????? 3. ????????????? ????????? ??????

3.1. ????? ??????????.

3.1.1. Вводимые в эксплуатацию новые троллейбусы должны иметь копию сертификата «Одобрение типа транспортного средства» и комплект эксплуатационной документации в соответствии с ГОСТ 2.601—95, в том числе:

а) руководство по эксплуатации;
б) формуляр;
в) паспорт;
г) каталог деталей и сборочных единиц;
д) ведомость ЗИП.

3.1.2. Ввод троллейбуса в эксплуатацию оформляется приказом по организации ГЭТ. Перед первым выпуском на линию с пассажирами необходимо произвести ревизию его механического и электрического оборудования в депо и пробную обкатку согласно техническим условиям на троллейбус.

3.1.3. Организация ГЭТ должна присвоить каждому троллейбусу инвентарный номер, который наносится на переднем, заднем и боковых бортах, а также в пассажирском помещении троллейбуса. Место расположения и размеры цифр инвентарного номера должны соответствовать ГОСТ 25869—90.

3.1.4. Троллейбусы должны содержаться в исправном состоянии, обеспечивающим их бесперебойную работу, безопасность движения и перевозку пассажиров. Поддержание троллейбусов в технически исправном состоянии возлагается на собственника организации ГЭТ в соответствии с Законом РФ «О безопасности дорожного движения» № 196-ФЗ от 10.12.1995 г..

3.1.5.Основное удельное сопротивление движению эксплуатируемых троллейбусов должно соответствовать нормам, утвержденным организацией ГЭТ. Результаты замеров должны заноситься в книгу учета.

3.1.6. Запрещается вносить изменения в конструкцию троллейбусов, влияющие на безопасность движения и пассажиров, без согласования с разработчиком (заводом-изготовителем) троллейбусов.

3.1.7. Троллейбус, непригодный к эксплуатации вследствие физического износа, а также в случае нецелесообразности его восстановления после дорожно-трапспортного происшествия, подлежит списанию. Списание троллейбуса должно производиться в порядке, установленном собственником организации ГЭТ с учетом норм амортизации.

3.1.8. Эксплуатация троллейбусов за пределами срока амортизации допускается при условии выполнения капитально-восстановительного ремонта в соответствии с порядком, утвержденным Минтрансом РФ.

3.2. ??????????? ???????????? ? ?????? ????????????.

3.2.1. Основная цель технического обслуживания и ремонта состоит в поддержании троллейбусов в технически исправном состоянии, т. е. в способности выполнять перевозку пассажиров при условии, что все параметры, характеризующие их безопасность, особенно электробезопасность и пожаробезопасность, соответствуют требованиям нормативно-технической документации и обеспечивают безопасность дорожного движения и перевозки пассажиров.

3.2.2. Техническое обслуживание и ремонт троллейбусов должны проводиться в соответствии с действующей системой и эксплуатационно-ремонтной документацией, утвержденной в установленном порядке.

3.2.3. Нормы, правила, процедуры технического обслуживания и ремонта, установленные заводами-изготовителями троллейбусов, могут корректироваться организациями ГЭТ по согласованию с изготовителем.

3.3. ??????????? ? ????????????, ???????????? ?? ?????.

3.3.1. Троллейбус, подготовленный для работы на линии, должен быть экипирован в соответствии с перечнем, утвержденным организацией ГЭТ с учетом типа (модели) троллейбуса и местных условий, в том числе:

— двухосный — двумя порошковыми или углекислотными огнетушителями емкостью не менее 5 л, установленными в кабине водителя и в пассажирском помещении;
— сочлененный — тремя порошковыми или углекислотными огнетушителями емкостью не менее 5 л, установленными в кабине водителя и в пассажирском помещении;
Примечание: при соответствующем обосновании допускается установка системы автоматического или полуавтоматического пожаротушения.
— медицинской аптечкой;
— знаком аварийной остановки;

— не менее, чем двумя противооткатными упорами (башмаками).

