МИНИСТЕРСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ, ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ВСЕРОССИЙСКИЙ ОРДЕНА "ЗНАК ПОЧЕТА"
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ»

ТЕХНИКА ПОЖАРНАЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ. ПОРЯДОК СОДЕРЖАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЖАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Методические рекомендации

МОСКВА 2003

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И ЛИКВИДАЦИИ
ПОСЛЕДСТВИЙ СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ВСЕРОССИЙСКИЙ ОРДЕНА "ЗНАК ПОЧЕТА"
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ОБОРОНЫ»

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ФГУ ВНИИПО МЧС России
генерал-майор внутренней службы

Н.П. Копылов

17 декабря 2002 г.

ТЕХНИКА ПОЖАРНАЯ ДЛЯ ПРЕДПРИЯТИЙ. ПОРЯДОК СОДЕРЖАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОЖАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПРЕДПРИЯТИЙ. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Методические рекомендации

МОСКВА 2003

УДК 614.846.6 (03)

Техника пожарная для предприятий. Порядок содержания и эксплуатации пожарных автомобилей предприятий. Общие требования: Методические рекомендации / *Кузнецов Ю.С., Навценя Н.В., Мичудо Д.Г., Волков В.Д., Яковенко Ю.Ф., Пивоваров В.В., Зенков С.В., Зенков В.В.* – М.: ВНИИПО, 2003. – 40 с.

Рассмотрен порядок содержания и эксплуатации пожарных автомобилей предприятий. Приведены нормативы периодичности технического обслуживания пожарных автомобилей подразделений ГПС, обеспечивающих пожарную безопасность предприятий. Отражены особенности технического обслуживания и ремонта, передачи и списания пожарных автомобилей предприятий. Указаны средние сроки службы деталей, узлов и агрегатов пожарных автомобилей для планирования расхода запасных частей.

Методические рекомендации предназначены для специалистов, осуществляющих контроль эксплуатации пожарных автомобилей в подразделениях ГПС, обеспечивающих пожарную безопасность предприятий.

Табл. 1, библиогр.: 41 назв., прил. 3.

Согласованы с отделом пожарной охраны объектов ГУГПС МЧС России 19 декабря 2002 года.

© ФГУ ВНИИПО МЧС России, 2003

ВВЕДЕНИЕ

Пожарные автомобили, находящиеся на вооружении объектовых подразделений ГПС МЧС России, эксплуатируются во всех климатических зонах страны, на предприятиях и объектах нефтегазодобывающей и нефтегазоперерабатывающей, химической и нефтехимической, электроэнергетической, машиностроительной промышленности, предприятиях транспорта и связи.

Исследования, проведенные ВНИИПО и другими организациями, показали, что пожарные автомобили (ПА), эксплуатирующиеся в объектовых подразделениях, имеют меньшую наработку, чем эксплуатирующиеся в пожарных частях населенных пунктов. Так, общий годовой пробег пожарных автоцистерн (АЦ) объектовых частей составляет в среднем 6-8 тыс. км (для городских пожарных частей этот показатель 10-12 тыс. км). Объектовая автоцистерна на шасси ЗИЛ выезжает в год в среднем по 100-120 раз, а в населенных пунктах – по 150 раз. Скорость движения пожарных автомобилей на объектах часто ограничена величиной 10-20 км/ч, что определяется условиями движения между технологическими сооружениями и установками.

Выезд объектовых автоцистерн непосредственно на пожар составляет около 30 % от общего количества выездов. Остальные выезды производятся на учения, тренировки, проведение дозоров, техническое обслуживание и т. д.

Годовая наработка специальных агрегатов пожарных автомобилей составляет в среднем около 30 ч, т. е. на 40 % меньше, чем в городских условиях. Основную часть времени пожарные автомобили находятся в режиме ожидания.

Данные анкетного опроса указывают на несоответствие фактических наработок пожарных автомобилей между обслуживаниями ТО-1 и ТО-2 технически и экономически обоснованным нормативам. Это свидетельствует о несовершенстве системы планирования технических обслуживаний (ТО). Так, проведение ТО-1 один раз в месяц часто приводит к тому, что пожарный автомобиль, не имея достаточной наработки, без необходимости подвергается техническому обслуживанию.

По результатам статистических исследований наработки пожарных автомобилей и определения фактического ресурса агрегатов пожарных автомобилей в условиях эксплуатации их в объектовых подразделениях ГПС МЧС России сделан вывод, что для оптимизации периодичности ТО следует провести коррекцию сроков проведения ТО по отношению к указанным в Наставлении по технической службе ГПС МВД России.

Периодичность технического обслуживания является одним из важнейших нормативов технической эксплуатации пожарных автомобилей. Качество и своевременность выполнения технического обслуживания существенно влияют на надежность, топливную экономичность, безопасность и другие эксплуатационные качества пожарных автомобилей.

Эксплуатация пожарных автомобилей в условиях объектовых подразделений происходит с меньшей интенсивностью, чем в территориальных подразделениях ГПС Анализ показал, что среднегодовая наработка пожарных АЦ, состоящих на вооружении объектовых подразделений, в среднем в 1,5 раза меньше, чем в территориальных подразделениях. Для специальных пожарных автомобилей это соотношение составляет 1,2 раза. Сроки службы деталей ПА, работающих в объектовых подразделениях, выше в среднем на 15-20 %, чем у пожарных автомобилей территориальных подразделений ГПС.

Важное значение имеет кратность проведения ТО (отношение периодичности проведения ТО-1 к ТО-2), которая выражается целым числом. Оптимальной величиной считается кратность, равная 3-6. Если для грузовых автомобилей она составляет 4, то для основных и специальных пожарных автомобилей равна 5, а для пожарных автомобилей, имеющих наработку значительно ниже нормативной, кратность может достигать 12. Это указывает на необоснованно частое проведение ТО-1, не вызванное необходимостью восстановления требуемого уровня надежности и приводящее лишь к увеличению материальных и трудовых затрат на эксплуатацию пожарных автомобилей. Для ПА объектовых подразделений предлагается довести кратность до 9, т. е. проводить ТО-1, в случае наработки ниже нормативной, не реже 1 раза в 2 месяца, а ТО-2, соответственно, не реже 1 раза в 18 месяцев.

В настоящее время появились новые модели грузовых автомобилей с повышенной периодичностью проведения (ТО, так для ТО-2 она составляет 16000 км). Периодичность проведения технического обслуживания пожарных автомобилей, созданных на шасси этих моделей, должна быть пересмотрена. В соответствии с расчетом периодичность проведения ТО для пожарных автомобилей (3 категория эксплуатации) составит: ТО-1 – 2000 км; ТО-2 – 10000 км общего пробега.

Высокая боевая готовность подразделений пожарной охраны в значительной мере зависит от уровня развития ее технической службы. Изменения в технологии технического обслуживания и ремонта ПА требуют постоянного совершенствования нормативной базы технической эксплуатации пожарных автомобилей.

Для объектовых подразделений ГПС характерно территориально разобщенное проведение ТО. Так, ТО-1 осуществляется непосредственно в пожарном депо силами водителей, закрепленными за пожарными автомобилями, а ТО-2 проводится, как правило, дифференцированно – силами технической службы объекта и силами подразделения ГПС. На постах технической службы объекта (автопредприятие, автотранспортный цех, ремонтно-механические мастерские и т. д.) выполняется ТО шасси в соответствии с руководствами по его эксплуатации, а также автономно установленных двигателей внутреннего сгорания ПНС-110(131) мод.131. Элементы пожарного кузова, специальные агрегаты пожарного автомобиля (пожарный насос, вакуумные аппараты, установки пожаротушения, подъемные устройства, лестницы, подъемники, вышки, генераторы и т. д.) обслуживаются специалистами подразделений технической службы ГПС в соответствии с руководствами, инструкциями, наставлениями по эксплуатации оборудования, установленного на пожарном автомобиле. В отдельных случаях ТО наиболее сложного оборудования проводится силами специализированных предприятий, фирм, сервисных центров.

