

ВИРОБНИЧИЙ ПІДРОЗДІЛ СЛУЖБИ ЛОКОМОТИВНОГО ГОСПОДАРСТВА

«ЛОКОМОТИВНЕ ДЕПО ЗНАМ'ЯНКА»

ІНСТРУКЦІЯ

З ОХОРОНИ ПРАЦІ №154/17

для помічника машиніста електровозу

(се

рій ВЛ-80т, ВЛ-80с)

м. Знам'янка

Начальник локомотивного
депо Знам'янка

Бриков О.В.

” ” _____ 20 р.

ІНСТРУКЦІЯ
З ОХОРОНИ ПРАЦІ №154/17
для помічника машиніста електровозу
(серій ВЛ-80г, ВЛ-80с)

1. Загальні положення.

- 1.1. Дія інструкції поширюється на всі підрозділи підприємства.
- 1.2. Дана інструкція встановлює основні положення по забезпеченню безпечних прийомів праці для помічників машиністів електровозів.
- 1.3. Помічниками машиністів електровозів призначаються особи не молодше 18 років, які мають професійно-технічну або загальну середню освіту та курсову професійну підготовку з відривом від виробництва, отримали посвідчення помічника машиніста електровозу, успішно пройшли іспити на знання нормативно-правових актів з охорони праці, правил технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ) та інших необхідних правил, інструкцій, положень.
- 1.4. При прийомі на роботу помічник машиніста електровозу повинен пройти медичний огляд, вступний інструктаж з охорони праці та протипожежний, первинний інструктаж на робочому місці з охорони праці та протипожежний, навчання з охорони праці та перевірку знань, дублювання і бути допущеним до самостійної роботи наказом по депо.
- 1.5. В процесі роботи помічники машиністів електровозів повинні проходити повторні інструктажі з охорони праці та протипожежні, а також періодичні медичні огляди у встановлені терміни.
- 1.6. Допуск до роботи осіб, які не пройшли у встановленому порядку навчання, інструктаж та перевірку знань з питань охорони праці та електробезпеки забороняється.
- 1.7. Періодичність перевірки знань з охорони праці та електробезпеки складає один раз на рік. Помічник машиніста електровоза зі стажем роботи до 3 років повинен мати групу з електробезпеки - IV, більше 3 років - не нижче V.
- 1.8. Помічник машиніст електровоза повинен:
 - виконувати правила внутрішнього трудового розпорядку;
 - не допускати наявності сторонніх осіб в робочій та неробочій кабінах машиніста, в машинному відділенні електровоза;
 - не виконувати вказівок, які суперечать правилам охорони праці;

- користуватись спецодягом та засобами індивідуального захисту;
- вміти надавати першу медичну допомогу потерпілим при нещасних випадках;
- вміти користуватись первинними засобами пожежогасіння;
- не захарашувати своє робоче місце;
- з'являтися на роботу добре відпочивши;
- при виконанні службових обов'язків не відволікатися на сторонні справи, бути уважним;
- зберігати в справному стані інструмент, сигнальне приладдя, пожежний інвентар та засоби індивідуального захисту.

1.9. Помічник машиніста електровоза зобов'язаний своєчасно і точно виконувати доручення машиніста щодо догляду за електровозом і його технічним обслуговуванням, а також з контролю за станом поїзда, який обслуговує бригада та зустрічного, вузлів та агрегатів електровоза, закріплення локомотива (поїзда) від самовільного руху.

1.10. Забороняється вимикати і знімати будь-який блокуючий пристрій або захисне огороження.

1.11. Забороняється курити в машинному відділенні самому та дозволяти іншим, не допускати використання відкритого вогню.

1.12. На території депо, в цехах та відділеннях:

- виконувати вимоги знаків безпеки праці та сигналів, які попереджують про небезпеку;
- не знаходитись під піднятим вантажем;
- переходити оглядові канави по перехідним місткам;
- не заходити за захисне огороження обладнання;
- не торкатися електроприладів та їх затискачів, арматури загального освітлення і опор контактної мережі;
- не відкривати двері шаф під напругою;
- ходити тільки по службовим маршрутам.

1.13. Основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори, які можуть впливати на помічника машиніста електровоза при експлуатації електровозів:

- рухомі частини обладнання електровоза;
- підвищені або знижені температури поверхні вузлів і агрегатів електровоза;
- підвищені рівні шуму, вібрації, інфразвуку на робочих місцях;
- підвищена або знижена температура та вологість повітря робочої зони;
- підвищена швидкість руху повітря;
- підвищене значення напруги в електричному колі;
- напруженість електромагнітних коливань;
- недостатня освітленість робочої зони;
- знижена контрастність;
- раптове пошкодження кабіни машиніста від ударів вантажем, що вийшов із габариту зустрічного поїзда чи з частинами колійних машин, зруйнованих елементів контактної мережі, штучних споруд залізниці тощо;
- перевищення гранично допустимих концентрацій шкідливих речовин, а також пилу;
- нервово-психічні перевантаження з розумовим перенапруженням на фоні монотонної праці з періодичними емоційними стресами.

- 1.14. Перед прийняттям їжі необхідно вимити руки теплою водою з милом.
- 1.15. Забороняється воду для пиття використовувати з випадкових джерел.
- 1.16. За невиконання даної інструкції з охорони праці помічник машиніста електровоза несе дисциплінарну, матеріальну, адміністративну і кримінальну відповідальність залежності від наслідків.

2. Вимоги безпеки перед початком роботи.

