Министерство автомобильного транспорта РСФСР

Техническое управление

УТВЕРЖДАЮ
Заместитель Министра
автомобильного транс
порта РСФСР
А.С.Пантелеев
20 января 1986 г.

РУКОВОДЯЩИЙ ДОКУМЕНТ

КОНТРОЛЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ В АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЯХ

Введен впервые
РД-200-РСФСР-12-0071-86-14

СОГЛАСОВАНО

Начальник Управления
Главного ревизора по
безопасности движения
И.И.Талицкий
14 января 1986 г.

Начальник Главного про-
изводственного управления
А.Ф.Зленко
14 января 1986 г.

Начальник Технического
управления, к.т.н.
А.М.Пешков
7 января 1986 г.

Директор НИИАТ, к.т.н.
Г.И.Кузнецов
19 декабря 1985 г.

gost.e-ecolog.ru

РАЗРАБОТАН: Государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ)

ИСПОЛНИТЕЛИ: Корнеев А.И. (руководитель темы), Браймайстер Л.Г., Авенариус А.А.

Настоящий руководящий документ разработан на основе ГОСТ 25478-82, Правил технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта, Положения о техническом ремонте и техническом обслуживании подвижного состава автомобильного транспорта.

Документ регламентирует процедуру контроля обеспечения требований безопасности к подвижному составу автомобильного транспорта, осуществляемую в автотранспортных предприятиях.

Работа выполнена в соответствии с комплексным планом важнейших научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ на 1985 год, утвержденным протоколом заседания Коллегии Минавтотранса РСФСР от 20.12.84 г., а также планом работ по стандартизации и метрологии Минавтотранса РСФСР на 1985 г.

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I.I. В соответствии с действующим законодательством руководитель автотранспортного предприятия, главный инженер, начальник отдела технического контроля несут ответственность за выпуск на линию технически исправного подвижного состава, проверку технического состояния при возвращении автомобилей в гараж, за правильность оформления документов, разрешающих выпуск подвижного состава, за соблюдение норм и правил технического обслуживания, ремонта и содержания подвижного состава, за соблюдение требований безопасности к техническому состоянию подвижного состава, за организацию и оказание технической помощи на маршрутах, за допуск к эксплуатации подвижного состава лиц, обладающих необходимой квалификацией.

I.2. Ответственность за выполнение действующих норм и правил работниками служб предприятий возлагается также на руководителей соответствующих подразделений и служб предприятий.

I.3. Каждый работник, связанный с содержанием и эксплуатацией подвижного состава автомобильного транспорта, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за осуществление мер по обеспечению безопасности движения.

I.4. Служба безопасности движения автотранспортного предприятия:

- осуществляет систематический контроль за выполнением всеми службами и работниками предприятия действующих норм и правил, регламентирующих безопасность эксплуатации подвижного состава ;

- проводит проверки работы всех служб предприятия в вопросах обеспечения безопасности эксплуатации подвижного состава ;

- ведет анализ состояния работы в предприятии по обеспечению безопасности эксплуатации подвижного состава ;

- на основе анализа разрабатывает и представляет руководителю предприятия предложения по профилактике дорожно-транспортных происшествий, связанных с технической неисправностью подвижного состава ;

- организует дежурства и контрольные проверки технического состояния подвижного состава на контрольно-техническом пункте (КТП) при выпуске на линию и возвращении автомобилей в гараж:

- организует проведение инструктажей лиц, вновь поступивших на работу и перемещаемых по службе, по требованиям безопасности к техническому состоянию подвижного состава.

2. ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

2.1 Должностные лица, связанные с содержанием и эксплуатацией подвижного состава, обязаны знать и руководствоваться в своей работе действующими с Минавтотрансе нормами и правилами, знать и безусловно выполнять требования следующих руководящих документов:

- Правила дорожного движения;
- ГОСТ 25478-82 "Автомобили грузовые, легковые, автобусы и автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки";
- Устав автомобильного транспорта РСФСР;
- Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта;
- Правила и особые условия перевозки грузов, пассажиров и багажа;
- Инструкция по перевозке опасных грузов;
- Правила и инструкции по охране труда на предприятиях автомобильного транспорта;
- Правила и инструкции по предупреждению и учету дорожно-транспортных происшествий;
- должностные инструкции.

2.2 Лица, вновь поступающие на должности, связанные с содержанием и эксплуатацией подвижного состава, либо перемещаемые по службе, получают допуск к работе только после прохождения инструктажа и росписи в обязательстве безусловного выполнения требований руководящих документов и должностных инструкций в части обеспечения безопасности движения (в том числе, безопасности подвижного состава).

Проведение инструктажей осуществляется в соответствии с РД "Положение о проведении инструктажей по безопасности движения с водительским составом".

3. ПОРЯДОК КОНТРОЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ К ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ

3.I. Выборочный контроль технического состояния подвижного состава.

3.I.I. Выборочный контроль технического состояния подвижного состава и его соответствия нормативам проводится на КТП из числа автомобилей, не работающих в данный момент на линии.

3.I.2. Требования безопасности движения к подвижному составу контролируются согласно ГОСТ 25478-82 "Автомобили грузовые и легковые, автобусы и автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки", а также п. 27 Правил дорожного движения "Техническое состояние и оборудование транспортных средств".

Основные требования безопасности движения к техническому состоянию всех категорий транспортных средств (приложение I) приведены в приложении 2.

3.I.3. Контроль технического состояния осуществляется в соответствии с ГОСТ 25478-82 с применением соответствующего диагностического оборудования.

3.I.4. Методики проверки параметров технического состояния автотранспортных средств в условиях АТП разрабатывает отдел технического контроля предприятия. Утверждает методики главный инженер предприятия, согласовывает - заместитель руководителя предприятия по безопасности движения (начальник отдела безопасности движения). Проверку транспортных средств обеспечивает отдел технического контроля, качество работы контролирует служба безопасности движения.