Одним из основополагающих документов по организации технической эксплуатации ПА является Наставление по технической службе Государственной противопожарной службы МВД России (1996 г). Оно определяет назначение, основы организации и порядок деятельности технической службы в системе ГПС МЧС России. Настоящие методические рекомендации дополняют данное Наставление и рассматривают вопросы технической эксплуатации пожарных автомобилей в объектовых подразделениях.

Действующие НПБ 201–96 "Пожарная охрана предприятий. Общие требования" устанавливают общие принципы организации работы подразделений пожарной охраны предприятий. Настоящие методические рекомендации учитывают специфические взаимоотношения между собственниками пожарной техники, сооружений и оборудования, предназначенных для хранения, технического обслуживания, и подразделениями ГПС МВД России, использующими их на основе заключенных договоров.

На основе информации о фактических наработках ПА и их основных элементах при эксплуатации введены коррективы в существующие нормативы, с учетом условий и режимов эксплуатации ПА в объектовых подразделениях ГПС МЧС России.

1. ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

1.1. Настоящие методические рекомендации устанавливают общие требования к содержанию и эксплуатации пожарных автомобилей предприятий, определяют требования и нормативы по использованию, хранению, техническому обслуживанию и ремонту ПА, находящихся на вооружении подразделений ГПС МЧС России, обеспечивающих пожарную безопасность.

1.2. Данные рекомендации распространяются на ПА, принадлежащие пожарной охране предприятий, учреждений, организаций, иных юридических лиц (далее – предприятия) независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

2. ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В методических рекомендациях используются следующие основные понятия и определения.

Вспомогательные пожарные автомобили (вспомогательные ПА) – пожарные автомобили, используемые для обеспечения боевых действий по тушению пожаров, а также хозяйственной деятельности органов управления и подразделений ГПС.

Диагностирование пожарного автомобиля (диагностирование ПА) – процесс определения технического состояния ПА, его агрегатов, узлов и систем без их разборки (Наставление по технической службе ГПС МВД России).

Нештатная техническая служба гарнизона пожарной охраны – предназначена для обеспечения готовности пожарной техники, пожарно-технического вооружения и оборудования, средств пожаротушения, имеющихся в гарнизоне, к выполнению гарнизонной службы (УСПО).

Пожарный автомобиль (ПА) – оперативное транспортное средство на базе автомобильного шасси, оснащенное пожарно-техническим вооружением и предназначенное для использования при тушении пожара. В зависимости от назначения пожарные автомобили подразделяются на основные, специальные и вспомогательные (НПБ–180; ГОСТ 12.2.047).

Ремонт пожарного автомобиля (ремонт ПА) – комплекс работ по восстановлению исправности или работоспособности ПА и его составных частей (ГОСТ 18322).

Работоспособность пожарного автомобиля (работоспособность ПА) – состояние ПА, при котором он способен выполнять (или выполняет) заданные функции, сохраняя значения заданных параметров в пределах, установленных технической документацией (СТ СЭВ 292).

Техническое состояние пожарного автомобиля (техническое состояние ПА) – совокупность подверженных изменению в процессе производства или эксплуатации свойств ПА, характеризуемая в определенный момент признаками, установленными технической документацией на этот ПА (ГОСТ 19919).

Эксплуатация пожарного автомобиля (эксплуатация ПА) – стадии жизненного цикла ПА: работа, связанная с его использованием, техническим обслуживанием, ремонтом и хранением (Наставление по технической службе ГПС МВД России, 1996 г).

3. ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПОЖАРНОЙ ОХРАНЫ ПРЕДПРИЯТИЯ В ЧАСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПА

3.1. Организация и функционирование пожарной охраны предприятий осуществляется согласно Наставлению по организации деятельности объектовых подразделений Государственной противопожарной службы МВД России (далее Наставление по организации деятельности объектовых подразделений ГПС).

3.2. Количество и типы основных ПА предприятий устанавливаются исходя из требований п. 5 НПБ 201–96.

3.3. Количество, типы и тактико-технические данные ПА, не указанные в НПБ 201–96, определяются межведомственной комиссией в составе представителей ГПС и администрации предприятия. Перечень необходимой техники и ее виды определяются договором между ГПС и предприятием.

3.4. Численность личного состава, необходимая для работы на ПА, определяется исходя из их тактико-технических данных.

3.5. При передаче ПА в пользование объектовому подразделению составляется соответствующий акт.

3.6. Смета расходов на содержание парка ПА объектового подразделения ГПС представляется по требованию охраняемого предприятия, как часть обоснования договорной цены согласно Наставлению по организации деятельности объектовых подразделений ГПС.

3.7. ПА, переданные в пользование подразделению ГПС, являются собственностью охраняемого предприятия и числятся на его балансе.

3.8. Ответственность за правильный учет работы, сохранность и эксплуатацию ПА возлагается на руководителя подразделения ГПС согласно Наставлению по организации деятельности объектовых подразделений ГПС.

3.9. Подразделение ГПС, в эксплуатации которого находится транспортное средство, несет ответственность за его техническое состояние в объеме требований ГОСТ 25478.

3.10. Руководство охраняемого предприятия обеспечивает указанные в договоре расходы: по содержанию, ремонту, эксплуатации, обеспечению расходными материалами ПА по установленным в ГПС нормам.

4. ПОРЯДОК СОДЕРЖАНИЯ И УСЛОВИЯ РАЗМЕЩЕНИЯ ПА В ПОЖАРНЫХ ДЕПО

При определении порядка содержания и условий размещения ПА в депо пожарной охраны предприятий следует руководствоваться действующими нормативными документами, утвержденными в установленном порядке: ГОСТ 12.4.009; НПБ 101–95; Наставлением по технической службе ГПС.

4.1. Производительность (суммарная мощность) теплонагревательных приборов в помещении депо устанавливается на основе расчетной температуры воздуха плюс 12 °С.

4.2. Размещение пожарных депо и их количество должны соответствовать требованиям *СНиП 11–89–80** "Генеральные планы промышленных предприятий".

4.3. Помещения для ПА оборудуются аварийным освещением от двух независимых стационарных источников питания.

4.4. Для увеличения времени дежурства на территории предприятия в зимний период рекомендуется предусмотреть водоисточник для заправки пожарных автоцистерн (далее АЦ) с температурой воды плюс 25–30 °С.

5. ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПА

5.1. Общие положения

5.1.1. ПА должны применяться:

для тушения пожаров;

проведения аварийно-спасательных работ;

осуществления постовой, дежурной службы при выполнении пожароопасных работ;

проведения профилактических работ при проверке противопожарного состояния предприятия.

5.1.2. Вспомогательные ПА используются для обеспечения боевых действий по тушению пожаров, а также хозяйственной деятельности подразделений ГПС.

5.1.3. Потребность в эксплуатационных и горюче-смазочных материалах для ПА определяется согласно Наставлению по технической службе ГПС и действующим в ГПС нормативно-правовым актам, определяющим нормы расхода автомобильного топлива для ПА.

5.1.4. В пожарной части (далее ПЧ) следует создавать резерв ПА, который должен быть технически исправен и функционально пригоден.

Техническая готовность ПА определяется:

исправным техническим состоянием;

заправкой горюче-смазочными и другими эксплуатационными материалами, огнетушащими веществами;

укомплектованностью пожарно-техническим вооружением и инструментом согласно табельной положенности и правилам по охране труда;

соответствием их внешнего вида, окраски и надписей требованиям ГОСТ Р 50574.