- 2.1. Перед кожним рейсом або перед заступанням до роботи помічники машиністів електровозів повинні пройти передрейсовий медичний огляд.
- 2.2. Ознайомитися з усіма заново виданими наказами, розпорядженнями, вказівками і попередженнями, які відносяться до безпеки руху поїздів і охорони праці, а також до роботи на обслуговуючій дільниці.
- 2.3. Приймання (здачу) локомотивів проводити на спеціально відведеному місці.
- 2.4. При прийманні електровозу разом з машиністом ретельно перевірити стан і справність його приладів і механізмів, а також його ходової частини, наявність і працездатність всіх блокуючих пристроїв шляхом спрацьовування їх контактів, наявність і стан заземлень і огорож.
- 2.5. Забороняється приймати в експлуатацію і експлуатувати електровоз з несправностями, зазначеними в Інструкції по технічному обслуговуванню електровозів і тепловозів в експлуатації, а також із пошкодженими (що встановлюються візуально) чи відсутніми:
 - блокуючими пристроями дверей (штор) високовольтних шаф, ящиків, панелей пульта управління, легкознімних огорож електричних машин з напругою вище 42 В змінного струму і вище ПО В постійного струму.
 - заземленнями металевих кожухів електрообладнання;
 - огорожами конструкцій для кріплення струмопровідних частин;
 - ізоляцією електропроводів;
 - огорожами механічного обладнання;
 - приладами сигналізації про наявність напруги у ВВК;
 - діелектричними рукавичками і килимками;
 - для заземлення первинної обмотки тягового трансформатора;
 - ізолюючими штангами для відключення роз'єднувачів тягових двигунів;
 - знаками безпеки та попереджувальними написами.
- 2.5. При перевірці дій і справності приладів, які знаходяться під тиском, відкриття вентилів і кранів необхідно робити повільно і обережно. Забороняється відкривати і закривати вентилі і крани, вдаряючи по ним молотком чи іншими предметами.
- 2.6. Для усунення пропускання повітря в з'єднаннях і частинах, які знаходяться під тиском, ці прилади слід відключити від джерела живлення чи знизити тиск.
- 2.7. При прийманні локомотива перевірити наявність і оглянути захисні засоби:
 - діелектричні рукавички;
 - діелектричні килимки;
 - штанги для заземлення первинної обмотки тягового трансформатора;
 - ізолюючі штанги для роз'єднувачів тягових двигунів.

На засобах захисту, крім інструменту з ізолюючими рукоятками перевірити наявність штампю. Користуватися засобами захисту, термін придатності яких закінчився, забороняється.

При огляді інструменту з ізолюючими рукоятками необхідно перевірити, щоб ізоляція на рукоятках не мала раковин, сколів, здуття і інших дефектів. При огляді діелектричних килимків звернути увагу, чи немає видимих механічних пошкоджень.

У діелектричних рукавичок перевірити, чи немає проколів, шляхом скручування у бік пальців.

- 2.8. Перед випробуванням гальм помічник разом із машиністом повинні переконатися у відсутності людей під локомотивом, перевірити чи не виконуються роботи, пов'язані з оглядом або ремонтом автогальм і передачі важеля, перевірити включення гальмівних приладів.
- 2.9. Перед оглядом акумуляторних батарей знеструмити електровоз. Забороняється класти інструмент на акумуляторні батареї. При огляді акумуляторних батарей користуватися типовим переносним світильником напругою не вище 42 В змінного струму. Перемички акумуляторних батарей кріпити, знімати і ставити торцевими ключами з ізолюючими рукоятками.
- 2.10. Забороняється використання переносних світильників без запобіжних сіток, з пошкодженою вилкою і ізоляцією проводів. При підключенні переносних світильників до джерела живлення їх слід тримати в руках або міцно закріпити (підв'язати) щоб уникнути мимовільного падіння.
- 2.11. Після отримання перевізних документів перед відправленням поїзда локомотивна бригада ознайомлюється з натурним листом щодо наявності небезпечних вантажів в поїзді.
- 2.12. Перш ніж підняти струмоприймач помічник машиніста разом з машиністом переконуються в тому що:
 - у високовольтній камері і кузові немає людей;
 - закриті двері і встановлені щити високовольтних камер;
 - закриті кришки підвагонних ящиків, сходів і хвіртки технологічних майданчиків для виходу на дах, колекторні люки машин;
 - прибрані сторонні предмети, матеріали, інструмент, запчастини та інше;
 - з машин, що ремонтувалися і апаратів зняті тимчасові приєднання і заземлення;
 - машини, апарати і прилади готові до пуску і роботи;
 - розкладні драбини складені, закриті (заблоковані) люки для виходу на дах локомотива;
 - швидкодіючий вимикач відключений і рукоятки контролера знаходяться на нульовій позиції;
 - люди знаходяться в безпечній зоні.
- 2.13. Перед в'їздом (виїздом) в (з) депо або пункт(а) технічного обслуговування локомотивів переконатися, що ворота повністю відкриті і закріплені, на підніжках, майданчиках, сходах і даху локомотива і в оглядовій канаві немає людей.
- 2.14. Введення (виведення) локомотива в (з) депо або пункт(а) технічного обслуговування локомотивів проводити по зеленому вогню світлової сигналізації даної колії і по команді однієї особи (старшого майстра (майстра) пункту технічного

обслуговування локомотивів і під спостереженням старшого майстра або майстра зміни. Швидкість пересування локомотива при введенні(виведенні) в (з) стійло (а) і на відкриті позиції не повинна перевищувати 3 км/год. Пересування поштовхами не допускається.

3. Вимоги безпеки під час виконання роботи.

