

Распоряжение ОАО "РЖД"  
от 16.11.2022 N 2961/р  
(ред. от 14.03.2023) "Об  
утверждении Инструкции  
по охране труда для  
локомотивных бригад ОАО  
"РЖД" (вместе с "ИОТ  
РЖД-4100612-ЦТ-273-2022.  
Инструкция...")

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ  
ОТ 16 НОЯБРЯ 2022 Г. N 2961/Р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ  
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ОАО "РЖД"

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда работников локомотивных бригад ОАО "РЖД":

1. Утвердить и ввести в действие с 1 декабря 2022 г. прилагаемую Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД" ИОТ РЖД-4100612-ЦТ-273-2022.

2. Первому заместителю начальника Дирекции тяги Кривоносову В.А. довести Инструкцию, утвержденную настоящим распоряжением, до сведения причастных работников и обеспечить ее выполнение.

3. Признать утратившими силу с 1 декабря 2022 г.:

[распоряжение ОАО "РЖД" от 22 апреля 2015 г. N 1034р](#) "Об утверждении временной Инструкции по охране труда для локомотивных бригад при эксплуатации опытного образца газотепловоза ТЭМ19";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 22 апреля 2015 г. N 1036р](#) "Об утверждении временной Инструкции по охране труда для локомотивных бригад при эксплуатации опытного образца газотурбовоза ГТ1Н";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 12 декабря 2017 г. N 2585р](#) "Об утверждении Инструкции по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 21 января 2019 г. N 83/р](#) "О внесении изменений в Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 20 января 2020 г. N 81/р](#) "О внесении изменений в Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 7 августа 2020 г. N 1681/р](#) "О внесении изменений в Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 29 января 2021 г. N 171/р](#) "О внесении изменений в Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД";

[распоряжение ОАО "РЖД" от 16 марта 2022 г. N 625/р](#) "О внесении изменений в Инструкцию по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД".

Заместитель  
генерального директора ОАО "РЖД" -  
начальник Дирекции тяги  
О.С.ВАЛИНСКИЙ

Утверждена  
распоряжением ОАО "РЖД"  
от 16 ноября 2022 г. N 2961/р

Согласована  
постановлением ППО ОАО "РЖД" РОСПРОФЖЕЛ  
от 22 августа 2022 г. N 15/68

## ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ОАО "РЖД"

ИОТ РЖД-4100612-ЦТ-273-2022

### 1. Общие требования охраны труда

1.1. Настоящая Инструкция по охране труда для локомотивных бригад ОАО "РЖД" (далее - Инструкция) разработана в соответствии с [Трудовым кодексом Российской Федерации](#), Правилами по охране труда при эксплуатации локомотивов ОАО "РЖД", другими нормативными правовыми актами Российской Федерации и нормативными документами ОАО

"РЖД" по вопросам охраны труда.

1.2. Инструкция устанавливает основные требования охраны труда для работников локомотивных бригад Дирекции тяги - филиала ОАО "РЖД" (далее также - ЦТ): машинистов и помощников машинистов электровозов, тепловозов, паровозов, локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, а также кочегаров паровозов (далее - машинист, помощник машиниста, кочегар).

1.3. На основе настоящей Инструкции в структурных подразделениях ЦТ (далее также - эксплуатационные локомотивные депо, локомотивные депо, депо) должны быть разработаны инструкции по охране труда для локомотивных бригад с учетом типов и серий обслуживаемых локомотивов, местных условий и специфики выполняемых работ.

1.4. Во время работы на работников могут воздействовать следующие основные опасные (воздействие которых может создать угрозу жизни работника или риск развития острого профессионального заболевания) и вредные (воздействие которых может привести к профессиональному заболеванию работника) факторы, которые подразделяются на факторы производственной среды и факторы производственного процесса и определяются по результатам проведения специальной оценки условий труда:

факторы, связанные с аномальными микроклиматическими параметрами воздушной среды, температурой и относительной влажностью воздуха, скоростью движения (подвижностью) воздуха на рабочем месте (месте производства работ);

повышенный уровень и другие неблагоприятные характеристики шума;

повышенный уровень общей и локальной вибрации;

факторы, связанные с чрезмерным загрязнением воздушной среды в зоне дыхания (в том числе пониженной или повышенной ионизацией) и (или) аэрозольным составом воздуха;

отсутствие или недостаток необходимого естественного или искусственного освещения;

повышенная концентрация аэрозолей преимущественно фиброгенного действия (пыль в воздухе рабочей зоны, взвеси вредных химических веществ в воздухе рабочей зоны);

воздействие общей вибрации (колебания всего тела, передающиеся с рабочего места);

физические перегрузки при чрезмерных физических усилиях при подъеме предметов и деталей, при перемещении предметов и деталей, при стереотипных рабочих движениях и при статических нагрузках, при неудобной рабочей позе, в том числе при наклонах корпуса тела работника более чем на 30°;

монотонность труда при выполнении однообразных действий или непрерывной и устойчивой концентрации внимания в условиях дефицита сенсорных нагрузок;

новые, непривычные виды труда, связанные с отсутствием информации, умений для выполнения новым видам работы;

напряженный психологический климат в коллективе, стрессовые ситуации, в том числе вследствие выполнения работ вне места постоянного проживания и отсутствия иных внешних контактов;

нервно-психические и физические перегрузки.

Во время работы на работников могут воздействовать следующие основные опасности (воздействие которых может привести к травмам):

неприменение или применение СИЗ поврежденных, не сертифицированных, не соответствующих размерам, не соответствующих выявленным опасностям, составу или уровню воздействия вредных факторов;

скользкие, обледенелые, зажиренные, мокрые опорные поверхности;

предметы и элементы конструкции, расположенные на путях следования, в том числе из-за неправильной организации рабочего места;

перепад высот, отсутствие ограждения на высоте свыше 5 м;

подвижной состав и другие транспортные средства;

подвижные части оборудования, механизмов и инструментов, а также другие опасности, связанные с затягиванием работника в механизмы и агрегаты;

мелкие стружки, мелкие осколки, крупнодисперсная пыль, другие опасности, связанные с повреждением глаз вследствие попадания инородного тела;

осколки оборудования, деталей, инструмента, стекла, острые кромки и заусенцы, металлическая стружка, другие опасности, связанные с получением пореза или колотой раны;

инструмент, груз, заготовки, материал или иной предмет, перемещаемый или поднимаемый, в том числе на высоту, плохо или неправильно закрепленные детали или заготовки, а также другие опасности, связанные с получением удара;

нефть, нефтепродукты, смазочные масла, чистящие и обеззараживающие, дезинфицирующие вещества, воздействующие на кожные покровы;

поверхности, жидкости или газ, имеющие высокую температуру;

охлажденные поверхности;

электрический ток, шаговое напряжение, наведенное напряжение в отключенной электрической цепи и другие опасности, связанные с воздействием электрического тока, статического электричества;

насилие от враждебнонастроенных работников или других лиц;

недостаточная видимость (различимость) работника для других лиц, в том числе управляющих опасными машинами или механизмами.

Перечень профессиональных рисков, которые могут воздействовать на работника в процессе работы:

наезд, удар, зажатие подвижным составом;

падение с высоты;

падение, обрушение грузов или материалов;

воздействие разлетающихся предметов;

поражение электрическим током;

удар, придавливание, захват инструментом;

спотыкание в процессе передвижения;

дорожно-транспортное происшествие.

В Инструкциях по охране труда для локомотивных бригад, разработанных в структурных подразделениях с учетом особенностей местных условий, должны быть приведены Перечень вредных и (или) опасных производственных факторов, которые могут воздействовать на работников локомотивных бригад в процессе работы, а также Перечень профессиональных рисков и опасностей, составленный на основании актуализированного Реестра опасностей и профессиональных рисков.

1.5. К работе машинистами, помощниками машинистов и кочегарами допускаются лица, прошедшие профессиональное обучение, профессиональный отбор, аттестацию, предусматривающую проверку знаний Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - ПТЭ), обязательный предварительный (при поступлении на работу) медицинский осмотр, психиатрическое освидетельствование, обучение по охране труда (в том числе обучение безопасным методам и приемам выполнения работ), обучение оказанию первой помощи пострадавшим на производстве, обучение использованию (применению) средств индивидуальной защиты, инструктажи по охране труда, стажировку на рабочем месте и проверку знания требований охраны труда, противопожарные инструктажи (вводный и первичный), обучение мерам пожарной безопасности посредством проведения противопожарного инструктажа, дублирование, проверку знаний правил работы в электроустановках (с присвоением соответствующей группы по электробезопасности) в

объеме должностных обязанностей и с учетом специфики выполняемых работ.

1.6. Машинисты, помощники машинистов и кочегары, впервые принятые на работу или переведенные из подразделения в подразделение внутри ОАО "РЖД" с существенным изменением характера работы в зимних условиях ("первозимники"), должны проходить обучение по программе для работников, впервые приступающих к работе в зимних условиях.

1.7. Работники локомотивных бригад (далее также - работники), направляемые в командировку, должны проходить целевой инструктаж о мерах безопасности при нахождении в служебной командировке по месту постоянной работы, а по прибытию на место командирования - вводный и первичный инструктажи по охране труда с учетом особенностей выполнения работы по месту командирования.

1.8. Для выполнения работ на высоте работники должны быть обучены безопасным методам и приемам выполнения работ на высоте.

1.9. Машинисты и помощники машинистов электровозов, тепловозов, локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, а также машинисты паровозов и помощники машинистов паровозов (при занятости в действующих электроустановках) относятся к электротехническому персоналу.

Машинисты электровозов должны иметь группу V по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

Помощники машинистов электровозов должны иметь группу не ниже IV по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

Допускается помощникам машинистов электровозов с группой III по электробезопасности после прохождения дублирования предоставлять права ремонтного персонала в электроустановках напряжением до и выше 1000 В и права оперативного персонала в электроустановках напряжением до 1000 В, в объеме:

осмотра электровоза (без открытия дверей ячеек с электрооборудованием, находящимся под напряжением);

выполнения переключений на электрооборудовании напряжением до 1000 В;

участия в работе по обслуживанию электроустановок и электрооборудования напряжением свыше 1000 В в качестве второго работника.

Права оперативно-ремонтного персонала в электроустановках напряжением до и выше 1000 В в полном объеме предоставляются помощникам машинистов электровозов при присвоении группы IV по электробезопасности.

Помощники машинистов допускаются к самостоятельной работе в качестве оперативно-ремонтного персонала после прохождения дублирования. Продолжительность дублирования должна быть от 2 до 12 рабочих смен. В период дублирования работники

должны принять участие в контрольных противоаварийных и противопожарных тренировках с оценкой результатов и оформлением в соответствующих журналах.

Объем оперативных прав в зависимости от квалификации помощника машиниста отражается в документе по его допуску к самостоятельной работе и в списках работников по структурному подразделению по предоставлению прав оперативно-ремонтного персонала.

Машинисты тепловозов (за исключением 2ТЭ25в/и, ТЭП70в/и) и локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, должны иметь группу IV по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала. Помощники машинистов тепловозов (за исключением 2ТЭ25в/и, ТЭП70в/и) и локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, должны иметь группу не ниже III по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

Машинисты тепловозов 2ТЭ25в/и, ТЭП70в/и должны иметь группу V по электробезопасности, помощники машинистов тепловозов 2ТЭ25в/и, ТЭП70в/и должны иметь группу не ниже IV по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

Машинисты паровозов и помощники машинистов паровозов должны иметь группу II по электробезопасности, кочегары - группу I по электробезопасности (при занятости в действующих электроустановках - группу II). При отсутствии профессиональной подготовки машинисты и помощники машинистов паровозов должны быть обучены в специализированных центрах.

Машинисты, имеющие двойные права управления (электровозом и тепловозом), должны иметь группу V по электробезопасности и права оперативно-ремонтного персонала.

1.10. Машинисты и помощники машинистов локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, обслуживающие системы газоподготовки, должны пройти обучение и проверку знаний по безопасным методам и приемам выполнения работ в объеме квалификационных требований, производственных инструкций и (или) инструкций для данной профессии и иметь допуск на проведение данного вида работ.

1.11. Машинисты, помощники машинистов, кочегары должны знать:

правила внутреннего трудового распорядка;

ПТЭ в объеме, необходимом для выполнения своих должностных обязанностей;

конструкцию эксплуатируемого локомотива, способы и безопасные приемы эксплуатации оборудования, устранения его неисправностей в объеме своих должностных обязанностей;

схемы электрических цепей локомотива, расположение электрических проводов, электрических машин, приборов и аппаратов, которые находятся под напряжением;



схему топливной системы, расположение криогенного и газового оборудования (при эксплуатации локомотива, работающего на сжиженном природном газе);

меры защиты от воздействия опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время работы;

безопасные методы выполнения работ;

правила пользования средствами индивидуальной защиты (далее также - СИЗ);

правила нахождения на железнодорожных путях, маршруты служебных проходов;

видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения, знаки безопасности и порядок ограждения подвижного состава;

требования охраны труда, пожарной безопасности и электробезопасности при эксплуатации и техническом обслуживании локомотива;

места расположения на локомотиве противопожарного оборудования, первичных средств пожаротушения, СИЗ, аптечек для оказания первой помощи пострадавшим, инструмента и сигнальных принадлежностей;

порядок действий в случае пожара на локомотиве, правила пользования автоматической системой обнаружения и тушения пожара, первичными средствами пожаротушения;

способы оказания первой помощи пострадавшим;

требования Инструкции по охране труда, разработанной для локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо с учетом местных условий и специфики выполняемых работ.

1.12. машинисты, помощники машинистов, кочегары в процессе работы обязаны:

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка;

соблюдать режим рабочего времени и времени отдыха;

эксплуатировать оборудование в соответствии с руководством (инструкцией) по его эксплуатации;

соблюдать требования охраны труда, пожарной безопасности, электробезопасности, установленные для выполняемой ими работы;

соблюдать требования ПТЭ;

применять безопасные методы и приемы выполнения работ;

лично участвовать в обеспечении безопасных условий труда на своих рабочих местах в пределах выполнения своих трудовых функций;

правильно использовать производственное оборудование, инструменты, сырье и материалы, применять технологию;

следить за исправностью используемого оборудования и инструментов в пределах выполнения своей трудовой функции;

содержать в чистоте рабочее место;

использовать специальную одежду (далее также - спецодежда), специальную обувь (далее также - спецобувь) и другие СИЗ;

выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков безопасности и надписей, звуковых и световых сигналов;

соблюдать правила личной гигиены;

немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о каждом несчастном случае, произошедшем на производстве или об ухудшении состояния своего здоровья, в том числе о проявлении признаков острого профессионального заболевания (отравления);

соблюдать требования Инструкции по охране труда, разработанной для локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо с учетом местных условий и специфики выполняемых работ.

1.13. В условиях неблагоприятной эпидемиологической ситуации на территории Российской Федерации или региона согласно требованиям законодательства Российской Федерации и органов местного самоуправления, рекомендациям Роспотребнадзора и нормам, определенным в ОАО "РЖД", работники локомотивных бригад, исходя из характера выполняемой ими работы, обязаны:

использовать выдаваемые им дополнительные средства защиты в соответствии с рекомендациями по их применению;

выполнять требования по соблюдению личной и общественной гигиены (в том числе социальное дистанцирование), дезинфекционные и другие рекомендованные профилактические мероприятия;

при появлении соответствующих признаков заболевания в процессе работы, а также при ухудшении состояния здоровья в нерабочее время, работники должны проинформировать об этом своего непосредственного или вышестоящего руководителя и обратиться в медицинское учреждение.

1.14. Машинистам, помощникам машинистов, кочегарам запрещается:

приступать к выполнению работы без прохождения инструктажей по охране труда, первичной и очередной проверки знаний требований охраны труда и проверки знаний правил работы в электроустановках;

приступать к выполнению работы без прохождения противопожарных инструктажей;

приступать к выполнению работы, не связанной с их прямыми обязанностями, без получения целевого инструктажа о безопасных методах выполнения поручаемой работы;

приступать к выполнению работы без спецодежды, спецобуви и других СИЗ, применение которых определено соответствующими инструкциями, правилами, другой нормативной документацией;

использовать неисправные и загрязненные СИЗ, а также СИЗ с истекшим сроком испытаний и не соответствующие антропометрическим данным работника;

работать вблизи вращающихся частей оборудования, не защищенных ограждающими сетками или щитками;

снимать без необходимости ограждения и защитные кожухи механических и токоведущих частей оборудования;

заходить за ограждения опасных мест;

наступать и подниматься на перила ограждений локомотива с капотным кузовом;

снимать ограждения вращающихся частей оборудования до полной их остановки;

чистить и смазывать механизмы во время их работы;

включать и останавливать (кроме аварийных случаев) машины, оборудование и механизмы, работа на которых не входит в их обязанности;

выполнять работу, если пол на рабочем месте скользкий (облит маслом, другими горючими и смазочными материалами);

принимать для перевозки какие-либо посторонние вещи, предметы, конверты от посторонних лиц, не связанных с осуществлением производственной деятельности;

использовать мобильную сотовую связь, аудио- и видеоплееры и другие устройства, отвлекающие внимание работников от выполнения прямых обязанностей и соблюдения необходимых мер безопасности;

находиться в локомотиве при выполнении мероприятий по его дезинфекционной обработке (внутренней и наружной);

находиться в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

1.15. Машинисты, помощники машинистов и кочегары при выполнении возложенных на них обязанностей в соответствии с Типовыми нормами бесплатной выдачи сертифицированных специальной одежды, специальной обуви и других средств индивидуальной защиты работникам железнодорожного транспорта Российской Федерации, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, а также на работах, выполняемых в особых температурных условиях или связанных с загрязнением, должны использовать (применять) следующую спецодежду, спецобувь и другие СИЗ, выдаваемые им работодателем:

машинист и помощник машиниста:

костюм "Механик-Л";

ботинки юфтевые на маслобензостойкой подошве;

перчатки комбинированные или перчатки с полимерным покрытием;

очки защитные;

наушники противoshумные;

нарукавники из полимерных материалов;

жилет сигнальный 2 класса защиты;

при выполнении работ на тоннельных участках дополнительно:

противогаз фильтрующий;

зимой дополнительно:

комплект для защиты от пониженных температур "Локомотив";

шапку трикотажную;

шапку-ушанку со звукопроводными вставками;

рукавицы или перчатки утепленные или перчатки утепленные с защитным покрытием, нефтеморозостойкие;

сапоги юфтевые утепленные на нефтеморозостойкой подошве в I и II климатических поясах;

сапоги кожаные утепленные "СЕВЕР ЖД" или валенки (сапоги валяные) в III, IV и особом климатических поясах;

галоши на валенки;

в особом климатическом поясе дополнительно:

полушубок или полупальто на меховой подкладке;

кочегар:

костюм "Механик-Л";

ботинки юфтовые на маслобензостойкой подошве;

перчатки комбинированные или перчатки с полимерным покрытием;

очки защитные;

при выполнении работ на тоннельных участках дополнительно:

противогаз фильтрующий;

зимой дополнительно:

куртку на утепляющей прокладке в I поясе;

костюм для защиты от пониженных температур "Механик" во II, III, IV и особом климатических поясах;

сапоги юфтовые утепленные на нефтеморозостойкой подошве в I и II климатических поясах;

валенки (сапоги валяные) в III, IV и особом климатических поясах;

галоши на валенки.