5.1.5. Техническое обслуживание и ремонт ПА организуется по планово-предупредительной системе. Основные принципы системы изложены в "Положении о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта".

5.2. Прием, постановка ПА на учет в ГИБДД, передача его в подразделение ГПС, охраняющее предприятие, постановка на боевое дежурство

5.2.1. Для приемки прибывшего ПА руководителем предприятия назначается комиссия в составе: председатель – главный инженер предприятия, члены – главный бухгалтер предприятия или его заместитель, ответственный за эксплуатацию автотранспорта предприятия, лица, на которые возложена ответственность за сохранность основных средств, начальник и старший водитель ПЧ, в которую передается ПА.

5.2.2. Комиссия обязана проверить:

наличие положенной документации (инструкций по эксплуатации шасси и специальных агрегатов, формуляра ПА, паспорта транспортного средства, справки-счета, сертификата "Одобрение типа транспортного средства" на ПА);

укомплектованность ПА оборудованием, принадлежностями и инструментами согласно описи;

техническое состояние ПА.

5 2.3. Учетными документами ПА являются:

свидетельство о регистрации, паспорт транспортного средства (свидетельство о регистрации выдается ГИБДД при регистрации ПА и сдается в ГИБДД при его списании или передаче другому собственнику), сертификат "Одобрение типа транспортного средства".

5.2.4. В процессе эксплуатации ПА в подразделении ГПС, обеспечивающем пожарную безопасность предприятия, используются следующие документы:

формуляр;

журнал учета наличия, работы и движения ПА (ведение и заполнение журнала осуществляется в отделе пожарной техники УГПС, ОГПС);

эксплуатационная карта;

путевка основного (специального, вспомогательного) ПА;

карточка учета работы автомобильной шины;

карточка эксплуатации аккумуляторной батареи;

журнал учета технического обслуживания;

путевой лист основного (специального, вспомогательного) ПА;

журнал выдачи, возврата путевых листов и учета работы основного (специального, вспомогательного) ПА;

свидетельство о регистрации;

паспорт транспортного средства.

5.2.5. Форма, порядок ведения и оформления указанных в п. 5.2.4 настоящих методических рекомендаций документов – в соответствии с действующим законодательством.

5.2.6. Поступивший в подразделение новый ПА перед постановкой на боевое дежурство должен пройти обкатку. Она осуществляется в соответствии с требованиями заводов-изготовителей, изложенными в руководствах и инструкциях по эксплуатации.

5.2.7. Обкатка производится согласно Наставлению по технической службе ГПС старшим водителем (водителем) охраняющего предприятие подразделения ГПС под руководством назначенного начальника караула.

5.2 8. После обкатки выполняется техническое обслуживание шасси ПА в объеме работ, рекомендуемых

инструкцией по эксплуатации шасси, а специального оборудования – в объеме работ первого технического обслуживания в соответствии с техническим описанием и инструкцией по эксплуатации ПА.

5.2.9. Постановка ПА на боевое дежурство и закрепление его за водителями производятся приказом руководителя подразделения ГПС, охраняющего предприятие. Боевое дежурство на ПА, не поставленных на учет в ГИБДД, не прошедших государственный технический осмотр и обкату, запрещается.

5.3. Техническое обслуживание. Виды, периодичность и место проведения технического обслуживания ПА

5.3.1. Техническое обслуживание ПА по периодичности, перечню, трудоемкости и месту выполняемых работ включает в себя:

ежедневное техническое обслуживание (ЕТО) при смене караулов;

техническое обслуживание на пожаре (учении), дежурстве на предприятии;

техническое обслуживание по возвращении с пожара (учения), дежурства на предприятии;

техническое обслуживание после первой тысячи километров пробега (по спидометру);

первое техническое обслуживание (ТО-1);

второе техническое обслуживание (ТО-2);

сезонное техническое обслуживание (СО).

Нормативы периодичности ТО ПА предприятий изложены в таблице.

5.3.2. Проводится следующее техническое обслуживание ПА:

ежедневное техническое обслуживание (ЕТО) при смене караулов – в депо ПЧ;

техническое обслуживание по возвращении с пожара (учения) – непосредственно после прибытия ПА в подразделение;

ТО-1 – на посту технического обслуживания в ПЧ или в автохозяйстве (автотранспортном цехе) предприятия;

ТО-2 – на посту технического обслуживания № 2 в автохозяйстве (автотранспортном цехе) предприятия;

сезонное техническое обслуживание (СО) – в месте проведения планового ТО, с которым оно совмещается.

При отсутствии возможности проведения ТО на предприятии, обслуживание ПА проводится: в ПТЦ, на станциях технического обслуживания, в автохозяйствах и автотранспортных предприятиях других министерств и ведомств, а также на предприятиях иных форм собственности при наличии у них лицензии на право проведения данного вида работ, на основании заключенных в установленном порядке договоров.

Нормативы периодичности технического обслуживания ПА подразделений ГПС, охраняющих предприятия

№ п/п	Виды ПА	ТО-1, км, но не реже 1 раза в 2 мес	ТО-2, км, но не реже 1 раза в 18 мес.
1	Основные (автоцистерны, насосно-рукавные, порошковые и др. автомобили)	1500 2000*	7500 10000*
2	Специальные (автолестницы, автоподъемники, газодымозащитной службы, связи и освещения и др. автомобили)	1000 1500*	5000 7500*
3	Вспомогательные (легковые и грузовые автомобили, автобусы и другие транспортные средства)	Согласно инструкциям заводов-изготовителей	

*Только для ПА, на шасси которых заводом-изготовителем установлена периодичность ТО-2 для первой категории условий эксплуатации — 16000 км пробега (по одометру)

5.3.3. Периодичность технического обслуживания указывается в километрах общего пробега, который складывается из пробега шасси (по одометру) и приведенного пробега. Последний учитывает стационарную работу двигателя на привод специальных агрегатов из расчета: 1 ч работы двигателя соответствует 50 км пробега ПА.

Указанная в таблице нормативная периодичность технического обслуживания распространяется на ПА, работающие в умеренном климатическом районе в условиях III категории эксплуатации.

5.3.4. Нормативы периодичности технического обслуживания корректируются в зависимости от условий эксплуатации согласно Наставлению по технической службе ГПС.

5.3.5. ПА, постоянно эксплуатирующиеся на химических предприятиях и используемые для тушения пожаров в условиях опасных факторов воздействия химических веществ, приравниваются к ПА, эксплуатирующимся в районах с высокой агрессивностью среды.

5.3.6. При установлении периодичности ТО для ПА, имеющих наработку значительно меньше нормативной, необходимо учитывать следующее:

сроки службы масел и других эксплуатационных материалов, их ресурс, зависящий от пробега (наработки) ПА в определенных условиях и режимах эксплуатации;

в течение года проводятся два СО (одно весной, другое осенью) при подготовке к летнему и, соответственно, зимнему периодам эксплуатации. При этом регламент СО обязывает провести смену масел с учетом сезонности их применения. При использовании всесезонных сортов масел их смену рекомендуется производить не реже 1 раза в год при очередном плановом ТО.

5.3.7. Для новых ПА предусмотрено ТО после первой тысячи километров. При доставке ПА с завода-изготовителя своим ходом допускается проведение ТО-1 сразу после прибытия в подразделение (при пробеге 1000 км по одометру) до постановки в боевой расчет.

ТО-2 для новых ПА выполняется после пробега 4000 км по одометру. Техническое обслуживание в начальный период эксплуатации выполняется в указанных интервалах независимо от категории условий эксплуатации. В дальнейшем производятся плановые ТО-1 и ТО-2 с установленной периодичностью.