- 3.1. Перш ніж почати рух електровоза, після подачі сигналу, помічник повинен знаходитись в кабіні, через вікно переконатися, що інші особи, які знаходяться поблизу електровоза чи на його шляху, відійшли в безпечне місце.
- 3.2. При відсутності в робочій кабіні управління одного з членів локомотивної бригади приводити локомотив до руху забороняється.
- 3.3. Забороняється провозити в кабінах локомотивів осіб, які не входять до складу локомотивної бригади, за винятком кондукторів, складальницької бригади, а також осіб, які мають дозвіл, що видається у встановленому порядку, але не більше двох осіб одночасно в передній кабіні і трьох осіб — в задній кабіні.
- 3.4. У виняткових випадках, коли виникає необхідність у машиніста електровоза відлучитись під час роботи з локомотива, після зупинки електровоза (поїзда) у такому місці, де буде забезпечений безпечний пропуск іншого рухомого складу, загальмування локомотиву (поїзда) та закріплення його від самовільного руху у відповідності із встановленим на залізниці порядком, електровоз може залишатись під наглядом помічника машиніста електровозу, реверсивну рукоятку машиніст забирає з собою.
- 3.5. При вимушеній зупинці поїзда (локомотива) на несприятливому профілі колії, залишати кабіну}-' локомотива машиністу і його помічнику одночасно забороняється.
- 3.6. Помічнику машиніста забороняється залишати кабіну керування локомотивом при:
 - проходженні станції;
 - наближенні до світлофорів, показання яких вимагають зниження швидкості чи зупинки;
 - білому вогні на локомотивному світлофорі (крім ділянок не обладнаних автоблокуванням);
 - в місцях дії попереджень про тимчасове зниження швидкості руху чи зупинки поїзду біля світлофору з забороняючим показанням.
- 3.7. З дозволу машиніста помічник машиніста зобов'язаний при прямуванні поїзда на зеленій вогонь прохідних світлофорів оглядати машинне відділення електровоза. Після повернення в кабіну помічник машиніста повинний перевірити показання «польового» і локомотивного світлофорів, доповісти машиністу про їх показання, потім доповісти про результати огляду машинного відділення.
- 3.8. При наближенні до людей, які ідуть по коліям, переїздам, кривим дільницям шляху, необхідно подавати оповіщувальні сигнали до тих пір, поки люди не зійдуть з колії, приймати заходи до зупинки, якщо колія не звільняється.
- 3.9. Під час руху забороняється;
 - висовуватись з бокових вікон кабіни за межі еркера;
 - відкривати вхідні зовнішні двері і висовуватись з них;
 - знаходитись на сідцях, підніжках та інших зовнішніх частинах;

- з електровоза дозволяється сходити тільки після повної зупинки, попередньо уважно оглянувши місце зупинки і впевнившись в безпеці виходу. В темний час освітити місце виходу. Не дозволяється сходити з електровоза, якщо по суміжній колії наближається чи рухається потяг. При підйманні на електровоз і сході з нього слід знаходитись обличчям до сходинок електровозу і триматись руками за поручні.
- 3.8. При зустрічному русі поїздів по суміжних коліях на перегонах або станціях в темний час доби треба перемикаєти прожектор в положення "Тьмяне світло", як тільки з'явиться зустрічний поїзд на сусідній колії, щоб не було засліплення локомотивної бригади зустрічного поїзда. Після проходження локомотива зустрічного поїзда прожектор треба переключити в положення "Яскраве світло".
 - 3.9. Забороняється при зустрічному русі поїздів по суміжних коліях на перегонах або станціях залишати прожектор у вимкненому положенні.
 - 3.10. У випадку осліплення прожектором зустрічного поїзда при прямованні на забороняючий сигнал машиніст повинен зупинити поїзд.
 - 3.11. При схрещенні поїздів на станціях прожектор на локомотиві, що зупинився, має бути вимкнений, а освітлення в кабіні — включене.
 - 3.12. На сортувальних станціях при проведенні маневрової роботи прожектор маневрового локомотива має знаходитись в положенні "Тьмяне світло" або "Яскраве світло" залежно від видимості предметів на коліях, людей і рухомого складу.
 - 3.13. При прямованні до заборонного сигналу світлофора помічник машиніста електровозу зобов'язаний перейти на бік машиніста, повторювати разом з ним показання сигналу, переконатися в тому, що контролер знаходиться в нульовому положенні, та у достатній величині тиску у гальмівній магістралі. При відсутності дій з боку машиніста щодо зупинки електровоза самому вжити заходів щодо попередження проїзду заборонного сигналу.
 - 3.14. При прямованні на ділянках з тимчасовими обмеженнями швидкості руху помічник машиніста повинен знаходитись в кабіні та виконувати свої обов'язки, стоячи на робочому місці в кабіні. Якщо місце обмеження швидкості руху співпало з місцем, де передбачений вихід помічника машиніста в машинне відділення, то він може вийти з кабіни для огляду, переконавшись у тому, що машиністом вжиті заходи щодо зниження швидкості руху поїзда та одержаний дозвіл машиніста електровозу.
 - 3.15. На двоколійних і багатоколійних ділянках перед наближенням зустрічного поїзда помічник машиніста повинен перейти у бік машиніста для запобігання можливості травмування та зобов'язаний оглядати зустрічний поїзд і доповідати машиністу про результати.
 - 3.16. Всі роботи щодо з'єднання і роз'єднання пневматичних рукавів, міжвагонних, міжлокомотивних і міжсекційних кіл управління і опалення, перевірки зчеплення автозчепів треба проводити тільки при загальмованому електровозі, опущених струмоприймачах і з особистого дозволу машиніста. З'єднання і роз'єднання електричних міжвагонних і міжсекційних сполучень необхідно здійснювати при знеструмлених колах управління і перекритих кінцевих кранах.
 - 3.17. При роз'єднанні з'єднувальних рукавів гальмівної магістралі слід перекрити кінцеві крани. Перед продуванням гальмівної магістралі з'єднувальний рукав слід взяти біля головки та притиснути до стегна, а потім відкрити кран.

