

Согласовано
ЦК профсоюза работников лесных отраслей
Российской Федерации
17 декабря 1997 г.

Утверждено
Департаментом лесного комплекса
Министерства экономики
Российской Федерации
15 декабря 1997 г.

Типовая инструкция по охране труда для машиниста локомотива и его помощника

ТОИ Р-15-029-97

Инструкция вводится в действие с 01.01.1998 г.

1. Общие требования безопасности

1.1. На работу в качестве машиниста или помощника машиниста допускаются лица не моложе 18 лет, имеющие специальную подготовку для выполнения данного вида работ, прошедшие медицинский осмотр, инструктаж, обучение и проверку знаний по охране труда, пожарной безопасности, оказанию первой доврачебной помощи и имеющие об этом специальное удостоверение.

1.2. К управлению локомотивом допускаются лица, сдавшие теоретические и практические экзамены по управлению и обслуживанию локомотивов и наработавшие не менее 20000 км на локомотиве в качестве помощника машиниста.

1.3. При поступлении на работу в качестве машиниста локомотива до начала самостоятельного вождения поездов машинист должен пройти стажировку под руководством машиниста-наставника с целью освоения профиля дороги, знакомства с расположением раздельных пунктов, веток, усов, видимых сигналов движения и путевых знаков.

1.4. Нахождение посторонних лиц в кабине локомотива не допускается.

1.5. Машинист и помощник машиниста обязаны знать правила внутреннего трудового распорядка предприятия и их выполнять.

1.6. Машинист и помощник машиниста должны знать "Правила технической эксплуатации узкоколейных железных лесовозных дорог колеи 750 мм", инструкции по сигнализации, движению поездов должностную и по охране труда.

1.7. За машинистом и помощником машиниста приказом по цеху или предприятию (распоряжением) закрепляется определенный локомотив.

1.8. Техническое состояние локомотива должно отвечать требованиям Правил технической эксплуатации и техническим условиям завода-изготовителя.

1.9. В период работы машинист и помощник машиниста должны пользоваться средствами индивидуальной защиты, выдаваемыми руководителями предприятия.

1.10. Рабочие, пользующиеся для проезда на работу и с работы транспортом, предоставляемым предприятием, обязаны знать и строго выполнять правила перевозки пассажиров. Проезд к месту работы и обратно на не оборудованном для этих целей транспорте запрещается.

1.11. Общее организационное и техническое руководство работой осуществляет начальник дороги через непосредственных руководителей. Распоряжения и указания непосредственного руководителя обязательны для выполнения.

1.12. Движение по узкоколейным железным лесовозным дорогам должно быть организовано по графику, утвержденному в установленном порядке.

1.13. Узкоколейная железная дорога обладает повышенной опасностью. Поэтому, подходя к железнодорожной линии, необходимо убедиться в том, что по путям, которые предстоит переходить, не приближаются поезда, локомотивы, вагоны. Нельзя переходить или перебежать пути перед движущимся поездом и локомотивом.

Переходить пути надо под прямым углом. Ходить вдоль пути можно только по середине междупутья или по обочине земляного полотна.

При переходе пути, занятого вагонами, необходимо обойти стоящий состав, наблюдая при этом за движением локомотивов или поездов по соседнему пути.

Запрещается подлезать под вагоны, сцепы.

2 Требования безопасности перед началом работы

2.1. Машинист локомотива и помощник машиниста должны пройти предрейсовый медицинский осмотр, проводимый медицинским персоналом здравпункта.