5.3.8 Техническое обслуживание специального оборудования ПА производится на договорной основе специалистами нештатной технической службы гарнизона пожарной охраны, шасси – специалистами автотранспортных подразделений (автохозяйств, авторемонтных мастерских и т. д.) охраняемого предприятия. Технически сложные ПА (автолестницы, автоподъемники, порошковые и др.) направляются на ТО-2 в ПТЦ или отряды нештатной технической службы гарнизона пожарной охраны. Работы выполняются ПТЦ на договорной основе.

5.4. Пост технического обслуживания ПА

5.4.1. На предприятии для технического обслуживания основных, специальных и вспомогательных ПА, в соответствии с НПБ 101–95, может быть создан отдельный пост ТО. Он должен включать в себя: мастерскую, кабинет безопасности движения, осмотровую канаву, кладовую, заправочный пункт и склад горюче-смазочных материалов.

5.4.2. Работы на посту технического обслуживания должны организовываться в соответствии с графиком ТО, распорядком дня и планами работы подразделения.

Поддержание порядка на посту технического обслуживания и организация его работы возлагаются на лицо, назначенное руководителем автохозяйства и (или) старшего водителя.

5.4.3. Для ПА должен оборудоваться пост мойки и уборки, который может размещаться в помещении гаража или отдельно на территории пожарного депо.

Пост мойки и уборки обеспечивается моечной установкой и другим необходимым оборудованием и инвентарем.

5.5. Порядок планирования технических обслуживаний

5.5.1. Объектовое подразделение ГПС, обеспечивающее пожарную безопасность предприятия, разрабатывает годовой план технических обслуживаний ПА. Сведения о плановых сроках проведения ТО по всем ПА предприятия на последующий год представляются начальнику нештатной технической службы гарнизона пожарной охраны за 15 дней до начала планируемого года.

5.5.2. После того, как начальник нештатной технической службы гарнизона пожарной охраны подтверждает, что указанные сведения приняты, начальник подразделения ГПС предприятия согласует годовой план проведения ТО с руководителем автохозяйства предприятия и представляет его начальнику гарнизона ГПС на утверждение.

5.6. Порядок представления ПА на техническое обслуживание

5.6.1. Для проведения ТО-1 и ТО-2 ПА выводится из боевого расчета и заменяется резервным. Порядок вывода ПА из боевого расчета на ТО и замены его резервным устанавливается по согласованию с начальником гарнизона.

5.6.2. ПА представляется на ТО-2 согласно годовому плану-графику. Порядок представления ПА на ТО-2 указан в Наставлении по технической службе ГПС.

5.6.3. Время пребывания ПА на техническом обслуживании не должно превышать:

двух дней для ТО-1;

трех дней для ТО-2.

Для ПА, изготовленных на шасси грузоподъемностью свыше 15 т, пожарных автолестниц и пожарных автоподъемников с высотой подъема более 30 м, ПА, находящихся в эксплуатации свыше 10 лет, допускается увеличение времени ТО-2 до 5 дней.

5.7. Трудоемкость работ, выполняемых при техническом обслуживании ПА

5.7.1. Перечень основных работ, выполняемых при техническом обслуживании ПА, приведен в приложении 10 Наставления по технической службе ГПС.

5.7.2. Трудоемкость технического обслуживания ПА определяется нормами, установленными для ПА ГПС. Корректировка нормативов трудоемкости ТО производится в зависимости от условий эксплуатации.

5.7.3. Корректировка нормативов трудоемкости обслуживания и ремонта осуществляется, согласно Наставлению по технической службе, отделом (отделением) пожарной техники и утверждается руководством УГПС, ОГПС.

5.7.4. Нормативы трудоемкости ТО новых типов ПА устанавливаются временно отделами (отделениями) пожарной техники УГПС, ОГПС на основании хронометража и принятых объемов работ для ПА данных типов, опыта эксплуатации и инструкций заводов-изготовителей.

Нормативы трудоемкости сезонного обслуживания для различных климатических районов по ГОСТ 15150 составляют от трудоемкости ТО-2:

для ОХЛ – 50 %;

для ХЛ – 30 %;

для прочих климатических районов – 20 %.

5.7.5. При техническом обслуживании ПА могут выполняться отдельные операции текущего ремонта (сопутствующий текущий ремонт) в объеме, не превышающем 20 % трудоемкости соответствующего вида ТО.

Если трудоемкость работ превышает указанную величину, то перед проведением ТО ПА подвергается текущему ремонту.

5.7.6. ПА, прошедший ТО-2 (ремонт), получает руководитель и старший водитель (водитель) подразделения по акту сдачи (выдачи).

5.7.7. ПА, прошедший ТО, должен быть исправным, заправленным эксплуатационными материалами и отвечать требованиям эксплуатационной документации.

5.7.8. Боевое дежурство ПА, не прошедших очередное обслуживание, запрещено.

5.7.9. Пожарные автолестницы и автоподъемники с высотой подъема более 30 м проходят ТО в два этапа: техническое обслуживание шасси ПА и отдельно техническое обслуживание узлов и агрегатов подъемной надстройки.

5.8. Ремонт ПА

5.8.1. Ремонт ПА выполняется после определенного пробега, а также в случае необходимости.

Ремонт, связанный с разборкой или заменой агрегатов и узлов, должен выполняться по результатам предварительно проведенного диагностирования.

Техническое обслуживание и ремонт ПА осуществляется по планово-предупредительному принципу в соответствии с Наставлением по технической службе ГПС.

5.8.2. В соответствии с Наставлением по технической службе ГПС ремонт ПА подразделяется на следующие виды:

для автомобилей – текущий, средний, капитальный;

для агрегатов – текущий, капитальный.

5.8.3. Необходимость в капитальном или среднем ремонте определяется комиссией, состоящей из представителей отдела (отделения) пожарной техники УГПС, ОГПС, представителей автотранспортного цеха предприятия, руководителя подразделения, из которого представляется автомобиль, старшего водителя (водителя).

5.8.4. Постановка ПА в ремонт оформляется актом сдачи (выдачи).

5.8.5. Планирование ремонтов ПА осуществляет отдел (отделение) пожарной техники УГПС, ОГПС, по согласованию с администрацией охраняемого предприятия. При этом планируется количество ремонтов и затраты труда.

5.8.6. План-график ремонтов транспортных средств и агрегатов составляется за один месяц до начала планируемого года, подписывается администрацией охраняемого предприятия, начальником отдела (отделения) пожарной техники и утверждается начальником УГПС, ОГПС.

Допускается составление единого плана-графика технического обслуживания и ремонта.

Перед разработкой плана-графика ремонтов необходимо подготовить сведения о пробеге, времени проведения последнего ремонта или ТО, техническом состоянии ПА.

5.8.7. Нормы пробега ПА и моторесурс их основных агрегатов до капитального ремонта приведены в Наставлении по технической службе ГПС (приложение 21).

Средний срок службы деталей, узлов и агрегатов АЦ объектовых подразделений ГПС (для планирования расхода запасных частей) указан в приложении 1 настоящих методических рекомендаций.

Корректировка норм пробега до капитального ремонта ПА осуществляется в зависимости от условий эксплуатаций.

5.8.8. Автомобили (агрегаты), сдаваемые в ремонт, по своей комплектности должны соответствовать требованиям нормативно-технической документации на данный вид продукции.

Разукомплектовывать ПА (агрегаты) или заменять их составные части и детали негодными запрещается.

5.8.9. Ремонт ПА осуществляется за счет собственных средств охраняемого предприятия.

5.8.10. Для проведения оперативного внепланового ремонта ПА, по согласованию с охраняемыми предприятиями, необходимо создавать резерв запасных частей и специальных агрегатов на складах ремонтных подразделений.

5.9. Выдача ПА из ремонта

5.9.1. Выдача ПА после проведенного ремонта проводится после оценки качества ремонтных работ, правильности сборки, соответствия параметров сборочных единиц требованиям НТД.