1.16. Машинисты и помощники машинистов, допущенные к работе на высоте (осмотр и увязка токоприемников на электровозе, экипировка локомотива т.д.), должны использовать (применять) страховочные системы и каски защитные.

1.17. Порядок выдачи, хранения и использования СИЗ должен быть установлен руководителем структурного подразделения в зависимости от местных условий и специфики выполняемых работ.

Спецодежду и другие СИЗ машинисты и помощники машинистов должны использовать при проведении осмотра и технического обслуживания локомотива. В случае если работник не применяет СИЗ или нарушена комплектность применяемых СИЗ, такой работник от работы отстраняется.

При использовании спецодежда (в том числе сигнальный жилет) должна быть застегнута на все пуговицы (молнии).

В кабине локомотива машинисты и помощники машинистов должны находиться в форменной одежде и спецобуви.

1.18. Машинисты, помощники машинистов, кочегары должны следить за чистотой и исправностью СИЗ, своевременно сдавать специальную одежду и специальную обувь в химчистку (стирку) и ремонт, а также содержать места для их хранения в чистоте и порядке. Личную одежду следует хранить отдельно от спецодежды и спецобуви в специально предназначенных для этого шкафах в помещениях гардеробных.

1.19. В соответствии с Типовыми нормами бесплатной выдачи смывающих и (или) обезвреживающих средств машинист, помощник машиниста и кочегар должны использовать (применять) защитные, очищающие, регенерирующие и восстанавливающие средства.

Запрещается мыть руки в эмульсии, масле, керосине, дизтопливе и вытирать их загрязненными обтирочными материалами или древесной стружкой.

1.20. В процессе работы машинисты, помощники машинистов и кочегары для питья должны использовать кипяченую или бутилированную воду. Пользоваться водой из источников (емкостей), не предназначенных для питья, запрещается.

1.21. В целях соблюдения требований электробезопасности запрещается:

наступать на электрические провода и кабели;

снимать ограждения токоведущих частей оборудования, находящихся под напряжением;

заходить за защитные ограждения электрооборудования;

открывать двери электрошкафов, находящихся под напряжением;

прикасаться к арматуре общего освещения, зажимам (клеммам) и другим доступным токоведущим частям;

собирать нетиповые аварийные схемы, устанавливать перемычки между контактами и проводами;

производить замену электроламп, находящихся под напряжением;

производить замену прожекторных ламп, если их замена не предусмотрена из кабины локомотива;

прикасаться к неисправным контрольно-измерительным приборам в случае, если разбиты их стекла или частично отсутствуют сегменты стекол;

касаться опор контактной сети и анкерных оттяжек;

прикасаться посторонними предметами к токоведущим частям крышевого оборудования;

подниматься на крышу локомотива, находящегося под контактным проводом и воздушной линией электропередачи (далее - ВЛ), если контактная сеть или ВЛ находятся под напряжением;

приближаться на расстояние ближе 2 метров к токоведущим частям контактной сети и ВЛ, не огражденным проводам, находящимся под напряжением;

прикасаться к оборванным проводам контактной сети, ВЛ и находящимся на них посторонним предметам, независимо от того, касаются они или не касаются земли и заземленных конструкций, а также приближаться к ним на расстояние ближе 8 метров.

1.22. В целях соблюдения требований пожарной безопасности машинисты, помощники машинистов и кочегары должны:

содержать в чистоте кабины управления и служебные помещения локомотивов;

хранить смазочные материалы в металлических емкостях с узкими горловинами и плотно закрывающимися крышками, а обтирочный материал (как чистый, так и грязный) - раздельно в металлических ящиках, ведрах с крышками. По мере накопления отходы с локомотивов удалять в емкости (баки, контейнера), установленные на территории депо. Запрещается выбрасывать отработанные обтирочные материалы и производить слив нефтепродуктов на железнодорожные пути, в канавы и кюветы;

курить на территориях структурных подразделений только в установленных местах, оборудованных средствами пожаротушения и обозначенных знаком "Место для курения";

не допускать курения в машинном (дизельном) отделении локомотива и использование открытого огня при его техническом обслуживании и осмотре;

не допускать перевозку посторонних предметов в кабине управления локомотива, дизельном (машинном) помещении тепловоза, электровоза, будке (тендере) паровоза;

не размещать вблизи электрооборудования и пусковой аппаратуры горючие (в том числе легковоспламеняющиеся) вещества и материалы.

1.23. На территории депо, пункта технического обслуживания локомотивов (далее - ПТОЛ), пункта экипировки, базы запаса локомотивов машинист, помощник машиниста, кочегар должны соблюдать следующие требования безопасности:

переходить смотровые канавы по переходным мостикам шириной не менее 0,6 метра;

обходить на безопасном расстоянии места повышенной опасности (в том числе места проведения погрузочно-разгрузочных работ, электросварочных и газосварочных работ, работ на высоте);

следить за передвижением единиц подвижного состава, грузоподъемных кранов, автомобилей и другого транспорта.

Запрещается перебегать пути перед движущимся транспортом, находиться в местах, отмеченных знаком безопасности "Осторожно! Негабаритное место!", во время производства маневров локомотива и находиться в проеме открытых шторных ворот при их подъеме и опускании.

1.24. При выполнении работ и нахождении на железнодорожных путях машинисты, помощники машинистов и кочегары обязаны соблюдать следующие требования безопасности:

проходить к месту работы и обратно в пределах территории депо и железнодорожной станции по специально установленным маршрутам, обозначенным соответствующими указателями, пешеходным переходам, служебным и технологическим проходам, дорожкам (настилам), специально оборудованным пешеходным мостам, тоннелям, путепроводам, платформам. При следовании необходимо соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов, следить за передвижением подвижного состава и слушать объявления по двухсторонней парковой связи, радиоэлектронным средствам, сигналы оповещения;

быть одетыми в сигнальный жилет;

передвигаться вдоль железнодорожных путей по обочине земляного полотна или в стороне от железнодорожного пути не ближе 2,5 метра от крайнего рельса. Если движение осуществляется по обочине на расстоянии менее 2,5 метра от крайнего рельса, следует идти в направлении вероятного появления поезда. Внимательно следить за передвижениями подвижного состава по смежным железнодорожным путям и смотреть под ноги;

переходить железнодорожные пути в установленных местах (по пешеходным мостикам, тоннелям, настилам), а при их отсутствии - под прямым углом, перешагивая через рельс, не наступая на концы шпал и масляные пятна на шпалах, предварительно убедившись в том, что в этом месте с обеих сторон нет приближающегося подвижного состава;

при переходе железнодорожного пути, занятого стоящим подвижным составом, разрешается пользоваться переходной площадкой вагона (при ее наличии). Перед подъемом и при спуске с площадки следует предварительно убедиться в исправности поручней, подножек и пола площадки, в отсутствии разрешающего показания светофора и звуковых сигналов, подаваемых локомотивом перед отправлением. При подъеме на переходную площадку и сходе с нее необходимо держаться обеими руками за поручни и располагаться лицом к вагону. Руки должны быть свободны от каких-либо предметов. Перед спуском с переходной площадки вагона на междупутье следует убедиться в безопасности места схода и в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава. В темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях, ухудшающих видимость (туман, снегопад, гроза, ураган, сильный дождь и порывистый ветер), место схода следует осветить фонарем. Данные требования также должны соблюдаться при подъеме и спуске с локомотива;



проходить между расцепленными вагонами, локомотивами, специальным подвижным составом, если расстояние между их автосцепками не менее 10 метров. При этом идти следует посередине разрыва;

обходить подвижной состав, стоящий на железнодорожном пути, следует на расстоянии не менее 5 метров от автосцепки;

при обнаружении поезда (визуальном или звуковом) следует отойти с железнодорожного пути (в том числе смежного пути) на обочину земляного полотна на расстояние не менее 2,5 метра от крайнего рельса при установленных скоростях движения поездов до 120 км/ч, не менее 4 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения 121 - 140 км/ч и не менее 5 метров от крайнего рельса при установленных скоростях движения более 140 км/ч. На путях железнодорожных станций допускается отойти на середину широкого междупутья в случае движения поезда по смежному железнодорожному пути. Если работник оказался в междупутье, а по железнодорожным путям одновременно движутся поезда или маневровые составы, он должен присесть (лечь) посередине междупутья и находиться в таком положении до прохода (или остановки) поезда;

обращать внимание на открытые двери, борта вагонов, предметы, выступающие за габарит подвижного состава при его приближении.

При выходе из помещения вблизи железнодорожных путей в условиях плохой видимости, а также из-за угла здания, затрудняющего видимость пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося подвижного состава. В темное время суток необходимо выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте, а окружающие предметы будут различимы.

При нахождении на железнодорожных путях в условиях плохой видимости, а также при неблагоприятных погодных условиях, при гололеде, когда зимние головные уборы ухудшают слышимость звуковых сигналов, работники локомотивных бригад должны быть особенно внимательны.

1.25. Машинистам, помощникам машинистов и кочегарам при нахождении на железнодорожных путях запрещается:

переходить или перебегать пути перед приближающимся подвижным составом при его визуальном или звуковом обнаружении, а также отходить на соседний железнодорожный путь (внутри колеи пути или на край его балластной призмы) на время пропуска проходящего подвижного состава;

подниматься на подвижной состав и сходить с него до полной остановки;

находиться на подножках, лестницах и других наружных частях подвижного состава во время движения;

пролезать под стоящим подвижным составом, перелезать через автосцепки или под ними;

спрыгивать при спуске с локомотива (с переходной площадки вагона);

переходить стрелочные переводы, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков, а также становиться между остряком и рамным рельсом, подвижным сердечником и усовиком, в желоба на стрелочном переводе и на концы шпал;

наступать на рельсы и на концы железобетонных шпал;

располагаться в негабаритном месте при пропуске подвижного состава;

находиться в междупутье при следовании поездов и других отдельных единиц подвижного состава по смежным железнодорожным путям;

становиться или садиться на рельсы, электроприводы, путевые коробки, вагонные замедлители и другие напольные устройства;

производить наружный осмотр состава поезда на железнодорожных путях общего и необщего пользования при отсутствии переносной радиостанции;

производить работы, связанные с выходом на железнодорожные пути, при отсутствии сигналиста, наблюдающего за приближением поездов;

находиться в колее железнодорожного пути и в негабарите к смежному железнодорожному пути при использовании переносных радиостанций;

пользоваться мобильной сотовой связью, аудио-, видеоплеерами и другими устройствами, отвлекающими внимание работника от соблюдения необходимых мер безопасности. В отдельных случаях, связанных с обеспечением безопасности движения, предотвращением террористических актов и противоправных действий, пожаров на объектах инфраструктуры ОАО "РЖД", а также при несчастных случаях с работниками и (или) гражданами, локомотивной бригаде разрешается пользоваться мобильной сотовой связью. В этих случаях для обеспечения личной безопасности необходимо подняться на локомотив либо отойти на безопасное расстояние.

1.26. Машинист локомотива должен осуществлять контроль за соблюдением помощником машиниста и кочегаром требований охраны труда.

Отлучаться из кабины локомотива (будки паровоза) помощник машиниста и кочегар могут только с разрешения машиниста.

1.27. При обнаружении перед началом работ (в ходе выполнения работ) неисправностей или отсутствия используемых оборудования, инструментов, защитных приспособлений, СИЗ и освещения, несоответствий используемых сырья и материалов, нарушений применяемой технологии на своем рабочем месте машинист, помощник машиниста и кочегар обязаны незамедлительно сообщить об этом непосредственному руководителю, а в его отсутствие - вышестоящему руководителю, и не приступать к работе (приостановить работу) до их устранения.

При обнаружении нарушений требований охраны труда, промышленной безопасности, пожарной безопасности, электробезопасности, создающих опасность для здоровья и жизни людей или являющихся предпосылкой к аварии, пожару, машинист, помощник машиниста и кочегар должны сообщить об этом непосредственному руководителю, а в его отсутствие - вышестоящему руководителю. В случае, если обнаруженные нарушения способствуют возникновению опасности для жизни и здоровья самого работника, машинист, помощник машиниста и кочегар имеют право отказаться от выполнения работ до устранения такой опасности.

1.28. За нарушение требований Инструкции по охране труда для локомотивных бригад, разработанной с учетом местных условий и специфики выполняемых работ, машинисты, помощники машинистов, кочегары несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

## 2. Требования охраны труда перед началом работы

### 2.1. Общие требования охраны труда перед началом работы

#### 2.1.1. Перед началом работы машинист, помощник машиниста, кочегар должны:

пройти предрейсовый медицинский осмотр. При этом следует сообщить медицинскому работнику подробные сведения обо всех изменениях состояния своего здоровья, а также обстоятельствах, влияющих на трудоспособность и готовность к рейсу;

пройти целевой инструктаж по охране труда (если по характеру и условиям выполняемых работ требуется соблюдение дополнительных мер безопасности, а также при неблагоприятных метеорологических условиях);

надеть сигнальный жилет.

Машинист локомотива при получении от дежурного по эксплуатационному депо (далее - дежурный по депо) или машиниста, сдающего локомотив в пункте смены локомотивных бригад, инвентарного комплекта ключей управления и реверсивной рукоятки должен проверить их соответствие данному локомотиву по номеру на ключах управления и реверсивной рукоятке. Применять неинвентарные реверсивные рукоятки, ключи выключателей управления и блокирующие устройства, а также пользоваться заменяющими их приспособлениями, запрещается.

2.1.2. К месту приемки локомотива машинист, помощник машиниста, кочегар должны следовать по маршруту служебного прохода, соблюдая требования безопасности, изложенные в пунктах 1.23 - 1.25 настоящей Инструкции. Отклоняться от установленного маршрута служебного прохода запрещается.

При следовании к месту приемки локомотива в вечернее и ночное время, при неблагоприятных погодных условиях, ухудшающих видимость, при гололеде, а также зимой, когда головные уборы ухудшают слышимость звуковых сигналов, машинист, помощник машиниста, кочегар должны быть предельно внимательны, не отвлекаться на разговоры, обращать внимание на звуковые и световые сигналы, знаки безопасности и движущиеся транспортные средства.

При следовании на служебном автомобильном транспорте, оборудованном ремнями безопасности, все работники должны быть пристегнуты.

Выход из служебного автомобиля должен осуществляться при полной его остановке.

При выходе из служебного автомобиля работники должны предварительно осмотреть место выхода, при необходимости осветить фонарем.

2.1.3. Перед началом проведения работ по техническому обслуживанию локомотивов машинист, помощник машиниста и кочегар должны надеть спецодежду, спецобувь, другие СИЗ (при необходимости).

Женщины, допущенные к работе машинистами и помощниками машинистов, дополнительно перед началом работы должны убрать длинные волосы под головной убор или собрать их в прическу без свисающих прядей.

## 2.2. Требования охраны труда при приемке и техническом обслуживании локомотивов

2.2.1. При проведении работ по приемке и техническому обслуживанию локомотивов локомотивная бригада обязана соблюдать меры безопасности, обусловленные спецификой обслуживаемого локомотива и особенностями местных условий его эксплуатации.

2.2.2. При проведении работ по приемке локомотива на станционных путях сдающий машинист должен докладывать принимающему машинисту обо всех замеченных отклонениях от нормальной работы узлов и систем локомотива, о работе устройств безопасности и радиосвязи.

2.2.3. При проведении работ по приемке локомотива подниматься на крышу локомотива запрещается. Осмотр крышевого оборудования локомотивная бригада должна осуществлять визуально, без подъема на крышу локомотива.

2.2.4. Приступать к приемке и осмотру локомотива на ремонтной позиции в цехе депо, ПТОЛ следует только после получения разрешения дежурного по депо, а также лица, ответственного за снятие и подачу напряжения в контактную сеть ремонтного стойла или на локомотив от постороннего источника питания.

2.2.5. Перед приемкой и техническим обслуживанием локомотива машинист и помощник машиниста должны убедиться в том, что локомотив заторможен ручным тормозом, под

колесные пары уложены тормозные башмаки, питающие кабели постороннего источника отсоединены от локомотива.

2.2.6. Локомотивной бригаде запрещается выполнять приемку и проводить техническое обслуживание локомотива при нахождении в непосредственной близости от локомотива и внутри него посторонних лиц, а также при нахождении в смотровой канаве под локомотивом работников, не связанных с техническим обслуживанием и проверкой технического состояния подкузовного оборудования локомотива.