- 2.2. Получить в диспетчерской маршрутный лист и ознакомиться с картой маршрута.
- 2.3. Перед выездом из депо или при приеме локомотива на линии машинист совместно с помощником обязаны проверить техническое состояние локомотива. Проверке подлежат: двигатель и трансмиссия, ходовая часть, тормоза, песочницы, внешние световые сигналы и измерительные приборы, кабины, ударные и сцепные устройства.
- 2.4. Прежде чем приступить к осмотру, смазке или ремонту локомотива, необходимо убедиться в том, что он заторможен и не может самопроизвольно двинуться. В пути следования работы по осмотру необходимо начинать не ранее чем через 2 мин после остановки локомотива, так как может произойти набегание или оттяжка состава. При технической возможности необходимо отвести локомотив от состава на 5-10 м и их затормозить.
- 2.5. При осмотре и экипировке локомотива в темное время суток необходимо пользоваться переносной лампой, защищенной сеткой или электрическим фонарем. Использовать для этих целей факелы или другие средства с открытым огнем запрещается.
- 2.6. При обнаружении неисправности приборов и воздухопроводов, находящихся под давлением, их ремонт следует производить после снижения давления воздуха.
- 2.7. Выезд на линию и эксплуатация локомотива не разрешается, если при проверке будет обнаружена одна из следующих неисправностей:
- подтекает топливо из системы питания;
 - неисправен или отсутствует глушитель;
 - не включается или самопроизвольно выключается передача;
 - не включается реверс;
 - прослушиваются ненормальные стуки в двигателе;
 - имеется трещина в ободе колеса колесной пары;
 - износ реборды колеса свыше норм, установленных ПТЭ;
 - неисправна рессора;
 - неисправна букса;
 - неисправны электропроводка, аккумулятор;
 - колодки тормозов изношены сверх норм, установленных ПТЭ;
 - погнуты, заедают тяги тормоза;
 - нарушена герметичность системы пневматических тормозов (определяется на слух и по манометру);
 - не работает манометр системы пневматических тормозов;
 - неисправен рычаг ручного тормоза;
 - неисправны песочницы (обломаны, согнуты трубки, не открываются кранами);
 - отсутствует песок;
 - не горят фары, прожектор;
 - горят не все фары;
 - не работают сигналы ограждения локомотива;
 - неисправен манометр, указатель наличия топлива, давления, масла, температуры и т.д.;
 - не работает стеклоочиститель;
 - неисправен звуковой сигнал;
 - неисправны дверки кабины;
 - отсутствуют медикаменты в аптечке;
 - отсутствует или неисправен огнетушитель;
 - отсутствуют башмаки.
- До выезда из депо все обнаруженные неисправности должны быть устранены.
- 2.8. Выезжая из депо, машинист должен быть готовым к остановке локомотива в случае неожиданного появления на пути людей.
- 2.9. При выезде из ворот депо машинист не должен высовываться из бокового окна.
- 2.10. При движении по деповским путям машинист должен внимательно следить за положением стрелок и сигналов, передвижением подвижного состава, хождением людей по деповским и станционным путям и не превышать установленной скорости движения. Выехав на станционный путь, машинист поступает в распоряжение дежурного диспетчера, который руководит движением подвижного состава по всей дороге.

3. Требования безопасности во время работы

- 3.1. При проведении маневровых работ машинист локомотива выполняет распоряжения только одного лица (кондуктора), ответственного за производство маневров. Сигнал "Стоп" выполняется немедленно, независимо от того, кем он подан.
- 3.2. Получив сигнал о начале маневровой работы, а также сигнал стрелочника, подтверждающего готовность стрелок, машинист повторяет сигнал свистком и плавно приводит в движение локомотив.