5.9.2. Оценку качества ремонтных работ, правильность сборки, соответствие параметров сборочных единиц следует проводить в соответствии с нормативной и технической документацией на капитальный ремонт, общими техническими условиями на капитальный ремонт и "Типовой технологией ремонта специальных агрегатов пожарного автомобиля", руководствами и инструкциями по ремонту агрегатов шасси .

5.9.3. Выдача АЦ после проведенного ремонта производится согласно НПБ 181–99 "Автоцистерны пожарные и их составные части. Выпуск из ремонта. Общие технические требования. Методы испытаний".

5.9.4. Отремонтированный ПА согласно Наставлению по технической службе ГПС подвергается диагностированию (при наличии поста диагностики) или испытаниям:

автомобиль – пробегом протяженностью 2–5 км;

агрегат – работой продолжительностью 0,5 ч.

5.9.5. ПА после ремонта получает руководитель подразделения и старший водитель (водитель).

5 9.6. Выдача автомобиля (агрегата) из ремонта осуществляется по акту сдачи (выдачи) ПА (агрегата) При замене в процессе ремонта номерных агрегатов их номера указываются в акте сдачи (выдачи) автомобилей, на основании которого ГИБДД вносит изменения в регистрационные документы.

5.9.7. О проведенном техническом обслуживании и ремонте в формуляр ПА вносится соответствующая запись, которая заверяется подписью руководителя подразделения, в котором проводились работы, и печатью.

5 9.8. Выдаваемый из ремонта автомобиль должен быть заправлен смазочными материалами и специальными жидкостями по установленным нормам.

5.9.9. Перед постановкой на боевое дежурство ПА должен пройти обкатку:

после капитального ремонта – пробег 400 км и работа специальных агрегатов продолжительностью не менее 2 ч;

после среднего и текущего ремонта (с заменой или капитальным ремонтом одного из основных агрегатов ПА) – пробег 150 км и работа специального агрегата продолжительностью до 2 ч.

5.10. Правила эксплуатации автомобильных шин, аккумуляторных батарей и спидометрового оборудования

5.10.1. При организации эксплуатации шин, аккумуляторных батарей и спидометрового оборудования в подразделениях пожарной охраны предприятий необходимо руководствоваться требованиями Правил дорожного движения РФ, Наставлением по технической службе ГПС и соответствующими нормативными актами.

5.10.2. Мелкий ремонт автомобильных шин производится в автохозяйстве предприятия на специальном посту, оснащенном необходимым инструментом и починочным материалом.

5.10.3. Списание автомобильных шин, аккумуляторных батарей и их сдача (передача) производится предприятием в установленном порядке с учетом норм эксплуатационных пробегов и срока службы по предоставлению подразделением карточек эксплуатации. Форма ведения карточек эксплуатации приведена в приложении к Наставлению по технической службе ГПС.

5.10.4. Все ПА, имеющиеся на вооружении в подразделении, должны быть оснащены исправным и опломбированным спидометровым оборудованием.

Согласно Правилам дорожного движения, эксплуатация ПА с неисправным спидометровым оборудованием, нарушенной или неправильной пломбировкой запрещается.

5.10.5. Руководителем предприятия должны быть определены ответственные лица за пломбирование спидометров автомобилей.

Ответственные лица в своей работе руководствуются Инструкцией о порядке содержания и эксплуатации спидометрового оборудования.

5.11. Диагностирование технического состояния ПА и оборудования

5.11.1. Диагностирование проводится с целью проверки ПА на соответствие:

требованиям к техническому состоянию ПА при ежедневной проверке;

требованиям безопасности к техническому состоянию и методам проверки согласно ГОСТ Р 51709;

требованиям к техническому состоянию по условиям безопасности движения и методам его проверки согласно ГОСТ 25478;

требованиям к техническому состоянию специальных агрегатов и оборудования ПА, согласно инструкциям заводов-изготовителей. Требования к техническому состоянию пеносмесителей и методы их проверки содержатся в НПБ 181–99.

5.11.2. Водитель ПА несет ответственность за техническое состояние в объеме требований, приведенных в приложении 2 настоящих методических рекомендаций

5.11.3. Для определения потребности ПА, агрегата, механизма или прибора в обслуживании или ремонте используют нормативные значения диагностических параметров.

5.11.4. При диагностировании измеряют фактические значения параметров технического состояния ПА или его агрегатов, сравнивают с допускаемыми или предельными значениями параметров и выносят решение о необходимости регулировки или ремонта механизмов. Регулировочные работы, не требующие значительных трудовых затрат, выполняются при диагностировании.

5.12. Передача и списание ПА

5.12.1. Передача и списание пожарной техники, собственником которой, согласно заключенному договору, является предприятие, производится по представлению органов управления ГПС администрацией предприятия.

5.12.2. Для списания техники создается межведомственная комиссия, состоящая из представителей администрации предприятия и подразделения ГПС в следующем составе:

председатель комиссии (руководитель предприятия, его заместитель или главный инженер);

руководитель подразделения ГПС, охраняющего предприятие;

главный бухгалтер предприятия или его заместитель;

лица, на которые возложена ответственность за сохранность основных средств.

5.12.3. Списание пожарной техники производится в соответствии с типовой инструкцией о порядке списания пришедших в негодность зданий, сооружений, машин, оборудования, транспортных средств и другого имущества, относящегося к основным средствам (фондам), а также в соответствии с действующими в ГПС нормативными актами.

5.12.4. ПА, отработавшие установленный срок службы (ресурс), техническое состояние которых не отвечает предъявляемым требованиям, по согласованию с руководством ГПС могут быть реализованы собственником (предприятием) в установленном порядке для использования на объектах промышленности.

6. НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

В настоящих методических рекомендациях используются следующие нормативные документы.

1. О пожарной безопасности. Федеральный закон РФ Принят Государственной Думой 18 ноября 1994 г.

2. Постановление Совета Министров СССР от 22 октября 1990 г. № 1072 "О единых нормах амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР".

3. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностей должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Утверждены постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090.

4. Типовая инструкция о порядке списания пришедших в негодность зданий, сооружений, машин, оборудования, транспортных средств и другого имущества, относящегося к основным средствам (фондам) (ред. от 28.05.90). Утверждена Минфином СССР и Госпланом СССР 1 июля 1985 г. № 100.

5. Положение о порядке начислений амортизационных отчислений по основным фондам в народном хозяйстве, утвержденным Госпланом, Госкомстатом СССР, Госстроем СССР, Минфином СССР, Госбанком, Госкомцен СССР от 29 декабря 1990 г. №ВГ-9-Д и Единые нормы амортизационных отчислений на полное восстановление основных фондов народного хозяйства СССР, утв. Постановлением Совета Министров СССР от 22 октября 1990 г. № 1072 (письмо ФЭУ МВД СССР от 08.03.91 г. № 17/8-493 для руководства).

6. Положение о ГПС МВД России, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 23.08.93 г. № 849.

7. Правила дорожного движения Российской Федерации. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23.10.93 г. № 1090 (с изменениями от 08.01.96 г., 31.10.98 г., 21.04.2000 г., 24.01.2001 г.).

8. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта, утвержденное Министерством автомобильного транспорта РСФСР от 20.09.84 г.

9. ГОСТ 12.0.004–90 ССБТ. Организация обучения безопасности труда. Общие положения.

10. ГОСТ 12.4.009–83 ССБТ. Пожарная техника для защиты объектов. Основные виды. Размещение и обслуживание.

11. ГОСТ 12.1.004–91 ССБТ. Пожарная безопасность. Общие требования.

12. ГОСТ 12.1.005–88 ССБТ. Общие санитарно-технические требования к воздуху рабочей зоны.

