



**Подготовил: Шеллинберг Гюнтер Генрихович**

## **Водитель трамвая. Telegram сообщество.**

Оперативный обмен информацией, самые свежие новости жизни депо, реклама, важные объявления. Техническая литература, книги, конспекты, схемы. Проверка и закрепление знаний, тесты, опросы, голосования. Общение с преподавателями, инструкторами, водителями трамвая. Полезные советы и рекомендации специалистов высокого класса, помощь в обучении и трудоустройстве.

[https://t.me/driver\\_tram](https://t.me/driver_tram)

## **Должностная инструкция водителя трамвая**

### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**

1.1. К работе в качестве водителя трамвая допускаются лица, прошедшие медицинскую комиссию и признанные годными по состоянию здоровья, прошедшие обучение в установленном порядке, стажировку в установленном объеме, имеющие свидетельство о присвоении квалификации водителя трамвая, удостоверение водителя на право управления трамваем, выданное Государственной инспекцией безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее ГИБДД МВД), допуск к самостоятельной работе в электроустановках напряжением до 1000 В (III группа по электробезопасности, удостоверение установленного образца).

1.2. Присвоение водителям квалификации производится приказом по «Мосгортранс».

1.3. Водитель трамвая обязан осуществлять управление трамваем с соблюдением правил дорожного движения, правил технической эксплуатации трамвая и правил технической эксплуатации электроустановок потребителей.

1.4 Водитель трамвая должен знать:

- \* должностную инструкцию водителя трамвая (далее ДИ);
- \* правила дорожного движения (далее ПДД);
- \* правила технической эксплуатации трамвая (далее ПТЭ);
- \* правила технической эксплуатации электроустановок потребителей;
- \* правила по охране труда на городском электротранспорте в объеме выполняемой работы;
- \* инструкцию по охране труда для водителя трамвая;
- \* положение о порядке учета выполнения расписания движения;
- \* устройство и принцип действия трамвайных вагонов, эксплуатируемых предприятием и их оборудования;
- \* порядок обнаружения и устранения технических неисправностей на трамвайных вагонах, эксплуатируемых предприятием;
- \* периодичность видов технического обслуживания подвижного состава;
- \* инструкцию по производству маневровых работ на конечных станциях и в парке;

- \* инструкцию о порядке движения поездов по неправильному (левому) пути;
- \* инструкцию о порядке движения на однопутном участке;
- \* инструкцию по сцепке и буксировке вагонов;
- \* рекомендации по экономии электроэнергии;
- \* формы проездных билетов и служебных удостоверений;
- \* порядок оформления поездной документации;
- \* положение о книжке водителя;
- \* действующие приказы, указания и распоряжения, относящиеся к работе водителя;
- \* правила пользования наземным пассажирским транспортом;
- \* порядок оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях;
- \* профиль, особенности пути обслуживаемого маршрута, трассы объезда, порядок следования при направлении в командировочный рейс;
- \* действия водителя при наступлении страхового случая (ДТП), с учетом соблюдения Правил страхования;

Водитель трамвая 4 и 5 разрядов должен дополнительно знать:

- \* приемы и методы стажировки учеников водителей трамвая;
- \* профиль и особенности пути маршрутов, обслуживаемых данным парком.

Водитель трамвая 5 разряда должен дополнительно знать:

- \* профиль и особенности пути всех маршрутов города.

1.5. Водителю запрещается работать на маршруте и типе подвижного состава, не вписанных в книжку водителя.

1.6. Водитель обязан ежемесячно посещать технические занятия, инструктивные совещания и другие мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения и техники безопасности, проводимые руководством предприятия. Проходить повторные инструктажи по охране труда в установленные сроки.

1.7. Водитель обязан своевременно проходить медицинские периодические осмотры в соответствии с п. 17 приказа № 83 МЗСР РФ от 16.08.2004 для подтверждения пригодности к управлению трамваем.

1.8. При наличии в водительском удостоверении отметки «Очки» или имеющемся предписании медицинской комиссии, водитель обязан работать в очках или контактных линзах. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки.