- 3.3. При маневровой работе боковые окна в кабине машиниста должны быть открыты для наблюдения за подаваемыми сигналами.
- 3.4. Машинист при производстве маневровой работы должен внимательно следить за положением стрелок, по которым движется маневровый состав, расположением и передвижением подвижного состава и нахождением на путях подвижного состава, локомотивов, людей и в необходимых случаях подавать сигналы.
- 3.5. Маневровые работы необходимо проводить при скоростях движения, не превышающих:
25 км/ч - при передвижениях по свободным путям локомотива с вагонами прицепленными к нему сзади;
15 км/ч - при движении вагонами вперед по свободному пути и при движении по стрелочным переводам на боковые пути независимо от того, где находится локомотив - спереди или сзади;
10 км/ч - при маневрах с вагонами, в которых находятся люди, или с вагонами, груженными опасными грузами;
3 км/ч - при подходе локомотива к вагонам.
- Маневровые работы на главном или обгонных путях производятся при закрытых входных сигналах с разрешения дежурного по станции, а там, где его нет, - с разрешения дежурного поездного диспетчера.
- 3.6. Осаживание маневрового состава вагонами вперед, особенно на путь, занятый составом или отдельными вагонами, а также для сцепки с оставшейся частью состава производится плавно, без толчков по сигналу кондуктора, который находится на первой по направлению движения тормозной площадке или на ступеньке локомотива.
- 3.7. Выход маневрового состава за границы станции без разрешения дежурного диспетчера (или дежурного по станции) не разрешается.
- 3.8. Поезд и подвижной состав на станционных и складских путях должны устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками. Стоящие на станции вагоны, подготовленные к отправлению и расформированию, но с которыми не производятся маневры, сцепляют, затормаживают и закрепляют от угона башмаками.
- 3.9. При постановке локомотива под поезд машинист, не доезжая 3-5 м до состава, должен остановить локомотив и по сигналу кондуктора со скоростью не свыше 5 км/ч осторожно подъезжать к составу для сцепки с первым вагоном.
- 3.10. При трогании тяжелого поезда с места машинист должен слегка осадить головные вагоны. Сжимать состав следует осторожно, с учетом профиля пути, на котором стоит поезд.
- 3.11. Для выезда со станции машинист должен получить от кондуктора жезл или письменное путевое разрешение и по сигналу кондуктора начать движение.
- 3.12. Во время движения поезда двери кабины локомотива должны быть закрыты, но не запорты. В кабине может находиться кондуктор или лицо, имеющее соответствующее удостоверение (технический инспектор, инженер службы охраны труда и др.).
- 3.13. Вести поезда по перегону следует плавно без рывков и резкого осаживания, сообразуясь с профилем пути и с установленной на дороге скоростью.
- 3.14. При следовании поезда по перегону или разделному пункту необходимо внимательно следить за сигналами, подаваемыми путевыми рабочими и станционными работниками о состоянии пути, подвижного состава и груза. Обнаружив неисправность, угрожающую дальнейшему следованию поезда, машинист должен немедленно остановить и оградить поезд, после чего устранять неисправность.
- 3.15. Приближаясь к выемкам и кривым участкам пути, к местам, где видимость значительно ухудшается, машинист для предупреждения идущих или работающих на путях людей должен подавать оповестительные звуковые сигналы. Сигналы подаются до тех пор, пока люди не сойдут с пути.
- 3.16. При встрече с поездом (при двухпутном движении) машинист должен подать звуковые сигналы до приближения к поезду и при проследовании последнего вагона для предупреждения людей, которые могут переходить путь.
- 3.17. Приближаясь к встречному поезду в темное время суток, машинист должен переключить прожектор на ближний свет или выключить его. После проследования головной части поезда снова включить дальний свет.
- 3.18. Подъезжая к станции или другому разделному пункту, машинист должен подать сигнал бдительности и внимательно следить за показаниями входного и выходного сигнала, за сигналами работника разделного пункта, за положением стрелок, производством маневровой работы на разделном пункте, за хождением людей по путям. Въезжать на станцию или проезжать ее нужно с установленной скоростью.
- 3.19. При входе поезда на станцию, на которой он должен остановиться, машинист обязан привести в действие тормоза локомотива, а при следовании на ручном или смешанном торможении привести в действие тормоза локомотива и подать сигнал о приведении в действие ручных тормозов состава так, чтобы остановка локомотива была произведена в пределах

столбиков и сигналов.

3.20. При безостановочном проследовании станции машинист локомотива обязан, обгоняя стоящий на станции поезд, подавать оповестительные сигналы, предупреждающие людей о приближении поезда.

3.21. Скорость движения поезда по перегонам устанавливается графиком движения поездов, соответствующими видами сигналами и письменным предупреждением. Не разрешается превышать скорость:

при прохождении места, огражденного сигналами "Уменьшение скорости", если не было выдано письменное предупреждение о другой скорости, - не более 10 км/ч;

при движении поезда вагонами вперед - более 15 км/ч;

при подаче поезда на тупиковые пути склонов, усов - более 15 км/ч;

при движении по необслуживаемой стрелке на перегоне - более 15 км/ч, при условии, если машинист уверен, что стрелка стоит правильно. При движении поезда вагонами вперед машинист обязан остановить поезд и дальнейшее следование поезда осуществлять лишь после осмотра стрелки кондуктором и по его сигналу.

3.22. На спусках машинист должен двигаться с такой скоростью, при которой по наличию тормозов в поезде обеспечивался бы тормозной путь не более установленного для данного состава в случае экстренной остановки.

3.23. На перегонах скорость движения поезда не должна быть выше максимально допустимой для данного участка, если она не ограничена выданным предупреждением или указаниями сигналов.

3.24. В пути следования машинист обязан содержать тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их пути, своевременно тормозить и опускать автотормоза, а при ведении поезда на ручном и смешанном торможении своевременно подавать сигналы о торможении и отпуске ручных тормозов.

3.25. При начале движения с толкача машинисту толкача запрещается приводить в движение локомотив без соответствующего разрешения на следование, а машинисту ведущего локомотива - приводить в движение локомотив до получения ответного сигнала толкача.

3.26. При следовании в пути с толкачом машинистам главного и подталкивающего локомотивов не разрешается изменять режим управления локомотивами или останавливать поезд без подачи соответствующих сигналов.