3.3.2. Запрещается допуск к эксплуатации на линии троллейбуса, имеющего хотя бы одну из перечисленных ниже неисправностей:

3.3.2.1. Тормозная система:

а) не действует одна из тормозных систем;

б) рукоятка стояночного тормоза не удерживается запирающим устройством;

в) неисправен манометр пневматической (пневмогидравлической) системы тормозных приводов;

г) нарушена герметичность пневматического (пневмогидравлического) тормозных приводов, что вызывает падение давления воздуха при неработающем компрессоре более чем на 0,05 МПа (0,5 кгс/см^2) за 15 мин после полного приведения в действие тормозных приводов;

д) заедает тормозная педаль;

е) неисправен тормозной кран.

3.3.2.2. Рулевое управление:

а) суммарный люфт в рулевом управлении превышает 20 градусов;

б) неисправен усилитель рулевого управления;

в) имеются не предусмотренное конструкцией перемещения деталей и узлов;

г) резьбовые соединения не затянуты или не зафиксированы установленным способом;

д) наблюдается просачивание смазки в виде капель из картера рулевого механизма (каплепадение);

е) наблюдается просачивание жидкости в виде капель из гидросистемы усилителя руля (каплепадение).

3.3.2.3. Колеса и шины:

а) излом, ослабление или отсутствие хотя бы одной шпильки или гайки крепления колеса, а также наличие трещины в диске или ободе колеса;

б) на передних колесах установлены шины, восстановленные по второй группе ремонта;

в) остаточная глубина рисунка протектора менее 2 мм в любой его части;

г) шины имеют местные повреждения (пробои, порезы, разрывы), обнажающие корд, а также отслоение протектора и боковины;

д) давление в шинах не соответствует установленным нормам;

е) неисправны замочные кольца или плохая посадка их на ободе колеса.

3.3.2.4. Карданная передача:

а) ослаблено крепление и посадка фланцев на валу тягового двигателя или редуктора;

б) отсутствует предохранительная скоба, если она предусмотрена конструкцией троллейбуса;

в) осевой зазор карданного шарнира и радиальный зазор шлицевого соединения превышает допустимую норму.

3.3.2.5. Центральный и колесный редукторы:

а) отсутствует или ослаблена хотя бы одна шпилька крепления крышек фланца и картера;
б) наблюдается просачивание смазки с падением капель (каплепадение);
в) наличие посторонних шумов при работе редуктора.

3.3.2.6. Подвеска:
а) сломан хотя бы один коренной лист задней рессоры или любой лист передней рессоры;
б) перекос заднего (ведущего) моста, превышающий норму, установленную заводом-изготовителем.

3.3.2.7. Пневматическое оборудование:
а) работа компрессора сопровождается повышенным шумом;
б) предохранительный клапан не имеет пломбы (где это предусмотрено конструкцией завода-изготовителя) или предохранительный клапан не имеет соответствующей отметки о произведенной регулировке;
в) регулятор давления не поддерживает рабочее давление в пневматической системе в пределах, установленных в технических условиях на троллейбус;
г) неисправен регулятор положения кузова.

3.3.2.8. Крышевое оборудование:
а) дефекты токоприемников, вызывающие сход токоснимающих головок с контактных проводов;
б) наличие трещин, погнутостей и сквозных прожогов на штангах;
в) заедание в шарнирах токоприемников при перемещении штанг в горизонтальной или вертикальной плоскостях;
г) неисправны головки токоприемников;
д) неисправны приспособления, предохраняющие от падения головки токоприемника при срыве со штанги, если это предусмотрено конструкцией;
е) неисправна или неправильно отрегулирована система ограничения подъема и опускания штанг;
ж) не отрегулированы натяжные пружины токоприемника, нажатие токоприемника на контактный провод на высоте подвески контактного провода 5,8 м не соответствует 120—140 Н (12-14 кгс);
з) дефекты веревок токоприемников, колец и изоляторов;
и) повреждена или отсутствует на крыше дорожка из электроизоляционного материала;
к) установлены нестандартные контактные вставки;
л) разница в длине штанг токоприемника превышает 100 мм;
м) неисправны штангоуловители (при их наличии).

3.3.2.9. Электрическое оборудование:
а) нарушена работа тяговых двигателей, вспомогательных электрических машин, пускорегулирующей и защитной аппаратуры, вспомогательных цепей, аккумуляторной батареи;
б) не работает световая или звуковая сигнализация;
в) установлены некалиброванные предохранители;

г) отсутствуют пломбы ограничительных аппаратов защиты;
д) не работают контрольно-измерительные приборы;
е) заедает пусковая педаль;
ж) не работают в установленном режиме стеклоочистители;
з) не работают в установленном режиме стеклоомыватели (если они предусмотрены конструкцией);
и) не работает привод дверей;
к) не работает звуковой сигнал;
л) не работают устройства обогрева стекол кабины водителя;
м) ток утечки превышает 3 мА.