3.I.5. Методики проверки, упомянутые в п. 3.5, составляются на основе требований ГОСТ 25478-82, инструкций завода-изготовителя автотранспортных средств и инструкций по эксплуатации диагностического оборудования.

В приложении 3 приведен Табель необходимого диагностического оборудования для проведения контроля технического состояния автотранспортных средств.

3.2. Контроль технического состояния автомобилей при выпуске их на линию и по прибытии с линии.

3.2.I. Проверка подвижного состава при выпуске на линию и по прибытии с линии входит в обязанности водителя и работников отдела технического контроля.

3.2.2. Проверка подвижного состава производится на контрольно-техническом пункте, который должен быть оборудован осмотровой канавой (эстакадой, подъемником) и комплектом необходимых инструментов, приспособлений и оборудования.

3.2.3. При выпуске на линию должны проверяться: внешний вид, комплектность и техническое состояние подвижного состава, а также выполнение периодичности технического обслуживания и ремонта. Обязательной проверке подлежат: рулевое управление, тормозная система, подвеска, колеса, шины, кузов, кабины, приборы наружного освещения, световая и звуковая сигнализация, стеклоочистители, зеркала заднего вида.

3.2.4. При оформлении путевого листа на контрольно-техническом пункте дежурный механик ОТК расписывается в графе о технической исправности выпускаемого транспортного средства.

3.2.5. При проверке подвижного состава, прибывающего с линии, должно устанавливаться:

- время прибытия, показания счетчика, пройденного расстояния и остаток топлива в баке автомобиля ;
- комплектность подвижного состава ;
- наличие неисправностей, поломок и повреждений ;
- потребность в текущем ремонте,

3.2.6. При обнаружении повреждений аварийного характера дежурный механик ОТК должен задержать автомобиль на КТП, вызвать инженера по безопасности движения для установления причин повреждений и составить акт с указанием характера, причин поломки и лиц, ответственных за нее.

3.2.7. Каждый случай неисправности подвижного состава, а также преждевременного возврата с линии или КТП и простоя на линии из-за технических неисправностей должен фиксироваться в книге выхода и возврата автомобилей и в путевом листе.

4. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РАБОТЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПРЕДПРИЯТИИ

4.1. Служба безопасности движения предприятия проводит анализ состояния работы по обеспечению безопасности подвижного состава в целях разработки мероприятий по профилактике происшествий, связанных с техническими неисправностями подвижного состава.

4.2. В приложении 4 приведены рекомендуемые формы и показатели проведения анализа.

4.3. Служба безопасности движения выявляет нарушения и ошибки, "узкие места" в технологических процессах обеспечения безопасности подвижного состава, содействует повышению квалификации работников, связанных с эксплуатацией подвижного состава; участвует в разработке производственно-технической службой мероприятий по усовершенствованию оснащения и оборудования для диагностирования технического состояния подвижного состава .

4.4. Результаты анализа работы по обеспечению безопасности подвижного состава используются при разработке службой безопасности движения профилактических мероприятий (см. приложение 4).

Приложение I
Справочное

КЛАССИФИКАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Категория	Тип автотранспортного средства	Полная масса, т	Наименование автотранспортных средств
I	2	3	4
M_1	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенным для перевозки пассажиров, имеющие не более 8 мест для сидения, кроме водителя, или созданные на их базе модификации, предназначенные для перевозки мелких грузов (пикапы, универсалы и т.п.), при полной массе, соответствующей полной массе базовой модели легкового автомобиля.		Автобусы, пассажирские и их модификации, а также пассажирские автопоезда
M_2	То же, имеющие более 8 мест для сидения, кроме места водителя	До 5-ти включительно	
M_3	То же	Свыше 5	
N_1	Автотранспортные средства с двигателем, предназначенным для перевозки грузов	До 3,5 включит.	Грузовые автомобили, тягачи и грузовые автопоезда
N_2	То же	Св. 3,5 до 12,0	
N_3	То же	Св. 12,0	
O_1	Одноосные прицепы	До 0,75 включит.	Прицепы и полуприцепов
O_2	Прицепы и полуприцепы за исключением прицепов O_1	до 3,5	
O_3	Прицепы и полуприцепы	Св. 3,5 до 10,0 включ.	
O_4	То же	Св. 10,0	

Приложение 2

ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЭКСПЛУАТАЦИИ*

I. Требования к техническому состоянию тормозных систем.

I.I Общие требования.

I.I.I Тормозные системы должны быть работоспособны и отвечать требованиям ГОСТ 25478-82.

I.I.2 В процессе эксплуатации запрещается изменять конструкцию тормозной системы.

I.I.3 Все детали, узлы и механизмы тормозных систем, относящиеся к элементам гарантированной прочности и элементы их крепления, не подлежат замене на аналогичные элементы промышленного изготовления или не соответствующие требованиям предприятия-изготовителя автотранспортного средства.

I.2 Требования к эффективности тормозных систем.

I.2.I Нормы эффективности рабочей тормозной системы приведены в табл. I, запасной (аварийной) тормозной системы - в табл2, для автотранспортных средств полной массы и массы в снаряженном состоянии с учетом массы водителя.

I.2.2 Нарушение герметичности системы пневматических тормозов не должно вызывать падение давления воздуха при неработающем компрессоре на 0,05 МПа (0,5 КГС/ $см^2$) в течение 30 мин при свободном положении органов управления или в течение I5 мин при включенных органах управления тормозами. Манометр системы пневматических тормозов должен быть в работоспособном состоянии.