1.9. Водитель непосредственно подчинен начальнику маршрута.

Водитель трамвая обязан выполнять оперативные распоряжения, связанные с обеспечением безопасности перевозки пассажиров, безопасности движения, выполнением расписания движения:

на территории ОСП – диспетчера парка

при работе на линии – диспетчеров конечной станции, осуществляющих диспетчерское руководство движением трамвая, линейных работников ОСП «Служба движения», работников ГУП «Мосгортранс», имеющих удостоверение с правом контроля и отдачи распоряжений на линии, сотрудников МВД (сообщив о полученных распоряжениях Старшему диспетчеру диспетчерского отдела службы движения).

Водитель-стажер обязан выполнять указания водителя-инструктора в объеме настоящей инструкции

Водителю запрещается выполнить распоряжения, противоречащие настоящей инструкции.

1.10. Водитель, причастный к дорожно-транспортному происшествию (далее ДТП), должен действовать в соответствии с требованиями настоящей инструкции (п.4) и ПДД. Сразу же после оформления ДТП в ГИБДД водитель должен явиться в парк для оформления письменного объяснения о случившемся.

В течение 3 рабочих дней с момента происшествия водитель обязан прибыть в парк для разбора случая.

1.11. Водитель, следующий за транспортом, с которым произошло ДТП или вагоном (поездом), делающим задержку, а также водитель, проезжающий во встречном направлении, обязаны принять меры по оповещению Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения о данном ДТП, задержке движения.

1.12. О каждом несчастном случае на производстве пострадавший или очевидец должен немедленно сообщить непосредственному руководителю. Если несчастный случай произошел на линии, то необходимо сообщить ближайшему линейному работнику Службы движения или Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

1.13. О каждой задержке движения (независимо от виновности), выбытии подвижного состава из движения и другом браке, водитель обязан представить письменное объяснение в течение суток в отдел эксплуатации парка:

\* по окончании смены в парке - лично начальнику маршрута или ответственному работнику;

\* по окончании смены на линии - передать со сменяющим его водителем.

1.14. Во время работы водитель обязан быть опрятным, в форменной одежде установленного образца и удобной обуви с устойчивым каблуком высотой не более 4 см.

1.15. Водитель обязан содержать рабочее место в чистоте.

1.16. Водитель обязан быть вежливым и предупредительным.

1.17. При обнаружении в салоне вагона забытых вещей, посторонних предметов и т.п. водитель обязан действовать согласно специальной инструкции, утвержденной приказом «Мосгортранс».

1.18. Водителю запрещается устанавливать дополнительное оборудование и вносить изменения в конструкцию вагона (поезда).

1.19. Во время работы на линии и в парке водитель несет ответственность за сохранность:

\* трамвайного вагона (поезда), его оборудования;

\* экипировочного инвентаря и документации (согласно п. 27 ДИ).

При применении медицинских средств из аптечки, а также при использовании огнетушителя в случаях возгорания подвижного состава, водитель должен по окончании смены предоставить в отдел

эксплуатации парка объяснение об обстоятельствах случая, и дать заявку на пополнение использованных медикаментов и замену огнетушителя.

1.20. Передача управления трамвайным вагоном (поездом) допускается только по производственной необходимости с обязательным оформлением в книге поезда.

Водитель может передать управление только:

- \* сменяющему его водителю;
- \* работникам, имеющим удостоверение на право управления транспортным средством (трамваем) и служебное удостоверение с правом контроля и отдачи распоряжений на линии.

Водитель-инструктор обязан допускать к управлению трамвайным вагоном (поездом) прикрепленного стажера или ученика.

1.21. К работе в качестве водителя-инструктора допускаются водители 4 и 5 разрядов, прошедшие обучение, имеющие свидетельство водителя-инструктора и утвержденные приказом по парку.