13. ГОСТ 12.1 033–81 ССБТ. Пожарная безопасность. Термины и определения.

14. ГОСТ 12.2.037–78 ССБТ. Техника пожарная. Требования безопасности.

15. ГОСТ 12.2.047–86 ССБТ. Пожарная техника. Термины и определения.

16. ГОСТ 12.4.021–75 ССБТ. Системы вентиляционные. Общие требования.

17. ГОСТ Р 41.83–1999 Единообразные предписания, касающиеся официального утверждения транспортных средств в отношении выброса загрязняющих выхлопных газов в зависимости от топлива, необходимого для двигателей.

18. ГОСТ 15150–69 Машины, приборы и другие технические изделия. Исполнения для различных климатических районов. Категории, условия эксплуатации, хранения и транспортирования в части воздействия климатических факторов внешней среды.

19. ГОСТ 17.2.2.03–87 Охрана природы. Нормы и методы измерений содержания оксида углерода и углеводородов в отработавших газах автомобилей с бензиновыми двигателями.

20. ГОСТ 18322–78 Система технического обслуживания и ремонта техники. Термины и определения.

21. ГОСТ 25478–91 Автотранспортные средства. Требования к техническому состоянию по условиям безопасности движения. Методы проверки.

22. ГОСТ Р 50574–93 Автомобили, автобусы и мотоциклы специальных и оперативных служб. Цветографические схемы, опознавательные знаки, надписи, специальные световые и звуковые сигналы. Общие технические требования.

23. НПБ 101–95 Нормы проектирования объектов пожарной охраны.

24. НПБ 179–99 Пожарная техника. Устройства защитного отключения для пожарных машин. Общие технические требования.

25. НПБ 181–99 Автоцистерны пожарные и их составные части. Выпуск из ремонта Общие технические требования. Методы испытаний.

26. НПБ 191–2000 Техника пожарная. Автолестницы и автоподъемники пожарные. Термины и определения

27. НПБ 201–96 Пожарная охрана предприятий. Общие требования.

28. Устав службы пожарной охраны: Приказ МВД России от 05.07.95 г. № 275.

29. Боевой устав пожарной охраны: Приказ МВД России от 05.07.95 г. № 275.

30. Наставление по технической службе ГПС МВД России: Приказ МВД России от 24.01.96 г. № 34.

31. Наставление по организации деятельности объектовых подразделений Государственной противопожарной службы Министерства внутренних дел Российской Федерации: Приказ ГУГПС МВД России от 30.10.1995 г. № 37.

32. Об утверждении Правил разработки и введения в действие нормативных документов по пожарной безопасности: Приказ МВД России от 23.11.98 г. № 769.

33. Правила по охране труда в подразделениях Государственной противопожарной службы МВД России. ПОТ РО-78-001-96.

34. Правила устройства электроустановок (ПЭУ).

35. Правила эксплуатации электроустановок потребителей.

36. Правила безопасности при эксплуатации электроустановок пожарных автомобилей и прицепов: Приказ МВД СССР от 04.02.80 г.

37. Инструкция о порядке содержания и эксплуатации спидометрового оборудования: Приказ МВД СССР от 14.12.87 г. № 257.

38. Порядок применения порошковых составов в технических средствах пожаротушения: Рекомендации. – М.: ВНИИПО, 1994.

39. Порядок применения пенообразователей для тушения пожаров: Инструкция. – М.: ВНИИПО, 1996.

40. Рекомендации по применению передвижных авторемонтных мастерских. Утв. ГУГПС МВД России 8 августа 1994 г.

41. Терминологический словарь по пожарной безопасности. – М : ВНИИПО, 2001.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(рекомендуемое)

СРЕДНИЙ СРОК СЛУЖБЫ ДЕТАЛЕЙ, УЗЛОВ И АГРЕГАТОВ ПОЖАРНЫХ АВТОЦИСТЕРН ОБЪЕКТОВЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГПС МЧС РОССИИ (ДЛЯ ПЛАНИРОВАНИЯ РАСХОДА ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ)

Детали, узлы и агрегаты, лимитирующие надежность	Средний срок службы, лет
Цистерна	9,0
Бак пенный	8,0
Кузов левый	7,0
Кузов правый	7,0
Коробка отбора мощности (КОМ 68Б) в сборе	10,0
корпус	10,0
комплект шестерен	8,5
вал первичный	9,5
муфта включения	7,5
вал вторичный	9,0
ось шестерен	9,0
Насос вакуумный в сборе:	6,0
корпус	8,0
сопло	6,5
диффузор	6,5
заслонка в сборе	5,0
Затвор вакуумный в сборе	5,5
пружина	4,5
валик кулачковый	6,5
Насос пожарный (типа ПН-40) в сборе	7,0
стакан уплотнительный	5,0
колесо рабочее	5,5
задвижка	4,0
пеносмеситель (эжектор)	6,5
коллектор	7,5
вал насоса	6,5
тахометр	5,0
манометр	5,0

Примечания:

1. Нормативы применяются для АЦ (условия эксплуатации – умеренный климатический район)

2 Средний срок службы деталей, узлов и агрегатов деталей, узлов и агрегатов современных АЦ и других ПА (год выпуска – с 1995), а также условий их поставки уточняется непосредственно при заключении договоров на поставку с предприятием-изготовителем

3 В отдельных случаях, при достаточно высокой интенсивности эксплуатации ПА, допустимо применение корректирующих коэффициентов $K_{кор}$ = 0,5, $K_{кор}$ = 0,75 к значениям среднего срока службы деталей, узлов и агрегатов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(рекомендуемое)

ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ПА ПРИ ЕЖЕДНЕВНОЙ ПРОВЕРКЕ. МЕТОДЫ ЕГО ОПРЕДЕЛЕНИЯ

1. Область применения

Настоящие требования распространяются на ПА пожарной охраны предприятий и устанавливают:

требования к составу операций ежедневной проверки технического состояния ПА;

нормативы (эталоны) технического состояния ПА, используемые при ежедневной проверке;

методы ежедневной проверки технического состояния ПА.

2. Требования к ежедневной проверке технического состояния ПА

2.1. Общие требования

При ежедневной проверке технического состояния ПА особое внимание следует уделять состоянию специального оборудования, а также систем и агрегатов шасси, обеспечивающих безопасную эксплуатацию.

2.2. Требования по выполнению операции проверки тормозных систем

2.2.1. При движении ПА проверяют рабочую тормозную систему в режиме экстренного торможения до полной остановки ПА. Проверка проводится на прямом ровном участке опорной поверхности при однократном, полном и резком приведении в действие органа управления рабочей тормозной системы. По возможности для торможения выбирают сухие чистые участки опорной поверхности с асфальтобетонным покрытием. Начальная скорость торможения при проверке — от 20 до 40 км/ч.

2.2.2. Движение ПА при торможении должно быть без заноса или сниженной величины замедления. Следы торможения на опорной поверхности за колесами каждой оси ПА без антиблокировочной тормозной системы должны быть прямо-

линейные и одинаковые по длине, а для ПА, оборудованного антиблокировочной тормозной системой, наличие следов юза колес или отклонения ПА от прямолинейного движения не допускаются до момента отключения этой системы при достижении скорости движения, соответствующей порогу отключения (не более 15 км/ч).

2.2.3. Проверку выполняют при работающем и отсоединенном от трансмиссии двигателе, отключенных приводах дополнительных ведущих мостов и разблокированных трансмиссионных дифференциалах (при наличии указанных агрегатов в конструкции ПА).

2.2.4. Корректировка траектории движения ПА в процессе торможения при проверках рабочей тормозной системы в дорожных условиях не допускается (если этого не требует обеспечение безопасности проверок). Если такая корректировка была произведена, то результаты проверки не учитывают.

2.2.5. При торможении необходимо обеспечить безопасность его выполнения.