---

* По ГОСТ 25478-82 "Автомобили грузовые и легковые, автобусы, автопоезда. Требования к техническому состоянию. Методы проверки" (С учетом изменения №I по Постановлению Госстандарта № 2788 от 29.07.85)

Таблица I

Тип автотранспортного средства	Категория ТС	Начальная скорость торможения	Усилие на органы управления (кгс) не более	Тормозной путь 5 т, м не более	Установившееся замедление $м/с^2$ не менее	Время срабатывания $t_{ср}$, с не более	Общая тормозная сила не менее	Коэффициент осевой неравномерности тормозных сил, $К_н$, не более
Одиночные автотранспортные средства и автопоезда	$М_I$	40	490(50)	I6,2(I4,5)	5,2(6,I)	0,6	0,53	0,09
	$М_2$			2I,2(I8,7)	4,5(5,5)	I,0		0,II
	$М_3$			2I,2(I9,9)	4,5(5,0)		0,46	
Одиночные автотранспортные средства	N_I		686(70)	23,0(I9,0)	4,0(5,4)			
	N_2			23,0(I8,4)	4,0(5,7)			
	N_3			23,0(I7,7)	4,0(6,I)			
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категории N_1, N_2, N_3.	N_I			26,0(22,7)	4,0(4,7)	I,2	0,4I	0,I3
	N_2			26,0(22,I)	4,0(4,9)			
	N_3			26,0(2I,9)	4,0(5,0)			

Таблица 2

Тип автотранспортного средства	Категория ТС	Начальная скорость торможения, V_0 км/ч	Усилие на органы управления кгс, не более: на ручном	на ножном	Тормозной путь S_T, м, не более	Установившееся замедление $j_{уст}$, м/с², не менее	Время срабатывания $\tau_{ср}$, с, не более	Общая удельная тормозная сила γ_T, не менее
Одиночные автотранспортные средства и автопоезда	M_1		39,2(40)	490(50)	31,1(25,0)	2,3(3,0)	0,6	0,24
	M_2				34,3(31,2)	2,3(2,6)		
	M_3				34,3 (31,2)	2,3(2,6)		
Одиночные автотранспортные средства	N_1	40			36,9(24,2)	2,1(3,7)	1,0	
	N_2				36,9(23,4)	2,1(3,9)		
	N_3				36,9(22,2)	2,1(4,2)		
Автопоезда, тягачами которых являются автомобили категорий N_1, N_2, N_3	N'_1		588(60)	686(70)	38,9(27,2)	2,1(3,5)		0,22
	N'_2				38,9(26,7)	2,1(3,6)	1,2	
	N'_3				38,9(26,2)	2,1(3,7)		

Примечания: к табл. 1 и 2. 1/ Если торможения осуществлялись с начальной скорости, отличной от указанной в табл. 1 и 2, значения тормозного пути S_T должны быть рассчитаны по формуле

$$S_T = A \cdot V_0 + \frac{V_0^2}{26 j_{уст}}$$

где A = 0,11 – для автотранспортных средств категории M_1; A = 0,19 – для автотранспортных средств категорий M_2, M_3 и одиночных автотранспортных средств категорий N_1, N_2, N_3 A = 0,24 – для автопоездов, тягачами которых являются автомобили категорий N_1, N_2, N_3

2/ Для автотранспортных средств в снаряженном состоянии тормозной путь и установившееся замедление указаны в скобках.

3/ Для сельскохозяйственных автомобилей с колесной формулой 4x4, нормативом эффективности рабочей тормозной системы в любом состоянии является норматив полной массы.

I.2.3. Тормозные механизмы стояночной тормозной системы должны обеспечивать значение общей удельной тормозной силы не менее 0,16 кгс/кг или неподвижное состояние автотранспортного средства полной массы на подъеме с уклоном 16%, для автотранспортных средств в снаряженном состоянии на подъеме с уклоном 23% – для категорий М и 31% – для категорий N.

I.2.4. Установленная эффективность должна быть получена при усилии на ручном органе управления не более 392 Н (40 кгс) для категорий М и 588 Н (60 кгс) – для остальных категорий.

I.2.5. Вспомогательная тормозная система при движении автотранспортного средства со скоростью (30 ± 5) км/час должна обеспечивать значение общей удельной тормозной силы не менее 0,06 или установившееся замедление не менее 0,5 м/с^2 для автотранспортных средств полной массы и 0,8 м/с^2 – для автотранспортных средств в снаряженном состоянии.

2. Требования к техническому состоянию рулевого управления.

2.I. Изменение усилий на ободе рулевого колеса при повороте управляемых колес в любом направлении должно происходить без рывков и заеданий.

2.2. Не допускается самопроизвольный поворот рулевого колеса (автомобилей с усилителем рулевого привода) от нейтрального положения к крайним.

2.3. Суммарный люфт в рулевом управлении в регламентированных условиях испытаний не должен превышать предельных значений, указанных в табл. 3.

2.4. Максимальный поворот рулевого колеса должен ограничиваться только устройствами, предусмотренными конструкцией автомобиля.

2.5. Не допускаются не предусмотренные конструкцией ощутимые перемещения деталей и узлов рулевого управления относительно кузова (шасси, кабины) автомобиля. Резьбовые соединения должны быть затянуты и надежно зафиксированы. Соединения элементов гидросистемы усилителя должны быть герметичны.

Таблица 3.