1.22. Водители:

- \* впервые нанимаемые на работу после обучения;
- \* имеющие перерыв в работе более 2 месяцев;
- \* назначаемые на работу на новом маршруте;
- \* при переводе на новый тип подвижного состава

допускаются к управлению трамваем после прохождения повторного (внепланового) инструктажа по охране труда и стажировки. Продолжительность стажировки устанавливается в соответствии с «Положением об аттестационной комиссии в «Мосгортранс» и в обособленных структурных подразделениях» в зависимости от стажа и срока перерыва в работе по специальности.

1.23. Водитель несет ответственность в установленном законом порядке за нарушения требований настоящей инструкции. В зависимости от степени и характера нарушения, допущенного водителем, к нему могут быть применены следующие меры воздействия:

- \* запись в книжке водителя о допущенном нарушении;
- \* изъятие из книжки водителя талонов №№ 1,2,3;
- \* изъятие книжки водителя;
- \* наложение дисциплинарного взыскания;
- \* частичное или полное лишение премии;
- \* взыскание в установленном законом порядке суммы материального ущерба, причиненного предприятию.

## 2. ЯВКА ВОДИТЕЛЯ НА РАБОТУ И ПРИЕМКА ВАГОНА (ПОЕЗДА).

2.1. Водитель, согласно путевому листу (наряду на работу водителя), прибывает на смену в парк или на конечную станцию с учетом подготовительно-заключительного времени.

2.2. Перед началом работы водитель обязан пройти предрейсовый медицинский осмотр и тестирование на алкотестере с применением индивидуального мундштука. Для прохождения

медицинского осмотра водитель обязан иметь при себе выданный ему в личное пользование индивидуальный мундштук алкотестера.

2.2.1. При заступлении на смену в парке водитель обязан предъявить диспетчеру:

- \* путевой лист (наряд на работу водителя) с личной подписью водителя о готовности его к работе по состоянию здоровья и отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра;
- \* водительское удостоверение на право управления транспортным средством, выданное ГИБДД, а в случае его изъятия - временное разрешение и паспорт;
- \* при наличии в водительском удостоверении отметки «ОЧКИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ» водитель обязан работать в очках. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки. (При использовании контактных линз запасные очки не требуются);
- \* книжку водителя с талонами предупреждения (№№ 1,2,3);
- \* удостоверение о проверке знаний ПТЭ электроустановок потребителей и ПТБ при эксплуатации электроустановок напряжением до 1000 В.

2.2.2. При заступлении на смену на конечной станции водитель обязан предъявить диспетчеру:

- \* путевой лист (наряд на работу водителя) с личной подписью водителя о готовности его к работе по состоянию здоровья;
- \* водительское удостоверение на право управления транспортным средством, выданное ГИБДД, а в случае его изъятия - временное разрешение и паспорт;
- \* при наличии в водительском удостоверении отметки «ОЧКИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ» водитель обязан работать в очках. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки, (При использовании контактных линз запасные очки не требуются);
- \* книжку водителя с талонами предупреждения (№№ 1,2,3);
- \* удостоверение о проверке знаний ПТЭ электроустановок потребителей и ПТБ при эксплуатации электроустановок напряжением до 1000 В;
- \* водитель-ученик (без права самостоятельной работы) – учётную книжку, водитель-стажёр - лист стажёра.

2.2.3. При заступлении на смену на трассе маршрута у контрольного пункта водитель обязан предъявить контролеру:

- \* путевой лист (наряд на работу водителя) с личной подписью водителя о готовности его к работе по состоянию здоровья;
- \* водительское удостоверение на право управления транспортным средством, выданное ГИБДД, а в случае его изъятия - временное разрешение и паспорт;
- \* при наличии в водительском удостоверении отметки «ОЧКИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫ» водитель обязан работать в очках. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки. (При использовании контактных линз запасные очки не требуются);
- \* книжку водителя с талонами предупреждения (№№ 1,2,3);
- \* удостоверение о проверке знаний ПТЭ электроустановок потребителей и ПТБ при эксплуатации электроустановок напряжением до 1000 В;

2.2.4. При (мене водителя на конечной станции или на трассе маршрута сменяющий водитель обязан предъявить сменяемому водителю путевой лист (наряд на работу водителя), должным образом оформленный диспетчером конечной станции или контролёром.

