

ИНСТРУКЦИЯ

**по организации работы, обслуживанию и управлению
локомотивом машинистом тепловоза без помощника машиниста
тепловоза**

Оглавление

1. Общие положения
2. Термины и определения
3. Требования к локомотивам, обслуживаемым машинистом тепловоза без помощника машиниста тепловоза
4. Требования к машинисту тепловоза, работающему без помощника машиниста тепловоза
5. Организация труда и отдыха машиниста тепловоза, работающего без помощника машиниста тепловоза
6. Порядок действий машиниста тепловоза, работающего без помощника машиниста тепловоза в штатной ситуации
 - 6.1. Порядок явки машиниста тепловоза на работу
 - 6.2. Порядок приемки тепловоза
 - 6.3. Порядок покидания кабины управления тепловоза при выполнении технического обслуживания
 - 6.4. Порядок прицепки локомотива к поезду и отцепки от него
 - 6.5. Порядок следования поезда
 - 6.6. Порядок прицепки локомотива к маневровому составу и отцепки от него
 - 6.7. Порядок опробования автотормозов маневрового состава при отправлении с железнодорожной станции Заводская в маневровые района
7. Порядок действий машиниста тепловоза, работающего без помощника машиниста тепловоза в нестандартной ситуации
 - 7.1. Общие требования
 - 7.2. Порядок действий при необходимости покинуть кабину управления локомотива при нестандартной ситуации
 - 7.3. Порядок закрепления маневрового состава на соединительном пути
 - 7.4. Порядок действий при вынужденной остановке по причине неисправности локомотива
 - 7.5. Порядок действий при появлении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали или самопроизвольного срабатывания автотормозов
 - 7.6. Порядок действий в случае отказа автотормозов
 - 7.7. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в маневровом составе
 - 7.8. Порядок действий при неисправности приборов безопасности и (или) локомотивной радиостанции
 - 7.9. Порядок действий в случае наезда маневрового состава (локомотива) на людей, автотранспорт, посторонние предметы

7.10. Порядок действий в случае невозможности управления тепловоза, маневровым составом, машиниста тепловоза работающего без помощника машиниста тепловоза по состоянию здоровья.

1. Общие положения

1.1. Настоящая Инструкция по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивов машинистом тепловоза без помощника машиниста тепловоза (далее – Инструкция) определяет основные положения и единые требования к организации обслуживания маневровых локомотивов одним машинистом тепловоза, а также порядок взаимодействия машинистов тепловозов со всеми участниками перевозочного процесса, в том числе при нестандартных ситуациях.

1.2. Инструкция устанавливает:

единые требования к локомотивам, обслуживаемым одним машинистом тепловоза;

требования к квалификации машинистов тепловоза, работающих без помощника машиниста тепловоза;

порядок организации и контроля режима труда и отдыха машинистов тепловоза, работающих без помощника машиниста тепловоза;

порядок действий машинистов тепловоза, работающих без помощника машиниста тепловоза при осуществлении трудовой функции.

2. Термины и определения

АЛСН – автоматическая локомотивная сигнализация.

Заключение – это документ, подтверждающий право самостоятельной работы машиниста тепловоза на участках обслуживания, сериях локомотивов, выдается лицом, проводившим контрольно-заключительную поездку и хранится в Службе локомотивного хозяйства и путевой техники.

(КЗП) - Контрольно-заключительная поездка – поездка, выполненная для выдачи машинистам тепловоза, в том числе машинисту, работающему без помощника машиниста тепловоза, заключения на право самостоятельной работы на участках обслуживания, видах движения, сериях локомотивов.

(КИП) - Контрольная инструкторская поездка – это сопровождение локомотивной бригады машинистом-инструктором при исполнении ей своих должностных обязанностей по обслуживанию локомотива, ведению поезда или выполнения маневровой работы с целью оценки качества работы.

Локомотивная бригада – работники железнодорожного транспорта, на которых возлагается обязанность обслуживания локомотива, безопасное управление им и ведение поезда. В состав локомотивной бригады входят

машинисты тепловоза, помощники машинистов тепловоза, машинисты тепловоза без помощников машиниста тепловоза, а также составители поездов, если это предусмотрено технологией работы.

