ведется по графику 4I-часовой рабочей недели, один месяц – очередной отпуск. 5. В – выходной день. 6. В-I по В-48 – дни отгулов. 7. Цифры, приведенные в скобках, указывают продолжительность времени отгула в часах.

Приложение 3

МЕТОДИКА РАСЧЕТА БИОРИТМОВ

Жизнь каждого человека протекает в соответствии с тремя самостоятельными циклами: физическим (23 дня), эмоциональным (28 дней), интеллектуальным (33 дня). Каждый из этих циклов делится на две равные части (полуволны), составляющие соответственно положительные и отрицательные фазы цикла.

Для первой положительной фазы физического цикла характерны подъем работоспособности и улучшение физического состояния. В дни второй отрицательной фазы цикла снижаются общий тонус и выносливость организма. В эти дни человек быстрее устает. Положительная фаза эмоционального цикла проявляется в хорошем настроении, бодрости, оптимизме, общительности людей. Дни второй отрицательной фазы цикла сопровождаются плохим настроением и пессимизмом.

Интеллектуальный цикл характеризует работу мозга. В дни положительной фазы цикла человеку легче дается решение производственных задач. Дни второй отрицательной фазы цикла сопровождаются снижением умственных возможностей человека.

Все три цикла имеют переход от положительной фазы (полуволны) к отрицательной и от отрицательной полуволны данного цикла к положительной полуволне последующего цикла. Дни, совпадающие с такими переходами, называются критическими и с биологической точки зрения в организме происходит перестройка функционального состояния. В такие критические дни (особенно в период физического и эмоционального циклов) у людей сильно ухудшается самочувствие, увеличивается опасность несчастных случаев. Критические дни эмоционального цикла характеризуются различными эмоциональными срывами. Критические дни интеллектуального цикла характеризуются резким снижением памяти, скорости реакции, затруднением решений производственных задач. Таким образом, следует запомнить, что в каждом из циклов критические дни имеют место в их начале, середине и конце. Критическими днями для физического цикла являются 1, 12 и 23, для эмоционального цикла - 1, 13, 14, для интеллектуального цикла - 1, 17 и 33 дни.

Следует иметь в виду то обстоятельство, что в жизни че-

ловека могут совпадать критические дни различных циклов. При совпадении критических дней двух каких-либо циклов возникает двойной критический день, более опасный, чем критический день одного цикла. Совпадение же критических дней всех трех циклов вызывает тройной критический день, наиболее опасный для человека. Число критических дней в году составляет: для физического цикла - до 48, для эмоционального цикла - до 52, для интеллектуального цикла - до 33. Двойной критический день возникает 7-8 , а тройной критический день - 1-2 раза в году.

В свои критические дни работающий должен быть предельно осторожным и внимательным при выполнении производственного задания. На каждого работающего рекомендуется составлять биоритмограммы с указанием наиболее опасных (критических) дней, которые следует учитывать при направлении его на определенные виды работ. При этом необходимо сообщить работающему о том, что день является для него критическим, и провести тщательный инструктаж о мерах безопасности.

Расчет биоритмограммы проводится исходя из сведений о числе прожитых полных лет и дате рождения, принимаемой за расчетный день.

Расчет биоритмограмм проводится в следующей последовательности:

1. Определяется число дней, прожитых в течение полных прошедших лет жизни. Для этого число прожитых полных лет умножается на 365.

2. Определяется дополнительное число дней, приходящихся на прожитые високосные годы. Для этого число полных прожитых лет делят на 4.

3. Подсчитывается общее число дней, прожитых в данном году со дня рождения. Для этого суммируются все прожитые в текущем году дни, включая день рождения.

Если день рождения приходится на прошедший календарный год, число дней текущего года жизни человека определяется путем суммирования дней всех месяцев прошедшего и текущего календарного года, начиная со дня рождения.

4. Устанавливается общее число дней, прожитых человеком за прошедший период жизни на день расчета, для чего суммируются данные, полученные при расчетах в пп.1, 2 и 3.

5. Для выяснения состояния организма по физическому, эмоциональному и интеллектуальному циклам на день расчета необхо-

димо общее число дней, прожитых человеком за прошедший период жизни П. разделить на длительность указанных циклов соответственно на 23, 28 и 33:

$$\frac{П}{23} = A_I + K_I; \quad \frac{П}{28} = A_2 + K_2; \quad \frac{П}{33} = A_3 + K_3 .$$

В результате получим целые числа A_I, A_2 и A_3, которые показывают число полных прожитых циклов и остатки K_I, K_2 и K_3. Последние означают внутрицикловой день жизнедеятельности организма на расчетный день по физическому K_I, эмоциональному K_2 и интеллектуальному K_3 циклам. Например, если остаток K_I окажется равным 10, это значит, что в данный расчетный день идет 10-й день физического цикла, следовательно, 10 дней назад закончился предыдущий цикл. Прибавляя к дате окончания последнего физического цикла его критические дни (1, 12 и 23), устанавливаем с помощью календаря все критические дни физического цикла до конца текущего года и далее на последующие годы. Аналогичным образом определяем даты окончания последних эмоциональных и интеллектуальных циклов, если вычесть от даты, на которую приходится расчетный день, остатки K_2 и K_3. Прибавив к последним критические дни эмоционального (1, 13, 14, 28) и интеллектуального (1, 17, 33) циклов, устанавливаем с помощью календаря последующие критические дни по этим циклам у данного человека.

СОДЕРЖАНИЕ

I. Общие положения 5
2. Рабочее время и его учет 6
3. Время отдыха 9
4. Организационные и профилактические мероприятия I0
Приложения I5

РУКОВОДСТВО
по режиму труда и отдыха водителей грузовых автомобилей, занятых на строительстве трубопроводов
Р 515-83
Издание ВНИИСТа

Редактор Ф.Д.Остаева
Корректор Г.Ф. Великова
Технический редактор Т.В.Березева

Подписано в печать I2/I I984 г. Формат 60x84/I6
Печ.л. I,75 Уч.-изд.л. I,2 Бум.л. 0,875
Тираж I500 экз. Цена I2 коп. Заказ 4

Ротапринт ВНИИСТа

gost.e-ecolog.ru