**Содержание**

1. Требования к квалификации руководящего состава автотранспортного предприятия

2. Технические требования к противопожарной защите автобусов

3. Составить программу сертификационной проверки результатов выполнения регламентных работ (по видам технического обслуживания) автомобиля ГАЗ-3110 (с двигателем ЗМЗ-402). Код работы по ОКУН-017101

Список используемых источников

**1. Требования к квалификации руководящего состава автотранспортного предприятия**

Состояние производственного процесса на автомобильном транспорте определяется многими составляющими. Его уровень зависит от многих факторов и прежде всего от уровня подготовки руководящего состава, его умения ставить корректные задачи и добиваться их реализации. Поэтому к руководящему составу предъявляются определенные требования, соответствие которым позволяет им занимать соответствующие должности. Рассмотрим наиболее важные из них.

Требования к руководящему составу автотранспортных предприятий, процедура установления соответствия работников этим требованиям установлены в «Положении о порядке проведения аттестации лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов предприятий транспорта», являющемся приложением к приказу Министерства транспорта Российской Федерации и Министерства труда от 11 марта 1994 года №13/11. Аттестация лиц, занимающих должности исполнительных руководителей и специалистов, связанных с обеспечением безопасности движения автомобильного транспорта, проводится с целью определения пригодности их к работе по обеспечению безопасной эксплуатации автотранспортных средств. Основными задачами аттестации являются:

* проверка уровня знаний нормативных правовых актов, технической и технологической документации, регламентирующей безопасность движения автомобильного транспорта и умение применять эти знания на практике;
* формирование высокопрофессионального кадрового состава исполнительных руководителей и специалистов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию автомобильного транспорта.

Аттестации подлежат исполнительные руководители и специалисты автотранспортных подразделений и других хозяйствующих субъектов, независимо от их организационно-правовой формы. Аттестовываются следующие категории руководителей и специалистов:

руководители или заместители руководителей, отвечающие за безопасность движения;

начальники отделов (или иных подразделений) эксплуатации и безопасности дорожного движения, технического контроля;

• начальники колонн (маршрутов), отрядов;

• диспетчеры, механики отделов технического контроля, механики (мастера) колонн и отрядов.

Министерство транспорта РФ по согласованию с Министерством труда РФ имеет право на изменение в отмеченном перечне должностей руководителей других структурных подразделений, подлежащих аттестации.

Назначение на должности исполнительных руководителей и специалистов производится после проверки необходимого круга вопросов и при положительных результатах аттестации. Аттестационная комиссия создается в региональных или других органах государственного управления на транспорте, а в случае их отсуствия – в органах, выдающих лицензии на деятельность по перевозке грузов и пассажиров автомобильным транспортом. Аттестационная комиссия возглавляется заместителем руководителя органа, создающего комиссию. В состав аттестационной комиссии включаются высококвалифицированные специалисты в области безопасности движения. В ее состав могут включаться представители других органов управления и независимые эксперты. Персональный состав комиссии назначается руководителем регионального или иного органа государственного управления на транспорте, а в случае их отсутствия – руководителем органа, выдающего соответствующие лицензии на автотранспортную деятельность.

Аттестация исполнительных руководителей и специалистов автомобильного транспорта проводится один раз в пять лет посте повышения квалификации аттестуемого с получением документа установленного образца. Исполнительные руководители и специалисты могут быть подвергнуты досрочной аттестации, если в возглавляемом ими предприятии или структурном подразделении выявлены грубые нарушения норм и правил, регламентирующих безопасную эксплуатацию автотранспортных средств или совершены транспортные происшествия с тяжелыми последствиями.

Аттестационная комиссия осуществляет установленную процедуру для выявления уровня квалификации исполнительного руководителя или специалиста и по результатам аттестации дает одну из двух оценок: соответствует занимаемой должности; не соответствует занимаемой должности. Решение принимается открытым голосованием при отсутствии аттестуемого работника. Результаты голосования определяются большинством голосов, при условии, если в голосовании участвовало не менее 2/3 числа членов утвержденного состава аттестационной комиссии. Результаты аттестации оформляются соответствующим образом в виде аттестационного листа, который составляется в одном экземпляре и подписывается председателем аттестационной комиссии. Этот документ должен храниться в личном деле работника. Кроме того аттестованному работнику выдается удостоверение установленной формы, подписанное председателем комиссии и заверенное печатью.