3.27. Машинисту толкача запрещается:

прекращать толкание поезда без подачи установленных сигналов и ранее места, обозначенного соответствующим сигнальным знаком;

при окончании подталкивания (в случае необходимости следовать за поездом) находиться на расстоянии более близком, чем необходимо для остановки толкача перед остановившимся поездом;

при въезде на станцию прибытия двигаться со скоростью, при которой не может быть обеспечена немедленная остановка.

3.28. При следовании поезда двойной тягой движением управляет машинист первого локомотива. Машинист второго локомотива обязан подчиниться всем сигналам машиниста первого локомотива и повторять их. Обоим машинистам не разрешается приводить в движение локомотив до получения ответного сигнала.

3.29. Двигаясь с поездом или одиночным локомотивом, машинист и помощник машиниста обязаны:

вести, останавливать и трогать поезд плавно, не допуская резких изменений скорости;

не оставлять локомотив без наблюдения;

следить за исправностью пути;

подавать установленные сигналы;

не превышать установленную скорость движения.

3.30. При пробуксовке локомотива подсыпку песка под колеса проводить только из песочницы. Запрещается подсыпать песок под колеса, идя перед движущимся локомотивом.

4. Требования безопасности в аварийных ситуациях

4.1. При внезапном заболевании машиниста во время движения поезда по перегону помощник машиниста или главный кондуктор обязаны дать сигнал общей тревоги и остановить поезд. Помощник машиниста и главный кондуктор должны оказать доврачебную помощь машинисту. При наличии у помощника машиниста свидетельства на право управления локомотивом он обязан довести поезд до первой станции или отдельного пункта, сообщить дежурному диспетчеру о случившемся и получить от него необходимые указания.

4.2. Во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, машинист обязан принять меры к исключению угрозы.

4.3. При обнаружении у встречного поезда нарушения габаритов погрузки или других неисправностей машинист должен подавать сигналы тревоги и принять меры к остановке своего и встречного поездов для устранения неисправности.

4.4. При необходимости устранения возникшей неисправности в процессе работы и проведения технического обслуживания машинист обязан выключить двигатель локомотива.

4.5. Во всех случаях обнаружения неисправности пути подвижного состава и невозможности устранения их своими силами, а также при аварийных и несчастных случаях требование о помощи поезду (бригаде) передается на ближайшую станцию или диспетчеру по радио, телефону, а при отсутствии связи - нарочным.

4.6. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист должен привести в действие автотормоза и подать сигнал для затормаживания ручными тормозами.

4.7. При снежных заносах пути машинисту застрявшего поезда разрешается отцеплять локомотив от поезда и пробивать занесенный участок пути движением локомотива вперед и назад, а состав доставлять до ближайшей станции по частям.

4.8. Машинист поезда, застигнутого ливнем на перегоне, должен продолжить движение до ближайшей станции с уменьшением скорости, постоянно наблюдая за состоянием пути.

4.9. В случае возникновения пожара для тушения пламени необходимо использовать огнетушитель, находящийся в кабине.

4.10. При заклинивании входной дверцы необходимо выдавить или выбить лобовое стекло и покинуть кабину.

4.11. О каждом несчастном случае пострадавший или очевидец должен известить соответствующего руководителя работ.

4.12. Машинист и помощник машиниста должны уметь оказывать доврачебную помощь. Такая помощь оказывается немедленно, непосредственно на месте происшествия и в следующей последовательности: сначала нужно устранить энергоисточник травмирования (выключить двигатель, остановить механизм, извлечь пострадавшего из-под хлыста и др.). Оказание помощи надо начинать с самого существенного, что угрожает здоровью или жизни человека (при сильном кровотечении наложить жгут, а затем перевязать рану; при подозрении закрытого перелома наложить шину; при открытых переломах сначала следует перевязать рану, а затем наложить шину; при ожогах наложить сухую повязку; при обморожении пораженный участок осторожно растереть, используя мягкие или пушистые ткани).

После оказания доврачебной помощи пострадавший должен быть направлен в ближайшее лечебное учреждение.

При подозрении повреждения позвоночника транспортировать пострадавшего только в положении лежа на жестком основании.

5. Требования безопасности по окончании работы

5.1. Машинист и помощник машиниста обязаны:

Поставить локомотив в депо или сдать другой бригаде;

Очистить локомотив от грязи, смазать ходовую часть;

Сделать запись в журнале об обнаруженных неисправностях в период работы.