3.3.2.10. Внешние световые приборы:
а) не горят или не отрегулированы фары;
б) не горят стоп-сигналы, указатели поворота, габаритные фонари;
в) не установлены или не горят сигнальные опознавательные знаки (фонари) на сочлененном троллейбусе;
г) отсутствует освещение дверного проема задней двери.

3.3.2.11. Кузов:
а) нарушена целостность подножек и поручней;
б) повреждено изоляционное покрытие поручней и подножек входа и выхода;
в) нарушено крепление элементов пола и сидений, которое может привести к травме пассажира и повреждению его одежды или обуви;
г) нарушена целостность дверей и люков пола;
д) отсутствуют предусмотренные конструкцией троллейбуса зеркала заднего вида;
е) дефекты на стеклах кабины водителя и зеркалах заднего вида, искажающие или ухудшающие видимость;
ж) повреждено или отсутствует хотя бы одно из стекол кузова;
з) протекает крыша;
и) неисправно буксировочное устройство;
к) разрушено мягкое соединение тягача и прицепа сочлененного троллейбуса;
л) не работает громкоговорящая установка.

3.3.3. Для контроля тока утечки троллейбус оборудуется бортовым устройством контроля. Допускается эксплуатация троллейбусов без бортовых приборов контроля тока утечки, при условии принятия необходимых мер контроля токов утечки в троллейбусных депо и на конечных станциях.

3.4. ??????????? ???????????? ???????????? ?? ?????.

3.4.1. Для наблюдения за техническим состоянием подвижного состава на линии и устранения неисправностей организуются линейные ремонтные пункты, укомплектованные слесарями по ремонту подвижного состава, хорошо знающими все виды оборудования и

ремонтные работы, а также правила техники безопасности при проведении этих работ.

3.4.2. В обязанности персонала по ремонту подвижного состава на линейном ремонтом пункте входит устранение неисправностей по заявкам водителей и линейного персонала, а также наблюдение за техническим состоянием оборудования троллейбусов с целью предупреждения его отказа в работе.

3.4.3. О ремонтных работах на троллейбусе производится запись в книге поезда [35] с подписью лица, выполнившего ремонт.

3.4.4. Для быстрейшей ликвидации внезапных отказов троллейбусов на линии и последствий дорожно-транспортных происшествии организуется скорая техническая помощь.

3.4.5. Скорая техническая помощь выполняет работы специальными дежурными бригадами или ремонтными бригадами депо.

3.4.6. Бригады скорой технической помощи находятся в оперативном подчинении у старшего (центрального) диспетчера.

3.4.7. Бригады скорой технической помощи должны быть обеспечены транспортными средствами, средствами оперативной связи со старшим (центральным) диспетчером и быть готовы к немедленному выезду.

3.4.8. Транспортные средства скорой технической помощи должны быть оснащены подъемными механизмами, необходимым инструментом и запасными частями, предохранительными приспособлениями для обеспечения безопасной работы, средствами ограждения и сигнализации. В каждом депо или специализированной службе должен быть составлен список и установлен порядок проверки передачи по смене и пополнения неснижаемого запаса инструмента, материалов и т. д.

3.4.9. Автомобили скорой технической помощи должны быть оборудованы приборами для подачи специальных световых и звуковых сигналов, а также устройствами двухсторонней радиосвязи со старшим (центральным диспетчером).

3.4.10. Руководство бригадой скорой технической помощи осуществляет бригадир (мастер). В случае работы нескольких бригад руководство осуществляет бригадир (мастер) бригады, прибывшей на место повреждения первой, или лицо из числа административно-технического персонала, прибывшее специально для руководства работой.

3.4.11. Отправка неисправного троллейбуса в депо производится с разрешения старшего (центрального) диспетчера и оформляться записью в книге поезда и путевом листе о причине направления в депо или до ремонтного пункта. Запись производится работником технической помощи (линейным слесарем).