Маневровые передвижения – передвижения поездного локомотива с вагонами или без них, связанные с технологией работы железнодорожных станций и не связанные с маневровой работой на железнодорожных станциях формирования поездов.

Маневровая работа – это внепоездные передвижения подвижного состава в пределах станции, локомотивного депо и путях необщего пользования, а в отдельных случаях, и с выездом на перегон.

ТСКБМ – телемеханическая система контроля бодрствования машиниста.

3. Требования к локомотивам, обслуживаемым машинистом тепловоза без помощника машиниста тепловоза

3.1. Локомотивы, предназначенные для управления и обслуживания одним машинистом тепловоза должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 (далее – ПТЭ) и иметь отметку о праве обслуживания одним машинистом.

3.2. Техническое обслуживание локомотивов должно соответствовать требованиям руководства по эксплуатации данных серий локомотивов.

3.3. Экипировка, выполнение технического обслуживания циклом ТО-2 и других видов ремонта, снабжение инвентарем и инструментом локомотивов, обслуживаемых одним машинистом тепловоза, осуществляется мастером участка технического обслуживания локомотивов и мастером локомотивного депо с отметкой в журнале формы ТУ-152.

4. Требования к машинистам тепловоза, работающим без помощника машиниста тепловоза

4.1. Машинисты тепловоза назначаются на должность машиниста тепловоза работающих без помощника машиниста тепловоза – имеющих III класс квалификации и выше, имеющее среднее общее образование и профессиональное обучение - программы профессиональной подготовки по профессиям рабочих, должностям служащих, программы переподготовки рабочих, служащих, программы повышения квалификации рабочих, служащих

или

4.2. Допуск машиниста к работе без помощника тепловоза производится при наличии:

4.2.1. Медицинского заключения в соответствии с приказом Минтранса «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте».

4.2.2. Медицинского заключения в соответствии с приказом Минздрава России «Об утверждении Порядка проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвертой статьи 213 Трудового кодекса Российской Федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры».

4.2.3. Свидетельства учебного центра профессиональных квалификаций (УЦПК) о прохождении обучения по программе для работы без помощника машиниста.

4.2.4. Заключения машиниста-инструктора локомотивных бригад на право самостоятельной работы машиниста тепловоза без помощника машиниста тепловоза.

4.2.5. Допуск к самостоятельной работе в качестве машиниста тепловоза без помощника машиниста тепловоза осуществляется после личного собеседования с ним у начальника Службы локомотивного хозяйства и путевой техники, а на период его отсутствия у исполняющего обязанности начальника Службы локомотивного хозяйства и путевой техники.

5. Организация труда и отдыха машинистов тепловоза, работающих без помощника машиниста тепловоза

5.1. Продолжительность рабочего времени машиниста тепловоза должна составлять не более 12 часов в маневровой работе и с хозяйственными поездами.

5.2. Работа машиниста тепловоза в одно лицо вторую ночную смену запрещена.

5.3. С целью регулировки часов рабочего времени или других условий, ограничивающих право работы машиниста тепловоза без помощника машиниста тепловоза, машинисту тепловоза может выделяться машинист тепловоза вторым лицом.

6. Порядок действий машиниста тепловоза, работающего без помощника машиниста тепловоза в штатной ситуации

6.1. Порядок явки машиниста тепловоза на работу.

6.1.1. Машинист тепловоза обязан явиться на работу, в установленное графиком работы время в спецодежде для получения маршрутного листа, прохождения предрейсового медицинского осмотра и предрейсового инструктажа.

6.2. Порядок приемки локомотива.

6.2.1. При приемке локомотива машинист тепловоза должен ознакомиться с записями в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 об устранении ранее выявленных неисправностей и наличии соответствующей записи ответственного работника, осуществляющей техническое обслуживание и ремонт локомотива. Далее:

- проверить наличие пломб на автотормозном оборудовании, приборах безопасности;
- проверить радиосвязь;
- вставить кассету регистрации (скоростемерную ленту), ввести свой табельный номер (при наличии такой функции);
- включить устройства безопасности.