2.2.7. При приемке локомотива локомотивная бригада должна убедиться в отсутствии неисправностей, с которыми согласно ПТЭ запрещается эксплуатировать локомотив, а также проверить:

устранение замечаний, согласно записям в журнале формы ТУ-152;

работу устройств обеспечения безопасности движения;

наличие пломб на дверях высоковольтных камер;

наличие и исправность носимых радиостанций (на локомотивах, не оборудованных двух- или трехдиапазонной радиостанциями наличие и исправность двух носимых радиостанций);

исправность автоматической системы пожарной сигнализации и системы пожаротушения (при ее наличии);

наличие и исправность блокирующих устройств, заземлений кожухов электрических приборов, аппаратов и корпусов вспомогательных машин;

состояние крышевого оборудования (для электровоза) визуальным осмотром (без подъема на крышу);

исправность креплений приборов, аппаратов, навесных шкафов, расположенных над рабочим местом машиниста (при их наличии);

исправность контрольно-измерительных приборов, целостность их защитных стекол и корпусов;

исправность устройств отображения информации и сигнальных ламп на пульте управления;

исправность прожектора, буферного фонаря;

исправность и видимость показаний водоуказательного прибора (при наличии);

наличие и исправность дверей, ограждений вращающихся частей и узлов оборудования, защитных кожухов систем электроотопления и электрокалориферов;

визуальным осмотром отсутствие признаков нарушения электрических контактов, отсоединенных, неизолированных и незакрепленных проводов или проводов с обгоревшей или поврежденной изоляцией, нетиповых плавких предохранителей (жучков);

работу звуковых приборов;

противопожарное состояние локомотива, наличие, комплектность и исправность первичных средств пожаротушения, наличие памятки в кабинах управления по действиям при возникновении пожара на локомотиве;

наличие и исправность прожекторов, буферных фонарей, осветительных приборов в кабине, тамбуре и в кузове локомотива, наличие запасных ламп прожекторного фонаря;

исправность установки климат-контроля (при ее наличии);

наличие и исправность лобовых стекол, стеклоочистителей, систем обдува и обогрева кабины локомотива;

наличие емкостей с крышками для хранения грязных и чистых обтирочных материалов;

исправность межсекционных площадок и межсекционного суфле (на многосекционных локомотивах);

исправность и надежность укладки половиц дизельного помещения (на тепловозе), люков машинного отделения (на электровозе);

исправное состояние кресел в кабинах управления;

наличие, исправность и укомплектованность инструмента и тормозных башмаков;

наличие сигнальных принадлежностей: флажки сигнальные желтые и красные, петарды сигнальные железнодорожные (в закрытом опломбированном футляре);

на локомотивах, работающих на сжиженном природном газе, - исправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности, визуально состояние криогенной и газовой арматуры, резьбовых соединений криогенных трубопроводов, герметичность газовой аппаратуры и трубопроводов, наличие и исправность комплекта неискрообразующего инструмента, неискрообразующих тормозных башмаков и взрывозащищенного фонаря;

на паровозе - состояние и исправность частей, приборов и механизмов, в том числе огневой и дымовой коробки, искрогасительных устройств (на паровозах, работающих на твердом топливе), контрольных легкоплавких пробок, вентилях, кранов, фланцев, заглушек, шлангов, свистка, тифона, наличие и исправность соединений аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением;

санитарное состояние локомотива;

исправность бытовой техники (при наличии);

исправность санитарно-технического оборудования (при наличии);

наличие и укомплектованность изделиями медицинского назначения аптек для оказания первой помощи пострадавшим;

наличие и пригодность средств защиты: диэлектрических перчаток (по одной паре на каждого работника локомотивной бригады);

диэлектрических ковров (один на секцию локомотива);

штанг заземляющих (на электровозах) - надежность крепления наконечников на заземляющем шунте, к штанге и корпусу локомотива, требования к сечению и длине шунта, обеспечивающей контакт с главным вводом для снятия емкостного заряда;

средств защиты органов дыхания и глаз, прошедших обязательную сертификацию или декларирование соответствия, а также, независимо от этого, при работе на локомотивах, эксплуатирующихся на тоннельных участках железных дорог, - противогазов фильтрующих;

противогазов изолирующих и очков защитных с боковыми открывками (на локомотивах, работающих на сжиженном природном газе).

2.2.8. При проверке СИЗ работники локомотивных бригад должны убедиться в их исправности, отсутствии внешних повреждений и загрязнений.

СИЗ должны соответствовать следующим требованиям:

на средствах защиты от поражения электрическим током, кроме диэлектрических ковров, должен быть нанесен штамп с указанием даты их следующего испытания и уровня напряжения, соответствующего электрооборудованию локомотива;

диэлектрические перчатки и ковры не должны иметь механических повреждений и следов увлажнения. Отсутствие проколов или разрывов диэлектрических перчаток следует проверять путем скручивания их в сторону пальцев. Наличие воздуха в скрученной перчатке будет свидетельствовать о ее целостности.

СИЗ, имеющие механические повреждения, загрязнения и (или) с истекшим сроком годности (испытания), должны быть заменены в порядке, установленном в структурном подразделении организационно-распорядительным документом.

2.2.9. При нахождении инструмента, сигнальных принадлежностей и средств индивидуальной защиты в специальных опломбированных ящиках следует проверить наличие и целостность пломб на ящиках.

2.2.10. Перед использованием молотка для осмотра локомотива работник локомотивной бригады должен убедиться в его исправности. Бойки молотков должны иметь гладкую,

слегка выпуклую поверхность без косины, сколов, выбоин, трещин и заусенцев. Рукоятки молотков должны иметь по всей длине в сечении овальную форму, быть гладкими и не иметь трещин. Использование молотков с металлическими рукоятками запрещается.

При использовании молотка для осмотра локомотива работники локомотивной бригады должны применять защитные очки.

2.2.11. При осмотре тормозных башмаков, используемых для закрепления локомотивов, следует убедиться в их исправности. Тормозные башмаки должны быть окрашены в яркий цвет и иметь три поперечные полосы на горизонтальной плоскости и обоих бортах полоза, а также инвентарный номер на боковой или торцевой поверхности корпуса опорной колодки, которые наносятся белой краской.

Запрещается эксплуатировать немаркированные и неклеимые тормозные башмаки, а также башмаки с лопнувшей головкой, покоробленной и изогнутой подошвой, лопнувшим, надломленным, расплюснутым или изогнутым носком подошвы, ослабленным креплением головки с подошвой, изогнутой и надломленной рукояткой или без нее, поврежденными или значительно изношенными бортами подошвы, с обledenелой или замасленной подошвой, а также с нечеткой маркировкой (клеймом).

2.2.12. Во время приемки локомотива выполнять какие-либо работы на электрооборудовании локомотива, а также вскрывать электрические приборы и аппараты, находящиеся под напряжением, отключать блокирующие устройства, обеспечивающие безопасность обслуживающего персонала запрещается.

2.2.13. При приемке и выполнении технического обслуживания локомотива, в том числе электрооборудования, следует снимать часы, браслеты, цепочки и другие аксессуары.

2.2.14. При проверке противопожарного состояния локомотива следует обращать на места, агрегаты и узлы, представляющие повышенную пожарную опасность, на отсутствие посторонних предметов, проливов масла, загрязненного обтирочного материала, а также убедиться в технически исправном состоянии пожароопасных узлов, наличии на огнетушителях раструбов, пломб и информации о дате технического обслуживания. Не опломбированный и не прошедший очередное техническое обслуживание огнетушитель считается неисправным и подлежит замене.

Запрещается принимать в эксплуатацию локомотив при выявлении нарушений его противопожарного состояния, обнаружении неисправностей автоматической системы пожарной сигнализации, системы пожаротушения, отсутствии на локомотиве полного комплекта первичных средств пожаротушения, а также при отсутствии в журнале технического состояния формы ТУ-152 записи о полном укомплектовании и исправности средств пожаротушения и пожарной сигнализации.

2.2.15. Перед приемкой или осмотром локомотива на ремонтной позиции депо, ПТОЛ, оборудованной контактной сетью, локомотивная бригада по показаниям сигнализации, положению рукоятки привода секционного разъединителя и наличию заземления контактного провода должна визуальнo убедиться в снятии напряжения с контактного



провода ремонтного (смотрового) пути.

Наличие напряжения в контактной сети ремонтной позиции депо, ПТОЛ соответствует включенному положению секционного разъединителя. При этом на видном месте по обоим концам позиции, а также на площадках выхода на крышу локомотива должен гореть красный сигнал. В этом случае рукоятка привода секционного разъединителя на замок не запирается. При негорящих огнях сигнализации ремонтного (смотрового) пути следует считать, что контактный провод находится под напряжением.

При отсутствии напряжения в контактной сети рукоятка привода секционного разъединителя должна быть полностью переведена в нижнее положение и заперта на замок, заземляющий нож должен находиться во включенном положении, а заземляющий спуск разъединителя не должен иметь повреждений (разрывов).

2.2.16. До начала осмотра или технического обслуживания тяговых электродвигателей электровоза, вспомогательных машин и электрических аппаратов, расположенных в высоковольтной камере, шкафах, ящиках, за панелями пульта управления и легкосъёмными (без применения инструмента) ограждениями, электровоз следует остановить, затормозить ручным тормозом, закрепить тормозными башмаками и выполнить следующие операции:

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины;

отключить главный выключатель на электровозах переменного тока (быстродействующий выключатель на электровозах постоянного тока) и, выключив соответствующие тумблеры на пульте управления, опустить токоприемники;

убедиться в опускании токоприемников визуально и по показаниям вольтметра;

перекрыть разобщительным краном подвод сжатого воздуха от вспомогательной пневматической системы к клапану токоприемника;

заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

отключить кнопки включения системы на пульте сигнализации аппаратуры дистанционного управления на электровозах, работающих по системе многих единиц с телемеханическим управлением (далее - система СМЕТ);

снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении;

открыть двери высоковольтной камеры;

не входя в высоковольтную камеру снять емкостной заряд с силовых цепей и заземления первичной обмотки тягового трансформатора (для электровозов переменного тока).

После выполнения перечисленных операций блокирующие ключи выключателей и щитков управления, а также реверсивная рукоятка должны находиться у лица, производящего осмотр и техническое обслуживание оборудования.

Осмотр и техническое обслуживание тяговых электродвигателей, вспомогательных машин и электрических аппаратов электровозов, работающих по системе СМЕТ, следует производить при опущенных токоприемниках на всех электровозах (секциях).

2.2.17. Перед приемкой и техническим обслуживанием локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, машинист и помощник машиниста должны убедиться, что силовой блок остановлен, двигатель заглушен, в журнале формы ТУ-152 имеется отметка об исправности системы газоподготовки. Производить приемку локомотивов, работающих на сжиженном природном газе, без отметки в журнале формы ТУ-152 об исправности системы газоподготовки запрещается.

При приемке локомотива, работающего на сжиженном природном газе, работникам локомотивных бригад запрещается прикасаться к трубопроводам и запорной арматуре без рукавиц или в промокших рукавицах.

Принимать в эксплуатацию локомотив, работающий на сжиженном природном газе, если при проверке исправности и работоспособности систем контроля загазованности, пожарной сигнализации и пожаротушения, устройств обеспечения безопасности движения на дисплейном модуле просматриваются тревожные сообщения, запрещается.

2.2.18. Перед приемкой, осмотром и техническим обслуживанием паровоза локомотивная бригада должна убедиться в том, что регулятор пара закрыт, реверс поставлен в центральное положение, ручной тормоз тендера заторможен, а продувательные клапаны цилиндров открыты.

При приемке паровоза машинист, помощник машиниста и кочегар дополнительно к требованиям пункта 2.2.7 настоящей Инструкции должны убедиться:

в правильном показании водомерного стекла, исправности его футляра, водопробных кранов, питательных приборов, манометров и наличии на манометрах дат следующих испытаний;

в том, что давление пара не превышает разрешенного;

в наличии достаточного запаса воды, топлива на тендере (баке тендера) и песка в песочнице;

в прочности крепления бортов тендера, в целостности и нахождении в закрытом положении крышек и откидных щитков над вырезами обходных площадок;

в зимнее время - в исправности отопления паровозной будки, в отсутствии наледи на обходных площадках, ступенях и лестницах.

На паровозах, работающих на электрифицированных участках железной дороги, до выезда паровоза на данный участок локомотивная бригада должна проверить состояние и крепление искроуловительной сетки, расположенной на дымовой трубе, размещение и крепление кочегарного инструмента. Проверку следует проводить при снятом напряжении и заземленной контактной сети железнодорожного пути.

Длинномерный кочегарный инструмент (пика, резак, скребок, шлаковая лопата) должен быть уложен горизонтально вдоль оси паровоза и закреплен.

Принимать в эксплуатацию паровоз при парении сальников, цилиндрических и золотниковых крышек и продувочных клапанов цилиндров, неисправных искроуловительных и искрогасительных устройств запрещается.

2.2.19. В процессе приемки тепловоза дополнительно к требованиям пункта 2.2.7 настоящей Инструкции локомотивная бригада должна визуально убедиться, что привод жалюзи секций холодильника поставлен на защелку.

2.2.20. При замене перегоревших ламп в кабине управления локомотива, в машинном (дизельном) помещении (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), прожекторных ламп, буферных фонарей и ламп освещения ходовых частей цепи освещения должны быть обесточены.

Заменять прожекторные лампы локомотива разрешается только в том случае, если их замена предусмотрена из кабины управления.

При замене перегоревших ламп следует использовать защитные перчатки (рукавицы) и защитные очки.

Подниматься на ограждения локомотива с капотным кузовом для замены прожекторных ламп запрещается.

2.2.21. При поднятом и находящемся под напряжением токоприемнике электровоза, а также при запущенной дизель-генераторной установке тепловоза разрешается:

протирают стекла кабины управления локомотива (при наличии специально оборудованных мест);

производить замену в цепях управления предохранителей, предварительно их обесточив и включив автоматы защиты;

производить замену перегоревших ламп в кабине управления локомотива, в электромашинном (дизельном) помещении (без захода в высоковольтную камеру и снятия ограждений), прожекторных ламп, ламп буферных фонарей и ходовых частей при соблюдении требований пункта 2.2.20 настоящей Инструкции;

осматривать тормозное оборудование;

выполнять регулировку регулятора давления включения компрессора;

производить наружный осмотр механической части локомотива без захода под кузов;

производить уборку (кроме влажной) кабины управления.

2.2.22. Опробование и регулировка звуковых сигналов должны осуществляться за пределами помещений депо, ПТОЛ.

2.2.23. Перед проверкой технического состояния тормозного оборудования локомотива следует предупредить работников, занятых техническим обслуживанием экипажной части локомотива, и убедиться в том, что они прекратили работу и отошли от локомотива на безопасное расстояние (не менее 2,5 метра).

Перед проверкой плотности тормозной и питательной сетей локомотив должен быть закреплен от ухода.

Проводить проверку работоспособности автотормозов при осмотре (техническом обслуживании) экипажной части запрещается.

При опробовании тормозов помощник машиниста должен находиться в кабине локомотива или на безопасном расстоянии от локомотива в зоне видимости машиниста.

2.2.24. При приемке (сдаче) локомотива заходить под кузов локомотива запрещается.

2.2.25. Перед осмотром аккумуляторных батарей работник локомотивной бригады должен выключить рубильник, вынуть предохранители и пользоваться переносным светильником или аккумуляторным фонарем во взрывобезопасном исполнении.

При осмотре аккумуляторных батарей запрещается курить, использовать для освещения открытый огонь, а также неисправные переносные светильники или светильники без предохранительных сеток, с поврежденной вилкой и изоляцией проводов. При подключении переносных светильников к источнику питания их следует держать в руках или прочно закреплять во избежание самопроизвольного падения.

Запрещается класть инструмент на аккумуляторные батареи.

2.2.26. При продувке тормозной магистрали во избежание удара головкой соединительного тормозного рукава машинист (помощник машиниста) должен снять головку рукава с крюка кронштейна и, надежно удерживая рукой и прижимая ее к ноге (бедру), плавно открыть (на 3 - 5 секунд) и закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха следует направлять параллельно поверхности земли во избежание подъема песка и пыли и засорения глаз. Запрещается направлять поток воздуха на людей. Работу следует выполнять в защитных очках.

Производить продувку тормозной магистрали, находясь в смотровой канаве или на пониженной площадке депо (ПТОЛ), запрещается.

При продувке тормозной магистрали следует использовать защитные очки.

2.2.27. Продувку питательной магистрали через концевые краны следует осуществлять при наличии на локомотиве удерживающего механизма.

2.2.28. В зимний период времени года отогревать открытым огнем главные резервуары, нагнетательные, питательные, перепускные трубы, магистральный воздухопровод и тормозные приборы локомотива запрещается. Ледяные пробки на воздухопроводе и замерзшие соединительные рукава воздухопроводов следует отогревать в условиях депо.

2.2.29. Помощник машиниста и кочегар, принимающие участие в приемке локомотива, должны докладывать машинисту обо всех выявленных недостатках и неисправностях, угрожающих безопасной работе.

2.2.30. Все неисправности на локомотиве и недостатки, выявленные при приемке локомотива в депо, ПТОЛ, пункте оборота устраняются в установленном порядке персоналом организации, выполняющим обслуживание и ремонт локомотивов.

2.2.31. При выявлении во время приемки локомотива в депо, ПТОЛ неисправности, которая не может быть устранена ремонтным персоналом за время приемки локомотива, машинист должен поставить в известность дежурного по депо, внести запись о неисправности в журнал формы ТУ-152, после чего действовать по распоряжению дежурного по депо.

В случае, когда при приемке (сдаче) локомотива на станционных железнодорожных путях обнаружены неисправности, при которых запрещена эксплуатация локомотива согласно требованиям ПТЭ, машинист обязан поставить в известность дежурного по железнодорожной станции (далее - дежурный по станции) и через него дежурного по депо.

### 3. Требования охраны труда во время работы

3.1. Требования охраны труда при производстве маневровых работ на железнодорожных путях

3.1.1. При выполнении маневровой работы движением локомотива, производящего маневры, должен руководить один работник - руководитель маневров, ответственный за их правильное выполнение.

Машинисту запрещается приводить в движение локомотив, не зная плана предстоящей работы и не получив сигнала или указания от руководителя маневров о начале движения.

Подаваемые сигналы и команды машинист обязан повторять. Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или команды, то он не должен приводить локомотив в

движение.

3.1.2. В случае потери видимости сигналов руководителя маневров или отсутствия от него ответа по радиосвязи в течение 20 секунд машинист должен остановить маневровый состав для выяснения причин.