- 3.18. При вході на станцію та проходженні по станційних коліях подавати встановлені сигнали, стежити за правильністю маршруту, за вільністю колії та сигналами, що подаються працівниками станції, а також за рухом поїздів та маневровими переміщеннями на суміжних коліях, негайно вживати заходів до зупинки в разі загрози безпеці руху чи для запобігання наїзду на людей.
- 3.19. У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні, якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримувати поїзд на місці на автогальмах, привести в дію ручне гальмо локомотива, і подати сигнал для приведення в дію ручних гальм, які є у складі поїзда (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт в господарчому поїзді). У поїздах, де таких працівників немає, помічник машиніста повинен підкласти під колеса вагонів гальмові башмаки, що знаходяться на локомотиві, а якщо їх не вистачає, крім того, привести в дію ручні гальма вагонів у кількості та у відповідності з порядком, визначеним начальником залізниці; сповістити через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли. У разі пошкодження поїзного радіозв'язку повідомлення черговому по станції чи поїзному диспетчеру передається з найближчого пункту, що має телефонний зв'язок (через помічника машиніста, кондуктора, провідника пасажирського вагона, керівника робіт в господарчому поїзді); разом з усіма працівниками, що обслуговують поїзд, вживати заходів до усунення перешкоди для руху, а в необхідних випадках забезпечити огороження поїзда та суміжної колії.
- 3.20. Обслуговування електровозу, що знаходиться у відстої під контактним проводом, повинно здійснюватися машиністами та помічниками машиністів, виділеними для цієї роботи наказом начальника локомотивного депо. Перед початком роботи вони повинні пройти цільовий інструктаж відповідно до вимог цієї інструкції.
- 3.21. При піднятому струмоприймачеві, що знаходиться під напругою, локомотивній бригаді дозволяється:
- замінювати перегорілі лампи в кабіні машиніста, крім пультів сигналізації, виконаних із спільно розміщеним пристроєм контролю напруги в контактній мережі, в кузові без заходу в ВВК і зняття огорож, освітлення ходових частин, буферних ліхтарів;
 - замінювати запобіжники в колах управління, попередньо їх знеструмивши, і вимикати автомати захисту;
 - замінювати прожекторні лампи при знеструмлених колах, якщо їх заміна передбачена з кабіни машиніста;
 - оглядати гальмове обладнання, не залізаючи під кузов електровоза;
 - перевіряти на дотик нагрів букс;
 - відкривати кожух і налаштувати регулятор тиску;
 - налаштувати електронний регулятор напруги;
 - продувати масловідділювач і кінцеві рукави гальмової і напірної магістралей;
 - контролювати подачу піску під колісні пари;
 - протирати скло всередині кабіни. Протирання скла зовні і лобових частин дозволяється проводити в місцях приймання (здавання) електровозів, що

обладнані спеціальними пристроями чи засобами для безпечного виконання цих робіт.

- обслуговувати апаратуру під напругою до 50 В постійного струму, що знаходиться поза ВВК;
- контролювати по приладах і візуально роботу машин і апаратів, не знімаючи огорожу і не заходячи у ВВК;
- обтирати нижню частину кузова;
- оглядати механічне обладнання і проводити його кріплення, не залізаючи під кузов;
- перевіряти тиск у маслопроводі компресора;
- регулювати запобіжні клапани повітряної системи;
- проводити прибирання (крім вологого) кабіни, тамбурів і проходів у машинному відділенні.

Інші роботи на електровозах при піднятому струмоприймачеві, що знаходиться під напругою, забороняються.

- 3.22. Забороняється виконувати роботи на електровозах, що працюють по системі багатьох одиниць (далі - СБО), при піднятому струмоприймачеві хоч би на одній з секції електровозу, одному електровозі, за винятком робіт, передбачених в п.3.10 цієї Інструкції.
- 3.23. На електровозах, до початку технічного обслуговування тягових двигунів, допоміжних машин і електричних апаратів, розміщених у ВВК, шафах, ящиках, за панелями пульта управління та легкознімними (без застосування інструменту) огорожами, при знаходженні їх в депо, на ПТОЛ або на коліях під контактним проводом, необхідно зупинити електровоз, привести в дію ручне гальмо і виконати такі операції:
 - 3.23.1. Вимкнути допоміжні машини, електропечі обігріву кабіни, електроопалення поїзда. Відключити головний вимикач і опустити струмоприймачі вимкненням відповідних перемикачів на пульті управління. Переконавшись в опусканні струмоприймачів по показаннях вольтметра і обов'язково візуально.
 - 3.23.2. На електровозах (секціях), що працюють по СБО, треба опустити струмоприймачі на всіх електровозах (секціях) і візуально переконавшись в їх опусканні.
 - 3.23.3. Заблокувати кнопки блоків вимикачів на пульті управління блокуючими ключами і зняти їх.
 - 3.23.4. Зняти реверсивну рукоятку з контролера машиніста.
 - 3.23.5. Блокуючі ключі вимикачів і реверсивна рукоятка повинні знаходитися у особи, яка проводить огляд чи ремонт обладнання (машиніста, помічника машиніста чи іншої особи).
 - 3.23.6. Закрити доступ стисненого повітря роз'єднувальним краном в колі підводу до клапана струмоприймача.
 - 3.23.7. При опущених струмоприймачах заземлюючою штангою торкнутися виводів тягового трансформатора для знімання ємкісного заряду з силового та допоміжного кіл електровоза, після чого заземлити високовольтний ввід. При виконанні заземлення треба користуватися діелектричними рукавичками.
 - 3.23.8. Після проведення цих операцій і упевнення на слух у повній зупинці допоміжних машин, дозволяється ввійти у ВВК, зняти огорожі і виконати огляд

чи ремонт. При цьому двері, штори та огорожі ВВК треба залишати відкритими на весь час перебування у ній людей.