6.2.2 При осмотре локомотива принимающий машинист обязан:

- осмотреть механическую часть локомотива, обратив особое внимание на крепление и состояние бандажей колесных пар, автосцепных устройств, предохранительных устройств от падения деталей на путь;
- проверить состояние тормозной рычажной передачи, выход штоков тормозных цилиндров и другого тормозного оборудования в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава утвержденных приказом Минтранса Российской Федерации № 151 от 3 июля 2015 года;
- убедиться в правильности работы электрических аппаратов, вспомогательных машин;
- проверить работу звуковых приборов, прожектора, буферных фонарей, освещения, стеклоочистителей;
- проверить наличие песка в бункерах и работу песочных форсунок;
- проверить наличие масла в компрессоре, воды и масла в дизеле тепловоза;
- проверить наличие топлива, сравнить его с записью в ТУ-152 сдающим машинистом, проверить наличие пломб на пробках заправочных горловин топливного бака и других местах топливной аппаратуры. Проверить наличие и целостность контрольной покраски на соединениях топливных трубопроводов;
- удалить конденсат из резервуаров, влагоотделителей пневматического оборудования, убедиться в отсутствии конденсата в картере

- дизеля открыванием вентиля на сливной (заправочной) трубе;
- убедиться в исправности контрольно-измерительных приборов, устройств отображения информации и сигнальных ламп на пульте управления;
 - проверить наличие и исправность инструмента, инвентаря, запасных частей и материалов, сигнальных принадлежностей, количество и номера тормозных башмаков (которые должны быть занесены в журнал формы ТУ-152), защитных средств, обтирочных и смазочных материалов, средств снегозащиты и при необходимости пополнить их;
 - после запуска дизеля проверить работу дизель-генераторной установки, обратив внимание на наличие посторонних шумов и повышенных вибраций;
 - произвести проверку АЛСН, радиосвязи, устройств обеспечения безопасности движения и произвести соответствующую запись в журнале формы ТУ-152;
 - проверить работоспособность гребнесмазывателя и устройства контроля плотности тормозной магистрали;
 - проверить наличие и укомплектованность аптечки для оказания первой помощи пострадавшим, согласно перечню;

После приемки сделать соответствующие записи в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152.

Доложить о готовности к работе дежурному по железнодорожной станции Заводская.

6.3. Порядок покидания кабины управления локомотива при выполнении технического обслуживания

6.3.1. При покидании кабины управления без выхода за пределы кузова локомотива машинист тепловоза без помощника машиниста тепловоза обязан:

- поставить управляющий орган вспомогательного тормоза в последнее тормозное положение и зафиксировать его устройством, предназначенным для предупреждения самопроизвольного отпуска, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

выполнить полное служебное торможение путем разрядки тормозной магистрали краном машиниста со снижением давления на 1,5 - 1,7 кгс/см², после чего перевести управляющий орган крана в III положение (перекрыша без питания) и оставить в таком положении;

- привести в действие стояночный тормоз локомотива;
- извлечь реверсивную рукоятку управления локомотивом;
- отключить тумблер «управление» (движение);
- взять переносную радиостанцию;
- отключить ТСКБМ не отключая устройства безопасности. При наличии блока ТСКБМ СТ на локомотиве или аналогичной функции в основном устройстве безопасности, ТСКБМ не отключать. При оборудовании локомотива

устройствами АЛСН на локомотиве, устройства не отключать.

6.3.2. При покидании кабины управления за пределы локомотива машинист тепловоза работающий без помощника машиниста тепловоза обязан:

- по радиосвязи сообщить дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3, о необходимости покидания локомотива и необходимости закрепления локомотива тормозными башмаками, закрепление локомотива тормозными башмаками производит составитель поездов;

- поставить управляющий орган вспомогательного тормоза в последнее тормозное положение и зафиксировать его устройством, предназначенным для предупреждения самопроизвольного отпуска, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

- выполнить полное служебное торможение путем разрядки тормозной магистрали краном машиниста со снижением давления на 1,5 - 1,7 кгс/см², после чего перевести управляющий орган крана в III положение (перекрыша без питания) и оставить в таком положении;

- привести в действие стояночный тормоз локомотива;

- извлечь реверсивную рукоятку;

- отключить тумблер «управление» (движение);

- заглушить дизель (дизеля);

- взять переносную радиостанцию;

- отключить ТСКБМ не отключая устройства безопасности. При наличии блока ТСКБМ СТ на локомотиве или аналогичной функции в основном устройстве безопасности, ТСКБМ не отключать. При оборудовании локомотива устройством АЛСН на локомотиве, устройства не отключать;

- Закрыть кабину машиниста на замок.