Продолжение маневровой работы допускается после восстановления работы радиосвязи. Если невозможно немедленно заменить радиостанцию руководитель маневров совместно с машинистом локомотива должны определить дальнейший порядок производства работы. При переходе на ручные сигналы маневровую работу необходимо производить с особой бдительностью с количеством единиц подвижного состава, позволяющих машинисту видеть сигналы, подаваемые руководителем маневров.

3.1.3. При маневровых передвижениях на локомотиве должны быть включены прожектор и огни фонарей у буферного бруса.

3.1.4. При проведении маневровой работы на железнодорожных станциях прожектор маневрового локомотива в зависимости от видимости на железнодорожных путях должен находиться в положении "тусклый свет" или "яркий свет".

3.1.5. При проследовании маневрового состава негабаритных и опасных мест руководитель маневров и машинист локомотива обязаны соблюдать установленный регламент переговоров.

3.1.6. При выполнении маневровых передвижений двух и более локомотивов в одном районе депо, ПТОЛ последовательность маневровых передвижений определяет дежурный по депо (или лицо, установленное местной инструкцией).

Запрещается вмешиваться в производство маневровой работы другим работникам депо, ПТОЛ и работникам смежных служб.

3.1.7. При выполнении маневровой работы на железнодорожных путях депо, ПТОЛ двумя локомотивными бригадами (машинистами, работающими без помощника машиниста) руководителем работ является машинист ведущего локомотива. Запрещается приводить в движение локомотивы без подтверждения машинистом ведомого локомотива команд, подаваемых машинистом ведущего локомотива.

3.1.8. При принятии недействующих локомотивов из ремонта (отстоя, запаса) для перестановки их на другие железнодорожные пути машинист обязан производить маневровые передвижения при условии включения тормозной магистрали и исправном действии автоматического тормоза последней единицы, находящейся со стороны уклона. В противном случае производить маневровые передвижения запрещается.

3.1.9. Перестановку неработающих локомотивов в количестве не более 5 единиц (сплотки) без подключения их к тормозной магистрали следует производить в два лица, при условии нахождения машинистов в кабине локомотива в голове и в хвосте сплотки с включенными тормозами.

Маневровые работы по перестановке недействующего локомотива (отсутствие возможности "взятия на воздух") из тупикового пути следует производить с использованием локомотива прикрытия с исправными тормозами.

3.1.10. Локомотивы, к которым для соединения подходит другой локомотив, должны быть закреплены от ухода.

3.1.11. Постановка и вывод локомотива на ремонтную позицию в цех депо, ПТОЛ должны осуществляться по приказу (заданию) дежурного по депо при личном присутствии мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

При отсутствии мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, постановка на смотровую канаву и вывод из цехов локомотивов запрещается.

Перед приведением локомотива в движение должен быть подан оповестительный звуковой сигнал свистком локомотива.

3.1.12. Перед вводом (выводом) локомотива в депо, ПТОЛ локомотивная бригада совместно с мастером (бригадиром) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов, обязаны лично убедиться в том, что:

полностью открыты и надежно закреплены створки (шторы) ворот цеха;

убраны выдвижные консоли (пиноли) домкратов;

перекрыты съемными ограждениями проемы технологических площадок (смотровых эстакад);

отсутствуют люди, оборудование, инструмент, нарушающие габарит на подножках, площадках, лестницах, крыше, в машинном (дизельном) помещении локомотива, на смотровой эстакаде (технологической площадке), в смотровой канаве и рядом с ней;

правильно сцеплены секции локомотива;

убраны тормозные башмаки из-под колесных пар и на рельсах отсутствуют предметы, препятствующие движению локомотива;

ремонтный персонал находится на безопасном расстоянии от локомотива, за пределами мест, отмеченных знаком безопасности "Осторожно! Негабаритное место!".

3.1.13. Скорость передвижения локомотива при вводе (выводе) на экипировочную и моечную позиции, поворотный круг, в цех, на открытую ремонтную позицию не должна превышать 3 км/ч. Запрещается передвижение локомотива толчками.

3.1.14. При вводе (выводе) локомотива на ремонтную позицию депо, ПТОЛ, на экипировочную позицию и поворотный круг локомотивной бригаде запрещается высовываться за пределы поворотного ветрового стекла локомотива (эркера).

Наблюдение за отсутствием препятствий на пути движения локомотива и правильностью установки поворотного круга следует осуществлять через лобовые стекла кабины управления (будки паровоза).

При нахождении локомотива на поворотном круге сходить с локомотива, подниматься на крышу локомотива (тендер паровоза), а также заходить на поворотный круг запрещается.

Перед вводом локомотива на моечную позицию все окна и двери должны быть закрыты.

3.1.15. Ввод локомотива на ремонтную позицию депо, ПТОЛ, оборудованную контактной сетью, следует производить по зеленому (разрешающему) огню светофора наружной сигнализации железнодорожного пути.

3.1.16. После ввода электровоза на ремонтную позицию депо, ПТОЛ машинист обязан:

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины;

отключить главный выключатель на электровозе переменного тока, быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока;

опустить токоприемники выключением соответствующих тумблеров на пульте управления;

убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены;

заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять их;

убедиться в снятии напряжения и заземлении контактной сети депо, ПТОЛ.

3.1.17. Запрещается устанавливать на ремонтную позицию депо, ПТОЛ двух-, трехсекционные локомотивы, если хотя бы одна из его секций выходит за границу нейтральной вставки контактного провода ремонтной позиции депо, ПТОЛ или ограничивает доступ в смотровую канаву. Секции таких локомотивов необходимо разъединить и установить на два железнодорожных пути.

Разъединение секций локомотива следует производить при обесточенных электрических цепях и под наблюдением мастера (бригадира) организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

3.1.18. При вводе (выводе) на ремонтную позицию депо, ПТОЛ электровозов, работающих по СМЕТ, перед их соединением и разъединением машинист должен отключить вспомогательные машины, выключить быстродействующий или главный выключатели, опустить токоприемники и только после этого дать команду помощнику машиниста на их соединение (разъединение).

Помощник машиниста должен соблюдать порядок соединения и разъединения электровозов. При соединении электровозов вначале следует соединить рукава тормозных и



напорных магистралей, затем кабель аппаратуры СМЕТ вставить в розетку приемника ведомого электровоза. Разъединение электровозов следует производить в обратном порядке. Кабель аппаратуры СМЕТ после разъединения электровозов необходимо вставить в специальный холостой приемник, установленный на лобовой части локомотива, с обязательной фиксацией кабеля.

При объединении электровозов по системе СМЕТ помощник машиниста должен осмотреть стойку аппаратуры на ведомом электровозе, закрыть его кабины и передать ключи машинисту.

3.1.19. При вводе (выводе) электровоза, тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на ремонтные позиции депо, ПТОЛ от постороннего источника питания их остановку следует выполнять с помощью вспомогательного тормоза.

Применять для остановки локомотива ручной тормоз и тормозные башмаки запрещается.

3.1.20. После ввода локомотива на ремонтные позиции депо, ПТОЛ от постороннего источника питания машинист должен убедиться в снятии напряжения с питающих кабелей и отсоединении их от локомотива. Отсоединение питающих кабелей должно выполняться персоналом организации, выполняющей обслуживание и ремонт локомотивов.

3.1.21. Ввод локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ следует осуществлять после слива криогенного топлива, отогрева блока криогенной емкости и магистралей подачи сжиженного природного газа (далее - СПГ) до температуры наружного воздуха и продувки емкости и магистралей инертным газом - азотом.

3.1.22. Ввод (вывод) тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на ремонтную позицию в депо, ПТОЛ и его вывод следует выполнять при неработающей дизель-генераторной установке (неработающем двигателе, силовом блоке).

Между вводимым в депо, ПТОЛ локомотивом и маневровым тепловозом должно быть прикрытие (железнодорожные платформы, вагоны, полувагоны, тепловоз с заглушенной дизель-генераторной установкой), не позволяющее маневровому тепловозу заходить в цех депо, ПТОЛ.

Допускается ввод тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на открытую площадку ПТОЛ с работающим двигателем.

3.1.23. После ввода локомотива на ремонтную позицию депо, ПТОЛ под колесные пары электровоза, тепловоза, паровоза должны быть уложены тормозные башмаки, под колесные пары локомотива, работающего на сжиженном природном газе, - неискрообразующие тормозные башмаки.

3.1.24. Закрепление локомотивов и, при необходимости, прочего железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками следует производить по команде машиниста локомотива. При закреплении локомотива необходимо пользоваться защитными перчатками

(рукавицами).

При закреплении локомотива тормозные башмаки следует держать за их рукоятки.

Переносимые тормозные башмаки в суммарной массе не должны превышать нормы допустимой нагрузки при перемещении тяжестей вручную.

При закреплении локомотива запрещается:

укладывать тормозные башмаки под движущийся локомотив;

заходить в колею железнодорожного пути при укладке тормозных башмаков;

использовать тормозные башмаки с погнутыми рукоятками и полозами;

использовать вместо тормозных башмаков посторонние предметы (деревянные клинья и прочие предметы).

3.1.25. Запуск дизель-генераторной установки, двигателя (силового блока) локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на ремонтной позиции в цехе депо, ПТОЛ запрещается.

3.1.26. Перед выводом локомотива из депо, ПТОЛ локомотивная бригада должна проверить сцепление автосцепок секций локомотива, отсутствие под колесами тормозных башмаков, а на рельсах - предметов, препятствующих движению.

3.1.27. Перед выводом локомотива с ремонтной позиции депо, ПТОЛ от постороннего источника питания машинист должен визуально убедиться в отсутствии людей в высоковольтной камере, на крыше локомотива и в смотровой канаве, в закрытии и опломбировании дверей высоковольтной камеры. Далее, установленным в депо порядком, уведомить лицо, ответственное за подачу и снятие напряжения на локомотив, о том, что на локомотив можно подать напряжение.

3.1.28. Перед приведением в движение электровоза с ремонтной позиции депо, ПТОЛ машинист должен поставить об этом в известность помощника машиниста, совместно с ним осмотреть локомотив и убедиться в том, что:

отсутствуют люди в высоковольтной камере, машинном отделении и на крыше электровоза;

установлены щиты высоковольтных камер, а двери закрыты и опломбированы;

закрыты коллекторные люки машин, лестницы и калитки технологических площадок для выхода на крышу электровоза;

сняты временные присоединения и заземления с отремонтированных машин и аппаратов;

готовы к пуску в работу машины, аппараты и приборы;

закрыты (заблокированы) люки для выхода на крышу электровоза, складные лестницы сложены;

отключен быстродействующий (или главный) выключатель, рукоятки контроллера находятся на нулевой позиции;

включены главные разъединители на электровозе;

работники ремонтных бригад прекратили работу и отошли от электровоза в безопасное место.

Вывод электровоза с ремонтной позиции депо, ПТОЛ следует осуществлять с опущенными токоприемниками при помощи постороннего источника питания или маневровым локомотивом (с прикрытием).

При приведении в движение электровоза помощник машиниста должен находиться в кабине управления.

3.1.29. Перед приведением в движение тепловоза, находящегося на открытых железнодорожных путях депо и/или ПТОЛ, локомотивная бригада должна произвести осмотр узлов и вспомогательного оборудования локомотива, проверить укладку половиц дизельного помещения, убедиться в том, что машины, аппараты и приборы готовы к пуску в работу, а в дизельном помещении и смотровой канаве, на которой стоит тепловоз, отсутствуют работники ремонтных бригад, после чего машинист должен подать звуковой сигнал свистком локомотива и громко объявить из окна кабины: "Внимание! Произвожу запуск дизеля!". Во время пуска дизель-генераторной установки и в момент начала движения тепловоза помощник машиниста должен находиться в кабине управления.

3.1.30. При использовании машинистом локомотива, работающего без помощника машиниста, системы дистанционного управления локомотивом (далее - СДУ-ДМЛ) машинист должен находиться на безопасном расстоянии от локомотива и осуществлять непрерывный визуальный контроль за безопасным передвижением локомотива и свободностью пути.

Перед выходом из кабины локомотива для выполнения работы с использованием носимого терминала СДУ-ДМЛ машинист должен проверить уровень заряда батареи специального пульта управления (далее - СПУ-Д) и контролировать уровень заряда в процессе работы вне кабины локомотива.

При подъеме и сходе с локомотива, укладке тормозных башмаков и другой работе, требующей свободных рук, машинист локомотива должен надежно зафиксировать СПУ-Д ремнями.

Запрещается управлять движением локомотива с использованием носимого терминала СДУ-ДМЛ при нахождении вне кабины локомотива, кроме случаев прицепки (отцепки) локомотива к составу (группе локомотивов), закрепления/раскрепления локомотива (состава) тормозными башмаками и маневровых передвижений вагонами (локомотивами в недействующем состоянии) вперед.

При извлечении SD-карты СДУ-ДМЛ должна быть обесточена.

### 3.2. Требования охраны труда при прицепке локомотива к составу поезда

3.2.1. Перед прицепкой локомотива к составу поезда машинист должен остановить локомотив на расстоянии 10 - 15 метров от первого вагона состава поезда.

После получения команды от осмотрщика вагонов или работника, на которого эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры, машинист должен убедиться в его безопасном местонахождении в зоне видимости, затем привести в движение локомотив и подъезжать к составу со скоростью не более 3 км/ч.

3.2.2. При несоответствии разницы высот автосцепок (разнице по высоте между продольными осями автосцепок более допустимой) головного вагона поезда и локомотива машинист должен отвести локомотив не менее чем на 10 метров от состава поезда.

3.2.3. При невозможности прицепки (отцепки) локомотива с составом поезда машинист обязан прекратить работу, доложить о сложившейся ситуации дежурному по депо, дежурному по станции для принятия решений.

Работникам локомотивных бригад запрещается самостоятельно устранять неисправности автосцепного устройства.

3.2.4. При прицепке (отцепке) локомотива к составу (от состава) помощник машиниста, выполняющий обязанности главного кондуктора (составителя), должен быть в сигнальном жилете, рукавицах, иметь переносную радиостанцию и находиться в зоне видимости машиниста.

3.2.5. После прицепки локомотива к составу грузовых вагонов или отцепки от состава грузовых вагонов соединение, разъединение и подвешивание тормозных рукавов локомотива и головного вагона грузового состава, открытие и закрытие концевых кранов помощник машинист должен выполнять по команде машиниста.

3.2.6. Все работы по соединению, разъединению тормозных и напорных магистралей, межвагонных и межлокомотивных электрических соединений цепей управления и отопления, а также проверку правильности сцепления автосцепок следует производить только с разрешения машиниста при заторможенном локомотиве и опущенных токоприемниках электровоза.

3.2.7. Соединение или разъединение тормозных соединительных рукавов в пассажирском поезде следует производить при отключенных высоковольтных межвагонных электрических соединениях, а межвагонных и межлокомотивных соединений - при обесточенных цепях управления локомотива и перекрытых концевых кранах.

3.2.8. После прицепки локомотива к составу соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда следует производить при выключенном источнике питания электропневматического тормоза (при его наличии).

3.2.9. Выполнять соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда помощник машиниста должен только по указанию машиниста.

Перед сходом с локомотива на железнодорожный путь помощник машиниста должен надеть сигнальный жилет и рукавицы (перчатки).

В процессе работы помощник машиниста должен находиться в зоне видимости машиниста и соблюдать требования, изложенные в пунктах 1.24 - 1.25 настоящей Инструкции.

При нахождении локомотива вблизи высокой пассажирской платформы соединение рукавов тормозной и питательной магистрали локомотива и головного вагона поезда следует выполнять со стороны, противоположной от платформы.

3.2.10. Соединение тормозных соединительных рукавов локомотива и головного вагона пассажирского поезда, оборудованного электрическим отоплением, следует выполнять до подключения поездным электромехаником к локомотиву высоковольтных межвагонных электрических соединителей головного вагона поезда, разъединение - только после отключения от локомотива высоковольтных межвагонных электрических соединителей головного вагона поезда.

Перед соединением тормозных соединительных рукавов помощник машиниста должен продуть тормозную магистраль локомотива кратковременным трехкратным открытием концевого крана соединительного рукава локомотива со стороны состава поезда. При продувке тормозной магистрали следует соблюдать требования, изложенные в пункте 2.2.26 настоящей Инструкции.

После продувки тормозной магистрали и соединения тормозных рукавов между локомотивом и первым вагоном помощник машиниста должен открыть сначала концевой кран у локомотива, а затем у вагона.

3.2.11. Соединение и разъединение высоковольтных межвагонных электрических магистралей головного вагона поезда с локомотивом, отцепка или прицепка к поезду пассажирского вагона с электрическим отоплением и осмотр ходовых частей вагонов поезда следует выполнять при отключенных на локомотиве отопительной электрической цепи поезда, силовых и вспомогательных электрических цепях, быстродействующем или главном выключателе и опущенных токоприемниках на электровозе.

Машинист электровоза должен присутствовать при соединении и разъединении поездным электромехаником или начальником пассажирского поезда высоковольтных электрических соединений между локомотивом и головным вагоном поезда. При этом блокирующие ключи выключателей пульта управления локомотивом и реверсивная рукоятка контроллера машиниста должны находиться у машиниста, а ключ централизованного электроснабжения пассажирского поезда (далее - ключ отопления) должен быть передан машинистом

локомотива поезвному электромеханику поезда или начальнику пассажирского поезда. Запрещается использовать ключи отопления, принадлежащие локомотивным депо.

После соединения высоковольтной электрической магистрали пассажирского поезда с локомотивом машинист должен получить от поездного электромеханика ключ отопления поезда. Машинисту запрещается включать отопление и приводить в движение поезд при отсутствии у него ключа отопления.

С момента передачи ключа отопления поезда машинисту высоковольтные электрические магистрали поезда считаются находящимися под высоким напряжением. Ключ отопления должен находиться у машиниста до возникновения необходимости отцепки локомотива, отцепки и прицепки вагонов, проверки исправности действия и ремонта высоковольтного электрооборудования вагонов.

3.2.12. Перед опробованием тормозов машинист обязан подать звуковой сигнал свистком локомотива.