- 3.23.9. На електровозах (секціях), що працюють по СБО, операції, що зазначені в п.п. 3.23.1-3.23.8 треба виконувати для кожного електровоза (секції).
- 3.24. У випадках відмови на шляху прямування блокуючих пристроїв на одній із секцій електровоза останню необхідно перевести в положення "Вимкнено". На одно- або двосекційних електровозах, що мають єдину систему блокуючих пристроїв, допускається, при технічній можливості, прямувати до найближчого ПТОЛ чи депо із вимкненими або розблокованими пристроями, при цьому локомотивна бригада повинна знаходитися тільки в кабіні управління.
- 3.25. При обриві заземлюючих шунтів, кожухів електропечей, заземляючих провідників пультів машиніста і помічника машиніста і корпусів допоміжних машин відновлювати заземлення устаткування дозволяється тільки при опущених струмоприймачах і вимкненому головному вимикачі.
- 3.26. Забороняється підніматися на покрівлю електровозу, який знаходиться на електрифікованих ділянках колії та у межах охоронних зон повітряних ліній (ПЛ) електропередач, що перетинають колію до відключення і заземлення проводів контактної мережі чи ПЛ.
- 3.27. При необхідності огляду і ремонту покрівельного обладнання електровозу помічник машиніста повинен переконатися, у тому що машиніст:
- запросив по рації у енергодиспетчера прибуття працівників дистанції контактної мережі;
 - опустив струмоприймачі;
 - перевірив реверсивну рукоятку в нейтральне положення і вийняли ключі блокування пульта управління. Вони мають знаходитися у особи, яка увійде в високовольтну камеру на весь час огляду і ремонту;
 - загальмував електровоз автоматичними і ручними гальмами. При необхідності підкласти під колеса гальмові башмаки.

Контактну мережу заземлюють працівники дистанції контактної мережі за наказом енергодиспетчера. Про виконання відключення і заземлення контактної мережі працівник дистанції контактної мережі видає машиністові довідку із зазначенням часу відключення. До одержання довідки підніматися на покрівлю РС забороняється.

- 3.26. При знаходженні на залізничних коліях слід дотримуватись наступних вимог:
- проходити вздовж колії по узбіччю чи посередині між коліями, звертаючи увагу на локомотиви, які рухаються по суміжним коліям;
 - переходити колії під прямим кутом, переступаючи через рейки, впевнившись, що в цьому місці нема рухомих локомотивів на небезпечній відстані,
 - перед переходом колії, зайнятого рухомим складом, по перехідним площадкам вагонів треба впевнитись, що в цьому місці нема рухомих локомотивів чи вагонів;
 - при сході з перехідної площадки слід триматись за поручні і розташовуватись лицем до вагона, впевнившись у відсутності перешкод до сходу;
 - проходити між розчепленими вагонами, локомотивами і секціями локомотивів можна, якщо відстань між їх автозчепками не менше 10 м;
 - обходити групу вагонів чи локомотиви, які стоять на коліях, слід на відстані

не менше 5 м від автозчепки.

Забороняється:

- ставати чи сідати на рейки, ставати між гостряком і рамною рейкою чи в жолоб з хрестовинами рухомих серцевин стрілочних переводів;
- знаходитись на підніжках, сходах та інших зовнішніх частинах тепловоза при русі;
- переходити колію по стрілочним переводам;
- переходити (перебігати) через колії перед рухомих складом, що наближається;
- підлізати під рухомий склад і влізати на автозчепки при переході через колію.

4. Вимоги безпеки після закінчення роботи.

- 4.1. При здачі локомотива помічник машиніста електровоза разом з машиністом зобов'язані:
 - зробити, якщо необхідно, додаткову перевірку несправних пристроїв з метою уточнення характеру їх стану і причин ушкодження;
 - закінчити виконання циклу робіт по технічному обслуговуванню і прибиранню локомотива згідно затвердженому переліку, про що записати в журналі ТУ-152.
- 4.2. Додатково усно проінформувати бригаду, яка приймає локомотив про всі несправності і відмічені ознаки ненормальної роботи локомотива, включення в роботу систем резервування, застосування аварійних систем.
- 4.3. При здачі локомотива в депо зупинити локомотив, привести в дію ручне гальмо, вимкнути допоміжні машини, електропечі обігріву кабіни, відключити головний вимикач і опустити струмоприймачі (переконатися в опусканні струмоприймачів за свідченнями вольтметра і обов'язково візуально), заблокувати кнопки блоків вимикачів на пульті управління блокуючими ключами і зняти їх, зняти реверсивну рукоятку з контролера машиніста, заблокувати входні двері локомотива, блокуючі ключі і реверсивну рукоятку здати в інструментальну комору цеху експлуатації.

■«

5. Вимоги безпеки в аварійних ситуаціях.

- 5.1. Якщо машиніст раптово втратить здатність керувати локомотивом, самому зупинити поїзд (локомотив), закріпити його встановленим порядком від самовільного руху, по радіозв'язку передати про це машиністам поїздів, які слідують позаду, поїзному диспетчеру або черговому по станції. Порядок подальших дій у цих випадках визначає поїзний диспетчер, виходячи з конкретних умов. При наявності у помічника машиніста посвідчення на право керування локомотивом і за його згодою поїзний диспетчер може дозволити помічнику машиніста довести поїзд до найближчої станції.
- 5.2. У разі падіння контактного дроту на локомотив залишатися в кабіні машиніста. При сході або підйомі на локомотив необхідно надіти діелектричні рукавички. Пересуватися в 5-метровій зоні від рухомого складу⁷ слід невеликими (не більше 0,1 м) кроками.