6.3.3. После возвращения в кабину машиниста доложить об этом дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИПЗ.

6.3.4. При отсутствии доклада машиниста более 30 минут о возвращении на локомотив дежурный по железнодорожной станции Заводская, РИПЗ обязан выяснить его местонахождение. Дальнейшие действия определяются в зависимости от ситуации.

6.4. Порядок прицепки локомотива к поезду и отцепки от него

6.4.1. Порядок прицепки и отцепки локомотива к составу поезда осуществляется в соответствии с разделом V Правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных на 60 заседании Совета

по железнодорожному транспорту от 6-7 мая 2014 г. (далее – Правила технического обслуживания тормозного оборудования).

6.4.2 Соединение рукавов тормозной магистрали производит составитель поездов.

6.4.3 Ответственность за правильность соединения рукавов тормозной магистрали и правильность сцепления автосцепных устройств между локомотивом и первым вагоном возлагается на машиниста тепловоза.

6.5. Порядок следования поезда

Следование поезда по перегону железнодорожная станция Заводская-железнодорожная станция Каргала - железнодорожная станция Заводская осуществляется локомотивной бригадой в составе: машиниста тепловоза и составителя поездов, исполняющего обязанности помощника машиниста тепловоза.

При ведении поезда по участку:

локомотивная бригада обязана руководствоваться требованиями ПТЭ, нормативными документами, определяющими порядок обслуживания и организации пропуска поездов по железнодорожным путям общего пользования ОАО «РЖД», правил технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, инструкции по эксплуатации тормозного оборудования и порядка управления автотормозами утвержденной приказом Филиала, другими нормативными документами и настоящей Инструкцией.

6.6. Порядок прицепки локомотива к маневровому составу и отцепки от него.

Прицепка к маневровому составу и отцепки от него на железнодорожной станции Заводская и в маневровых районах осуществляется составителем поездов.

6.7. Порядок опробования автотормозов маневрового состава при отправлении с железнодорожной станции Заводская в маневровые районы

Опробование автотормозов маневрового состава на железнодорожной станции Заводская и в маневровых районах, производит машинист тепловоза совместно с работником обученным проведению опробования автотормозов подвижного железнодорожного состава или составителем поездов.

7. Порядок действий машиниста тепловоза, работающего без помощника машиниста тепловоза в нестандартной ситуации

7.1. Общие требования

7.1.1. При следовании с железнодорожной станции Заводская в маневровые районы и обратно о каждой остановке маневрового состава на соединительном пути, а также при возникновении аварийной или нестандартной ситуации машинист тепловоза обязан информировать по радиосвязи дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3, о причине остановки.

7.1.2. При любой остановке маневрового состава на соединительном пути, если требуется его закрепление, устранение неисправности железнодорожного подвижного состава или локомотива, машинист тепловоза обязан заявить о помощи дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3.

7.1.3. При неисправности радиосвязи, сообщение дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 машинист тепловоза обязан передать посредством других видов технологической электросвязи, руководителя работ в хозяйственном поезде или другого работника в зависимости от ситуации;

если остановка маневрового состава вызвана падением давления в тормозной магистрали, то машинист в первую очередь обязан вызвать дежурного по станции Заводская, РИП-3 доложить об остановке по падению давления в тормозной магистрали и отсутствии информации о габарите по смежному пути;

7.2. Порядок действий при необходимости покинуть кабину управления локомотива при нестандартной ситуации

При необходимости покинуть кабину управления локомотива и получении уведомления от дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 об отсутствии возможности оказания помощи машинист тепловоза обязан:

Объявить по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 о необходимости покинуть кабину управления с указанием причины при этом производится закрепление локомотива составителем поездов.