2.2.6. При движении проверяют работоспособность моторного замедлителя, а также вспомогательной тормозной системы на ПА, оборудованных ею, в диапазоне скоростей 25–35 км/ч. При работе вспомогательной тормозной системы или моторного замедлителя в дорожных условиях оценивают замедление ПА, а работоспособность моторного замедлителя проверяют по выключению двигателя после включения моторного замедлителя на неподвижном ПА. При этом в трансмиссии ПА должна быть включена передача, исключающая превышение максимальной допустимой частоты вращения коленчатого вала двигателя.

2.2.7. На неподвижном ПА, при наличии сжатого воздуха в тормозном приводе и нажатой педали тормоза, на слух проверяют утечку сжатого воздуха из колесных тормозных камер, а по следам каплепадения на опорной поверхности после стоянки ПА определяют подтекание тормозной жидкости. Подтекание тормозной жидкости и утечка сжатого воздуха из колесных тормозных камер, доступных для осмотра, не допускаются.

2 2.8. На неподвижном ПА после пуска двигателя проверяют работоспособность средств контроля тормозных систем и

необходимость смены тормозных накладок, манометров пневматического и пневмогидравлического тормозного привода, устройства фиксации органа управления стояночной тормозной системы посредством наблюдения за функционированием проверяемых узлов. Средства контроля тормозных систем и необходимости смены тормозных накладок, манометры пневматического и пневмогидравлического тормозного привода, устройство фиксации органа управления стояночной тормозной системы должны быть работоспособны.

2 2.9. В движении выполняют дополнительное служебное торможение и оценивают характер изменения замедления ПА. Действие рабочей тормозной системы должно быть регулируемым уменьшение или увеличение замедления при торможении должно осуществляться плавно, без затруднений, адекватно воздействиям на орган управления тормозной системы во всем диапазоне регулирования замедления.

2.2.10. При выключенном двигателе, на неподвижном ПА с гидравлическим (гидропневматическим) тормозным приводом визуально проверяют соответствие уровня тормозной жидкости в резервуаре главного тормозного цилиндра установленному уровню.

2.3. Требования к выполнению операции проверки рулевого управления

2.3.1. На неподвижном ПА при работающем двигателе проверяют плавность изменения усилия при повороте рулевого колеса на максимальный угол в каждую сторону.

2.3.2. На неподвижном ПА с усилителем рулевого управления при работающем двигателе проверяют отсутствие самопроизвольного поворота рулевого колеса. Самопроизвольный поворот рулевого колеса, после поворота в любое положение и последующего его освобождения, на неподвижном ПА не допускается.

2.3.3. На неподвижном ПА визуально проверяют соответствие уровня рабочей жидкости в резервуаре усилителя рулевого управления установленному уровню.

2.3.4. После стоянки ПА проверяют отсутствие подтекания рабочей жидкости в гидросистеме усилителя по отсутствию следов каплепадения под ПА на опорной поверхности. Подтекание рабочей жидкости не допускается.

2.3.5. На неподвижном ПА, при работающем двигателе, проверяют шум и проскальзывание ремня по шкиву насоса усилителя рулевого управления. Проскальзывание ремня не допускается.

2.4. Требования к выполнению операции проверки внешних световых приборов и светоотражающей маркировки, специальных звуковых и световых сигналов

2.4.1. На неподвижном ПА, при работающем двигателе, визуально проверяют работоспособность внешних световых приборов, размещенных в кабине (салоне) сигнализаторов включения внешних световых приборов. Включение и выключение световых приборов производится путем воздействия на соответствующие органы управления автомобиля. Головные фары следует проверять в режимах "дальнего и ближнего света".

2.4.2. Противотуманные фары должны включаться при включенных габаритных огнях независимо от включения фар дальнего и (или) ближнего света.

2.4.3. Визуально оцениваемая сила света парных, симметрично расположенных на разных сторонах ПА сигнальных (передних или задних) фонарей одного функционального назначения не должна отличаться более чем вдвое.

2.4.4. Контурные огни и фонарь освещения заднего государственного регистрационного знака должны включаться одновременно и работать в постоянном режиме вместе с габаритными огнями, боковыми повторителями габаритных огней и (или) головными фарами.

2.4.5. Сигналы торможения (основные и дополнительные) должны включаться при воздействии на органы управления тормозных систем и работать в постоянном режиме.

2.4.6. Указатели поворотов, боковые повторители указателей и аварийная сигнализация, обеспечивающая синхронное включение всех указателей поворота и боковых повторителей, специальные световые сигналы ПА должны функционировать

в проблесковом режиме. Звуковые сигналы при включении должны функционировать в установленном порядке.

2.4.7. Фонарь заднего хода должен включаться при включении передачи заднего хода и работать в постоянном режиме.

2.4.8. Задние противотуманные фонари должны включаться только при включенных фарах дальнего или ближнего света либо передних противотуманных фарах и работать в постоянном режиме.

2.4.9. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, визуально проверяют техническое состояние нанесенной на ПА светоотражающей маркировки, сигнализации открытия и освещение отсеков. Разрушение и отслоение маркировки, ухудшающие ее видимость, не допускаются.

2.5. Требования к выполнению операции проверки шин и колес

2.5.1. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, осмотром и простукиванием проверяют давление воздуха в шинах. Кроме того, с периодичностью, установленной изготовителем в эксплуатационной документации, и по мере необходимости измеряют давление воздуха шинным манометром по ГОСТ 9921.

2.5.2. Соответствие высоты рисунка протектора шин ограничениям по ГОСТ Р 51709 проверяют на неподвижном ПА при выключенном двигателе визуально, а при необходимости также и с помощью специальных шаблонов или линейки.

2.5 3. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, визуально проверяют наличие золотников. Замена золотников заглушками, пробками или другими приспособлениями не допускается.

2.5.4. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, визуально проверяют наличие местных отслоений протектора, вздутий, сквозных порезов и обнажающих корд повреждений шин (пробои, несквозные порезы), а также застрявших предметов между доступными для осмотра сдвоенными колесами. Указанные неисправности шин и колес не допускаются.

2.5.5. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, проверяют затяжку болтовых соединений и деталей крепления дисков и ободьев колес. Проверку выполняют визуально

и простукиванием соединений, а при необходимости – с использованием штатных водительских инструментов. Отсутствие хотя бы одного доступного для осмотра болта или гайки крепления дисков и ободьев колес, а также явное ослабление их затяжки не допускается.

2.5.6. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, осмотром проверяют наличие трещин на доступных для осмотра поверхностях дисков и ободьев колес. Деформации закраин обода, трещины и деформации колесных дисков не допускаются.

2.6. Требования к выполнению операции проверки двигателя и его систем

2.6.1. На неподвижном ПА, при работающем двигателе, проверяют отсутствие подтеканий топлива из системы питания двигателя. Следы каплепадения под ПА после стоянки или потеки на деталях системы питания не допускаются.

2.6.2. Техническое состояние крышек топливных баков проверяют при выполнении заправки топливом путем их открывания-закрывания, а сохранность уплотняющих элементов крышек – визуально. Крышки топливных баков должны фиксироваться в закрытом положении. Повреждения уплотняющих элементов крышек не допускаются.

2.6.3. После пуска и прогрева двигателя до рабочей температуры на режимах холостого хода визуально проверяют цвет отработавших газов.

Цвет отработавших газов дизельных и бензиновых двигателей дополнительно проверяют также и после начала движения.

Темно-серый или черный цвет отработавших газов ПА, оборудованных бензиновым двигателем, после его прогрева до рабочей температуры, не допускается. Наличие паров воды белого цвета в отработавших газах допускается.