Тип автомобиля	Снаряженная масса автомобиля, приходящаяся на управляемые колеса, т	Усилие по шкале динамометра Н (кгс) к/	Предельное усилие суммарного люфта не более кк/
Легковые автомобили	До I,60 включ.	7,35(0,75)	I0°
	До I,60 включ.	7,35(0,75)	
Автобусы	Св. I,60 до 3,86 включ.	980(I,00)	20° ккк/
	Св. 3,86	I2,30(I,25)	
Грузовые автомобили	До I,60 включ.	7,35(0,75)	
	Св. I,60 до 3,86 включ.	9,80(I,00)	25° ккк/
	Св. 3,86	I2,30(I,25)	

к/ Значения усилий по шкале динамометра указаны для расчетного значения плеча их применения, равного половине диаметра средней линии обода рулевого колеса ;

кк/ Для автомобилей, снятых с производства, - не более 25° ;

ккк/ Для автобусов и грузовых автомобилей, созданных на базе агрегатов легковых автомобилей, - не более I0° при усилии по шкале динамометра 7,35 Н (0,75 кгс).

2.6. Не допускается применение в рулевом управлении деталей со следами остаточной деформации, трещинами и другими дефектами.

Примечание. Применение в рулевом управлении не предусмотренных для данной модели автотранспортного средства деталей и рабочих жидкостей, а также самостоятельно изготовленных (восстановленных) деталей допускается только по согласованию с предприятием-изготовителем автотранспортного средства.

2.7. Натяжение ремня привода насоса усилителя и уровень рабочей жидкости в резервуаре гидросистемы должны соответствовать требованиям инструкции по эксплуатации автотранспортного средства.

2.8. Не допускается применение оплетки рулевого колеса, если наибольшая толщина обода с надетой на него оплеткой, с учетом толщины элементов ее крепления, превышает 40 мм, или способ крепления не исключает проскальзывания оплетки вдоль обода и возможность ее самопроизвольного отсоединения от рулевого колеса.

2.9. Замок противоугонного устройства должен блокировать рулевой вал только после извлечения ключа замыкания из положения "рулевое управление блокировано".

3. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ВНЕШНИХ СВЕТОВЫХ ПРИБОРОВ

3.1. Автотранспортное средство должно быть оснащено только предусмотренными конструкцией внешними световыми приборами. На грузовых автомобилях и автопоездах с прицепами и полуприцепами должны быть установлены опознавательные знаки автопоезда:

спереди над передней частью кузова - три фонаря оранжевого цвета с расстоянием между центрами отсчета 150-300 мм, сзади - световозвращатель красного цвета треугольной формы.

Допускается установка изготовленных промышленностью дополнительных сигналов торможения, противотуманных фар и фонарей, а также фонарей заднего хода и опознавательного знака автопоезда в виде равностороннего треугольника оранжевого цвета (сторона 250 мм) с устройством для внутреннего освещения.

3.2. Рассеиватели и лампы внешних световых приборов должны соответствовать требованиям ГОСТ 2023-75 и ГОСТ 5635-80. Не допускается отсутствие рассеивателей, а также использование рассеивателей и ламп, не соответствующих типу данного светового прибора.

3.3. Сигнализаторы включения световых приборов, находящихся в кабине, должны быть в работоспособном состоянии и иметь предусмотренные конструкцией символы.

3.4. На автотранспортном средстве должны быть установлены фары одного типа светораспределения.

3.5. Направление максимальной силы света фар типа R должно совпадать с осью отсчета.

3.6. Суммарная сила света всех фар типов R и CR (при дальнем свете), измеренная в направлении оси отсчета, должна быть не менее 20000 кд.

3.7. Фары типов C и CR должны быть отрегулированы так, чтобы плоскость, содержащая левую часть светотеневой границы пучка ближнего света, была наклонена к плоскости дорожного полотна на углы не менее:

52′ - для легковых автомобилей;

86′ - для грузовых автомобилей, автобусов

69′ - для микроавтобусов.

При этом точка пересечения левого горизонтального и правого наклонного участков светотеневой границы должна находиться в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета.

3.8. Фары без маркировки типов C, R или CR должны по характеристикам соответствовать требованиям пп. 3.5 и 3.6.

3.9. При включении фар не допускается одновременное действие дальнего и ближнего света.

3.10. Очистители и омыватели фар должны быть в работоспособном состоянии.

3.11. Сила света противотуманной фары в вертикальной плоскости, проходящей через ось отсчета, должна быть:

675 кд - в направлении 3° вверх;

1000 кд - в направлении 3° вниз.

3.12. Верхняя светотеневая границы пучка противотуманной фары, направленной на экран, расположенный перед автомобилем (перпендикулярно его продольной оси), должна быть параллельна плоскости дорожного полотна.

Световой пучок противотуманной фары должен быть наклонен вниз к дороге, при этом плоскость, содержащая верхнюю светотеневую границу, должна составлять с плоскостью дорожного полотна угол, значения которого в зависимости от высоты установки фар, приведены в табл. 4.

Таблица 4

Высота установки фар	Угол наклона верхней светотеневой границы пучка	Расстояние от центра фары до верхней светотеневой границы пучка по экрану, мм, удаленному от фары на	
		5 м	I0 м
До 350 включ.	0	0	0
Св. 350 до 500 вкл.	34	50	I00
Св.500 до 650 вкл.	5I	I00	200
Св. 650 до 750 вкл.	I03	I50	300
Св. 750 до 850 вкл.	I73	250	500
Св.850 до I000 вкл.	206	300	600

3.I3. Противотуманные фары должны включаться только при включенных габаритных огнях, при этом независимо, может включаться ближний или дальний свет фар.

3.I4. Сила света светосигнальных огней (фонарей) в направлении оси отсчета должна быть в пределах, указанных в табл.5.

3.I5. Силы света парных (передних или задних) фонарей одного функционального назначения автотранспортного средства не должны отличаться друг от друга более чем в два раза.

3.I6. Габаритные огни должны работать в постоянном режиме.

3.I7. Сигнал торможения должен работать при нажатии на педаль тормоза.

3.I8. Указатели поворота и боковые повторители указателей должны работать в проблесковом режиме.