- 5.3. При ураженні електричним струмом негайно звільнити потерпілого від дії струму відключивши ту частину електроустановки, якої торкається потерпілий. При неможливості зняття напруги для звільнення потерпілого необхідно використовувати засоби захисту: надіти діелектричні рукавички та боти, діяти ізольованою штангою або ізольованими кліщами, які розраховані на відповідну напругу.
- 5.4. При опіку електричною дугою і ураженні електричним струмом постраждалого (незалежно від площі опіку) слід доставити до лікувальної установи, оскільки він повинен знаходитися під постійним лікарським спостереженням, враховуючи особливості дії електричного струму на організм. Зупинка серця у нього може наступити через декілька годин або навіть доби з моменту травми. За відсутності видимих важких пошкоджень на тілі постраждалого після проходження через нього електричного струму або дії інших небезпечних чинників, не можна дозволяти рухатися постраждалому, а тим більше продовжувати роботу, оскільки не виключена можливість раптового подальшого погіршення стану його здоров'я.
- 5.5. У разі виникнення аварійних ситуацій на перегоні при перевезенні небезпечних вантажів машиніст електровоза повинен негайно вжити заходів щодо захисту членів локомотивної бригади від можливого впливу небезпечних вантажів та сповістити про аварійну ситуацію у встановленому порядку через поїзний радіозв'язок або іншим можливим видом зв'язку поїзного диспетчера і чергових по станціях, які обмежують перегін. У цьому разі машиніст локомотива і його помічник розкривають пакет із перевізними документами. Після передачі повідомлення про аварійну ситуацію локомотивна бригада вживає заходів за вказівкою поїзного диспетчера згідно з аварійною картою на даний небезпечний вантаж.
- 5.6. При наявності у складі поїзда вантажів із радіоактивними матеріалами після інформування про аварію:
- видаляють з потенційно небезпечної зони людей, у тому числі потерпілих, на відстань не менше ніж 100 - 200 м з навітряного боку, якщо інші обставини не потребують більших відстаней (після уточнення радіаційної обстановки відстань слід змінити відповідно до ситуації);
 - надають потерпілим долікарську допомогу;
 - позначають зону радіаційної транспортної аварії попереджувальними знаками і сигналами припинення руху в радіусі не менше ніж 10 м від її зовнішньої межі;
 - припиняють прохід людей і пропускання рухомого складу через зону аварії, що викликала радіоактивне забруднення, до ліквідації наслідків аварійної ситуації.
- Доступ у зону радіаційної транспортної аварії дозволяється
- 5.7. У разі виникнення пожежі на перегоні локомотивна бригада після оцінки обставин:
- сповіщає про пожежу чергового найближчої станції;
 - за узгодженням із поїзним диспетчером приймає рішення про можливість прямування до найближчої станції (роз'їзду) або зупинки поїзда на горизонт

тальній ділянці, придатній для під'їзду пожежних автомобілів (біля шосейних доріг, переїздів);

- забезпечує першочергову евакуацію людей.

- 5.8. У випадку виявлення пожежі на локомотиві або в складі поїзда локомотивна бригада зобов'язана вжити заходів для зупинки поїзда, дотримуючись наступних вимог та умов:
- категорично забороняється зупинити поїзд з палаючими вагонами, незалежно від виду вантажу: на залізничних мостах, шляхопроводах, віадуках, естакадах, в тунелях, під мостами, поблизу трансформаторних підстанцій, тягових підстанцій, будівель та споруд, які піддаються горінню, або інших місць, що створюють загрозу швидкого поширення вогню або таких, що перешкоджають організації гасіння пожежі й евакуації пасажирів;
 - в окремих випадках, коли пожежа виявлена у вантажному поїзді на несприятливій ділянці шляху (виїмка, високий насип і т.п.) або коли загасити пожежу наявними засобами неможливо, машиніст поїзда, переконавшись за документами у відсутності в палаючому та поруч розташованих вагонах небезпечних вантажів (вибухонебезпечні матеріали, гази скраплені і розчинені під тиском, та легкозаймисті рідини), може продовжити проходження до найближчої станції, повідомивши про пожежу та вид палаючого вантажу поїзному диспетчеру або черговому по станції, на яку прибуває поїзд, для вжиття ними заходів з виклику пожежних підрозділів та підготовки засобів пожежогасіння;
 - зупинка поїзда на електрифікованих ділянках залізниць має проводитися з таким розрахунком, щоб палаючі вагони або локомотив не розташовувалися під жорсткими або гнучкими поперечинами, секційними ізоляторами, повітряними стрілками, а також під сполученнями анкерних ділянок контактної мережі;
 - під час пожежі у вагоні з нафтопродуктами, вибуховими речовинами, сильнодіючими отруйними речовинами та їм подібними вантажами поїзд повинен бути зупинений у такому місці, щоб у випадку вибуху в палаючому вагоні уберегти людей та тварин від загибелі або отруєння, а станційні, складські й інші будівлі, мости та рухомий склад, що знаходиться на прилеглих коліях - від ушкоджень і пожежі;
 - у випадку пожежі на електровозі, обладнаного установками пінного або порошкового пожежогасіння, під час гальмування необхідно зберегти максимально можливий тиск повітря в головних повітряних резервуарах, що необхідно для ефективної роботи установки. Ручку крана машиніста після гальмування потрібно поставити в положення перекриття без живлення гальмової магістралі.
- 5.9. Одночасно з вжиттям заходів з зупинки поїзда, подати сигнал пожежної тривоги і, використовуючи поїзний радіозв'язок або будь-який інший можливий у ситуації, що склалася, від зв'язку, повідомити про пожежу поїзному диспетчеру або черговому по найближчій станції для виклику пожежних підрозділів.
- 5.10. У разі пожежі на електрифікованих дільницях забороняється до зняття напруги і заземлення наближатися до проводів та інших частин контактної мережі і повітряних ліній на відстань менш як 2 м, а до обірваних проводів контактної мережі, що торкаються землі, - на відстань менше ніж 10 м.