2.3. Документом на право выезда из парка или с конечной станции и движения поезда по маршруту является путевой лист (наряд на работу водителя), должным образом оформленный диспетчером парка или конечной станции.

2.4. Допуск к работе учеников-водителей и стажеров производится в соответствии с пунктами ДИ 1.22, 2.1, 2.2, 2.3.

\* в путевом листе (наряде на работу) водителя-инструктора должен быть указан табельный номер водителя-стажёра, стоять штамп «Водитель работает со стажёром»;

\* в путевом листе (наряде на работу) водителя-стажёра должен быть указан табельный номер водителя-инструктора, стоять штамп «стажёр».

2.5. После получения у диспетчера парка допуска к работе водитель должен получить:

Книгу вагона, проверив в ней:

\* отметку мастера о выполнении заявок и готовности вагона поезда к работе на линии (штамп, заверенный подписью);

\* при повторной заявке отметку лица, уполномоченного приказом по «Мосгортранс»;

\* при приемке вагона (поезда) убедиться в выполнении всех заявок, и при необходимости оформить повторную заявку в журнал повторных заявок и книгу вагона;

\* закрепленный за (вагоном) поездом инструмент и инвентарь;

\* талон о прохождении технического осмотра;

\* пакет документов по обязательному страхованию транспортных средств под личную подпись.

2.6. При отсутствии в книге вагона отметки о выполнении заявок водитель должен получить у мастера письменное подтверждение выполнения заявок и разрешение на приемку вагона (поезда).

2.7. Выпускаемый на линию трамвайный вагон должен быть экипирован:

\* правилами пользования наземным пассажирским транспортом;

\* противооткатным упором (башмаком);

\* знаком аварийной остановки;

\* медицинской аптечкой;

\* огнетушителями порошковыми или углекислотными, емкостью не менее 5л, один из которых находится в кабине водителя, в том числе:

\* для четырехосного вагона - не менее двух,

\* для сочлененного - не менее трех,

\* ёмкостью с сухим песком до 8 кг;

\* съёмными аварийными сцепными приборами;

- \* тремя штырями (1 - «аварийный», 2 - «простых»);
- \* ломиком для перевода стрелки;
- \* двумя деревянными вкладышами для фиксации пера стрелки;
- \* в зимнее время: лопатой, метелкой, скребком;
- \* книгой вагона;
- \* расписанием движения вагона (поезда) (поездным расписанием);
- \* рукояткой реверсивного вала (съемной), где это предусмотрено конструкцией;
- \* запасным комплектом плавких предохранителей, где это предусмотрено конструкцией (при получении необходимо проверить их исправность);
- \* радио усилителем и микрофоном, где это предусмотрено конструкцией;
- \* запасом песка в песочницах;
- \* маршрутными указателями (лобовые и боковые указатели);
- \* опознавательным знаком «Начинающий водитель» установленной формы, если водитель, управляющий вагоном, имеет стаж работы менее 2-х лет;
- \* маршрутной схемой;
- \* индивидуальными средствами защиты:

а) диэлектрическими перчатками (необходимо при получении проверить их пригодность к применению путем скручивания);

б) хлопчатобумажными рукавицами;

в) сигнальным жилетом.

2.8. При обнаружении повреждения трамвайного вагона (поезда) водитель должен сделать запись в книге вагона и заверить ее у дежурного мастера.

2.9. При обнаружении неисправностей, с которыми запрещается эксплуатация трамвайного вагона (поезда) на линии (согласно ПТЭ пункт 3.3.2, 2001 г.), водитель обязан сообщить об этом ответственному за выпуск и записать заявку в книгу вагона, если заявка повторная и в журнал повторных заявок.

При предоставлении другого (исправного) вагона - немедленно приступить к его приемке.

При отсутствии другого (исправного) вагона - водитель поступает в распоряжение диспетчера парка и при необходимости может быть направлен на работу на другой наряд, маршрут с соответствующим оформлением путевого листа (наряда на работу водителя).

