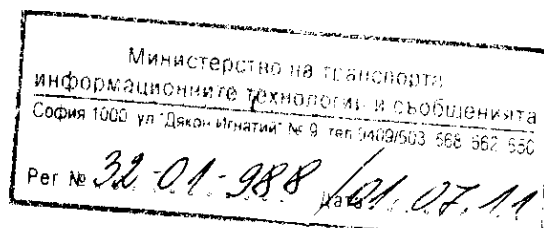


NADIN



Гр. София , р-н Нови Искър , ул. " Победа „№ 35

Тел: 02/ 441 50 57 e-mail: office@nadin.bg

**На вниманието на Гн Ивайло Московски –
Министър на транспорта, информационните
технологии и съобщенията**

Уважаеми г-н Министър,

**Приложено Ви изпращаме доклад на фирма
„Надин” ЕАД**

Гр. София

С уважение: Р. Босилков



ДОКЛАД

ОТ ФИРМА „НАДИН“ ЕАД

Причини за ПТП, проблемите при контрола на подготовката, движението по пътищата и ремонта на товарните автомобили

А. Причини за ПТП и проблемите при контрола и подготовката, движението по пътищата и ремонта на товарните автомобили

1. Относно пътните листи

Структурата на много от фирмите не е обвързана с изискванията към длъжностните лица имащи право да подписват пътните листи по съответните площадки. Обикновено началник транспорта и началник гараж са длъжности които са разписани за основната площадка на фирмата, а отдалечените, дъщерни площадки, нямат необходимата структура и съответните длъжностни лица уторизирани да подписват пътните листи. Всичко това води до нарушаване на изискванията:

1. За компетентно определяне на техническото състояние на транспортните средства

2. За адекватно определяне на психическото и физическо състояние на шофьорите преди излизането им на път

2. Относно съответствието между конструкцията на автомобила и неговото натоварване

2.1. За да се икономисват финансови средства за автомобили се използват неправилно триосни автомобили за товар над 30 тона /Виж снимка №1 – триосно шаси с балир-преса с маса 25 тона/. Това води до:

2.1.1. Ускорено износване на подвижните части

2.1.2. Претоварване на осите

2.1.3. Влошаване на състоянието на пътната настилка

2.1.4. Реални предпоставки за ПТП

2.2. Използването на автомобили с къси бази, мултилифтни уредби и ремаркета с монтиран на автомобила кран за скрап и не пригодени за това шаси и начин на работа, контейнери.

Дори и при кранове с достатъчно добра защита срещу претоварване тези автомобили носят потенциална възможност от пречупване на надлъжните греди на шасито /Виж снимка №2 и №3/ – първата показва неправомерно удължено шаси, а втората – пречупването на рамата от неизбежното претоварване на надлъжните греди/. Тази авария е изключително тежка. Тя води до :

2.2.1. Предпоставки за тежка злополука. Излизане на превозното средство за дълго време от строя и значителни загуби на средства за собственика

2.2.2. Пречупване на шасито /Виж снимка №3/ в следствие на компрометирана надлъжна якост в сечението между монтажната рама на крана и началото на мултилифтната уредба.

2.2.3. Технология за товарене на контейнера със скрап претоварваща посоченото по-горе сечение. Кранистът трябва да се отдалечи контейнераназад по шасито, за да може да достига до всяка точка в контейнера. Удължената база на шасито /Виж снимка №2/ допълнително увеличава огъващия момент в разглежданото сечение, както при натоварването със скрап на контейнера от ремаркетото на композицията /действието се извършва върху мултилифтната уредба/, така и при поставянето на този контейнер в походно състояние върху ремаркетото. Голямата динамичност на натоварването на крана при товарене на скрап е още един сериозен фактор допълващ огъващите моменти в посоченото сечение.

2.2.4. Намаляване на полезния товар носен от автомобила заради допълнителното, непредвиденото от конструкторите , тегло на крана.

2.3. Голям проблем са некомпетентно конструирани контейнери за скрап.

Основно по финансови причини тези контейнери се правят по-леки за сметка на якостта и особено слаби в сечението на вратите / Виж снимка № 4 /.

Много от използваните контейнери не са съобразени със спецификата на скрапа като товар. Последният не може да заема обема равномерно, претоварва вратите на контейнера и при разтоварване напуска обема му рязко и с голямо разлюляване. Найчесто вратите на контейнерите не са обезопасени с второ заключващо устройство / такова е показано на снимка №5/ и са опасни за здравето и живота на шофьорите / Виж снимка №6/ Несъобразените с основни изисквания за сигурност и якост контейнери създават огромна опасност за останалите участници в движението по пътищата / могат да се отворят сами – виж снимка №6/

2.4. Липса на съобразени с особеностите на скрапа превозни средства в голяма част от фирмите за метални отпадъци

Това води до използване на неспециализирани за целта автомобили и е реална опасност за всички участници в движението / Виж снимка №7 – необезопасен наднормен товар; снимка № 8,9 и 10 – допълнително надстроени канати със скрап, претоварващи автомобила и много опасни за изхвърчане на скрап на пътя/

2.5. Неправилен подбор и окомплектоване на превозните средства за скрап

Избора и правилното окомплектоване на техническите средства за товарене, превозване и разтоварване на скрап е специализирана инженерна задача. За нейното решаване е необходим екип от специалисти с опит по конструкциите на различните съоръжения /автомобил, шаси, кран, контейнер, мултилифтна уредба, ремарке/ и технологията по дейностите със скрап. Най-добре е запознатия с дейностите със скрап да е достатъчно компетентен и по останалите въпроси.

Пример за избор на прекалено дълъг контейнер с лоша надлъжна и напречна якост е показан на снимка №11. Една трета от контейнера е за последната опора на мултилифтната уредба. Ясно е, че задните мостове ще са претоварени, управлението на автомобила усложнено от силно изнесения на зад център на тежест и разтоварването е възможно само с помощта на специализирана техника преди използването на мултилифтната уредба.

Очевидно е, че качествено решение на въпроса е възможно за фирми с голям инженерен и финансов потенциал.

3. Относно поддържането на автопарка

3.1. Използване на некачествени и с недоказана надежност резервни части с цел икономия на средства или поради липса на пазара /обикновено заради стари модели автомобили/.

3.2. Липса на гаранции за ремонтната дейност на част от сервизите

Б. Предложения за недопускане на ПТП с тежки автомобили на пътя:

1. Недопускане до експлоатация на стари и силно амортизирани автомобили. Критерии за това да се подготвят само от компетентни специалисти с голям опит в конструирането и експлоатацията на конкретните видове товарни автомобили и прикличените на тях товаро-разтоварни устройства.

2. Ремонт на разглежданите автомобили и устройства да се извършва само в сертифицирани сервиси със задължително издаване на гаранция за извършеното обслужване или ремонт.

3. Безкомпромисен контрол върху освидетелстването на допълнителни конструктивни решения по техника.

4. Изискване към производителите и търговците на тежкотоварни автомобили за задължително въвеждане на система за контрол и натоварването на осите на автомобилите.

5. Засилен контрол към състоянието на шофьора, автомобила и документите му преди излизането му на път. Да не се разрешава прибързана подготовка за път и на шофьора и на автомобила. Въвеждане само на дигитални тахографи.

6. Засилен контрол за компетентността на отговорните лица пускащи шофьора и автомобила на път.

7. Бърз и качествен ремонт на инфраструктурата включително със съдействието на частни фирми.

Гр.София

С уважение: Р. Босилков

/Изпълнителен директор/