3.4.12. Неисправный троллейбус необходимо буксировать в следующих случаях:

а) неисправны электрические цепи и аппараты, исключающие движение троллейбуса своим ходом;
б)неисправен токоприемник;
в) многократно (2-3 раза) срабатывает автоматическая защита высоковольтных или низковольтных цепей;
г) ток утечки превышает установленную норму;
д) неисправны фары и задние габаритные огни в темное время суток на дорогах без искусственного освещения или в условиях недостаточной видимости;
е) неисправен стеклоочиститель во время дождя или снегопада.
ж) неисправна тормозная система;
з) неисправно рулевое управление.

3.4.13. Троллейбус, возвратившийся в депо, должен быть принят в порядке, определенном специальной инструкцией.

3.5. ?????????????? ???????????? ?? ?????.

3.5.1. Действия водителя на линии определяются Правилами дорожного движения (ПДД) и должностной инструкцией водителя.

3.5.2. В организации ГЭТ организуется предрейсовый медицинский осмотр водителей в порядке, предусмотренном правовыми нормами Российской Федерации.

3.5.3. Перед выездом на линию проверяется техническое состояние троллейбуса, комплектность и внешний вид, правильность записей в книге поезда, наличие талона технического осмотра троллейбуса. Сведения о выявленных неисправностях сообщаются работнику, ответственному за выпуск. Приемка троллейбуса оформляется подписью водителя в книге троллейбуса и путевом листе.

3.5.4. На линии в кабине троллейбуса должны быть: оформленный путевой лист, расписание движения, книга поезда, набор инструмента, диэлектрические перчатки и сигнальный жилет оранжевого цвета, хлопчатобумажные рукавицы, в помещении для пассажиров — правила пользования троллейбусом.

3.5.5. При движении троллейбуса нулевым рейсом, должны производиться остановки на всех остановочных пунктах для посадки и высадки пассажиров.

3.5.6. Движение троллейбуса может быть начато только при окончании высадки и посадки пассажиров, закрытых дверях салона и свободном пути впереди.

3.5.7. Движение троллейбусов с открытыми дверями пассажирского помещения запрещается.

3.5.8. Отклонение троллейбуса от контактных проводов при движении и маневрировании не должно превышать 4 метров.

3.5.9. Расстояние между следующими один за другим троллейбусами должно быть не менее 30 м при скорости движения до 20 км/ч, 60 м — при большей скорости и на уклонах более 40 ‰ (4 %).

3.5.10. Приближение троллейбуса к стоящему перед ним транспортному средству разрешается на расстояние не ближе 3 м на ровном участке и не менее 5 м — на подъемах и спусках.

Примечание. В условиях недостаточной видимости и при возникновении опасности движения юзом (метель, гололед, и др.) указанные расстояния должны быть удвоены.

3.5.11. На остановочном пункте при наличии уклона и в сырую погоду водитель должен зафиксировать троллейбус ручным тормозом.

3.5.12. Посадка и высадка пассажиров должна производиться только на остановочных пунктах после полной остановки троллейбуса.

3.5.13. Движение троллейбуса должно быть прекращено в следующих ситуациях:

а) при наличии препятствий движению, а также при угрозе наезда или столкновения;
б) при тревожных сигналах кондуктора, контролера, пассажиров или любого другого лица;
в) при всяком внезапном толчке и стуке, резком колебании проводов контактной сети, снятии напряжения и тревожных криках пассажиров или прохожих;
г) при появлении сигнала отрыва токоприемника от сети;
д) при наличии на проезжей части дороги воды или мокрого снега глубиной (высотой) более 150 мм;
е) при появлении сигнала от прибора контроля тока утечки:

3.5.14. В темное время суток, независимо от наличия искусственного освещения дорог, а также в условиях плохой видимости (туман, метель), должен быть включен ближний свет фар и все группы освещения троллейбуса.

3.5.15. При задержке движения, вызванной скоплением транспорта из-за дорожно-транспортного происшествия или других причин, должны быть отключены цепи управления и высоковольтные цени, реверсор переведен в положение «0», опущены токоприемники. После восстановления движения следует начинать движение лишь после удаления стоявшего впереди троллейбуса на расстояние не менее 60 м.