После устранения выявленных неисправностей водитель должен немедленно произвести приемку вагона, оформить путевой лист (наряд на работу водителя) у диспетчера, получив письменное указание о времени отправки и пути следования.

2.10. Выезжать на линию на технически неисправном трамвайном вагоне (поезде) запрещается.

2.11. Перед началом движения трамвайного вагона (поезда) на территории парка или в депо водитель обязан:

- \* убедиться в отсутствии запрещающих плакатов на подвижном составе;
- \* убедиться, что кожухи (ограждения) электрооборудования находятся в «закрытом состоянии»;
- \* убедиться в отсутствии ремонтных рабочих (в поезде, в смотровой канаве, на крыше);
- \* убедиться в отсутствии на рельсах или на близком от них расстоянии предметов, мешающих движению поезда;
- \* проверить, закрыты ли откидные борта;
- \* при наличии блокировки контактного провода в депо, убедиться в наличии разрешающего сигнала (красного);
- \* окриком: «Осторожно, поезд №... трогается с пути №...», предупредить об отправлении поезда, подать 3 предупредительных звонка, дважды включить на маневровую позицию, с интервалом между рывками не менее 2-х секунд, сразу же выключая контроллер;
- \* закрыть двери и, обеспечивая безопасность движения, выехать с территории депо или отстойных путей (при движении поезда должна быть открыта первая дверь первого вагона);
- \* соблюдать скорость движения поезда по путям депо и территории парка не более 5 км/час;
- \* при подъезде к воротам депо и проезде их подавать сигналы звонком.

2.12. При движении трамвайного вагона (поезда) на территории парка, водитель должен быть внимателен в местах слияния путей. Преимуществом проезда пользуется водитель, у которого нет помехи справа.

2.13. Перед выездом с территории парка водитель обязан доложить ответственному за выпуск, на какую конечную станцию (в соответствии с расписанием или письменным распоряжением диспетчера) следует вагон (поезд).

2.14. Выезжать на линию на подвижном составе без кондуктора запрещается.

2.15. На нулевом рейсе, обеспечивая безопасность движения, водитель обязан проверить на прямом участке пути, определенном приказом по парку:

- \* действие всех видов тормозов;
- \* наличие свободного хода поезда (выбега);
- \* плавность набора скорости;
- \* работу вагона в режиме автономного хода (при его наличии);
- \* в отсутствие постороннего шума и стука;
- \* состояние колёсных пар.

При обнаружении проката на бандажах колесных пар, произвести запись о неисправности в книге поезда, сообщить об этом диспетчеру конечной станции и диспетчеру парка, далее действовать согласно их указаниям. Ответственность за прокат колесных пар устанавливает комиссия парка.



2.16. В случае обнаружения на нулевом рейсе какой-либо неисправности водитель должен действовать в соответствии с пунктами 4.9, 4.10, 4.19, 4.20 настоящей инструкции.

2.17. На нулевом рейсе водитель обязан останавливать трамвайный вагон (поезд) на всех обязательных остановках и производить посадку и высадку пассажиров во все вагоны и двери поезда.

2.18. По прибытии трамвайного вагона(поезда) на конечную станцию водитель обязан:

\* оформить приемку вагона в путевом листе (наряде на работу водителя) и в книге вагона в соответствующей графе указать дату, свою фамилию, табельный номер и сверить запись личной подписью;

\* произвести осмотр вагона, оформив осмотр в путевом листе – в соответствующей графе указать время осмотра салона и заверить запись личной подписью.

#### СМЕНА ВОДИТЕЛЕЙ И ПРИЕМКА ПОЕЗДА НА ЛИНИИ.

2.19. Смена водителей и сдача трамвайного вагона (поезда) должна производиться только в пункте, указанном в путевом листе (наряде на работу водителя),

2.20. Запрещается передавать управление сменяющему водителю или другому лицу (п. 1.20 настоящей инструкции), если он находится в болезненном состоянии, в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения.