Частота следования проблесков должна находиться в пределах до $\pm$30 проблесков в минуту (I,5$\pm$0,5)

3.I9. Время от момента включения указателя поворота до появления первого проблеска не должно превышать 3 с.

3.20. Фонарь заднего хода должен включаться только при включении передачи заднего хода.

3.2I. Аварийная сигнализация должна обеспечивать синхронное включение проблесков у всех фонарей поворота и боковых повторителей.

3.22 Фонарь освещения номерного знака должен включаться одновременно с габаритными огнями.

Таблица 5

Наименование огня				Сила света, кд	
				не менее	не более
Габаритные (в том числе верхние)		Передние		2	60
		Задние		I	I2
Сигналы торможения	с одним уровнем			20	I00
	с двумя уровнями	Днем		20	520
		Ночью		5	80
Указатели поворота */	Передние			80	700
	Задние	с одним уровнем		40	200
		с двумя уровнями	Днем	40	400
			Ночью	I0	I00

*/ Проверяют в постоянном режиме работы фонаря

4. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ И СТЕКЛООМЫВАТЕЛЕЙ ВЕТРОВОГО СТЕКЛА

4.I. Автотранспортное средство должно быть оснащено предусмотренным конструкцией стеклоочистителем ветрового стекла.

4.2. Максимальная частота перемещения щеток по мокрому стеклу должна быть не менее 35 двойных ходов в минуту.

4.3. Угол размаха щетки на максимальной скорости должен быть не менее предусмотренного предприятием-изготовителем транспортного средства.

4.4. Стеклоомыватели должны обеспечивать подачу жидкости в зоны очистки стекла в количестве, достаточном для смачивания стекла в соответствии с требованиями п. 4.2.

5. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ШИН И КОЛЕС

5.I. Минимально допускаемое значение остаточной высоты рисунка протектора должно составлять:

I,0 мм – для грузовых автомобилей;

2,0 мм – для автобусов;

I,6 мм – для легковых автомобилей.

Минимально допускаем ое значение остаточной высоты рисунка протектора шин прицепов и полуприцепов соответствует минимально допустимому значению остаточной высоты рисунка протектора шин тягового автотранспортного средства.

5.2. Покрышки не должны иметь местных повреждений (порезов, разрывов и т.п.), которые обнажают корд.

Не допускается наличие инородных предметов (камней, стекла и т.д.) в протекторе и между сдвоенными шинами, а также расслоения каркаса, отслоения протектора и боковины.

5.3. Давление воздуха в шинах должно соответствовать значениям, установленным предприятием-изготовителем автотранспортного средства.

Для измерения давления воздуха в шинах и их подкачивания сдвоенные колеса должны быть установлены так, чтобы "окна" дисков были совмещены.

Не допускается замена золотников заглушками, пробками и другими приспособлениями, не позволяющими измерять давление воздуха в шинах.

5.4. Автотранспортные средства должны быть укомплектованы шинами в соответствии с требованиями Правил эксплуатации автомобильных шин.

Не допускается установка на одну ось и сдвоенные оси автотранспортного средства шин диагональной и радиальной конструкции, а также шин с различными типами рисунка протектора.

5.5. Покрышки, восстановленные по I классу, могут применяться на всех осях легковых, грузовых автомобилей, автобусов (не междугородных), прицепов и полуприцепов и только на задних осях междугородных автобусов.

Покрышки, восстановленные по II классу, допускается применять на всех осях грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов и только на задних осях легковых автомобилей и автобусов, кроме междугородных.

Не допускается комплектование междугородных автобусов шинами, восстановленными по II классу.

5.6. Не допускается отсутствие болтов, гаек, крепления дисков колес, а также ослабление момента их затяжки.

6. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ДВИГАТЕЛЯ И ТРАНСМИССИИ

6.I. Двигатель и трансмиссия должны быть в работоспособном состоянии и отрегулированы в соответствии с требованиями Инструкции по эксплуатации автотранспортного средства.

В процессе эксплуатации запрещается изменять модель двигателя и конструкцию элементов трансмиссии без согласования с предприятием-изготовителем автотранспортного средства.

6.2. Не допускается применение каких-либо деталей трансмиссии взамен предусмотренных предприятием-изготовителем для автомобилей данной модели.

6.3. Объемная доля окиси углерода в отработавших газах автомобилей с карбюраторными двигателями не должна превышать значений, указанных в табл. 6 (по ГОСТ I7.2.2.03-77).

Таблица 6

Режим работы	Объемная доля окиси углерода, %, не более для автомобилей, изготовленных		
	до 0I.07.78	с 0I.07.78 до 0I.0I.80	после 0I.0I.80
Минимальная частота вращения коленчатого вала двигателя	3,5	2,0	I,5
Частота вращения коленчатого вала двигателя, равная 0,6 номинальной 0,6	2,0	I,5	I,0

6.4. Дымность отработавших газов автомобилей с дизельным двигателем не должна превышать значений, указанных в табл. 7 (по ГОСТ 2I393-75).

6.5. Топливная система карбюраторных, дизельных и газобаллонных двигателей должна быть герметична.

6.6. На автомобилях должны быть установлены приспособления для подавления помех радиоприему.

Таблица 7

Модель автомобиля	Дымность, %, для режимов:	
	свободного ускорения	максимальной частоты вращения вала
КамАЗ, МАЗ, КрАЗ и их модификации	40	I5
МАЗ, КрАЗ и их модификации с дизелями выпуска до 0I.07.76	60	I5

6.7. Сцепление автомобилей должно полностью разобщать двигатель с трансмиссией. Свободный ход педали сцепления должен соответствовать значению, установленному предприятием-изготовителем для соответствующей модели автомобиля. В системе гидропривода сцепления не должно быть течи жидкости.