- 5.11. Використання води, повітряно-пінних вогнегасників дозволяється тільки після зняття напруги і заземлення контактної мережі в установленому порядку, при цьому:
- 1) контактна мережа і повітряні лінії без заземлення розглядаються як такі, що знаходяться під напругою, навіть, якщо напруга знята;
 - 2) напруга вважається знятою тільки в тому випадку, коли отримано письмовий дозвіл електрика району контактної мережі на гасіння пожежі з зазначенням в ньому номера наказу енергодиспетчера, з яких пристроїв знята напруга та час зняття напруги;
 - 3) у тих випадках, коли прибуття електрика й одержання письмового дозволу вимагає часу, за який може відбутися значний розвиток пожежі з небезпечними наслідками, допускається прийняття дозволу по радіо. В дозволі має бути названий реєстраційний номер наказу енергодиспетчера, з яких пристроїв знята напруга та час зняття напруги. Одержавши дозвіл, машиніст електровоза має за кіловольтметром переконатися у відсутності напруги в контактній мережі, заземлити її у встановленому порядку та доповісти про це керуючому гасінням пожежі. Якщо переконатися у відсутності напруги в контактній мережі не є можливим, а також неможливо надійно її заземлити, отримання письмового дозволу електрика є обов'язковим;
- 5.12. Гасіння матеріалів, розташованих на відстані більш як 7 м від контактної мережі, що знаходиться під напругою, дозволяється будь-якими засобами пожежегасіння (вогнегасниками) без зняття напруги. При цьому слід стежити, щоб струмені води або пінного розчин⁷ не наближались до контактної мережі на відстань менше ніж 2 м.
- 5.13. По закінченні гасіння пожежі машиніст, якщо він є керівником робіт, зобов'язаний переконатися в тому, що люди знаходяться на відстані не менше 2 м від частин контактної мережі, після чого зазначити час закінчення робіт на копії письмового дозволу, що знаходиться в електрика району контактної мережі.
- 5.14. У випадку виникнення пожежі на електровозі помічник електровоза повинен:
- переконатися в тому, що машиніст перевів головну рукоятку контролера машщ-ніста в нульове положення, вимкнув допоміжні машини, вимкнув головний вимикач, опустив струмоприймачі та зупинив поїзд;
 - подати сигнал пожежної тривоги та повідомити про пожежу поїзному диспетчеру або черговому по найближчій станції для виклику пожежних підрозділів.
 - вжити заходів з утримання поїзда на місці та вимкнув рубильник акумуляторної батареї;
 - переконатися в тому, що струмоприймачі опущені, і що контактний провід не торкається даху чи встановленого на ньому обладнання;
 - тільки по розпорядженню машиніста розпочати разом з ним гасіння пожежі, використовуючи наявні пристрої та засоби пожежегасіння;
 - якщо пожежа не може бути ліквідована самостійно та наявними засобами, необхідно відчепити електровоз (або одну з його секцій) і відвести приблизно на 50 м від вагонів, трансформаторних підстанцій, тягових підстанцій, дерев'яних будівель та інших пожежонебезпечних об'єктів.
- 5.15. У випадку⁷ виникнення пожежі у вантажному поїзді під час руху виконувати вказівки машиніста електровозу. До гасіння пожежі приступати тільки після його

команди при цьому машиніст повинен:

- зупинити поїзд, вжити заходів з утримання його на місці й уточнити, в якому вагоні (вагонах), відбувається пожежа;
- подати сигнал пожежної тривоги і повідомити про пожежу;
- розкрити пакет з перевізними документами, встановити найменування вантажу в палаючому і суміжних вагонах, а за наявності небезпечного вантажу - його кількість, номер аварійної картки і розміри небезпечної зони;
- направити з наявними на електровозі засобами пожежогасіння свого помічника до палаючого вагону для з'ясування обстановки та вжиття заходів з ліквідації пожежі;
- до прибуття пожежного підрозділу організувати гасіння пожежі всіма наявними засобами, керуючись вказівками з гасіння для даного виду вантажу. Для небезпечного вантажу необхідно враховувати розміри небезпечної зони, зазначеної в аварійній картці.

5.16. Гасіння пожежі у вантажному поїзді має здійснюватися з дотриманням наступних вимог:

- 5.16.1. Під час пожежі у вагоні, завантаженому ватою, пряжею, тканинами (крім синтетичних), папером, деревом та іншими подібними вантажами, локомотивна бригада після зупинки поїзда організує гасіння пожежі на місці. Необхідно ліквідувати відкрите полум'я наявними засобами без розвантажування вагону. Остаточна ліквідація пожежі з розвантаженням вагону проводиться на коліях станції;
- 5.16.2. Під час пожежі у вагонах з легкогорючими вантажами локомотивна бригада одночасно з викликом пожежного підрозділу проводить розчеплення поїзда та відвід палаючих вагонів від інших на відстань 200 м і в таке місце, де в радіусі приблизно 50 м не буде пожежонебезпечних об'єктів;
- 5.16.3. У ви пачку пожежі цистерн з легкозаймистими рідинами (ЛЗР) та горючими рідинами (ГР) палаючі цистерни необхідно відвести від поїзда в таке місце, де в радіусі приблизно 100 м відсутні пожежонебезпечні об'єкти, у тому числі трансформаторні та тягові підстанції. Якщо існує небезпека вибуху цистерн з ЛЗР, радіус такої зони має бути не менше 250 м. Гасіння ЛЗР і ГР до прибуття пожежних підрозділів виконується пінними та порошковими вогнегасниками, землею і піском. Рідина, що витікає, відводиться канавами у природні та штучні виїмки, котловани і кювети, з одночасним засипанням землею. В необхідних випадках створюються загороджувальні земляні вали або відвідні канати;
- 5.16.4. У випадку пожежі у вагоні зі стисненими та зрідженими газами в балонах, локомотивна бригада відчіплює і відводить палаючий вагон від поїзда на 200 м та одночасно приступає до його гасіння всіма придатними засобами, що є в її розпорядженні. В вагонах, що супроводжуються провідниками, гасіння пожежі здійснюється провідниками, локомотивна бригада в гасінні пожежі участі не бере. Якщо пожежа розрослася та стала значною, тобто вогонь поширився по всьому вагоні, проводити гасіння наявними в локомотивної бригади засобами та вивантажувати балони до прибуття пожежного підрозділу забороняється. В таких вішалках після відведення палаючого вагону' на відстань 200м локомотивна бригада організує його охорону з метою недопущення до вагона людей. Особи, призначені для охорони вагону, мають знаходитися в укритті в безпечній зоні.
- 5.16.5. Під час пожежі цистерни зі зрідженим газом та виникнення небезпеки її вибуху,