**2. Технические требования к противопожарной защите автобусов**

Конструкция моторного отделения должна исключать возможность накопления топлива или смазочного материала в любом его месте, для чего при необходимости могут предусматриваться дренажные отверстия. Между моторным отделением или любым другим источником теплоты, например, отопителем салона, и остальной частью автобуса должна быть размещена перегородка из огнестойкого материала.

Заливные горловины топливных баков должны быть доступны только снаружи автобуса и размещены на расстоянии не менее 50 см от любого дверного проема, если топливный бак предназначен для бензина, и не менее 25 см – если он предназначен для дизельного топлива. Расположение отверстий заливных горловин должно исключать возможность попадания топлива на двигатель или в выхлопную систему. Пробка заливной горловины или устройство выравнивания давления в баке не должно допускать утечку топлива даже в случае, когда топливный бак опрокинут, однако просачивание топлива допускается. Если заливная горловина расположена на боковых поверхностях автобуса, то ее пробка в закрытом состоянии не должна выступать за прилегающую поверхность кузова. Конструкция пробки должна исключать возможность самопроизвольного открытия.

Топливные баки должны иметь надежное крепление и быть расположены так, чтобы обеспечивалась их защита конструкцией автобуса в случае лобового столкновения. Ни один элемент топливного бака не должен находиться на расстоянии менее 60 см от поверхности передней части кузова и не должен выступать за габаритную ширину кузова. Топливные баки должны быть коррозионно-стойкими и иметь компенсационные устройства для автоматического сбрасывания избыточного давления. При этом конструкция этих устройств должна полностью исключать возможность возникновения пожара.

Элементы системы питания автобуса должны располагаться вне отделений, предназначенных для пассажиров и водителя. Размещение топливопроводов и остальных элементов топливной системы должны максимально обеспечивать их защиту от повреждений и полностью исключать возможность попадания топлива на элементы выхлопной системы в случае его утечки. Перекосы, изгибные деформации и вибрации конструкции автобуса или его силовой установки не должны вызывать чрезмерных напряжений в топливопроводах. Топливопроводы и их сочленения с элементами системы питания должны быть герметичными. В пределах 10 см от выхлопной трубы запрещено размещение каких-либо воспламеняющихся материалов, если они надлежащим образом не защищены.

Аварийный выключатель на автобусе должен быть расположен в пределах досягаемости с рабочего места водителя и предназначен для одновременного осуществления следующих функций:

* быстрой остановки двигателя;
* приведения в действие устройства для прекращения подачи топлива, которое должно быть установлено на топливопроводе возможно ближе к топливному баку;
* приведения в действие выключателя аккумуляторной батареи, который должен быть расположен возможно ближе к ней и способен отключать как минимум одну из ее клемм от сети электрооборудования, за исключением цепи, обеспечивающей работоспособность автоматического включения системы аварийной сигнализации автобуса и цепи питания тахографа.

Аварийный выключатель должен быть четко обозначен и иметь ясное описание способа приведения его в действие.

Все электрические провода автобуса должны быть надежно укреплены, изолированы и выдерживать воздействие максимальной температуры и влажности. Электрический ток не должен превышать допустимых значений для данного провода с учетом способа его установки. Расположенные в моторном отделении элементы электрооборудования должны выдерживать воздействие не только высоких температур, но и масел, а также имеющихся испарений. Каждая электрическая цепь питания любого элемента оборудования, кроме стартера, цепи зажигания, устройства остановки двигателя, зарядной цепи и аккумуляторной батареи, должна оснащаться плавким предохранителем или автоматическим размыкателем. Вместе с тем, цепи, питающие устройства с малым потреблением тока, могут оснащаться общим плавким предохранителем или автоматическим размыкателем при условии, что сила тока, проходящего через него, не будет превышать 16 А.

Автобус должен быть оснащен цепями внутреннего освещения в количестве не менее двух. Их сочетание должно быть таким, чтобы выход из строя одной из них не отражался на функционировании другой. При этом цепь, служащая только для постоянного освещения входа и выхода, может рассматриваться в качестве одной из таких цепей.