6.8. Детали карданной передачи транспортного средства не должны иметь повреждений или трещин, ослабления креплений к шасси и заднему мосту.

7. ТРЕБОВАНИЯ К ТЕХНИЧЕСКОМУ СОСТОЯНИЮ ПРОЧИХ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ

7.I. Автомобиль должен быть оборудован предусмотренными в конструкции зеркалами заднего вида, стеклами, противоугонным устройством, звуковым сигналом, противосолнечными козырьками, шторами или другими устройствами, аналогичными по назначению.

7.2. Зеркала заднего вида автомобилей и стекла не должны иметь повреждений и трещин.

7.3. Наружные зеркала заднего вида должны быть установлены так, чтобы изображение в них просматривалось через часть ветрового стекла, очищаемую стеклоочистителями, или через боковые стекла кузова (кабины водителя).

7.4. Не допускается использование дополнительного оборудования, изменяющего параметры обзорности, ухудшающего прозрачность стекол, а также установка (навеска) различных предметов на

стеклах и перед ними.

Примечание. Допускается использовать жалюзи или занавески в легковых автомобилях, если на них с обеих сторон имеются наружные зеркала заднего вида.

7.5. Замки дверей кузова или кабины, запоры бортов грузовой платформы, механизм регулировки моложения сиденья водителя аварийные выходы автобусов и устройства приведения их в действие, привод управления дверьми и сигнал требования остановки, спидометр, звуковой сигнал, устройство обогрева и обдува ветрового стекла, противоугонное устройство должны быть в работоспособном состоянии.

7.6. Аварийные выходы в автобусах должны быть обозначены и иметь таблички по правилам их использования.

7.7. Спидометровое оборудование должно быть опломбировано (исключая автомобили, принадлежащие индивидуальным владельцам).

7.8. Автотранспортное средство должно быть оборудовано грязезащитными фартуками, предусмотренными его конструкцией. Не допускается менять место расположения грязезащитных фартуков.

7.9. Изоляция электропроводки автотранспортного средства должна исключать возможность возникновения случайных замыканий проводов с массой автомобиля и между собой.

7.I0. Тягово-сцепное устройство автомобиля и прицепа или опорно-сцепное устройство тягача и полуприцепа, а также предусмотренные страховочные тросы должны быть исправны.

7.II. Предельный износ сопрягаемых рабочих поверхностей тягового крюка и сцепной петли не должен превышать установленного инструкцией по эксплуатации автотранспортного средства.

7.I2. Не допускается эксплуатация прицепа (полуприцепа) с автомобилем (тягачом), не указанным в Инструкции по эксплуатации прицепа.

7.I3. Ремни безопасности и места их крепления должны соответствовать ГОСТ I8837-82 и ГОСТ 2I0I5-75.

7.I4. Автомобили должны быть укомплектованы противооткатными упорами (не менее двух для автотранспортных средств категорий M_3, N_2, N_3), огнетушителями, медицинской аптечкой, знаком аварийной остановки (или мигающим красным фонарем). Эксплуатация огнетушителей без

пломб и с истекшими сроками годности не допускается.

Примечание. В автобусе один огнетушитель должен находиться в кабине водителя, второй - в пассажирском салоне. Медицинская аптечка должна быть укомплектована в соответствии с перечнем медикаментов и средств (см. обязательное приложение 8) и находиться в пыленепроницаемом ящике или контейнере.

7.15. Топливный бак и система трубопроводов автомобилей, выпускная труба и глушитель, зеркала заднего вида, запасное колесо, электропроводка, аккумуляторы, сиденья, ремни безопасности, огнетушители, медицинская аптечка, номерные знаки должны быть надежно закреплены в местах, предусмотренных конструкцией автотранспортного средства.

7.16. Специальные световые и звуковые сигналы автотранспортных средств оперативных служб должны быть в работоспособном состоянии.

Приложение 3

ТАБЕЛЬ НЕОБХОДИМОГО ОБОРУДОВАНИЯ

для проведения контроля технического состояния автотранспортных средств в соответствии отребованиями ГОСТ 25478-82 "Автомобили легковые и грузовые, автобусы, автопоезда. Требования безопасности к техническому состоянию. Методы проверки"

№ пп	Наименование оборудования, модель	Изготовитель	Краткая техническая характеристика	Стоимость единицы оборудования (руб.)	Количество оборудования для АТП с числом автомобилей до:				Примечание
					300	400	700	1000	
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	I. Стенды для проверки тормозов легковых автомобилей								
I.	Модель 208М	Новгородское ПО Автоспецоборудование	Стационарный, роликовый, силовой, максимальная тормозная сила 500 кГс, окружная сила на колесе 500 кГс	3500	I	2	2	2	Прим. [illegible]
2.	Модель К-486	-"-	То же, с автоматизацией регистрации измерений	4000	-	-	I	I	[illegible]
3.	Модель ТС-I	Киевский завод Автотехника	Стационарный, роликовый, максимальная тормозная сила 500 кГс, имитируемая скорость 6 км/ч	3500	I	2	2	2	Прим. [illegible]
4.	Модель СТК-I	-"-	То же	3500	I	2	2	2	-"-