3.5.16. Порядок движения неисправных троллейбусов в депо или до ремонтного пункта, необходимые при этом меры безопасности и маршруты следования, устанавливаются специальной инструкцией, разработанной организацией ГЭТ.

3.5.17. В течение смены водителем периодически проводится осмотр пассажирского помещения на наличие оставленных пассажирами предметов и проверяется состояние шин, крепление колес, тормозной системы, токоприемников. Обо всех обнаруженных неисправностях или повреждениях он сообщает диспетчеру конечной станции, линейному

слесарю и производит запись в книге поезда.

Периодичность и порядок осмотра устанавливается приказом по организации ГЭТ.

3.5.18. Последовательность действий водителя при выходе из троллейбуса (на конечной станции или в пути):

а) затормозить (зафиксировать) троллейбус после его полной остановки ручным (стояночным) тормозом;
б) отключить все основные и вспомогательные электрические цепи;
в) убедившись, что троллейбус надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой;
г) надеть сигнальный жилет;
е) закрыть дверь кабины и, соблюдая осторожность, выйти из троллейбуса;
ж) на уклоне поставить противооткатные упоры под колеса троллейбуса со стороны уклона.

Если по возвращении к рабочему месту необходима постановка токоприемников, водитель перед этим должен зайти в кабину и убедиться, что все высоковольтные и низковольтные цепи отключены, реверсор находится в положении «0».

3.5.19. Последовательность действий водителя при передаче на ремонт троллейбуса на конечной станции:

а) затормозить (зафиксировать) троллейбус после его полной остановки ручным (стояночным) тормозом;
б) отключить все основные и вспомогательные электрические цепи;
в) опустить токоприемники;
г) поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой;
д) поставить противооткатные упоры под заднее колесо троллейбуса с обеих сторон, а при наличии уклона — со стороны уклона;
е) передать слесарю книгу троллейбуса и рукоятку реверсора.

3.5.20. Последовательность действий водителя при постановке троллейбуса на стоянку в депо:

а) затормозить (зафиксировать) троллейбус после его полной остановки ручным (стояночным) тормозом;
б) выключить силовую цепь и цепь управления,
в) установить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять, и взять ее с собой;
г) закрыть форточки и вентиляционные люки;
е) снять токоприемники с контактных проводов и закрепить их, закрыть все двери троллейбуса;
ж) при стоянке на уклоне установить противооткатные упоры под колеса троллейбуса со стороны уклона;

з) спустить влагу и воздух из пневмосистемы;
и) отключить аккумуляторную батарею, если это предусмотрено конструкцией;
к) сделать запись в книге поезда о наличии или отсутствии неисправностей;
л) сдать диспетчеру депо книгу поезда, расписание движения, путевой лист.

3.5.21. При вынужденной длительной остановке, вызванной неисправностью троллейбуса, должна быть включена аварийная световая сигнализация, а в случае ее неисправности должен быть выставлен знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 м от троллейбуса.

3.5.22. Запрещается передавать кому-либо управление троллейбусом, кроме лиц, указанных в должностной инструкции водителя. О передаче управления делается запись в путевом листе.

3.5.23. Водитель сообщает сменяющему его водителю следующие сведения:

а) о техническом состоянии троллейбуса и обо всех случаях неисправностей и повреждений, отмеченных в течение смены;
б) о полученных им распоряжениях, в частности, о режиме вождения троллейбуса;
в) о состоянии дороги и контактной сети;
г) о работе громкоговорящей установки, касс и компостеров при их наличии.

3.5.24. При появлении сигнала бортового устройства контроля тока утечки должны выполниться требования «Инструкции по обеспечению электробезопасности троллейбусов», составленной на основе «Типовой инструкции по обеспечению электробезопасности троллейбусов», утвержденной руководством организации ГЭТ в том числе:

а) троллейбус должен быть остановлен у тротуара в месте, удаленном от остановки;
б) должен быть отключен автоматический выключатель и с помощью дистанционного управления штангоуловителями опущены токоприемники.

3.5.25. Дополнительные действия водителя при появлении сигнала о наличии тока утечки при отсутствии или неисправности штангоуловителей, при наличия штангоуловителей, не имеющих дистанционного управления:

а) принять меры для предотвращения выхода пассажиров из машин, предупредив их об опасности получения электротравмы;
б) надеть сигнальный жилет и диэлектрические перчатки;
в) открыть переднюю дверь;
г) выпрыгнуть из троллейбуса;
д) опустить вручную токоприемники и завести штанги за лиры;
е) открыть двери и высадить пассажиров с соблюдением необходимых мер безопасности;
ж) вызвать техническую помощь для отправки троллейбуса в депо для ремонта.