Закрепление подвижного состава и покидание локомотива:

разрядить тормозную магистраль на величину полного служебного с

общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15 - 0,17 МПа (1,5 - 1,7 кгс/см²) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали. При одиночно следующим локомотиве, неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива перевести управляющий орган краном машиниста в положение перекрыши без питания тормозной магистрали;

после остановки экстренным торможением оставить управляющий орган крана машиниста в положение экстренного торможения;

перевести управляющий орган вспомогательного тормоза локомотива в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины;

привести в действие стояночный тормоз локомотива;

извлечь реверсивную рукоятку;

включить буферные фонари с красными огнями, выключить ТСКБМ не отключая приборы безопасности (АЛСН не выключать);

по необходимости заглушить дизель (дизеля);

при необходимости закрепления состава тормозными башмаками извлечь необходимое их количество с локомотива и вынести их на обочину железнодорожного пути;

взять переносную радиостанцию, закрыть входные двери локомотива на ключ;

закрепление осуществляет составитель поездов путем укладки тормозных башмаков со стороны уклона под головные вагоны (один тормозной башмак под один вагон);

7.3. Порядок закрепления маневрового состава на соединительном пути

7.3.1. С целью удержания маневрового состава на соединительном пути или его части при нарушении целостности состава запросить у дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 помощь.

7.3.2. Закрепление производится одним тормозным башмаком под один вагон составителем поездов. При необходимости приводятся в действие ручные тормоза вагонов в количестве и соответствии с нормами, определенными Приложением № 2, разделом III.7., таблица № III.4 Правил технического

обслуживания тормозного оборудования;

7.3.3. После закрепления маневрового состава на соединительном пути машинист тепловоза обязан произвести запись в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 указанием количества тормозных башмаков и количества провиденных в действие ручных тормозов вагонов.

7.3.4. При необходимости закрепления второй части маневрового состава производить закрепление согласно п. 7.3.2 инструкции.

7.4. Порядок действий при вынужденной остановке по причине неисправности локомотива

7.4.1. При отказе на локомотиве тягового оборудования или других неисправностей, препятствующих ведению маневрового состава, локомотива и невозможности устранения отказа, машинисту без помощника машиниста запрещается отправляться на соединительный путь со станции.

7.4.2. При неисправности локомотива машинист без помощника машиниста обязан:

остановить маневровый состав (локомотив) по возможности на станции, площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

немедленно доложить о причинах остановки по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3. Указать время и место остановки.

7.4.3. После подтверждения информации от дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 приступить к работам по устранению возникшей неисправности.

7.4.4. При невозможности устранения возникшей неисправности на соединительном пути, незамедлительно должен затребовать вспомогательный локомотив с указанием, на каком километре и пикете находится голова маневрового состава.

7.4.5. По согласованию с дежурным по железнодорожной станции Заводская принять решение о выводе маневрового состава с соединительного пути.

7.4.6. Для оказания помощи в восстановлении движения, машинист тепловоза, дежурный по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 могут привлекать и других работников, направляемых к остановившемуся маневровому составу любым видом транспортных средств, о чем дежурный по станции Заводская информирует машиниста тепловоза.

7.4.7. Если был затребован вспомогательный локомотив, то после устранения неисправности, разрешается начать движение только после доклада

дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 о возможности дальнейшего следования. При удержании маневрового состава вспомогательным локомотивом предупредить его машиниста. Порядок дальнейшего следования определяется дежурным по железнодорожной станции Заводская, РИП-3.

7.4.8. При невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 10 минут после остановки поезда машинист обязан:

- лично убедиться в фактическом месте нахождения поезда по ближайшему километровому и пикетному столбикам.

Не позднее 10 минут через ДСП станции Заводская, РИП-3 затребовать вспомогательный локомотив, при этом указать на каком километре, пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования.

Если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 минут с момента остановки и нет возможности удержать поезд на месте на автоматических тормозах, дать указание составителю поездов на закрепление поезда тормозными башмаками и ручными тормозами вагонов.

Укладка тормозных башмаков производится под груженые вагоны со стороны уклона (носок полоза тормозного башмака, уложенного на рельс, должен касаться обода колеса вагона).