Аккумуляторные батареи должны располагаться в легкодоступном месте и быть хорошо закрепленными. Аккумуляторный отсек должен быть отделен от пассажирского салона и хорошо вентилироваться наружным воздухом.

Автобус должен быть оснащен одним или несколькими огнетушителями, расположенными в установленных местах, при этом один из них должен находиться вблизи сиденья водителя. Также должна быть в наличии одна или несколько медицинских аптечек.

**3. Составить программу сертификационной проверки результатов выполнения регламентных работ (по видам технического обслуживания) автомобиля ГАЗ‑3110 (с двигателем ЗМЗ‑402). Код работы по ОКУН – 017101**

ПРОТОКОЛ

испытаний результатов услуг по ТО и Р

автотранспортных средств

1 Предприятие-исполнитель услуг: «ОГТИ»

2 Наименование и код услуги: Регламентные работы (017101)

3 Испытания проводились на контрольно-диагностическом оборудовании предприятия

4 Испытываемый образец: автомобиль ГАЗ‑3110 (с двигателем ЗМЗ‑402)

Выполнены регламентные работы по ТО‑10000

5 Характеристики (показатели) работы:

Выборочная проверка соответствия номенклатуры, содержания и качества регламентных работ и выборочная проверка состояния автомобиля, подвергнутого этим воздействиям, требованиям нормативной документации

6 НД на испытания:

ГОСТ Р 51709–2001;

ГОСТ Р 52033–2002;

ГОСТ Р 52160–2003;

Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;

РД 200‑РСФСР‑12–0150–81;

РД 37.009.010–85;

Автомобиль ГАЗ-3110 (с двигателем ЗМЗ-402). Устройство и ремонт. М., «Транспорт», 2006

7 Наименование и тип применяемых средств измерений:

Ключ динамометрический

Набор щупов

Штангенциркуль-глубиномер

Манометр пневматический

Газоанализатор «Автотест»

Измеритель люфта рулевого управления ИСЛ‑1

8 Технологическое оборудование:

Подъемник Р-133

Емкости для отработанных жидкостей

Тележка для транспортирования агрегатов

Компрессор

Результаты испытаний

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры, свойства, характеристики | Требования по НД | Результатыиспытаний |
| 1 Наличие и уровень масла в двигателе | между метками min и maxпо щупу |  |
| 2 Наличие и уровень масла в коробке перемены передач | по нижней кромке отверстия для заливки масла |  |
| 3 Уровень масла в картере заднего моста | до нижней кромки маслоналивного отверстия |  |
| 4 Уровень охлаждающей жидкости в расширительном бачке | на 30–40 мм выше риски «min» |  |
| 5 Давление воздуха в шинах, кгс/см2:-передних колес– задних колес | 1,72,0 |  |
| 6 Момент затяжки болтов крепления колес, кгс/см2 | 6–7 |  |
| 7 Свободный ход педали тормоза, мм | 3–5 |  |
| 8 Свободный ход рулевого колеса, град., не более | 10 |  |
| 9 Зазор в свечах зажигания, мм | 0,7–0,85 |  |
| 10 Зазор между контактами прерывателя, мм | 0,4–0,5 |  |
| 11 Содержание оксида углерода в выхлопных газах, %, не более:при nmin = 600 об/минnпов = 2700 об/мин | 3,52 |  |
| 12 Содержание углеводородов в выхлопных газах, млн-1, не более:при nmin = 600 об/минnпов = 2700 об/мин | 1200600 |  |

**Список используемых источников**

1. «Лицензирование и сертификация на автомобильном транспорте», Бондаренко В.А., М. – Машиностроение, 2002 г., 464 с.
2. ГОСТ Р 51709–2001;
3. ГОСТ Р 52033–2002;
4. ГОСТ Р 52160–2003;
5. Положение о техническом обслуживании и ремонте подвижного состава автомобильного транспорта;
6. РД 200-РСФСР-12-0150-81;
7. РД 37.009.010–85;
8. Автомобиль ГАЗ-3110 (с двигателем ЗМЗ-402). Устройство и ремонт. М., «Транспорт», 2006