палаючу цистерну необхідно відвести на безпечну відстань та організувати її охорону. Гасіння такої цистерни вогнегасниками забороняється;

5.16.6. Під час пожежі у вагоні з вибуховими матеріалами (ВМ) локомотивна бригада зобов'язана негайно розчепити поїзд та відвести палаючий вагон від іншого рухомого складу на безпечну відстань, зазначену в аварійній картці, але не менше як на 300 м і діяти далі згідно вимог, викладених в аварійній картці на цей вид вантажу або інструкції- яка знаходиться в осіб, що супроводжують вантаж, якщо вони є.

5.16.7. Якщо в поїзді є небезпечний вантаж, крім перерахованих вище вимог мають виконуватися вказівки, які містяться в аварійній картці на цей небезпечний вантаж.

5.17. В ліквідації пожежі у вагонах з сильнодіючими отруйними речовинами локомотивна бригада участі не бере.

5.18. Після ліквідації пожежі, подача напруги на електровоз, де мало місце ушкодження електричних апаратів і проводів, забороняється. Електровоз, ушкоджений пожежею, має прямувати в депо з опущеними струмоприймачами та вимкнутим колом управління за допомогою іншого локомотива.

5.19. *Надання першої допомоги.*

5.19.1. *При термічних і електричних опіках* першого ступеня після ліквідації дії на тіло людини небезпечного чинника (вогню, гарячої поверхні, гарячих рідин, газу або пари і т. п.) потрібно поливати уражені ділянки тіла струменем холодної води або обкласти снігом на 15-20 хв. Це зменшує біль, а також час і глибину перегріву тканин і запобігає їх набряку.

При невеликих за площею опіках першого і другого ступенів потрібно накласти на обпалену ділянку шкіри стерильну пов'язку, використовуючи бинт або марлю.

Надаючи допомогу потерпілому, щоб уникнути зараження не можна торкатися руками обпалених ділянок шкіри або змащувати їх мазями, жирами, маслами, вазеліном, присипати питною содою, крохмалем і т.п. Не можна розкривати пухирі, видаляти мастику, що пристала до обпаленого місця, каніфоль або інші смолянисті речовини, оскільки видаляючи їх, легко можна зняти обпалену шкіру і тим самим створити сприятливі умови для зараження рани.

Одяг і взуття з обпаленого місця не можна зривати, а необхідно розрізати ножицями і обережно зняти. Якщо обгорілі шматки одягу прилипли до обпаленої ділянки шкіри, то поверх них слід накласти стерильну пов'язку і направити постраждалого до лікувальної установи.

При важких і обширних опіках постраждалого необхідно загорнути в чисту тканину, не роздягаючи його, укрити потепліше, дати одну-дві пігулки анальгіну або амідопіріну, напоїти теплим чаєм і створити спокій до прибуття лікаря.

Обпалене обличчя необхідно закрити стерильною марлею.

При перших ознаках шоку, коли потерпілий різко блідне, дихання у нього стає поверхневим і частим, пульс ледве промацується, необхідно терміново дати йому випити 20 крапель настоянки валеріани.

При опіках очей слід робити холодні примочки з розчину борної кислоти (по ложці чайної ложки кислоти на стакан води) і негайно направити постраждалого до лікаря.

- 5.19.2. У переднепритомному стані (скарги на запаморочення, нудоту, утруднення в грудях, недолік повітря, потемніння в очах) постраждалого слід укласти, опустивши голову трохи нижче тулуба, оскільки при непритомності відбувається раптовий відлив крові від мозку. Необхідно розстебнути одяг постраждалого, що утрудняє дихання, забезпечити приток свіжого повітря, дати йому випити холодної води, давати нюхати нашатирний спирт. Класти на голову холодні примочки і лід не треба. Обличчя і груди можна змочити холодною водою. Так само слід поступати, якщо непритомність вже наступила.
- 5.19.3 Якщо дихання припинилося або дуже слабке і пульс не промацується, зіниці розширені і не реагують на світло необхідно відразу ж почати робити штучне дихання, зовнішній масаж серця (за хвилину' необхідно зробити не менше ніж 12 вдювань і 60-70 надавлювань на грудину) і терміново викликати лікаря. При проведенні штучного дихання запрокинута голову потерпілого назад, звільнити дихальні шляхи.
- 5.19.4 При артеріальній кровотечі накладати вище місця виливу крові джгут та вказати час накладання джгута, звернутися до лікаря. При правильному накладанні пульс нижче місця накладання не повинен промачуватися, а кровотеча повинна повністю припинитися. Джгут може залишатися на ушкодженій кінцівки не більше 2 годин влітку і 1 години взимку. При закінченні вище вказаного часу зажати артерію пальцями, ослабити джгут і накладати його трохи вище або нижче місця попереднього накладення, при цьому знову вказавши час теперішнього накладення.

Розробив: ГЧМІ

УЗГОДЖЕНО :

Начальник відділу охорони праці

Заступник начальника депо з експлуатації

М. Толкущий

 Климченко В.В.

 О.І. Яцук

 В.