

ПАМЯТКА
локомотивной бригаде по предупреждению проездов светофоров с
запрещающим показанием

Для исключения проезда светофоров с запрещающим показанием каждый работник локомотивной бригады обязан:

1. Прибыть на работу отдохнувшим и подготовленным.*
2. Ознакомиться с материалами предрейсового инструктажа, оперативными требованиями по эксплуатационной и технологической работе и материалами по безопасности движения.*
3. Не принимать в эксплуатацию локомотивы с неисправными (просроченными) устройствами безопасности и поездной радиосвязи (при работе без помощника машиниста не оборудованными устройствами и системами для обслуживания локомотива без помощника машиниста). Перед каждой поездкой (сменой), в том числе в пункте оборота и смены локомотивной бригады, обязательно проверить работоспособность носимой части ТСКБМ при помощи пульта ПНЧ с обязательной отметкой в журнале учета.
4. Не выезжать на участок обслуживания или станцию при отсутствии заключения (или заключения с истекшим сроком) машиниста-инструктора локомотивных бригад для самостоятельной работы на данном участке или станции (при отсутствии заключения выезжать на участок или станцию только при сопровождении машиниста - инструктора или работника, имеющих заключение).*
5. Перед приведением локомотива в движение лично убедиться в том, что сигнал с пути отправления разрешающий (или выдано соответствующее разрешение на его проследование или на начало движения) и показание сигнала воспринято правильно.*
6. Приводить локомотив в движение, а также следовать к светофору с запрещающим показанием только при нахождении в кабине локомотива локомотивной бригады в полном составе, за исключением случаев работы без помощника машиниста и отцепки локомотива от состава.
7. Помнить, что получение плана маневровой работы не является разрешением на движение.*
8. Четко и осознанно выполнять установленный регламент переговоров и порядок действий перед началом движения или маневровой работы, особенно при переходе с поездной на маневровую работу.*
9. Во всех случаях управлять локомотивом только из передней по ходу движения кабины.*

10. В случае возникновения кратковременной потери внимания или дремотного состояния при управлении локомотивом*:

открыть окно и обеспечить приток свежего воздуха в кабину машиниста;

употребить, по возможности, холодную воду;

управлять локомотивом стоя на своем рабочем месте до приведения организма в работоспособное состояние.

11. При ведении поезда и выполнении маневровой работы запрещается производить фото- и видеосъемку, пользоваться мобильной связью, аудио- и видеоплеерами, мобильными персональными компьютерами и другими устройствами, отвлекающими от выполнения своих должностных обязанностей. Использование мобильной связи, фото- и видеосъемка разрешается только в случаях крайней необходимости, связанной с обеспечением безопасности движения, несчастными случаями, пожарами, предотвращения террористических актов и других противоправных актов.*

12. При следовании к светофору с запрещающим показанием (при поездной и маневровой работе):

исключить переговоры по радиосвязи и внимательно следить за правильностью подготовленного маршрута;*

помощнику машиниста контролировать состояние машиниста и правильность соблюдения скоростного режима стоя у рабочего места машиниста (при отсутствии видимости светофора, находится на своем рабочем месте);

в случае потери ориентации расположения светофора и неуверенности в правильности его показания, немедленно принять меры к остановке поезда или локомотива;*

запрещается отключать устройства и системы безопасности в случае сбоя в их работе;*

помощнику машиниста запрещается отлучаться из кабины управления.

13. При производстве маневровой работы на станциях:

в начале передвижения маневровым порядком, в случае параллельного движения маневрового состава (поезда) по соседним путям, открыть окно и убедиться в правильности направления движения по элементам верхнего строения пути (концы шпал, опоры контактной сети и т.п.) и отсутствии подаваемых сигналов остановки;*

при отсутствии видимости маневрового, выходного (маршрутного) светофора следовать со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, но не более 20 км/ч и готовностью остановиться у светофора с запрещающим показанием (или др. препятствия);*

после смены кабины управления, запрещается производить включение радиостанции без нахождения помощника машиниста в кабине. Включение радиостанции производится помощником машиниста после завершения перехода и приведения машинистом локомотива в рабочее состояние с зарядкой тормозной магистрали локомотива (при работе без помощника

машиниста, включение радиостанции производить только после приведения локомотива в рабочее состояние);

для обеспечения наилучшей видимости пути и восприятия показаний светофоров, при управлении локомотивом капотного типа, машинист, работающий без помощника машиниста, перед движением «Назад», обязан перейти и управлять локомотивом с дополнительного пульта управления;

смена локомотивной бригады осуществляется в местах, определенных технологическим процессом работы станции;*

категорически запрещается движение маневрового состава (локомотива) в обратном направлении «по неиспользованному маршруту».

14. В поездной работе, при следовании поезда к светофору с запрещающим показанием:

применять тормоза заблаговременно, с учетом эффективности, полученной при их опробовании;*

обеспечить за 400 метров скорость движения не более 20 км/час и остановку перед светофором с применением тормозов в поезде. При следовании с пассажирским поездом остановка осуществляется перед знаком «Остановка локомотива», в конце пассажирской платформы и т.п., при следовании с грузовым поездом движение производится до светофора с запрещающим показанием;*

при отказе автотормозов использовать все имеющиеся средства для остановки поезда (нажатие на кнопку клапана аварийно экстренного торможения, разрядка тормозной магистрали комбинированным краном, принудительное срабатывание устройств и систем безопасности и т.д.);*

исключить любое отвлечение (устранение неисправности на локомотиве, ввод параметров в устройства безопасности и автоведения, разговоры по радиостанции т.д.) до полной остановки поезда;*

при следовании по некодируемым путям станции запрещается использовать кнопку «Отправление» на пульте управления САУТ, разрешается использовать кнопку «Отправление» только при личном визуальном убеждении в разрешающем показании выходного (маршрутного) светофора;*

при подъезде к светофору с запрещающим показанием, находящимся на неблагоприятном профиле или расположенным на уклоне, предварительно остановится на расстоянии не менее чем за 200 метров перед светофором, с запрещающим показанием с последующей зарядкой тормозов и подтягиванием поезда к светофору (на перегонах остановку производить на благоприятном профиле).*

*пункт также применимый для машинистов, работающих без помощника машиниста