Составитель поездов после возвращения должен доложить машинисту о закреплении поезда тормозными башмаками с указанием их количества, а также о количестве вагонов, на которых приведены в действие ручные тормоза, после чего об этом сделать отметку в журнале формы ТУ-152. Докладить по радиосвязи дежурному станции Заводская, РИП-3 о закреплении поезда, указав количество тормозных башмаков, которыми закреплен подвижной состав.

После определения порядка оказания помощи (в соответствии с требованиями ИДП) ДСП станции Заводская, РИП-3 и машинист вспомогательного локомотива, после получения Разрешения формы ДУ-64 обязаны сверить по радиосвязи данные о месте остановки локомотива, затребовавшего помощь.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на соединительный путь, после получения по радиосвязи указания от ДСП об отправлении:

- при движении по соединительным путям, для оказания помощи остановившемуся поезду с головы состава, со скоростью не более 20 км/час, а после остановки на расстоянии не менее 2-х км до места, указанного в разрешении формы ДУ-64, со скоростью не более 15 км/час.

7.5. Порядок действий при появлении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали или самопроизвольного срабатывания тормозов

7.5.1. Если при следовании маневрового состава появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали), следует отключить тягу и перевести на 3 – 5 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали, и наблюдать за давлением тормозной магистрали:

При этом в случае если:

– не происходит быстрое и непрерывное снижение давления тормозной магистрали и резкое замедление движения маневрового состава, следует выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза установленным порядком, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов маневрового состава;

– происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, следует выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали.

7.5.2. Дальнейшие действия определяются дежурным по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 в зависимости от ситуации с учетом профиля железнодорожного пути.

7.6. Порядок действий в случае отказа тормозов

7.6.1. Если после первой ступени торможения в маневровом составе в течение 20-30 секунд или во время следования обнаружен отказ автотормозов, машинист обязан немедленно применить экстренное торможение и принять все меры к остановке (привести в действие вспомогательный и ручной тормоз локомотива, песочницу, электродинамическое, реостатное торможение).

7.6.2. В первую очередь об отказе тормозов сообщить по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 (с тем, чтобы они смогли принять меры для приема маневрового состава на свободный путь станции). Вызов повторять до получения ответа от дежурного по станции.

7.6.3. После передачи сообщения действовать по указанию дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3.

7.6.4. Если маневровый состав с неудовлетворительной работой тормозов удалось остановить, и он остановился на уклоне, а в период зарядки тормозов не может быть удержан на месте локомотивным тормозом, то в зависимости от профиля пути и веса маневрового состава, составителем поездов состав должен быть закреплен с головной части тормозными башмаками находящимися на локомотиве, в соответствии с требованиями изложенными в п.7.3. данной инструкции.

7.6.5. При остановке маневрового состава дежурный по железнодорожной станции Заводская принимает решение о его выводе с соединительного пути.

7.7. Порядок действий при возникновении пожара на локомотиве или в маневровом составе

7.7.1. При обнаружении пожара на локомотиве или в маневровом составе при следовании по перегону, соединительному пути машинист должен остановить его на участке, по возможности на горизонтальном и благоприятном профиле пути для возможности подъезда пожарных автомобилей (у дорог, переездов).

7.7.2. Категорически запрещается останавливать маневровый состав с горящими вагонами, независимо от рода груза: на железнодорожных мостах, вблизи трансформаторных подстанций, сгораемых строений или других местах, создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара.

7.7.3. Одновременно с принятием мер по остановке маневрового состава, машинист должен подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный и два коротких сигнала) и, используя радиосвязь или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 для вызова пожарных подразделений.

7.7.4. При возникновении пожара на локомотиве машинист без помощника машиниста обязан:

- остановить маневровый состав (локомотив), перевести в нулевое положение контроллер пульта машиниста, остановить дизель, выключить

вспомогательные машины;

- подать звуковой сигнал пожарной тревоги (один длинный, два коротких) и сообщить о пожаре дежурному по железнодорожной станции Заводская;

- с составителем поездов принять меры к закреплению локомотива (маневрового состава) на месте. Отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

- включить систему стационарного пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива;

- при возгорании тяговых двигателей или подводящих кабелей к ним тушение пожара начинать с кузова локомотива;

- если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, доложить дежурному по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 и покинуть локомотив.