3.5.26. Запрещается направлять троллейбус в депо без буксира, если он имеет неисправность узлов, обеспечивающих безопасность движения.

3.6. ??????????? ???????????? ? ???????????? ? ??????????? ??????.

3.6.1. Для обеспечения работы организации ГЭТ и подвижного состава в осенне-зимний и весенне-летний периоды должна производиться сезонная подготовка к указанным периодам в соответствии с утвержденными мероприятиями, в которых должен быть предусмотрен инструктаж водителей об особенностях режимов вождения в зависимости от погодных условий.

3.7. ???? ???????????? ???????????? ? ??????? ????????????.

3.7.1. Учет должен обеспечивать возможность:

а) оперативного получения информации о техническом состоянии подвижного состава, дате и объеме всех выполненных ремонтов, наличии заявок о неисправности подвижного состава;
б) проведения анализа работы организации ГЭТ но техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава и его агрегатов;
в) выявления работников, выполнявших техническое обслуживание и ремонт узлов, обеспечивающих безопасность движения.

3.7.2. Во всех организациях ГЭТ разрабатываются и утверждаются должностные инструкции для инженерно-технических работников и производственные инструкции для рабочих, занятых техническим обслуживанием н ремонтом подвижного состава.

3.7.3. На каждый троллейбус должна быть заведена книга поезда, паспорта и ремонтные формуляры установленной формы на машину в целом, тяговый электродвигатель, мотор-компрессор, высоковольтный вспомогательный двигатель, задний мост с редуктором и шины.

3.7.4. В пронумерованной и прошнурованной книге поезда водитель отмечает все неисправности, обнаруженные в процессе эксплуатации. В этой книге делаются записи обо всех производимых в процессе технического обслуживания работах и о готовности троллейбуса к выпуску с подписью лица, проводившего ремонт, и мастера, контролировавшего работу. Периодически книга должна проверяться руководителем троллейбусного депо или его заместителями, о чем в нее вносятся соответствующие записи. Книга поезда должна храниться в течение одного года со дня последней записи.

3.7.5. В каждом депо необходимо иметь:

а) книгу ремонтов для учета технического обслуживания н текущих ремонтов;
б) книгу заявок н книгу повторных заявок водителей о неисправности троллейбусов;
в) книгу учета замеров основного удельного сопротивления движению троллейбусов;

г) журнал движения шин па шиномонтажном н шиноремонтном участках депо;
д) журнал замеров тока утечки;

3.7.6. Техническая статистика, а также учетные ведомости выполнения ремонтных работ троллейбусов должны вестись в депо и по организации ГЭТ в целом. Статистика должна отражать межремонтные пробеги, техническое состояние, выполнение ремонтов и другие технические сведения по подвижному составу в целом и отдельным его агрегатам, а также учет выполненного пробега троллейбусом в соответствии с записями в путевых листах. В организации ГЭТ должен вестись учет инвентаря подвижного состава и его движения, а также данных, установленных Госкомстатом Российской Федерации.

3.8. ??????????????? ??????????? ?????? ????????????.

3.8.1. Основной задачей технического осмотра троллейбусов является оценка соответствия их технического состояния требованиям настоящих Правил, нормативов и стандартов в части, относящейся к обеспечению безопасности дорожного движения и охраны труда.

3.8.2. Технический осмотр троллейбусов организуется и проводится в соответствии с порядком, установленным Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России.

3.8.3 Техническому осмотру с периодичностью два раза в год подлежат пассажирские троллейбусы и одни раз в год — грузовые троллейбусы, стоящие на балансе организации ГЭТ.

3.8.4. Для проведения технического осмотра троллейбусов в организации ГЭТ должна быть создана комиссия. В ее состав включают представителей администрации организации ГЭТ, инженерно-технический персонал, ответственный за эксплуатацию и техническое состояние троллейбусов, и, при необходимости, представителей собственника организации ГЭТ. Количество членов комиссии должно быть не менее трех человек. Состав комиссии по проведению технического осмотра, порядок ее работы и сроки устанавливают приказом (распоряжением) по организации ГЭТ.