### 3.3. Общие требования охраны труда при эксплуатации локомотивов

3.3.1. Перед отправлением с железнодорожной станции на участке, оборудованном автоматической локомотивной сигнализацией, машинист локомотива должен включить соответствующие устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, - проверить исправность радиосвязи с начальником пассажирского поезда и руководителем работ хозяйственного поезда (при предстоящей работе с ним) путем вызова их по радиостанции. При отсутствии радиосвязи машинист должен поставить об этом в известность дежурного по станции для принятия мер по устранению причины отсутствия радиосвязи.

Без выяснения причины и устранения неисправности радиосвязи отправление поезда запрещается.

3.3.2. Перед тем как привести локомотив в движение машинист должен убедиться, что локомотивная бригада в полном составе находится в кабине управления локомотива (будке паровоза).

3.3.3. Запрещается проезд в рабочей кабине локомотива (будке паровоза) лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих специальное разрешение, но не более двух человек одновременно, а при наличии в составе локомотивной бригады дублера (стажера) или проводника - не более одного.

3.3.4. До начала движения поезда локомотивная бригада должна убедиться в том, что двери рабочей кабины машиниста, из которой ведется управление, двери нерабочих кабин и межсекционные двери закрыты.

3.3.5. Перед приведением поезда в движение машинист локомотива должен убедиться в наличии разрешающего сигнала, его принадлежности железнодорожному пути отправления поезда и в отсутствии препятствий для дальнейшего движения.

3.3.6. Во время движения локомотива локомотивной бригаде запрещается:

высовываться из боковых окон кабины управления локомотива (будки паровоза) за пределы зеркала заднего вида и поворотного предохранительного щитка, паравана (эркера);

открывать входные наружные двери и высовываться из них;

находиться на лестницах, подножках, площадках и других наружных частях локомотива;

подниматься на локомотив и спускаться с него во время движения и при остановке поезда на искусственных сооружениях, не оборудованных настилами для перехода;

допускать проезд людей на тендере, передней площадке паровоза и тепловоза (капотного типа);

подниматься на лестницы, находящиеся в машинном (дизельном) помещении локомотива, а также на части локомотива, расположенные выше уровня пола;

открывать двери высоковольтной камеры, шкафов для электрооборудования, снимать защитные кожухи механических и токоведущих частей и другие ограждения электрооборудования;

прикасаться к токоведущим частям оборудования;

закорачивать (отключать) защитные блокировки;

находиться вблизи вращающихся частей оборудования, не защищенных ограждающими сетками или щитками, и заходить за ограждения опасных мест;

использовать не по назначению тормозные башмаки;

отлучаться помощнику машиниста из кабины управления локомотива при производстве маневровой работы, следовании с неисправными устройствами безопасности, следовании по желтому, красно-желтому, красному и белому огням на локомотивном светофоре, на запрещающий сигнал, перед железнодорожными переездами, по искусственным сооружениям, а также по участкам, на которых скорость движения ограничена или проводятся ремонтно-путевые работы;

выходить из наружной двери тамбура локомотива при подъезде к платформе;

выбрасывать из локомотива мусор, обтирочные материалы и прочие предметы.

3.3.7. При следовании с поездом в период неблагоприятных погодных условий машинист и помощник машиниста должны быть предельно бдительными.

3.3.8. При приближении встречного поезда по смежному железнодорожному пути локомотивная бригада должна следить за его состоянием, не выходя из кабины локомотива. В случае обнаружения посторонних предметов, груза, выходящего за габарит подвижного состава, искрения буксового подшипника или какого-либо другого повреждения встречного поезда следует немедленно сообщить об этом по поездной радиосвязи машинисту встречного поезда, диспетчеру поезвному и дежурному по ближайшей железнодорожной станции.

3.3.9. На время проследования встречного поезда помощник машиниста должен отойти к рабочему месту машиниста.

3.3.10. Искусственные сооружения, железнодорожные станции, переезды локомотивная бригада должна проследовать с особой бдительностью.

3.3.11. При управлении локомотивом машинист обязан подавать оповестительные сигналы в следующих случаях:

при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам "С", выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а также объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования;

при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;

при восприятии ручного сигнала "Опустить токоприемник", подаваемого сигналистом;

при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в случаях, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования);

при следовании в условиях недостаточной видимости.

3.3.12. При приближении поезда к работающим, идущим по железнодорожным путям или находящимся в междупутье людям машинист локомотива обязан подавать оповестительные сигналы до тех пор, пока путь не будет освобожден и с него не сойдут люди в безопасное место или на безопасное расстояние. Если железнодорожный путь, по которому следует поезд, своевременно не освобожден, машинист должен принять меры к экстренной остановке поезда.

3.3.13. При движении на локомотиве должны быть включены прожектор и огни фонарей у буферного бруса.



3.3.14. При приближении встречных поездов на перегонах или железнодорожных станциях в темное время суток необходимо переключать прожектор в положение "тусклый свет" на таком расстоянии, чтобы не ослеплять локомотивную бригаду встречного поезда. После проследования головной части встречного поезда прожектор следует переключить в положение "яркий свет".

3.3.15. При пропуске поездов на железнодорожных станциях на остановившемся локомотиве прожектор следует выключить, а при проследовании по смежному железнодорожному пути головы встречного поезда - включить для осмотра вагонов встречного поезда.

Помощнику машиниста покидать кабину локомотива при пропуске встречных поездов запрещается.

3.3.16. При следовании поезда по железнодорожной станции машинист локомотива должен пользоваться переключателем яркости прожектора в зависимости от метеорологических условий, скорости движения, наличия предупреждений о работающих на железнодорожных путях людях и с учетом передвижения поездов и локомотивов по смежным путям на железнодорожной станции.

Запрещается при встречном движении поездов по смежным железнодорожным путям на перегонах или железнодорожных станциях оставлять прожектор в выключенном положении.

3.3.17. В случае ослепления прожектором встречного поезда машинист должен остановить поезд.

3.3.18. При подходе к тоннелю в дневное время суток машинист должен включить прожектор, буферные фонари и электроосвещение пульта управления и кабины машиниста (будки паровоза), а на тепловозе, локомотиве, работающем на сжиженном природном газе, и паровозе, кроме этого, независимо от времени суток, - закрыть окна кабины управления (будки паровоза).

3.3.19. Осмотр дизельного помещения тепловоза, машинного отделения электровоза помощник машиниста может проводить только по указанию машиниста.

3.3.20. При нахождении в дизельном помещении тепловоза и машинном отделении электровоза работники локомотивных бригад должны пользоваться шумоизолирующими наушниками.

3.3.21. Проход по дизельному помещению тепловоза, машинному отделению электровоза следует осуществлять в соответствии с руководством по эксплуатации данной конкретной серии локомотива.

При проходе по дизельному помещению тепловоза, машинному отделению электровоза запрещается:

пересекать и наступать на защитные кожуха движущихся (вращающихся) частей (узлов) оборудования локомотива;

открывать, снимать защитные ограждения движущихся (вращающихся) частей (узлов) оборудования локомотива;

снимать ограждения и прикасаться к токоведущим частям электрооборудования;

отвлекаться на посторонние действия;

осуществлять проход, если отсутствует возможность одновременного использования трех точек опоры (рука, ноги);

держат руки в карманах одежды.

3.3.22. Осмотр электрооборудования тепловоза и электровоза во время движения по указанию машиниста может осуществлять его помощник, имеющий права оперативно-ремонтного персонала.

3.3.23. Локомотивной бригаде запрещается открывать двери, шторы и входить в высоковольтную камеру электровоза, тепловоза:

при поднятом токоприемнике и включенных источниках питания электродвигателей на электровозе;

при работающей дизель-генераторной установке тепловоза;

при движении тепловоза, электровоза, в том числе при опущенных токоприемниках.

3.3.24. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист должен:

остановить поезд, по возможности на площадке и прямом участке железнодорожного пути;

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива с фиксацией его в крайнем тормозном положении;

объявить по радиосвязи об остановке машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, диспетчеру поезвному, сообщить по радиосвязи о причине остановки начальнику пассажирского поезда (руководителю работ хозяйственного поезда);

выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования, если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием;

привести в действие ручной тормоз локомотива и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде), если движение поезда не

может быть возобновлено в течение 20 минут и более и нет возможности удержать поезд на месте при помощи автоматических тормозов. В поездах, где такие работники отсутствуют, следует направить помощника машиниста уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки и в соответствии с установленным порядком привести в действие ручные тормоза вагонов;

сообщить по поездной радиосвязи дежурному по станции или диспетчеру поезвному о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших для движения препятствий. При неисправности поездной радиосвязи сообщение дежурному по станции, диспетчеру поезвному следует передать посредством других видов технологической электросвязи или с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принять меры к устранению возникшего препятствия для движения, а в необходимых случаях обеспечить ограждение поезда и смежного железнодорожного пути в соответствии с установленным в ОАО "РЖД" порядком.

3.3.25. При возникновении неисправности электрооборудования на тепловозе, электровозе в пути следования локомотивная бригада должна определить возможность локализации повреждения путем сборки одной из аварийных схем, которые утверждены организационно-распорядительным документом ОАО "РЖД" для каждой серии локомотива. При этом в журнале формы ТУ-152 следует сделать запись о сборке аварийной схемы с указанием ее номера в соответствии с утвержденным перечнем.

3.3.26. Сборку схемы на электровозе и тепловозе 2ТЭ25в/и, ТЭП70в/и выполняет член локомотивной бригады с группой V по электробезопасности, на тепловозе, локомотиве, работающем на сжиженном природном газе, - с группой IV по электробезопасности.

Сборку аварийной схемы следует проводить как дистанционно с помощью переключения низковольтных и высоковольтных коммутационных аппаратов, так и с непосредственного вывода из работы высоковольтного оборудования в высоковольтных камерах и шкафах локомотива.

3.3.27. При необходимости захода в высоковольтную камеру для устранения неисправности локомотива машинист должен внести запись в журнал формы ТУ-152 о времени захода и выполнении всех мер безопасности и после этого:

вызвать по радиостанции на локомотив поездного электромеханика, начальника поезда или руководителя работ хозяйственного поезда (при обслуживании локомотива одним машинистом);

заглушить дизель-генераторную установку на тепловозе;

выключить вспомогательные машины, электропечи обогрева кабины, электроотопление поезда;

отключить главный выключатель на электровозе переменного тока (быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока);

опустить токоприемники путем выключения соответствующих тумблеров на пульте управления и убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены;

заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

снять реверсивную рукоятку с контроллера машиниста, если конструкцией электровоза не предусмотрена ее блокировка в нулевом положении. Блокирующие ключи выключателей и реверсивная рукоятка должны находиться у машиниста;

перекрыть разобщительным краном подвод сжатого воздуха от вспомогательной пневматической системы к клапану токоприемника;

затормозить локомотив (поезд), под колесные пары подложить тормозные башмаки.

На электровозах постоянного тока следует отключить крышечные разъединители и убедиться, что нож заземляющего разъединителя находится в положении "Заземлено".

На электровозах переменного тока после полной остановки вспомогательных машин и фазорасщепителя следует надеть диэлектрические перчатки и заземляющей штангой, предварительно подсоединенной в установленном месте к корпусу электровоза, коснуться выводов тягового трансформатора для снятия емкостного заряда с силовой цепи электровоза, после чего заземлить высоковольтный ввод.

После проведенных операций необходимо убедиться на слух в полной остановке вращения вспомогательных машин с внесением записи в журнал формы ТУ-152 о времени захода и выполнении всех мер безопасности.

Выполнение этих работ следует выполнять двумя работниками, один из которых должен находиться вне высоковольтной камеры и контролировать действия работника, находящегося в высоковольтной камере. При этом дверь, шторы и ограждения высоковольтной камеры должны оставаться открытыми на все время пребывания работника в опасной зоне.

3.3.28. При необходимости ухода с локомотива для его осмотра (технического обслуживания) на железнодорожной станции, перегоне машинист должен затормозить локомотив краном вспомогательного тормоза, после чего машинист или его помощник могут приступить к осмотру. Один из членов локомотивной бригады должен находиться в кабине управления локомотива (будке паровоза) для связи с дежурным по станции или диспетчером поездным.

Запрещается спускаться с локомотива, осматривать и производить техническое обслуживание экипажной части в случае остановки локомотива в пределах пассажирской

платформы высотой более 0,5 метра, а также если по смежному железнодорожному пути приближается или движется подвижной состав.

В темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях следует пользоваться переносным аккумуляторным (светодиодным) фонарем. Запрещается использовать для освещения и других целей открытый огонь (факелы, свечи).

Передвигаться вдоль состава поезда следует с особой бдительностью.

При передвижении вдоль состава необходимо следить за приближением встречных поездов по смежному железнодорожному пути. При визуальном или звуковом обнаружении приближения поезда по смежному железнодорожному пути, машинист (помощник машиниста) должен отойти в безопасное место (укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда, отойти на обочину смежного железнодорожного пути или на середину широкого междупутья) и сообщить о своем местонахождении члену локомотивной бригады, находящемуся в кабине управления локомотива (будке паровоза).

Работник, производящий наружный осмотр локомотива и состава поезда, должен быть в сигнальном жилете, а при осмотре состава поезда дополнительно иметь при себе переносную радиостанцию.

3.3.29. К осмотру экипажной части локомотива следует приступать только после окончания набегания и оттяжки вагонов поезда.

3.3.30. При осмотре оборудования локомотива, находящегося под давлением, следует использовать защитные очки.

В случае выявления неисправностей приборов, утечек воздуха и пропуска пара в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением, их следует отключить от питательной магистрали и выпустить воздух, пар.

Запрещается открывать и закрывать вентили и краны воздушной магистрали, резервуаров локомотива ударами молотка или другими предметами.

3.3.31. В случае вынужденной остановки поезда в тоннеле, локомотивной бригаде следует немедленно выяснить причину остановки и оценить возможность его дальнейшего следования.

При обнаружении запаха газа локомотивная бригада должна надеть противогазы.

3.3.32. Локомотивной бригаде запрещается подниматься и производить какие-либо работы на крыше электровоза на электрифицированных железнодорожных путях и под воздушной линией электропередачи, если контактная подвеска, воздушная линия электропередачи находятся под напряжением.

Подъем на крышу тепловоза, локомотива, работающего на сжиженном природном газе, а также на котел, тендер и крышу будки паровоза запрещается во всех случаях.

3.3.33. При срабатывании на локомотиве аппаратов защиты цепи отопления пассажирского поезда машинисту локомотива разрешается включить отопление только один раз. В случае повторного срабатывания аппаратов защиты последующее включение отопления поезда производить по указанию поездного электромеханика или начальника поезда после выявления и устранения причины их срабатывания.

3.3.34. При разъединении вагонов пассажирского поезда в пути следования машинист локомотива должен немедленно отключить отопление поезда.

3.3.35. Запрещается соединять части поезда на перегоне:

в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы;

если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения.

Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд.

3.3.36. По прибытию в депо машинист локомотива обязан уведомить дежурного по депо об аварийной ситуации и выполненных мероприятиях.

#### 3.4. Требования охраны труда при эксплуатации электровоза

Дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 3.3:

3.4.1. Во время движения электровоза помощнику машиниста запрещается находиться в машинном отделении электровоза при наборе (сбросе) машинистом позиций контроллера и при включении (выключении) контактора отопления поезда.

В случае необходимости сброса позиций контроллера машиниста в момент нахождения помощника машиниста в машинном отделении электровоза машинист должен отключить силовые цепи тумблером, кнопкой отключения главного выключателя (быстродействующего выключателя).

3.4.2. При срабатывании в пути следования аппаратов защиты электровозов, работающих по системе СМЕТ, допускается переводом тумблера "А-С" в положение "А" на пульте сигнализации выявить неисправный электровоз и продолжить ведение поезда.

В случае неисправности аппаратуры СМЕТ в пути следования и отказа кнопки "Откл." на пульте сигнализации машинист должен воспользоваться кнопкой аварийного отключения, расположенной на электронном блоке "БВ" в стойке аппаратуры.

3.4.3. При поднятом токоприемнике открывать на электровозе двери высоковольтной камеры, шкафов для электроаппаратов, кожухи и другие ограждения электрооборудования

запрещается.

3.4.4. При повреждении токоприемника или контактной сети машинист должен остановить поезд, отключить на электровозе силовые и вспомогательные цепи, контакторы отопления вагонов пассажирских поездов, опустить токоприемники, по поездной радиосвязи немедленно сообщить ДСП, ДНЦ (при диспетчерской централизации).

Осмотр состояния токоприемников и устройств контактной сети следует осуществлять визуально, путем прохода вдоль электровоза без подъема на крышу. О результатах осмотра машинист должен сообщить энергодиспетчеру через дежурного по ближайшей железнодорожной станции или ДНЦ.

3.4.5. При невозможности дальнейшего следования поезда устранение неисправности крышевого оборудования электровоза (в том числе увязку неисправного токоприемника), находящегося под действующей контактной сетью, следует производить по наряду-допуску или приказу энергодиспетчера со снятием напряжения и заземлением контактной сети, с уведомлением ДНЦ.

До отключения и заземления контактной сети и получения разрешения работника дистанции электроснабжения подъем на крышу электровоза запрещается. Контактная сеть и провода воздушных линий без заземления считаются находящимися под напряжением, даже если напряжение снято.

3.4.6. Заземление контактной сети производится работниками дистанции электроснабжения с группой не ниже IV по электробезопасности в присутствии машиниста локомотива или его помощника.

Отключенная контактная сеть постоянного или переменного тока должна быть заземлена с 2-х сторон от локомотива путем установки не менее 2-х заземляющих штанг.

3.4.7. Работники дистанции электроснабжения допускаются на крышу электровоза только после предъявления машинисту удостоверения о присвоении соответствующей группы по электробезопасности.

Подниматься на крышу электровоза первым должен работник дистанции электроснабжения, а первым спускаться с крыши - машинист локомотива. Подниматься и производить работы на крыше локомотива в одно лицо запрещается.

Перед подъемом на крышу локомотива машинист должен надеть страховочную систему, предварительно проверив ее исправность. Страховочная привязь и соединительно-амортизирующая подсистема не должны иметь разрывов ниток в сшивках, надрывов, прожогов, надразов. Металлические детали не должны иметь трещин, раковин, надрывов и заусенцев. Карабин должен иметь предохранительное устройство, исключающее случайное раскрытие карабина. Замок и предохранительное устройство карабина должны закрываться автоматически.

