

Организацни Совети на Републиката за Железница Дороз (ОСЖД)

I издание

Разработано сообраќањем: VII Комисии
Комитета ОСЖД в г. Ташкенте с 19 по 23 септември
1938 г.

Дата вступления в силу: 17 октомври 1938 г.

Примечание:

P

842/I

РЕКОМЕНДАЦИИ

ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ
ОДНИМ МАШИНИСТОМ

1. Организация работы машинистов при обслуживании локомотивов в одно лицо.

1.1 Способы обслуживания локомотивов машинистами.

Рекомендуется три способа обслуживания:

1.1.1. прикрепленный - когда локомотив обслуживается постоянно закрепленными машинистами (3-4 чел.); применяется на маневровой и вспомогательной работе, а также на малодейственных участках, где использование подвижного состава не лимитировано.

1.1.2. прикрепленный групповой - когда несколько машинистов одного депо (8-12), работающих в поездном движении в общем графике закрепляются за группой локомотивов (3-4). При этом обеспечиваются преимущества закрепления в сочетании с хорошим использованием подвижного состава.

1.1.3. прикрепленный между депо - когда 2-3 группы машинистов различных депо на тяговом плече, закрепляются за локомотивами по согласованным графикам их оборота. Этот способ обеспечивает работу бригад с оборота, наилучшее использование локомотивов.

1.2. Текущее содержание и техническое обслуживание локомотивов.

С целью эффективного использования рабочего времени машинистов им вменено в обязанность только текущее содержание локомотива и выполнение работ, необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации.

Техническое обслуживание выполняется постоянным ремонтным персоналом.

При наличии, в соответствии с графиком движения, технологических перерывов в работе локомотивных бригад, в особых случаях на них частично могут возлагаться обязанности по выполнению техобслуживания локомотивов.

Локомотивы, имеющие перепробег между техобслуживаниями, считаются непригодными к эксплуатации.

Подготовка локомотивов к эксплуатации производится бригадами техобслуживания и готовность локомотива определяется полностью руководителем ремонтной бригады, а машинист выполняет контроль за работой основных узлов локомотива при приемке и в пути следования.

1.3. Определение причин неисправностей, возникших в пути следования и их устранение.

Об отказах оборудования локомотива машинист может судить по приборам на пульте управления. Кроме того, машинисту предоставлено право остановки в пути следования поезда для осмотра и определения неисправностей, а также их устранения по возможности. Обучения порядку действий в этих случаях производится на технических занятиях.

В рамках модернизации должны создаваться устройства диагностики с выводом информации на пульт управления, сигнализирующие машинисту о работе узлов и агрегатов локомотива.

1.4. Порядок проверки тормозов в поездах.

Проверка тормозов в поездах предусматривается графиком движения и производится на станциях. При пересмотре графика определяется каким поездам должна производиться полная проверка тормозов вагонки мастером, каким - главным кондуктором или работниками станции при формировании поезда.

1.5. Ограничение времени для отыскания и устранения неисправности при вынужденной остановке поезда на перегоне.

Для недопущения снижения пропускных способностей участков время для отыскания и устранения неисправности

локомотива ограничивается, причем, это время определяется в зависимости от грузонапряженности перегона и отмечается на графике движения.

Если машинист обнаружит, что устранение неисправности превысит установленный лимит времени, то он должен по телефону или радио сообщить об этом диспетчеру, который определяет возможность подсылки резервного локомотива или машинист сам должен устранить неисправность.

1.6. Прицепка и отцепка локомотива.

Прицепка и отцепка локомотива от поезда или группы вагонов производится работниками станции или вагонного хозяйства. В исключительных случаях эта операция может быть поручена машинисту.

1.7. Кратковременный уход с головного локомотива машиниста.

Машинист головного локомотива может при графиковых остановках по распоряжению кратковременно покинуть кабину управления при следующих условиях:

- а) если уклон пути не более 0,0025;
- б) время отсутствия, определенное по местным техническим условиям, не разрешается превышать;
- в) поезд должен быть ваторможен полным торможением;
- г) дизель должен быть остановлен, токоприемники опущены;
- д) двери кабины управления должны быть закрыты.

1.8. Прием поездов на специализированный путь, не предусмотренный расписанием и другими нормативными документами.

Порядок действий, обеспечивающий безопасность движения в этих случаях, определяется местными инструкциями.