3.8.5. Первый технический осмотр троллейбусов проводится в срок с 1 по 31 марта, второй — с 1 по 30 сентября.

3.8.6. До начала технического осмотра составляется план мероприятий по его проведению. Имеющиеся в депо средства технического диагностирования и измерительные инструменты (приборы) должны быть приведены в исправное состояние и надлежащим образом проверены.

3.8.7. Техническое состояние и оборудование троллейбусов проверяют на соответствие требованиям Правил дорожного движения, Правил технической эксплуатации троллейбусов, стандартов, инструкций предприятий-изготовителей.

3.8.8. Особое внимание следует обращать на техническое состояние оборудования, непосредственно влияющего на безопасность дорожного движения и электробезопасность пассажиров и обслуживающего персонала, в частности:

3.8.8.1. Тормозной путь (тормозное замедление) троллейбуса в снаряженном состоянии на горизонтальном участке пути, имеющем ровное, сухое, чистое цементо- или асфальтобетонное покрытие, при однократном воздействии на орган рабочей тормозной системы (при одновременном электродинамическом и механическом торможении) при скорости начала торможения 40 км/ч должен быть:

а) для троллейбусов, производство которых начато до 01.01.81 г.
— одиночных — не более 19,9 м (5 м/с2),
— сочленеиных — не более 19,9 м (5 м/с2);

б) для троллейбусов, производство которых начато после 01.01.81 г.
— одиночных — не более 16,8 м (5,7 м/с2),
— сочлененных — не более 18,4 м (3,4 м/с2).

в) стояночная тормозная система должна обеспечивать неподвижное состояние снаряженного троллейбуса на уклоне 23 %;

3.8.8.2. Окружной люфт рулевого колеса при работающем гидронасосе не должен превышать 20° при положении управляемых колес, соответствующем прямолинейному движению, а усилие вращения рулевого колеса не должно превышать 8 кгс;

3.8.8.3. Регулировка фар должна соответствовать требованиям ГОСТ 27815, вся сигнальная и информационная светотехника должна быть исправна.

3.8.8.4. Стеклоочистители и стеклоомыватели, предусмотренные конструкцией троллейбуса, должны быть в работоспособном состоянии.

3.8.8.5. Пневматическая система проверяется на соответствие ее параметров требованиям технической документации на троллейбус.

3.8.8.6. Проверяется давление в шинах и износ протектора покрышек по методике ГОСТ 27815.

3.8.8.7. Проверяется техническое состояние кузова и его оборудование.

3.8.8.8. Проверяется сопротивление изоляции высоковольтных и низковольтных цепей относительно кузова, а также контролируется ток утечки.

3.8.9. На каждый прошедший технический осмотр троллейбус выдается талон о прохождении технического осмотра, в котором председатель комиссии делает отметку о прохождении технического осмотра и заверяет ее подписью и печатью организации ГЭТ. Описание талона приведено в приложении А к настоящим Правилам.

Примечание: Талон должен храниться в книге поезда. Талоны о прохождении технического осмотра, выданные по результатам технического осмотра в предыдущем году, подлежат уничтожению в установленном в организации ГЭТ порядке.

3.8.10. При потере талона о прохождении технического осмотра или выявлении фактов его подделки проводится служебное расследование, по результатам которого администрация организации ГЭГ выдает дубликат талона.

3.8 11. Троллейбусы, не отвечающие хотя бы одному из требований безопасности дорожного движения и настоящих правил, считаются неисправными и не выпускаются на линию до устранения выявленных нарушений.

3.8.12. Троллейбусы, не прошедшие по каким-либо причинам технический осмотр в установленный графиком период, проверяются комиссией по техническому осмотру в другое время, определенное графиком технического осмотра.

3.8.13. По результатам проведенного в организации ГЭТ технического осмотра троллейбусов составляются акты (приложение Б).

3.8.15. Оформленные результаты технического осмотра троллейбусов должны сохраняться в техническом отделе эксплуатационном организации ГЭТ до окончания следующего технического осмотра.

Версия #1
Alexeychik создал 28 сентября 2021 19:08:58
Alexeychik обновил 28 сентября 2021 19:11:20