После подъема машинист должен закрепить страховочную систему за неподвижные части крышевого оборудования эксплуатируемых локомотивов, предусмотренные конструкторской документацией и обеспечивающие надежную фиксацию страховочной системы.

После устранения неисправности крышевого оборудования снятие заземляющих штанг с контактной сети осуществляется работником дистанции электроснабжения в присутствии машиниста локомотива (помощника машиниста локомотива).

3.4.8. Все выходы машиниста на крышу локомотива после выполнения всех организационно-технических мероприятий по обеспечению электробезопасности следует оформить в журнале формы ТУ-152 с указанием причин выхода на крышу и результатов проведенных работ. Запись должна быть заверена подписью машиниста и представителя дистанции электроснабжения.

3.4.9. В случае отказа блокирующих устройств в пути следования на одной из секций электровоза, последнюю необходимо перевести в положение "отключено". На одно- или двухсекционных электровозах, имеющих единую систему блокирующих устройств, допускается при технической возможности следовать с выключенными или заблокированными защитными устройствами до ближайшей железнодорожной станции, имеющей локомотивное депо, ПТОЛ или пункт оборота локомотивов. При этом локомотивная бригада должна находиться только в кабине управления. Случаи отказа блокирующих устройств следует фиксировать в журнале ТУ-152.

3.4.10. Установку теплового реле и другой защитной высоковольтной аппаратуры электровоза в рабочее положение необходимо производить в диэлектрических перчатках при помощи специальной изолирующей штанги и при опущенных токоприемниках.

3.4.11. При обрыве заземляющих шунтов, кожухов электропечей, заземляющих проводников пульта управления, а также корпусов вспомогательных машин восстанавливать заземление оборудования следует только при опущенных токоприемниках и отключенном главном выключателе (быстродействующем выключателе).

3.4.12. Включать вручную главный выключатель на электровозах переменного тока запрещается.

### 3.5. Требования охраны труда при эксплуатации тепловоза

Дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 3.3:

3.5.1. При работающей дизель-генераторной установке запрещается:

отключать на тепловозах блокирующие устройства;

заходить в высоковольтную камеру;



производить осмотр и техническое обслуживание оборудования тепловозов у вращающихся частей (узлов) при снятых (открытых) ограждающих защитных кожухах, половицах дизельного помещения.

3.5.2. Запрещается запуск дизель-генераторной установки на многосекционных тепловозах при одновременно включенных тумблерах "Топливный насос" на пультах двух или всех (у трех- и четырехсекционных тепловозов) секций.

3.5.3. Во время движения тепловоза входить в дизельное помещение тепловоза после набранной 10-й позиции контроллера запрещается.

3.5.4. При необходимости осмотра и технического обслуживания дизель-генераторной установки, электро- и вспомогательного оборудования тепловоза в пути следования локомотив следует остановить, затормозить ручным тормозом, остановить дизель-генераторную установку, обесточить все электрические цепи и выключить рубильник аккумуляторной батареи. Люки картера дизеля следует открывать не ранее 10 - 15 минут после его остановки.

Запрещается открывать монтажные люки шахты холодильника и заходить в шахту при работающем вентиляторе.

3.5.5. При осмотре дизель-генераторной установки в пути следования следует соблюдать требования, изложенные в пунктах 3.3.19 - 3.3.21, обращая внимание на наличие и надежность укладки половиц пола дизельного помещения, состояние защитных ограждений оборудования и брезентовых патрубков для подвода к тяговому двигателю и выброса охлаждающего воздуха.

3.5.6. Во время пуска дизель-генераторной установки помощник машиниста тепловоза должен находиться в кабине локомотива.

3.5.7. Производить устранение неисправностей топливной, масляной систем, гидросистемы при работающей дизель-генераторной установке запрещается.

3.5.8. В процессе работы локомотивная бригада не должна допускать попадания смазочных материалов, топлива и воды на пол (половицы) дизельного помещения тепловоза.

3.5.9. При отстое тепловозов более 4-х часов перед запуском дизель-генераторной установки локомотивная бригада совместно с ремонтным персоналом депо обязаны проверить плотность закрытия всех смотровых люков дизеля, люков выпускных коллекторов, открыть индикаторные краны и провернуть коленчатый вал дизель-генераторной установки.

Надежный и безопасный пуск дизель-генераторной установки обеспечивается при температуре охлаждающей жидкости, масла и топлива в системах дизель-генераторной установки не ниже +8 °C (холодное состояние).

Если дизель-генераторная установка не начала работать с первой попытки, необходимо произвести повторный запуск через 1 - 2 минуты. Если после повторного запуска дизель-генераторная установка не начала работать, машинист локомотива должен поставить в известность дежурного по депо. Локомотивной бригаде запрещается принимать меры к устранению неисправности собственными силами.

Сразу после пуска дизель-генераторной установки следует проверить по манометрам давление в системах и внимательно прислушаться к ее работе.

В случае появления посторонних шумов или стуков, а также при возникновении в картере давления (вместо разряжения) дизель-генераторную установку следует немедленно остановить, обратив внимание на правильность показаний контрольно-измерительных приборов, расположенных на пульте управления и в дизельном помещении. До выяснения и устранения причины неисправности эксплуатация дизель-генераторной установки запрещается.

### 3.6. Требования охраны труда при эксплуатации локомотива, работающего на сжиженном природном газе

Дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 3.3:

3.6.1. Перед пуском двигателя (силового блока) локомотива, работающего на сжиженном природном газе, локомотивная бригада должна произвести осмотр узлов и вспомогательного оборудования и убедиться в том, что машины, аппараты и приборы готовы к пуску в работу, все инструменты и приспособления убраны, на локомотиве и в смотровой канаве (если локомотив стоит на смотровой канаве на пути железнодорожной станции, депо, пункта оборота, открытой площадки ПТОЛ) отсутствуют люди, после чего машинист должен подать звуковой сигнал локомотива.

3.6.2. Во время пуска двигателя помощник машиниста должен находиться в кабине локомотива.

3.6.3. При осуществлении эксплуатации локомотива, работающего на сжиженном природном газе, запрещается:

находиться в машинном отделении при запуске, работе на режимах нагрузки, при нормальной или аварийной остановке силового блока;

использовать инструменты, приспособления и материалы, не предусмотренные эксплуатационной документацией на локомотив;

устранять негерметичность трубопроводов газотопливной системы;

подниматься на крышу локомотива;

открывать двери высоковольтной камеры и производить работы на высоковольтном оборудовании при включенных источниках электропитания;

продолжать эксплуатацию локомотива при срабатывании системы контроля загазованности;

отключать датчики системы контроля загазованности;

производить отключение разъемов и проводов при включенном электропитании;

эксплуатировать локомотив при закороченных предохранителях, с самодельными плавкими вставками, с открытыми крышками на аккумуляторах, с закороченными конечными выключателями, установленными на дверях высоковольтной камеры;

реверсировать направление вращения тяговых электродвигателей до полной остановки локомотива, так как это может вызвать круговой огонь по коллекторам тяговых электродвигателей или тягового генератора;

производить расцеп секций локомотива;

допускать слив СПГ на землю.

### 3.7. Требования охраны труда при эксплуатации паровоза

Дополнительно к требованиям, изложенным в подразделе 3.3:

3.7.1. Машинисты паровозов, обращающихся на электрифицированных железнодорожных путях, в процессе работы обязаны следить за исправным состоянием и надежным креплением искроуловительной сетки и крыши будки машиниста.

3.7.2. Во время движения паровоза запрещается находиться на тендере при приближении к мостам, воздушным линиям электропередачи и при следовании по электрифицированному участку железной дороги.

3.7.3. Запрещается производить продувку котла паровоза на станциях и перегонах в местах нахождения людей и во время следования паровоза по стрелочным переводам, а также допускать резкое открывание паровых вентилей.

3.7.4. Запрещается обогреться у открытого шуровочного отверстия топки паровоза или шахты вентилятора на паровозах с конденсацией пара.

3.7.5. При выходе из строя в пути следования приборов паровоза, находящихся под давлением пара, разрушении водомерного стекла, изломе кранов и разрыве трубок следует немедленно отключить неисправный прибор от источника питания.

3.7.6. При выплавлении контрольной пробки котла паровоза следует немедленно включить в работу оба инжектора, закрыть регулятор и сифон, забросать мокрым углем топку, потушить огонь (перекрыть вентили форсунок при мазутном (нефтяном) и углемазутном отоплении котла) и снизить давление пара в котле до нуля.

3.7.7. Осмотр, обмывка, смазывание движущихся частей, механизмов паровоза, откручивание и закручивание пробок масленок или устранение каких-либо повреждений, а также осмотр и смазывание сцепления между паровозом и тендером следует производить только на стоянках. Выполнение этих операций во время движения паровоза запрещается.

3.7.8. При эксплуатации паровозов на мазутном (нефтяном) топливе необходимо выполнять следующие требования:

следить за исправностью запорных устройств нефтяного бака и форсунок. Запорные устройства не должны давать пропуска топлива при потушенной форсунке;

содержать в чистоте будку паровоза, не допуская загрязнения ее нефтепродуктами;

соблюдать осторожность при снятии зажимных запоров и открытии дверец шуровочного отверстия топки паровоза;

слегка приоткрывать сифон или пускать в ход турбину дымососа (на паровозе серии СОк) перед открытием дверцы шуровочного отверстия на горячем паровозе;

предварительно убедиться в отсутствии работников у топочного отверстия и поддувала топки паровоза перед зажиганием форсунки;

находиться сбоку от топочного отверстия и поддувала в случае выброса из них пламени при зажигании форсунки;

производить осмотр горячей дымовой коробки только при потушенной форсунке с применением для ее освещения электрических ламп напряжением 12 В;

производить замер уровня нефтетоплива в топливном баке тендера при эксплуатации паровоза на электрифицированном участке железной дороги только на железнодорожных путях, специально выделенных для этой цели;

использовать для освещения переносные электролампы во взрывобезопасном исполнении при проверке уровня нефтетоплива в топливном баке;

производить засыпку песком пролитое на стоянке нефтетопливо, после чего собирать загрязненный песок в предназначенную для этих целей емкость для последующей утилизации.

Люк топливного бака должен постоянно находиться в закрытом состоянии, за исключением времени наполнения бака нефтетопливом, подготовки к очистке и чистки бака.

В случае воспламенения нефтетоплива под тендером необходимо немедленно сбить пламя песком, а паровоз по возможности передвинуть на другое место.

Запрещается:

производить замер нефтетоплива под контактным проводом;

превышать установленную лабораторией депо предельную температуру подогрева нефтетоплива. Температура должна контролироваться по показаниям дистанционного аэротермометра.

3.7.9. При эксплуатации паровозов на угольном и углемазутном топливе необходимо выполнять следующие требования:

проявлять осторожность при выходе на тендер паровоза с углеподатчиком, исключая попадание ноги в корыто углеподатчика;

закрывать крышкой корыто углеподатчика перед набором угля и после освобождения тендера от угля;

прикрывать сифон на время забрасывания топлива в топку на стоянке, а также при следовании паровоза с закрытым регулятором;

предварительно убедиться перед чисткой зольника и дымовой коробки паровоза, что шлак, зола и изгарь залиты водой;

использовать защитные очки и рукавицы при чистке топки, зольника и дымовой коробки и продувке труб;

предварительно убедиться в отсутствии на междупутье людей перед чисткой топки на станционных путях с выемкой шлака через шуровочное отверстие и выбрасыванием его на междупутье;

обращать внимание на надежность посадки рукоятки на концы рычагов от приводов колосниковых плит, не допуская их соскакивания при прокачивании колосников;

предварительно убедиться в исправности продувочного прибора перед его использованием.

3.7.10. При эксплуатации паровозов на угольном и углемазутном топливе запрещается:

производить работы по осмотру, ремонту, чистке зольника (топки) и дымовой коробки паровоза, стоящего на станционных путях, во время проследования поезда или производства маневровой работы на смежных железнодорожных путях;

производить чистку зольника (топки) паровоза, если на железнодорожных путях на расстоянии менее 50 метров находятся вагоны с легковоспламеняющимися жидкостями, горючими жидкостями, другими горючими и опасными грузами;

производить чистку зольника (топки) с выбрасыванием шлака при движении паровоза;

открывать двери шуровочного отверстия при продувке труб из дымовой коробки;

ставить на ремонтную позицию в депо паровозы с действующими топками, растапливать их, а также чистить топки и зольники в неустановленных местах.

### 3.8. Требования охраны труда при постановке локомотива на экипировочную позицию

3.8.1. Ввод локомотива на позицию экипировочного устройства, расположенного на открытых железнодорожных путях депо, ПТОЛ или на приемоотправочных путях железнодорожной станции, локомотивная бригада должна производить по зеленому огню светофора, разрешающему въезд на экипировочную позицию.

3.8.2. Постановку локомотива на позицию экипировочного устройства под контактной сетью, находящейся под напряжением, следует производить с таким расчетом, чтобы подвижной состав не выходил за пределы зоны отключения напряжения в контактной сети.

3.8.3. После ввода на экипировочную позицию локомотив следует затормозить ручным тормозом, под колесные пары подложить тормозные башмаки, а под колесные пары локомотива, работающего на сжиженном природном газе, - неискрообразующие тормозные башмаки.

3.8.4. После ввода локомотива на экипировочную позицию машинист должен убедиться в том, что локомотив (секции локомотива) не выходят за пределы экипировочной позиции, а также:

на электровозе - выключить вспомогательные машины, отключить главный выключатель на электровозе переменного тока, (быстродействующий выключатель на электровозе постоянного тока), опустить токоприемники, выключив соответствующие тумблеры на пульте управления, убедиться по показаниям вольтметра и визуально, что токоприемники опущены, заблокировать кнопки блоков выключателей на пульте управления блокирующими ключами и снять ключи;

на тепловозе - заглушить дизель-генераторную установку;

на локомотиве, работающем на сжиженном природном газе, - заглушить двигатель, остановить силовой блок;

на паровозе - закрыть регулятор, реверс поставить в центральное положение, ручной тормоз тендера поставить в рабочее положение, продувочные клапаны цилиндров открыть, на паровозах с нефтяным (мазутным) отоплением потушить форсунку;

дать заявку на снятие напряжения с секционированного участка контактной сети экипировочного устройства работником, ответственным за снятие и подачу напряжения (на

позиции экипировочного устройства под контактной сетью).

3.8.5. Экипировка локомотивов должна производиться дежурной сменой экипировщиков или работниками сервисных компаний.

3.8.6. Заправка тепловоза дизельным топливом и маслом для дизеля производится через раздаточные топливные и масляные колонки с помощью заправочных пистолетов. Наконечник заправочного пистолета должен быть из материала (или покрыт материалом), не вызывающим возникновения искры при ударе по наконечнику.

Наполнение топливных баков тепловоза должно быть не менее чем на 50 мм ниже верхнего их уровня, чтобы не допустить утечки в результате расширения топлива при высокой температуре наружного воздуха и при включении топливоподогревательных устройств. Заправочный пистолет должен отводиться от горловины топливного бака только после полного прекращения вытекания топлива. После набора топлива горловины топливных баков должны быть плотно закрыты пробками.

3.8.7. В процессе экипировки тепловоза запрещается:

сливать отработанное дизельное масло, некачественное дизельное топливо, а также охлаждающую воду на железнодорожный путь и в смотровые канавы;

производить заправку топливных баков при работающей дизель-генераторной установке;

производить экипировку тепловоза топливом и смазочными материалами во время грозы;

курить и применять открытый огонь для осмотра топливного бака.

3.8.8. При экипировке паровозов заполнение бака тендера нефтетопливом должно быть на 0,5 - 0,6 метра ниже основания горловины бака, во избежание пролива нефтетоплива на тендер и землю.

Проливка угля производится только в лотке. Направлять струю воды вверх при использовании шланга (рукава) запрещается.

3.8.9. Для предупреждения поражения электрическим током контактной сети, расположенной над экипировочными позициями, выходить на крышу локомотива разрешается только после снятия напряжения с секционного участка контактной сети и ее заземления секционными разъединителями, сблокированными с замком калитки или переходным мостиком в барьере стационарной площадки, а при поворотных площадках - с приводом поворотного механизма. При этом, работник должен убедиться в наличии горящих световых сигналов, разрешающих выход на крышу локомотива.

Выход на крышу локомотива, находящегося под контактным проводом, при наличии напряжения в контактной сети запрещается.

3.8.10. Заправка песком бункера локомотива производится с площадок, огражденных перилами. На крытых эстакадах должна быть включена приточно-вытяжная вентиляция.

3.8.11. Перед выводом локомотива с экипировочной позиции локомотивная бригада должна убедиться в том, что из-под колесных пар убраны тормозные башмаки и отсутствуют предметы, препятствующие движению локомотива.

3.8.12. Постановка локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на заправочный комплекс СПГ должна осуществляться в присутствии ответственного работника заправочного комплекса. При этом остановку локомотива следует выполнять в пределах площадки заправки, напротив знака "Остановка локомотива".

После ввода локомотива, работающего на сжиженном природном газе, на экипировочную позицию машинист должен убедиться в том, что локомотив не выходит за пределы заправочной позиции.

3.8.13. В процессе заправки локомотива, работающего на сжиженном природном газе, локомотивная бригада должна находиться на расстоянии не ближе 40 метров от места проведения работ.

3.8.14. При заправке локомотива сжиженным природным газом запрещается:

наполнять бортовые криогенные емкости при обнаружении неисправности и нарушении герметичности в газопроводах, соединениях или газовой аппаратуре, при отсутствии или неисправности запорной арматуры, предохранительных клапанов и контрольно-измерительных приборов;

производить заправку криогенной емкости при открытой подаче газа;

негерметично присоединять шланг к заправочному фланцу локомотива;

отсоединять криогенный шланг напорной магистрали, находящийся под давлением;

производить какие-либо операции по обслуживанию и (или) регулировке газовой аппаратуры (подтягивать гайки и соединения под давлением, простукивать металлическими предметами по аппаратуре и газопроводам, находящимся под давлением, производить перегибы сливных рукавов);

допускать превышение давления в бортовой криогенной емкости свыше нормативного;

использовать искрообразующий инструмент во время экипировки локомотива СПГ;

пользоваться открытым огнем (факелом, паяльной лампой);

допускать к запорной арматуре криогенной емкости посторонних лиц;



производить ремонт экипировочных устройств и приспособлений в процессе экипировки локомотива;

проводить заправку локомотива во время грозы.