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
5.	Модель СТ-2	Новочеркасский политехнический институт	Стационарный, роликовый, силовой, максимальная тормозная сила – 300 кГс		I	2	2	2	Опытный образец
	II. Стенды для проверки тормозов грузовых автомобилей и автобусов								
6.	Модель КИ-4998	ГОСНИТИ Береговский опытно-эксперим. завод диагност. и гаражного оборудования Госагропрома УССР	Стационарный, роликовый, силовой, допустимая нагрузка на ось 4 т. Максимальная тормозная сила на колесе 12000 кГс, окружная скорость роликов 4 км/ч	7000	I	2	2	2	Выпускается серийно
7.	Модель КИ-8904	–"–	–"–	7000	I	2	2	2	–"–
8.	Модель ТС-2	ГосавтотрансНИИпроект	Максимальная тормозная сила на колесе 1400 кГс, имитируемая скорость 5;55 км/ч	7000	I	2	2	2	–"–
9.	Модель I023 Н	КазНИПИАТ	Стационарный, роликовый	7000	I	2	2	2	–"–
I0.	Стенд диагностики тормозных качеств а/м ЗИЛ, ГАЗ и автобусов	–"–	Силовой, роликовый, с автоматической регистрацией измерений	I0000	–	–	I	I	Разработана проектная документация
II.	Модель СПТЭ-к 480	Челябинский АРЗ ТО Челябинскавтотранс	Роликовый, снабженный двумя парами рольганговых блоков для проверки трехосных грузовых автомобилей	7500	I	2	2	2	Выпускается серийно

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I2.	Модель ТС-3	Киевский з-д Атотехника	Роликовый, снабженный двумя парами рольганговых блоков для проверки трехосных грузовых а/м	7000	I	2	2	2	Выпускается серийно
	III. Приборы для измерения замедлений при проверке тормозных качеств автомобилей								
I3.	Маятниковый деселерометр Модель II55	р/о Росавтоспецоборудование	Переносной, инерционный	4.60	I	2	2	3	-"-
I4.	Деселерограф	-"-	То же, с регистрацией измерений по времени	30	I.	2	3	3	Разработана проектная документация
	IУ. Средства для проверки люфтов в рулевом управлении								
I5.	Прибор модель НИИАТ К-I87	р/о Росавтоспецоборудование	Переносной, универсальный с динамометром двухстороннего действия	I8.50	I	2	2	3	Выпускается серийно
I6.	Стенд для экспресс-диагностирования рулевого управления легковых а/м, Модель СДРХ-3	Северо-Западный политехнический ин-т (СЗПИ)	Стационарный для измерения люфтов в сочлененных рулевых трапециях	2000	-	I	I	I	Опытный образец
I7.	Стенд для оценки технического состояния рулевого управления грузовых а/м, Модель 20I2 Н	КазНИПИАТ	-"-	I500	-	I	I	I	Выпускается серийно

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
I8.	Стенд для оценки технического состояния рулевого управления автобусов Модель 2332 Н	КазНИПИАТ	Стационарный для измерения люфтов в сочлененных рулевых трапециях	2000	-	I	I	I	Выпускается серийно
I9.	То же, для грузовых автомобилей, Модель СДРУ-I	СЗПИ	-"-	I200	-	I	I	I	Опытный образец
20.	То же, для автобусов, Модель СДРУ-2	-"-	-"-	II00	-	I	I	I	-"-
	У. Оборудование для проверки люфтов в шкворневых соединениях								
2I.	Прибор для проверки шкворневых соединений. Модель НИИАТ Т-I	р/о Росавтоспецоборудование	Переносной, поративный	8.50	2	2	2	3	Выпускается серийно
22.	То же, Модель РЭ-4892	ГосНИТИ	-"-	I0.20	I	2	2	2	-"-
	УI. Средства для проверки углов установки управляемых колес								
23.	Комплект переносных приборов для проверки углов установки управляемых колес легковых автомобилей, Модель К-476	р/о Росавтоспецоборудование	Переносной, уровневого типа	500	I	I	2	2	-"-
24.	То же, грузовых а/м и автобусов, мод. К-470	-"-	-"-	500	I	I	2	2	-"-

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
25.	Стенд для проверки и регулировки углов установки управляемых колес легковых автомобилей, Модель К-III	р/о Росавтоспецоборудование	Переносной, уровневого типа	I550Ø	I	I	I	2	Выпускается серийно
26.	То же, Модель К-6I0	-"-	-"-	2500	I	I	I	2	-"-
27.	Стенд для проверки установки управляемых колес легковых автомобилей, Модель СХК-I	Киевский з-д Автотехника	Роликовый, нагрузка на ось до 2 т	3000	I	I	I	2	-"-
28.	То же, Модель I999 Н	КазНИПИАТ	-"-	2500	I	I	I	2	-"-
29.	То же, Модель КИ-4872	Береговский опытно-экспериментальный завод диагностич. и гаражного оборудования Госагропрома УССР	-"-	3000	I	I	I	2	-"-
30.	То же, для грузовых автомобилей и автобусов, Модель КИ-8950	-"-	-"- Нагрузка на ось до 4 т	6000	I	I	I	2	-"-
3I.	То же, Модель СХК-3	Киевский з-д Автотехника	-"-	6000	I	I	I	2	-"-
32.	То же, только для грузовых автомобилей, Модель СХК-I2	-"-	-"-	4000	I	I	I	2	-"-
33.	То же, Модель I7I5 Н	КазНИПИАТ	-"-	4500	I	I	I	2	-"-

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
34.	Стенд для проверки установки управляемых колес Модель 2I6I Н	КазНИПИАТ	Роликовый, нагрузка на ось до 4 т	4000					Выпускается серийно
35.	Площадочный стенд для проверки углов установки управляемых колес легковых автомобилей Модель К-II2	р/о Росавтоспецоборудование	Площадочный, проездной	4500	-	-	I	I	-"-
36.	То же Модель ПСЛ	ХАДИ	-"-	4000	-	-	I	I	Опытный образец
37.	То же, для грузовых автомобилей Модель К-6I5 К-6I9	р/о Росавтоспецоборудование	-"-	6000	-	-	I	I	-"-
	УП. Оборудование для проверки наружного освещения								
38.	Прибор для проверки и регулировки фар, Модель К-303	р/о Росавтоспецоборудование	Передвижной для определения направления светового потока	640	I	2	2	2	Выпускается серийно
39.	То же, Модель К-3I0	-"-	-"-	600	I	2	2	2	Опытный образец
40.	Модель ПФ	ХАДИ	-"-	I00	I	2	2	2	-"-
4I.	Модель ПФ-7I	-"-	-"-	70	I	2	2	2	-"-