Черный цвет отработавших газов дизельного двигателя, после его прогрева до рабочей температуры, на режиме свободного ускорения и при движении не допускается. Режим свободного ускорения дизельного двигателя устанавливают на холостом ходу однократным и полным приведением в действие органа управления подачей топлива.

2.7. Требования к выполнению операции проверки прочих элементов конструкции

2.7.1. Визуально проверяют наличие стекол, зеркал заднего вида и противосолнечных козырьков. Положение зеркал заднего вида должно обеспечивать эффективный обзор.

2.7.2. Визуально проверяют отсутствие трещин на ветровом стекле в зоне очистки стеклоочистителем каждой половины стекла.

2.7.3. Визуально проверяют отсутствие ограничений обзора с места водителя дополнительными предметами или покрытиями (за исключением зеркал заднего вида, деталей стеклоочистителей, наружных и нанесенных или встроенных в стекла радиоантенн, нагревательных элементов устройств размораживания и осушения ветрового стекла).

2.7.4. Осмотром, приведением в действие и наблюдением функционирования проверяют наличие и работоспособность стеклоочистителей и стеклоомывателей ветрового стекла. Стеклоочистители должны обеспечивать перемещение щеток при минимально устойчивой частоте вращения коленчатого вала двигателя ПА при одновременной подаче рабочей жидкости стеклоомывателями в зоны очистки стекла. Бачок стеклоомывателей должен быть заполнен рабочей жидкостью.

2.7.5. Осмотром, приведением в действие и наблюдением функционирования проверяют наличие и работоспособность замков кабины, дверей кузова, отсеков, запора горловины цистерны. Проверяют также сигналы (звуковой и специальный), устройство обогрева и обдува ветрового стекла.

2.7.6. После начала движения ПА визуально, по изменению показаний, проверяют работоспособность средств измерения скорости (спидометров) и измерителей пройденного пути (одометров), а также тахографов.

2.7.7. Счетчики наработки моточасов специального оборудования проверяются на неподвижном ПА во время проверки работоспособности этого оборудования.

2.7.8. На неподвижном ПА, при работающем двигателе, проверяют отсутствие видимых разрушений, коротких замыканий, пробоя и явных следов пробоя изоляции электрических проводов.

2.7.9. На неподвижном ПА, при выключенном двигателе, проверяют отсутствие, разрушение или недопустимое присоединение предохранительных цепей (тросов) к деталям тягово-сцепного устройства либо деталям его крепления.

2.7.10. Осмотром, приведением в действие и наблюдением функционирования проверяют наличие предусмотренных изготовителем ремней безопасности и отсутствие следующих дефектов ремней:

видимый надрыв на лямке;

замок не фиксирует "язык" лямки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку замыкающего устройства;

лямка не вытягивается или не втягивается во втягивающее устройство (катушку);

при резком вытягивании лямки ремня не обеспечивается прекращение (блокирование) ее вытягивания из втягивающего устройства (катушки), оборудованного механизмом двойной блокировки лямки.

2.7.11. Визуально проверяют наличие на ПА медицинской аптечки, огнетушителя в кабине водителя, знака аварийной остановки (или мигающего красного фонаря). Использование огнетушителей без пломб и (или) с истекшими сроками годности не допускается. Медицинская аптечка должна быть укомплектована пригодными для использования препаратами.

2.7.12. Визуально проверяют наличие на ПА надколесных грязезащитных устройств, предусмотренных конструкцией, и их состояние.

2.7.13. Под ПА (после стоянки) визуально проверяют наличие или отсутствие каплепадения масел и рабочих жидкостей из двигателя, коробки передач, бортовых редукторов, заднего моста, сцепления, аккумуляторной батареи, систем охлаждения и кондиционирования воздуха и специального оборудования.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(рекомендуемое)

ЕЖЕГОДНАЯ ПРОВЕРКА ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ ПОДЪЕМНОГО УСТРОЙСТВА АПК С ЦЕЛЬЮ ОЦЕНКИ ЕЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ

1. Ежегодная проверка элементов конструкции подъемного устройства АПК проводится согласно НПБ 197–2001 "Автоподъемники пожарные. Общие технические требования. Методы испытаний".

2. Проверка параметров технического состояния АПК, как автотранспортного средства, – по ГОСТ 25478.

3. В объем проверки входит:

проверка грузоподъемности АПК при работе в качестве крана;

проведение статических испытаний;

проверка состояния водопенных коммуникаций и сливных кранов.

4. На соответствие требованиям действующего документа "Правила устройства и безопасность эксплуатации грузоподъемных кранов" проверяются грузовой канат, работа ограничителей грузоподъемности и движения стрелы вне рабочего поля.

5. При оценке технического состояния подъемного устройства проверяются следующие его узлы и агрегаты.

Пульт управления – работа пульта управления и контрольных приборов, указателя уровня горизонтальности, четкость возврата рычагов управления подъемным устройством.

Платформа – работоспособность блокировки рессор и механизма бокового выравнивания, исправность замков и ограничителей открывания дверей отсеков платформы.

Люлька – состояние ограждения люльки, замков двери, замыкателя "для транспортного положения", ограничителя бокового крена.

Электрооборудование – на соответствие требованиям Правил устройства электроустановок (ПЭУ) и Правил технической эксплуатации потребителей (ПТ ЭЭП) Работа габаритов АПК. Звуковая и световая сигнализация АПК в режимах: под-

хода люльки к границе рабочего поля движения, перегруза люльки, момента срабатывания от лобового удара. Световая сигнализация, расположенная в кабине водителя, оповещающая о выходе выносных опор из транспортного положения и открытие отсеков платформы.

Устройство связи – исправность громкоговорящей двухсторонней связи между люлькой и пультом управления на поворотной платформе.

Гидросистема – на подтекание масла из гидроцилиндров, шлангов высокого давления, исправность гидрозамков и работоспособность аварийного привода АПК.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение 3

1. Область применения 6

2. Термины и определения 7

3. Организационно-правовые основы функционирования пожарной охраны предприятия в части эксплуатации ПА 8

4. Порядок содержания и условия размещения ПА в пожарных депо 9

5. Организация эксплуатации ПА 9

5.1. Общие положения 9

5.2. Прием, постановка ПА на учет в ГИБДД, передача его в подразделение ГПС, охраняющее предприятие, постановка на боевое дежурство 10

5.3. Техническое обслуживание. Виды, периодичность и место проведения технического обслуживания ПА 12

5.4. Пост технического обслуживания ПА 15

5.5. Порядок планирования технических обслуживаний 15

5.6. Порядок представления ПА на техническое обслуживание 16

5.7. Трудоемкость работ, выполняемых при техническом обслуживании ПА 16

5.8. Ремонт ПА 17

5.9. Выдача ПА из ремонта 19

5.10. Правила эксплуатации автомобильных шин, аккумуляторных батарей и спидометрового оборудования 20

5.11. Диагностирование технического состояния ПА и оборудования 21

5.12. Передача и списание ПА 22

6. Нормативные ссылки 22

Приложение 1. Средний срок службы деталей, узлов и агрегатов пожарных автоцистерн объектовых подразделений ГПС МЧС России (для планирования расхода запасных частей) 26
Приложение 2. Требования к техническому состоянию ПА при ежедневной проверке. Методы его определения 28
Приложение 3. Ежегодная проверка элементов конструкции подъемного устройства АПК с целью оценки ее технического состояния 36

Редактор Г.В. Прокопенко
Технический редактор Е.В. Пущева
Ответственный за выпуск В.Д. Волков

Подписано в печать 05 02 2003 г Формат 60×84/16 Печать офсетная
Усл печ л 2.56 Уч -изд л 2,16 Т – 1000 экз Заказ № 16

gost.e-ecolog.ru

.....фия ФГУ ВНИИПО МЧС России.
143903, Московская обл , Балашихинский р-н,
пос ВНИИПО, д. 12