3.8.15. При проведении заправки локомотива, работающего на сжиженном природном газе, СПГ с помощью криогенной передвижной автотранспортной цистерны для перевозки сжиженного природного газа дополнительно запрещается:

производить заправку криогенной установки локомотива при работающем двигателе, при отсутствии или наличии неисправности запорной арматуры, контрольно-измерительных приборов, герметичности в газопроводах, соединениях, газовой аппаратуре, предохранительных клапанах, а также при открытой подаче газа;

заполнять бортовые криогенные емкости продуктом, хранение которого в данных емкостях не предусмотрено их паспортными данными.

3.8.16. После окончания каждой заправки локомотивная бригада должна проверить параметры давления и температуры газа в криогенной емкости локомотива.

3.8.17. Запрещается заправлять криогенные емкости, не прошедшие очередное освидетельствование, а также при отсутствии на емкостях надлежащей окраски, паспортных данных, нанесенных изготовителем.

3.8.18. При разгерметизации криогенного шланга напорной магистрали должны быть перекрыты запорные устройства на трубопроводе выдачи заправочного пункта и на криогенной емкости локомотива, чтобы воспрепятствовать утечке СПГ.

3.8.19. Перед выводом локомотива, работающего на сжиженном природном газе, с заправочного комплекса локомотивная бригада должна убедиться, что магистрали заправочного комплекса отсоединены, герметичность газовой аппаратуры и трубопроводов не нарушена, на дисплейном модуле отсутствуют тревожные сообщения, из-под колесных пар убраны неискрообразующие тормозные башмаки и отсутствуют предметы, препятствующие движению локомотива.

#### 4. Требования охраны труда в аварийных ситуациях

##### 4.1. Общие требования охраны труда при возникновении аварийных ситуаций

4.1.1. При эксплуатации локомотивов могут возникнуть следующие аварийные ситуации:

загорание, приводящее к пожару или взрыву;

столкновение локомотива с препятствием, внезапно возникшим на железнодорожном пути;

сход локомотива (вагонов поезда) с рельс;

обрыв контактного провода;

деформация и (или) повреждение земляного полотна железнодорожного пути в результате неблагоприятных погодных условий;

утечка СПГ (на локомотиве, работающем на сжиженном природном газе);

повреждение оборудования при коротких замыканиях в электрических цепях;

загромождение пути обвалом, отдельными обломками скального грунта или снежной лавиной.

4.1.2. При ликвидации аварийной ситуации работники должны действовать в соответствии с утвержденным в структурном подразделении планом ликвидации аварий.

4.1.3. При возникновении в пути следования аварийной ситуации, угрожающей безопасности движения поездов или безопасности людей, работающих на железнодорожных путях и подвижном составе, машинист должен принять меры к экстренной остановке поезда, сообщить о случившемся по радиосвязи дежурному по ближайшей железнодорожной станции, диспетчеру поезвному и определить с ними порядок дальнейших действий.

4.1.4. В случае неминуемого столкновения локомотива с внезапно возникшим на железнодорожном пути препятствием (выезд трактора, большегрузного автомобиля на путь, переезд и т.п.) машинист должен применить экстренное торможение, а помощник машиниста - уйти в машинное (дизельное) отделение, оставив двери открытыми для ухода машиниста из кабины управления. На локомотивах капотного типа работникам локомотивных бригад следует принять положение "лежа".

4.1.5. При обнаружении деформации земляного полотна железнодорожного пути, а также в случае если железнодорожные пути оказались под водой выше головки рельса, машинист должен остановить поезд, на электровозе опустить токоприемники, об увиденном сообщить диспетчеру поезвному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и далее действовать по их указанию.

4.1.6. При обнаружении провисающих, оборванных, лежащих на деревьях, земле, балластной призме или шпалах проводов необходимо:

при следовании на локомотиве - сообщить о случившемся диспетчеру поезвному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, энергодиспетчеру и далее действовать по их указанию;

при обнаружении нарушений на территории депо, железнодорожной станции - принять меры к ограждению опасного места для прохода людей на расстояние не ближе 8 метров, либо оградить место происшествия сигналами остановки, как место препятствия, если оборванные провода контактной сети, линии электропередачи или их элементы выходят из габарита приближения строений к железнодорожному пути и сообщить о случившемся дежурному по депо, энергодиспетчеру и далее действовать по их указанию.

4.1.7. В случае противоправных действий посторонних лиц не следует с ними спорить, прибегать к резким выражениям или совершать какие-либо действия, провоцирующие осложнение обстановки.

О факте правонарушения посторонними лицами следует сообщить по поездной радиосвязи дежурному по ближайшей железнодорожной станции для вызова правоохранительных органов.

4.1.8. В случае обнаружения подозрительного предмета, забытой или бесхозной вещи необходимо изолировать доступ к данному предмету и сообщить о случившемся для вызова правоохранительных органов:

на территории депо - дежурному по депо;

на территории железнодорожной станции - дежурному по станции.

Запрещается трогать, передвигать, вскрывать обнаруженный предмет, использовать мобильную связь в непосредственной близости от подозрительного предмета (в качестве камуфляжа для взрывных устройств используются обычные бытовые предметы: сумки, пакеты, свертки, коробки, игрушки и т.д.).

4.1.9. В случае срабатывания взрывного устройства следует сообщить диспетчеру поездному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, дежурному по депо и принять меры к остановке и закреплению локомотива, по возможности спасению пострадавших и оказанию им первой помощи.

4.1.10. В случае получения травмы или ухудшения состояния здоровья одного из работников локомотивной бригады другой работник обязан:

при стоянке локомотива на железнодорожной станции, в депо, ПТОЛ оказать первую помощь пострадавшему и сообщить о случившемся дежурному по станции, дежурному по депо для вызова бригады медицинской помощи;

при следовании с поездом - остановить поезд (локомотив), приступить к оказанию первой помощи пострадавшему и сообщить о случившемся диспетчеру поездному, дежурному по ближайшей железнодорожной станции (для вызова бригады медицинской помощи и передачи информации о случившемся дежурному по депо) и машинистам вслед идущего и встречного поездов.

По прибытию в основное депо или в пункт оборота доложить дежурному по депо.

#### 4.2. Требования безопасности в случае пожара (загорания) на локомотиве

4.2.1. При обнаружении очага пожара работники должны действовать в соответствии с требованиями Инструкции о мерах пожарной безопасности, действующей в структурном подразделении.

4.2.2. При обнаружении пожара в локомотиве или в составе поезда при следовании по перегону машинист должен:

оценить сложившуюся ситуацию;

принять меры к остановке поезда на участке, по возможности горизонтальном и благоприятном для подъезда пожарных автомобилей (у шоссейных дорог, переездов), предварительно опустив токоприемники. Запрещается останавливать поезд с очагами загорания, независимо от рода груза: на искусственных сооружениях (железнодорожных мостах, в тоннелях, под мостами, вблизи трансформаторных подстанций, тяговых подстанций, сгораемых строений или других местах), создающих угрозу быстрого распространения огня или препятствующих организации тушения пожара и эвакуации пассажиров.

4.2.3. Остановка поезда на электрифицированных линиях железных дорог должна производиться с таким расчетом, чтобы горящие вагоны или локомотив не располагались под жесткими или гибкими поперечинами, секционными изоляторами, воздушными стрелками.

4.2.4. После остановки поезда локомотивная бригада обязана:

принять меры по его закреплению на месте и уточнить вагон, в котором обнаружен пожар;

вскрыть пакет с перевозочными документами, установить наименование груза в горящем и рядом стоящих вагонах, а при наличии опасного груза - его количество, номер аварийной карточки, размеры опасной зоны.

4.2.5. Одновременно с принятием мер по остановке поезда, машинист должен подать звуковой сигнал пожарной тревоги и, используя поездную радиосвязь или любой другой возможный в создавшейся ситуации вид связи, сообщить о пожаре диспетчеру поезвному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, для вызова пожарных подразделений и энергодиспетчеру (при возникновении пожара на электрифицированном участке пути) для снятия напряжения с контактной сети.

4.2.6. В случаях, когда поезд находится на неблагоприятном участке железнодорожного пути или когда пожар потушить имеющимися средствами не представляется возможным, машинист поезда, убедившись по документам в отсутствии в горящем и рядом стоящих вагонах опасных грузов 1 - 3 классов, по согласованию с диспетчером поездным может продолжить следование до ближайшей железнодорожной станции, сообщив о пожаре и

роде горящего груза диспетчеру поезвному или дежурному по станции, на которую следует поезд, для принятия ими мер.

4.2.7. Приступать к оказанию посильных мер по локализации очага загорания силами локомотивной бригады допускается только в случае исключения риска для жизни и здоровья работника.

4.2.8. Если для тушения пожара на локомотиве или в поезде необходимо приближаться к находящимся под напряжением проводам ближе 2 метров, машинист через диспетчера поездного должен потребовать снятие напряжения с контактной сети (ВЛ) и ее заземления.

Запрещается до снятия напряжения приближаться к проводам и другим частям контактной сети и воздушных линий на расстояние менее 2 метров, а к оборванным проводам контактной сети и ВЛ на расстояние менее 8 метров до их заземления.

4.2.9. До снятия напряжения с контактной сети или ВЛ, тушение горящих предметов, находящихся на расстоянии менее 2 метров от контактной сети и проводов ВЛ, разрешается производить только порошковыми огнетушителями, не приближаясь к проводам контактной сети и ВЛ ближе 2 метров.

Тушение указанных горящих предметов водой, химическими, пенными или воздушно-пенными огнетушителями можно производить только при снятом с контактной сети напряжении и после ее заземления.

4.2.10. При возникновении пожара на тепловозе и электровозе локомотивная бригада обязана:

перевести в нулевое положение контроллер машиниста, остановить поезд, выключить вспомогательные машины, отключить главный (быстродействующий) выключатель, опустить токоприемник (на электровозе), остановить дизель-генераторную установку (на тепловозе);

подать звуковой сигнал пожарной тревоги и сообщить о пожаре диспетчеру поезвному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон;

после закрепления поезда на месте отключить приборы управления и рубильник аккумуляторной батареи локомотива;

на электровозе убедиться, что токоприемник опущен, и контактный провод не касается крыши или имеющегося на ней оборудования и, если очаг расположен не ближе 2 метров к контактному проводу, исключая риски для собственной жизни принять посильные меры по ликвидации очага загорания, используя имеющиеся порошковые огнетушители, сухой песок, систему автоматического пожаротушения в зависимости от конструктивных особенностей локомотива. Запрещается находиться в помещениях локомотива при приведении в действие автоматической стационарной установки пожаротушения;

если пожар не может быть ликвидирован своими силами и имеющимися средствами, отцепить локомотив и отвести его от состава поезда на расстояние не менее 50 метров и после этого, при опасности распространения огня с горячей секции на другую, расцепить их с отводом на безопасное расстояние, предварительно закрепив горящую секцию.

4.2.11. При возникновении очага загорания на локомотиве, работающем на сжиженном природном газе, локомотивная бригада должна:

произвести остановку двигателя (силового блока);

обеспечить отсечку потока газа из криогенной емкости с помощью системы автоматического управления;

привести в действие систему пожаротушения. Запрещается находиться в машинном отделении локомотива при приведении в действие системы пожаротушения;

после приведения в действие системы пожаротушения, следует надеть средства защиты органов дыхания и глаз, прошедшие обязательную сертификацию или декларирование соответствия, и покинуть локомотив на безопасное расстояние, но не менее 800 метров.

Запрещается приближаться к горячей криогенной емкости.

4.2.12. При возникновении очага загорания на паровозе локомотивная бригада должна перекрыть кран на питательном кувшине, не допустить в нефтяной бак притока воздуха, плотно закрыв люки, после чего принять меры к остановке поезда.

4.2.13. Устранять очаг загорания на паровозе (тендере паровоза) допускается при отсутствии риска для жизни и здоровья работников, используя имеющиеся на паровозе первичные средства пожаротушения.

4.2.14. В случае утечки и воспламенения нефтетоплива под паровозом или тендером пламя следует немедленно сбить песком, а паровоз по возможности передвинуть на другое место.

4.2.15. При загорании электрооборудования для его тушения следует применять только порошковые и/или углекислотные огнетушители, оснащенные диффузором из полимерных материалов.

При тушении электроустановок, находящихся под напряжением, не следует подносить раструб огнетушителя ближе 1 метра к электроустановке и пламени.

При пользовании углекислотным огнетушителем необходимо использовать хлопчатобумажные рукавицы (перчатки) во избежание термического ожога рук.

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

4.2.16. После ликвидации пожара, подача напряжения на локомотив (запуск двигателя, силового блока, дизель-генераторной установки), где имело место повреждение электрооборудования и проводов, запрещается. Локомотив, поврежденный пожаром, должен следовать в депо с опущенными токоприемниками, отключенными цепями управления и отключенными тяговыми двигателями.

4.2.17. При пользовании огнетушителями струю огнетушащего вещества нельзя направлять на людей.

4.2.18. При тушении горящих твердых материалов струю огнетушащего вещества следует направлять в точку наибольшего горения, сбивая пламя снизу.

При попадании огнетушащего вещества на незащищенные участки тела необходимо стереть его платком или другим материалом и обильно промыть слабой струей проточной воды.

4.2.19. При тушении очага загорания песком совок не следует поднимать на уровень глаз, во избежание попадания в них песка.

4.2.20. Если на человеке загорелась одежда, нужно как можно скорее погасить огонь. Не следует сбивать пламя незащищенными руками.

Воспламенившуюся одежду нужно быстро сбросить, сорвать, либо погасить, заливая водой, а зимой присыпая снегом. Можно сбить пламя, катаясь в горящей одежде по полу, земле. На человека в горящей одежде можно также накинуть плотную ткань, одеяло, брезент, которые после ликвидации пламени необходимо убрать, чтобы уменьшить термическое воздействие на кожу человека. Человека в горящей одежде нельзя укутывать с головой, так как это может привести к поражению дыхательных путей и отравлению токсичными продуктами горения.

4.3. Действия в аварийных ситуациях, связанных с отказами газотопливного оборудования на локомотиве, работающем на сжиженном природном газе

4.3.1. При формировании аварийных сообщений системы контроля загазованности необходимо:

выполнить служебное торможение состава и немедленно сообщить диспетчеру поезвному, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, об аварийной ситуации;

выполнить остановку силового блока;

отключить электрооборудование, которое может инициировать возгорание газа;

перекрыть подачу газа из емкости;

закрепить и покинуть локомотив;

принять меры к удержанию поезда на месте;

принять меры по недопущению людей в зону ближе 300 метров от локомотива. Находиться следует с наветренной стороны.

4.3.2. Запрещается в зоне разлива до полного рассеивания газа:

приближаться и прикасаться к пролитому веществу;

производить маневровые работы;

использовать источники огня, искрообразующие материалы, горючие и взрывоопасные вещества;

включать электроприборы;

курить и проводить огневые работы (в том числе сварочные работы).

До устранения утечки СПГ производить запуск двигателя запрещается.

4.4. Требования электробезопасности в аварийных ситуациях и освобождение пострадавшего от действия электрического тока

4.4.1. При обнаружении обрыва проводов или других элементов контактной сети, проводов ВЛ, а также свисающих с них посторонних предметов необходимо:

сообщить энергодиспетчеру дистанции электроснабжения или дежурному по железнодорожной станции;

оградить место обрыва проводов любыми подручными средствами и не допускать людей к оборванным проводам на расстояние ближе 8 метров (до прибытия бригады района контактной сети или района электроснабжения);

оградить место происшествия сигналами остановки, как место препятствия, если оборванные провода контактной сети, линии электропередачи или их элементы выходят из габарита приближения строений к железнодорожному пути и могут быть задеты при проходе подвижного состава.

Оказавшись на расстоянии менее 8 метров от лежащего на земле оборванного провода (зона растекания тока), для предотвращения попадания под шаговое напряжение следует выходить из опасной зоны не торопясь, мелкими шагами, не превышающими длину стопы, передвигая ступни ног по земле и не отрывая их одну от другой.



При касании локомотива оборванным контактным проводом или ВЛ, находящихся под напряжением, до снятия напряжения с контактной сети прикасаться, стоя на земле, к частям локомотива запрещается.

4.4.2. При поражении электрическим током необходимо как можно быстрее освободить пострадавшего от действия электрического тока (отключить часть электросети или электроустановку, которой касается пострадавший, с помощью выключателя, рубильника или другого отключающего аппарата). При этом, оказывающий помощь не должен прикасаться к пострадавшему без применения надлежащих мер предосторожности, так как это опасно для жизни. Он должен следить за тем, чтобы самому не оказаться в контакте с токоведущей частью или под напряжением шага, находясь в зоне растекания тока.

4.4.3. При напряжении до 1000 В в случае, если невозможно быстро отключить электрический ток, для отделения пострадавшего от токоведущих частей или провода следует воспользоваться палкой, доской или каким-либо другим сухим предметом, не проводящим электрический ток.

Можно оттащить пострадавшего от токоведущих частей за одежду (если она сухая и отстает от тела), например, за полы пиджака или пальто, за воротник, избегая при этом прикосновения к окружающим металлическим предметам и частям тела пострадавшего, не прикрытым одеждой.

Для изоляции рук оказывающий помощь (если ему необходимо коснуться тела пострадавшего, не прикрытого одеждой) должен надеть диэлектрические перчатки или обмотать руку шарфом, натянуть на руку рукав пиджака или пальто, накинуть на пострадавшего резиновый ковер, прорезиненную материю (плащ) или просто сухую материю.

Можно также изолировать себя, встав на резиновый ковер, сухую доску или какую-либо не проводящую электрический ток подстилку, сверток сухой одежды и т.п.