I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0
	УШ. Оборудование; выпускаемое странами СЭВ								
43.	Стенд для проверки тормозов легковых а/м, Модель РХ-500	ПНР	Роликовый, силовой, тормозная сила 500 кГс	4000	I	2	2	2	
44.	То же, для грузовых автомобилей, Модель РХ-3000	ПНР	-"- нагрузка на ось до I0 т	8000	I	2	2	2	
45.	Прибор для проверки схождения управляемых колес, Модель "Тестос-I"	ЧССР	Проездной, площадочного типа	500	-	-	I	I	
46.	То же, Модель РКО-I	ПНР	Стационарный, электрооптический	I800	I	I	2	2	
47.	Прибор для проверки и регулировки фар, Модель "Новатор"	ГДР	Переносной	400	I	2	2	2	
48.	То же, Модель Реглолюкс	ЧССР	-"-	500	I	2	2	2	
49.	Прибор для определения окиси углерода в отработавших газах "Инфралит-8 т"	ГДР	-"-		I	2	2	2	
50.	То же. Модель Элкон-205	ВНР	-"-		I	2	2	2	

I	2	3	4	5	6	7	8	9	IO
5I.	Прибор для определения дымности отработавших газов автомобилей с дизелями Модель РДМ-4	ГДР	Переносной		I	2	2	2	

Формы и показатели анализа состояния работы по обеспечению безопасности подвижного состава в АТП

Приложение 4

I. Состояние и последствия аварийности

№ пп	Показатели	Период сравнения - год (квартал)	
		текущий	прошлый (прошлого года)
I.	Количество ДТП по причине технической неисправности подвижного состава		
2.	То же, что I, в процентах от общего числа ДТП		
3.	Последствия данной категории ДТП: (количество погибших, раненых, материальный ущерб)		
4.	То же, что 3, в процентах от общего числа ДТП		
5.	Количество неотчетных ДТП (мелких повреждений транспортных средств)		
6.	Материальный ущерб от неотчетных ДТП		
7.	Простои подвижного состава из-за повреждений в ДТП:		
	в сменах (нормо-часах)		
	в потерях выработки (руб.)		
8.	Затраты на восстановительный ремонт		
9.	Потери от списания техники		

2. Снятие транспортного средства с эксплуатации

№ пп	Неисправности	Период сравнения (год, квартал)		Снято автомобилей			
		текущий	прошлый (прошлого года)	ГАИ	ИТР АТП	КОК	Всего
I	2	3	4	5	6	7	8
I.	Рулевое управление						

I	2	3	4	5	6	7	8
2. Тормозная система							
3. Электрооборудование							
4. Состояние шин							
5. Повышенная дымность, токсичность, вбросы выше нормы							
6. Всего							

3. Возвраты транспортных средств с линии вследствие технической неисправности

Показатели	Период сравнения- год (квартал)	
	текущий	прошлый
I. Количество возвратов автомобилей с линии по причине технической неисправности		
2. Количество остановок на линии по причине технической неисправности		
3. Простои подвижного состава из-за возвратов с линии и остановок по причине технической неисправности		
в сменах (нормо-часах)		
в потерях выработки (руб.)		

Схема проведения анализа
причин технических неисправностей подвижного состава и мероприятия по их устранению

№ пп	Отклонения в деятельности служб АТП по обеспечению безопасности подвижного состава	Мероприятия по устранению недостатков со стороны службы БД	Ответственные исполнители мероприятий
I	2	3	4
I.	Нарушения объема и регулярности ТО (в %)	Записи в книге ревизорских указаний, представления руководителю АТП на работников, виновных в отмеченных недостатках	Производственно-техническая служба, ОТК
2.	Отсутствие или несовершенство имеющегося диагностического оборудования	Предложения по оснащению КПП диагностическим оборудованием	-"-
3.	Низкая квалификация или невыполнение должностных обязанностей ИТР производственно-технической службы И ОТК	Выявление работников, нарушающих порядок обеспечения безопасности подвижного состава. Представления руководителю АТП на повышение квалификации работников, а также наказание нарушителей. Предложения по корректировке должностных инструкций	Проводит служба БД
4.	Недостаточный контроль за техническим состоянием подвижного состава при выпуске на линию и возвращении с линии	Контроль за качеством проверок. Контроль за соблюдением технологии проверок. Представления руководителю АТП по замене оборудования и его развитию.	-"-

Приложение 5.

Перечень

медикаментов и средств, входящих в аптечку для оснащения автотранспортных средств

№ пп	Наименования	Вид упаковки	Число упаковок
I.	Валидол в таблетках	Металлический пенал	I
2.	Перманганат калия	Стеклянная пробирка	I
3.	Раствор аммиака I0% в ампулах № I0	Коробка	I
4.	Спиртовой раствор йода (5%)	Стеклянный флакон с полиэтиленовой пробкой и навинчивающейся пластмассовой крышкой	I
5.	Марлевый стерильный бинт I0 5	Бумажная обертка	2
6.	Гигроскопическая вата	Пачка 50 г	I
7.	Кровоостанавливающий жгут Эсмарха с цепочкой	-"-	I
8.	Бактерицидный лейкопластырь 6 I0	Конвалютка	2
9.	Бинт эластичный трубчатый №I, № 2, №3	Бумажная обертка	3

gost.e-ecolog.ru