При тушении возгорания машинист без помощника машиниста должен соблюдать следующие меры безопасности:

- при загорании электрооборудования для его тушения следует применять только хладоновые огнетушители, углекислотные, оснащенные диффузором из полимерных материалов, а также воздушно-эмульсионные с тонкораспыленной струей;

- при пользовании углекислотным огнетушителем необходимо использовать хлопчатобумажные рукавицы (перчатки). Запрещается брать за раструб углекислотного огнетушителя во избежание обморожения рук;

- запрещается пользоваться водными и воздушно-пенными огнетушителями и водой при тушении электроприборов, аппаратуры, кабелей, электрических машин, находящихся под напряжением.

После ликвидации пожара, запуск дизеля локомотива, где имело место повреждение электроаппаратов и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с отключенными цепями управления.

7.8. Порядок действий при неисправности приборов безопасности и (или) локомотивной радиостанции

7.8.1. В случае неисправности систем безопасности или АЛСН, машинист обязан доложить о неисправности дежурному по железнодорожной станции Заводская, взять регистрируемый приказ на следование маневрового состава с неисправными приборами безопасности и довести маневровый состав до станции.

7.8.2. В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи в пути следования, выполнении маневровой работы сообщить об этом дежурному по

станции Заводская, РИП-3 посредством других видов связи, в том числе мобильной связи, далее следовать указаниям дежурного по железнодорожной станции Заводская.

7.8.3. При выявлении зоны неустойчивой связи сообщить об этом дежурному по станции Заводская, с указанием километра и пикета.

7.8.4. Дежурный по станции Заводская, РИП-3 передает начальнику смены, который делает запись в «Книгу замечаний» о данном сообщении.

7.9. Порядок взаимодействия в случае наезда маневрового состава(локомотива) на людей, автотранспорт, посторонние предметы

При угрозе наезда на людей, автотранспорт, посторонние предметы машинист обязан:

подавать сигналы большой громкости;

мигать прожектором;

применить экстренное торможение, (в случае неизбежности столкновения с автотранспортом), после экстренного торможения машинист покидает кабину управления;

информировать дежурного по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 о причине остановки;

после осмотра места происшествия сообщить дежурному по станции о наличии пострадавших, необходимости вызова скорой помощи и работников транспортной милиции (полиции);

осмотреть механическую часть локомотива, с соблюдением требований, изложенных в пункте 7.2. настоящей Инструкции, в случае повреждения тормозной, пи питательной магистрали принять меры к закреплению состава в соответствии с пунктом 7.3. настоящей Инструкции;

при необходимости затребовать вспомогательный локомотив.

7.10. Порядок действий в случае невозможности ведения поезда машинистом, работающим без помощника по состоянию здоровья

7.10.1. Машинист должен немедленно оценить свое состояние и определить, способен ли он продолжать управление поездом.

7.10.2. Дежурный по железнодорожной станции Заводская, РИП-3 устанавливает порядок оказания первой медицинской помощи машинисту, работающего без помощника машиниста и порядок дальнейшей работы локомотива.

7.10.3. В случае возникновения острых симптомов (головокружение, потеря сознания, сильная боль и т.д.) необходимо принять решение о прекращении ведения поезда.

7.10.4. Машинист должен незамедлительно сообщить о своей ситуации

дежурному по станции или начальнику смены, используя радиосвязь или другие доступные средства связи. В сообщении указать номер поезда, место нахождения и причины, по которым он не может продолжать управление.

7.10.5. Если состояние здоровья не позволяет продолжать движение, машинист должен принять меры для остановки поезда.

7.10.6. После остановки поезда машинист должен продолжить информировать дежурного по станции о своих действиях и ожидать указаний.

7.11. Дежурный по станции должен организовать выезд вспомогательного локомотива для оказания помощи.

7.12. Машинист должен оставаться на месте и следовать указаниям дежурного по станции до прибытия вспомогательного локомотива.

7.13. После восстановления состояния здоровья или завершения инцидента машинист должен письменно дать пояснение о произошедшем случае для внутреннего расследования.

7.14. В случае необходимости машинисту следует обратиться за медицинской помощью, чтобы оценить свое состояние.