При отделении пострадавшего от токоведущих частей следует действовать одной рукой.

4.4.4. При напряжении выше 1000 В для отделения пострадавшего от токоведущих частей необходимо использовать диэлектрические перчатки и диэлектрические боты и действовать изолирующей штангой или изолирующими клещами, рассчитанными на соответствующее напряжение. При отсутствии средств защиты отделять пострадавшего от токоведущих частей выше 1000 В можно только после снятия напряжения с токоведущих частей.

4.4.5. Если пострадавший от действия электрического тока находится на высоте, то до прекращения действия электрического тока следует принять меры по предотвращению падения пострадавшего и получения дополнительной травмы.

4.5. Оказание первой помощи пострадавшим

4.5.1. Первая помощь оказывается пострадавшему при наличии у него следующих состояний:

отсутствие сознания;

остановка дыхания и кровообращения;

наружные кровотечения;

инородные тела верхних дыхательных путей;

травмы различных областей тела;

ожоги, эффекты воздействия высоких температур, теплового излучения;

отморожение и другие эффекты воздействия низких температур;

отравления.

4.5.2. Мероприятия по оценке обстановки и обеспечению безопасных условий для оказания первой помощи:

определение угрожающих факторов для собственной жизни и здоровья и для жизни и здоровья пострадавшего (наличие загазованности, угрозы взрыва, возгорания, обрушения здания, поражения электрическим током или движущимися механизмами и пр.);

устранение угрожающих факторов для жизни и здоровья (при условии обеспечения собственной безопасности);

прекращение действия повреждающих факторов на пострадавшего;

оценка количества пострадавших;

извлечение пострадавшего из транспортного средства или других труднодоступных мест;

перемещение пострадавшего (осуществляется только в тех случаях, если оказание помощи на месте происшествия невозможно).

После осуществления вышеуказанных мероприятий необходимо:

немедленно вызвать бригаду медицинской помощи или другую специальную службу, сотрудники которой обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом;

придать пострадавшему оптимальное положение тела;

контролировать состояния пострадавшего (сознание, дыхание, кровообращение) и оказывать психологическую поддержку;

передать пострадавшего бригаде медицинской помощи, другим специальным службам, сотрудники которых обязаны оказывать первую помощь в соответствии с федеральным законом или со специальным правилом.

#### 4.5.3. Мероприятия по определению признаков жизни и восстановлению проходимости дыхательных путей у пострадавшего:

определить наличие сознания у пострадавшего (отвечает на вопросы или нет);

определить наличие кровообращения путем проверки пульса на магистральных артериях (при отсутствии пульса - проведение сердечно-легочной реанимации);

запрокинуть голову пострадавшего с подъемом подбородка (при отсутствии признаков повреждения шейного отдела позвоночника);

выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот);

определить наличие дыхания с помощью слуха, зрения и осязания;

при наличии инородных тел (рвотные массы, вставные зубные протезы и т.д.) в полости рта - удалить;

при наличии пульса на сонных артериях и отсутствии дыхания проводится только искусственное дыхание "Рот ко рту" или "Рот к носу".

При оценке состояния пострадавшего необходимо также обращать внимание на состояние видимых кожных покровов и слизистых (покраснение, бледность, синюшность, желтушность, наличие ран, ожоговых пузырей и др.), а также на позу (естественная или неестественная).

Если пострадавший не отвечает на вопросы и неподвижен, зрачки не реагируют на свет (нормальная реакция зрачка на свет: при затемнении - расширяется, при освещении - сужается) и у него отсутствует пульс на сонной или другой доступной артерии, необходимо немедленно приступить к проведению реанимационных мероприятий.

#### 4.5.4. Мероприятия по поддержанию проходимости дыхательных путей:

придание пострадавшему устойчивого бокового положения;

запрокидывание головы с подъемом подбородка (при отсутствии признаков повреждения шейного отдела позвоночника);

выдвижение нижней челюсти (открыть пострадавшему рот).

#### 4.5.5. Правила проведения сердечно-легочной реанимации:

пострадавшего необходимо уложить на ровную жесткую поверхность, освободить грудную клетку от одежды и приступить к проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания;

наружный массаж сердца выполняется выпрямленными в локтевых суставах руками со сложенными одна на другую ладонями путем надавливания резкими толчками на область нижней трети грудины. Глубина продавливания грудной клетки - не менее 3 - 4 см, частота надавливания - 90 - 110 раз в минуту;

перед проведением искусственного дыхания необходимо, обмотав палец марлей или платком, очистить полость рта пострадавшего от инородных тел (сгустков крови, слизи, рвотных масс, выбитых зубов и др.);

при проведении искусственного дыхания способом "Рот ко рту" необходимо зажать нос пострадавшего, захватить подбородок и выдвинуть нижнюю челюсть (открыть пострадавшему рот), запрокинуть его голову (при отсутствии признаков повреждения шейного отдела позвоночника) и сделать быстрый полный выдох в рот. Губы производящего искусственное дыхание (через марлю или платок) должны быть плотно прижаты ко рту пострадавшего;

после того, как грудная клетка пострадавшего достаточно расширилась, вдувание прекращают - грудная клетка спадает, что соответствует выдоху;

в случае, когда челюсти пострадавшего плотно сжаты, лучше применить способ "Рот к носу". Для этого голову пострадавшего необходимо запрокинуть назад и удерживать одной рукой, положенной на темя, а другой - приподнять нижнюю челюсть и закрыть рот. Сделав глубокий вдох, производящий искусственное дыхание должен плотно, через марлю или платок, обхватить губами нос пострадавшего и сделать быстрый полный выдох;

гигиеничнее и удобнее производить искусственное дыхание при помощи специальных устройств, входящих в комплектацию упаковок первой помощи, в соответствии с требованиями прилагаемых к ним инструкций;

на каждые два дыхательных движения должно приходиться 30 массажных движений сердца (два вдоха - 30 компрессий - 2 вдоха и т.д.);

реанимационные мероприятия необходимо проводить до прибытия медицинского персонала или до появления у пострадавшего пульса и самостоятельного дыхания.

4.5.6. Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения:

обзорный осмотр пострадавшего на наличие кровотечений;

пальцевое прижатие артерии;

наложение жгута;

максимальное сгибание конечности в суставе;

прямое давление на рану;

наложение давящей повязки.

При венозном кровотечении кровь темная, вытекает сплошной струей. Способ остановки кровотечения - наложение давящей повязки в области ранения, приподняв пострадавшую часть тела.

При сильном артериальном кровотечении - кровь алая, вытекает быстро пульсирующей или фонтанирующей струей. Способ остановки кровотечения - сдавливание артерии пальцами с последующим наложением жгута, закрутки или резкое сгибание конечности в суставе с фиксацией ее в таком положении.

Жгут на конечности накладывают выше места ранения, обводя его вокруг поднятой кверху конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью (бинтом, марлей), и связывают узлом на наружной стороне конечности. После первого витка жгута необходимо прижать пальцами сосуд ниже места наложения жгута и убедиться в отсутствии пульса. Следующие витки жгута накладывают с меньшим усилием.

При наложении жгута на шею требуется положить на рану тампон (упаковку бинта), поднять вверх руку пострадавшего с противоположной стороны раны и наложить жгут так, чтобы виток жгута одновременно охватил руку и шею, прижимая на ней тампон. После этого необходимо срочно вызвать врача.

При наложении жгута (закрутки) под него следует положить записку с указанием времени его наложения. Жгут можно наложить не более чем на один час.

#### 4.5.7. Действия по удалению инородного тела из верхних дыхательных путей:

встать позади пострадавшего;

наклонить его вперед;

нанести 5 резких ударов между лопатками пострадавшего основанием ладони;

проверить, не удалось ли устранить закупорку после каждого удара.

Если инородное тело не удалено, необходимо использовать следующий прием: встать позади пострадавшего, обхватить его руками и сцепить их в замок чуть выше его пупка и резко надавить. Повторять серию надавливаний 5 раз.

#### 4.5.8. Мероприятия по подробному осмотру пострадавшего в целях выявления признаков травм и оказанию первой помощи при них:

проведение осмотра головы;

проведение осмотра шеи;

проведение осмотра груди;

проведение осмотра спины;

проведение осмотра живота и таза;

проведение осмотра конечностей;

наложение повязок при травмах различных областей тела, в том числе герметизирующей при ранении грудной клетки;

проведение иммобилизации (с помощью подручных средств или с использованием изделий медицинского назначения);

фиксация шейного отдела позвоночника (с помощью подручных средств или с использованием изделий медицинского назначения).

В случае проникающего ранения грудной клетки (при каждом вдохе пострадавшего воздух со свистом всасывается в рану, а при выдохе с шумом выходит из нее), необходимо как можно быстрее наложить герметизирующую повязку - закрыть рану салфеткой (по возможности стерильной) с толстым слоем марли, а поверх нее закрепить кусок клеенки или любого другого материала, не пропускающего воздух.

При переломах, вывихах необходимо провести иммобилизацию (обездвиживание) поврежденной части тела при помощи шины (стандартной или изготовленной из подручных средств - доски, рейки, палки, фанеры), обернутой мягким материалом, и с помощью бинта зафиксировать ее так, чтобы обеспечить неподвижность поврежденного участка тела.

При закрытом переломе шину необходимо накладывать поверх одежды. При открытых переломах необходимо до наложения шины перевязать рану.

Шину необходимо располагать так, чтобы она не лежала поверх раны и не давила на выступающую кость. При отсутствии шины необходимо прибинтовать поврежденную ногу к здоровой, проложив между ними мягкий материал (свернутую одежду, вату, поролон).

При падении с высоты, при доступности оперативного оказания медицинской помощи, больного не следует перемещать.

Пострадавшего с травмой позвоночника запрещается сажать или ставить на ноги.

При болях в шейном отделе позвоночника необходимо зафиксировать голову и шею (вручную, подручными средствами, с использованием изделий медицинского назначения).

При повреждении головы пострадавшего следует уложить на спину, на голову наложить тугую повязку (при наличии открытой раны - стерильную), положить холодный предмет и

обеспечить полный покой до прибытия врачей.

При растяжении связок необходимо наложить на место растяжения тугую повязку и холодный компресс.

Не допускается самим предпринимать каких-либо попыток вправления травмированной конечности.

При ранениях не допускается промывать рану водой, вливать в рану спиртовые и любые другие растворы, удалять из раны песок, землю, камни и другие инородные тела.

Не допускается накладывать вату непосредственно на рану.

#### 4.5.9. Первая помощь при травмах глаз.

При ранениях глаза острыми или колющими предметами, а также повреждениях глаза при сильных ушибах пострадавшего следует срочно направить в ближайшее медицинское учреждение.

Попавшие в глаза предметы не следует вынимать из глаза, чтобы еще больше не повредить его. На глаз (оба глаза) наложить стерильную повязку.

При попадании пыли или порошкообразного вещества в глаза промыть их слабой струей проточной воды.

При ожогах глаз химическими веществами необходимо открыть веки и обильно промыть глаза в течение 5 - 7 минут слабой струей проточной воды, после чего пострадавшего отправить в ближайшее медицинское учреждение.

При ожогах глаз горячей водой, паром промывание глаз не проводится. На глаз (оба глаза) пострадавшего накладывают стерильную повязку и направляют его в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.5.10. Первая помощь при электротравмах.

При поражении электрическим током у пострадавшего возможны остановка дыхания и прекращение сердечной деятельности.

В случае отсутствия дыхания необходимо приступить к искусственной вентиляции легких. При отсутствии дыхания и прекращении сердечной деятельности следует применить искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

Искусственное дыхание и непрямой массаж сердца следует выполнять до тех пор, пока не восстановится естественное дыхание пострадавшего или до прибытия бригады медицинской помощи.

При наличии у пострадавшего термического ожога на пораженный участок кожи следует наложить стерильную повязку.

Пострадавшего от поражения электрическим током, независимо от его самочувствия и отсутствия жалоб, необходимо направить в ближайшее медицинское учреждение.

#### 4.5.11. Термические ожоги.

При ожогах первой степени (наблюдается покраснение и небольшой отек кожи) и второй степени (образуются пузыри, наполненные жидкостью) на обожженное место необходимо наложить стерильную повязку.

Не следует смазывать обожженное место жиром и мазями, вскрывать или прокалывать пузыри.

При ожогах третьей степени следует на обожженное место наложить стерильную повязку и немедленно отправить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение.

Запрещается смазывать обожженное место жиром, маслами или мазями, отрывать пригоревшие к коже части одежды. Пострадавшему необходимо дать обильное питье.

#### 4.5.12. Первая помощь при переохлаждениях и отморожениях.

При переохлаждении (озноб, мышечная дрожь, заторможенность, посинение или побледнение губ, снижение температуры тела) пострадавшего необходимо доставить в теплое помещение, затем снять одежду и растереть тело, одеть теплую сухую одежду или укрыть теплым одеялом, дать теплое сладкое питье.

При легком отморожении (кожа бледная и холодная, нет пульса у запястий и лодыжек, потеря чувствительности) необходимо пострадавшего доставить в теплое помещение, растереть обмороженное место чистым сукном или варежкой. Обмороженное место не допускается растирать снегом. Когда кожа покраснеет и появится чувствительность, наложить стерильную повязку.

Если при отморожении появились пузыри, необходимо перевязать отмороженное место сухим стерильным материалом. Не допускается вскрывать и прокалывать пузыри.

Во всех случаях переохлаждения и отморожения пострадавшего следует направить в медицинское учреждение или вызвать бригаду медицинской помощи.

#### 4.5.13. Первая помощь при тепловом или солнечном ударе.

Признаки теплового или солнечного удара: слабость, сонливость, головная боль, жажда, тошнота, возможно учащение дыхания, повышение температуры тела и потеря сознания.

При солнечном или тепловом ударе пострадавшего необходимо перенести в затемненное прохладное место, уложить его, подняв голову, раздеть и обтереть тело холодной водой,



положить на голову и на область сердца холодный компресс, давать обильное питье. Если пострадавший не дышит, следует приступить к проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания. При потере сознания более чем на 3 - 4 минуты пострадавшего следует перевернуть на живот. Потерявшему сознание человеку не следует вливать в рот жидкость.

#### 4.5.14. Первая помощь при отравлениях:

вывести или вынести пострадавшего из опасной зоны, расстегнуть одежду, стесняющую дыхание, и обеспечить приток свежего воздуха;

уложить пострадавшего, приподняв ноги, растереть тело и укрыть потеплее;

оценить состояние пострадавшего;

приступить к проведению искусственного дыхания и непрямого массажа сердца при нарушении дыхания и кровообращения;

положить пострадавшего на живот, приложить холод к голове при отсутствии сознания более 4 минут.

При отравлениях газами недопустимо:

употребление молока, кефира, растительных и животных жиров, так как они усиливают всасывание яда;

проводить искусственное дыхание "Рот ко рту" без использования специальных масок, защищающих спасателя от выдоха пострадавшего.

При отравлении недоброкачественными пищевыми продуктами следует вызвать у пострадавшего искусственную рвоту и промыть желудок, дав ему выпить большое количество (до 6 - 10 стаканов) теплой воды.

#### 4.5.15. Первая помощь при укусах змей.

При укусах змей необходимо:

уложить пострадавшего и обеспечить ему покой;

наложить сухую повязку на место укуса;

иммобилизовать укушенную конечность любыми подручными средствами и придать по возможности возвышенное положение месту укуса;

приложить холод на место укуса;

дать пострадавшему обильное питье (сладкую или подсоленную воду).

Запрещается:

отсасывать яд из раны пострадавшего;

прижигать или прикладывать тепло к месту укуса;

накладывать жгут;

резать место укуса;

поить пострадавшего кофе или алкоголем.

Пострадавшего необходимо доставить в медицинское учреждение.

#### 4.5.16. Первая помощь при укусах насекомых.

При укусах насекомых следует удалить жало (при наличии), промыть место укуса чистой водой и наложить на него повязку (не слишком тугую), приложить холод.

При укусе клеща запрещается самостоятельно его извлекать. Пострадавшего необходимо доставить в медицинское учреждение.

При аллергической реакции у пострадавшего на укус насекомого необходимо незамедлительно вызвать бригаду скорой медицинской помощи и доставить его в медицинское учреждение.

### 5. Требования охраны труда по окончании работы

#### 5.1. По окончании работы локомотивная бригада обязана:

закрепить локомотив от самопроизвольного ухода на путях железнодорожной станции, депо, ПТОЛ;

сделать запись в журнале формы ТУ-152 обо всех выявленных отклонениях от нормальной работы узлов и систем локомотива, устройств обеспечения безопасности движения, неисправностях инструмента, средств пожаротушения, СИЗ и инвентаря, находящихся на локомотиве;

сдать дежурному по депо или передать машинисту, принимающему локомотив, в пункте смены локомотивных бригад, инвентарный комплект ключей и реверсивную рукоятку, которые по номеру на ключах соответствуют данному локомотиву.

5.2. От места сдачи локомотива локомотивная бригада должна следовать по маршруту служебного прохода, соблюдая требования безопасности, изложенные в пунктах 1.23 - 1.25 настоящей Инструкции.

5.3. Спецодежду, спецобувь и другие СИЗ работники локомотивной бригады должны снять и убрать в установленные места хранения. Загрязненную и неисправную спецодежду при необходимости сдать в стирку, химчистку, ремонт.

5.4. В случаях загрязнения в процессе работы кожных покровов тела машинист, помощник машиниста, кочегар должны принять душ с применением смывающих средств.

5.5. Для поддержания кожного покрова в хорошем состоянии следует использовать регенерирующие кремы.

Кремы необходимо наносить на чистую, вымытую кожу.

При возникновении раздражения кожных покровов работники должны поставить в известность своего непосредственного или вышестоящего руководителя и обратиться за медицинской помощью в медицинское учреждение.

5.6. Обо всех нарушениях производственного процесса и требований охраны труда, выявленных во время работы, а также о принятых мерах по их устранению работники локомотивной бригады должны сообщить непосредственному или вышестоящему руководителю.

---

Версия #1

Журнал АО создал 16 ноября 2022 22:08:00

Журнал АО обновил 26 февраля 2024 09:12:16