- 1.9. Порядок действий машиниста при внезапном падении давления в тормозной магистрали в отсутствие кондуктора.

При внезапном снижении давления в тормозной магистрали машинист локомотива должен выполнить немедленно все предписанные меры с целью предупреждения машинистов поездов, движущихся по соседним путям, действовать как при сходе с рельсов подвижного состава. По радиосвязи или путевому телефону заявить диспетчеру об остановке всех поездов, движение которых может быть опасным. Следует привести в действие ручные тормоза. Если при этом установлено, что смежный путь пригоден для движения, дается отмена сигналов ограждения.

2. Подготовка персонала.

Подготовка будущих машинистов ведется по действующим в странах ОСЖД системам обучения и типовым программам. Периодически проводятся установленные испытания для подтверждения квалификации.

3. Графики работы машинистов.

Графики работы машинистов устанавливаются исходя из медицинских и психофизиологических требований в зависимости от видов и скоростей движения в соответствии с трудовым законодательством стран ОСЖД.

Максимальная продолжительность работы не должна превышать в любом случае 12 часов.

4. Проверка машинистов на профессиональную пригодность.

Машинисты, назначаемые для работы в одно лицо, должны отвечать повышенным медицинским и психофизиологическим требованиям. Периодически проводится контроль за соответствием их здоровья установленным требованиям, а также реабилитационные меры в соответствии с местными условиями стран-членов ОСЖД.

5. Различия требований по профессиональной пригодности для машинистов.

С целью более рационального использования машинистов, не отвечающих по состоянию здоровья профессиональным требованиям, они, как правило, продолжают работать на локомотиве, но с помощниками. Это условие обеспечивается и в отношении машинистов предпенсионного возраста. В особо сложных условиях порядок работы определяется предписаниями стран-членов ОСЖД.

6. Возможность вождения поездов в одно лицо в зависимости от наличия кондуктора.

Вождение поездов в одно лицо обеспечивается независимо от наличия кондукторской бригады. Техническая связь между машинистом и главным кондуктором не является обязательной. При необходимости вызова на локомотив главного кондуктора, машинист может это сделать подачей установленных звуковых сигналов.

7. Ограничения по обслуживанию локомотивов одним машинистом.

В зависимости от профиля пути, скоростей и вида движения поездов, технических условий могут быть введены ограничения, определяемые предписаниями стран-членов ОСЖД.

8. Устройства безопасности, информационные системы и системы передачи сигналов.

8.1. Автостоп и локомотивная сигнализация.

Обслуживание локомотива в одно лицо в принципе предполагает наличие устройства, контролирующего бдительность машиниста. Если он теряет работоспособность, поезд останавливается принудительным автоматическим торможением. В случае отсутствия на локомотивах таких устройств, на главных линиях должны использоваться системы, позволяющие через рельсовые цепи посылать на локомотив определенные сигналы, невыполнение которых машинистом также контролируется (например, устройства автоматической локомотивной сигнализации с автостопом).

8.2. Порядок действий при выходе из строя автостопа или устройства безопасности.

Запрещается эксплуатация локомотивов с неисправными устройствами безопасности. При выходе из строя в пути следования автостопа или другого устройства безопасности для обеспечения безопасности движения должны быть приняты дополнительные меры (следование с пониженной скоростью до ближайшей станции, привлечение других железнодорожников на локомотив, диспетчерский контроль и т.п.), установленном предписаниями стран-членов ОСЕД.

8.3. Система передачи информации и связи.

Локомотивы, используемые преимущественно на главных линиях, должны быть оснащены автоматической локомотивной сигнализацией и устройством поездной радиосвязи.

8.4. Оборудование маневровых локомотивов.

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы для возможности управления с обеих сторон кабины машиниста, устройством контроля бдительности машиниста. Необходимо обеспечить хороший обзор как переднего, так и заднего вида, маневровую радиосвязь также с обеих сторон.

9. Порядок действий при потере машинистом способности ведения поезда в пути следования.

При потере машинистом способности управления локомотивом поезд должен быть оставлен автостояном.

Дальнейший порядок действий устанавливается исходя из местных условий стран-членов ОБСЕ.

10. Социальные проблемы.

Система оплаты труда машинистов и решения социальных вопросов должны отражать степень их ответственности и напряженность труда при работе в одно лицо.