Водитель должен о своих подозрениях сообщить диспетчеру парка, диспетчеру конечной станции или ближайшему линейному работнику и действовать в соответствии с п. 2.28 настоящей инструкции.

2.21. При сдаче трамвайного вагона (поезда) водитель, убедившись в наличии у сменяющего водителя путевого листа (наряда на работу водителя) с допуском к работе на данном вагоне (поезде), сообщает ему:

\* о техническом состоянии вагона (поезда);

\* об изменениях в движении по трассе маршрута, полученных им распоряжениях о режиме движения вагона (поезда);

\* о состоянии пути и контактной сети;

\* о результатах осмотра салона (салонов).

Для передачи устных и письменных сообщений, сменяющийся водитель должен сопровождать вагон (поезд), находясь в салоне один - два перегона от пункта смены.

2.22. Приступающий к работе водитель должен действовать в соответствии с п.п. 2.1 - 2.4 настоящей инструкции.

2.23. Водитель, принимающий смену, должен убедиться в наличии:

\* пакета документов по обязательному страхованию транспортных средств;

\* талона о прохождении технического осмотра транспортного средства;

\* книги вагона и правильности её оформления;

\* закрепленного за вагоном (поездом) инструмента и экипировки.

2.24. Водитель, принимающий смену, обязан проверить исправность оборудования и эффективность действия тормозов и убедиться в отсутствии прокатов бандажей колесных пар. Обнаружение проката оформляется в книге поезда за личной подписью обоих водителей.

2.25. Принимать трамвайный вагон (поезд) с неисправностями, угрожающими безопасности движения, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Неисправности должны устранять оба водителя и (или) линейный слесарь. При невозможности устранения неисправности водители обязаны сообщить об этом диспетчеру конечной станции или контролёру и выполнять их распоряжения.

2.26. При обнаружении неисправностей, не указанных сдающим смену водителем, действовать в соответствии с пунктом 4.23 настоящей инструкции.

2.27. Приемка трамвайного вагона (поезда) оформляется личной подписью водителя в книге вагона.

2.28. В случае неявки сменяющего, водитель обязан сообщить об этом диспетчеру конечной станции и продолжить работу, но не более одного оборотного рейса, при условии, что общая продолжительность работы (с учётом подготовительно-заключительного времени) не будет превышать 10 часов, после чего вагон (поезд) направляется в парк по письменному указанию линейного работника Службы движения.

### 3. РАБОТА ПАССАЖИРСКОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЛИНИИ.

#### ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДА ПО ПЕРЕГОНУ.

3.1. При управлении трамвайным вагоном (поездом) водитель обязан обеспечивать:

- \* безопасность движения;
- \* соблюдение правил дорожного движения;
- \* соблюдение правил технической эксплуатации трамвая;
- \* соблюдение правил технической эксплуатации электроустановок потребителей;
- \* выполнение требований охраны труда;
- \* выполнение действующих приказов, указаний и распоряжений, относящихся к работе водителя;
- \* высокую культуру обслуживания пассажиров;
- \* выполнение расписания движения;
- \* сохранность подвижного состава;
- \* экономный расход электроэнергии.

3.2. Во время движения трамвайного вагона (поезда) водителю запрещается:

- \* отвлекаться от управления поездом, принимать пищу, курить, разговаривать, пользоваться видео- и аудиотехникой (радио, МРЗ-плеер и т.д., в том числе с использованием наушников), мобильным телефоном (в том числе оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук);
- \* размещать в кабине посторонние предметы, препятствующие свободному выходу, отвлекающие внимание водителя и ухудшающие обзор;

\* провозить в кабине посторонних лиц (в кабине могут находиться закрепленный за водителем стажер или ученик водителя, начальник маршрута или водитель трамвая - наставник при исполнении своих служебных обязанностей);

\* производить посадку и высадку пассажиров до полной остановки вагона (поезда) и на перегонах между остановочными пунктами, за исключением аварийных случаев или вынужденной длительной остановки, вызванной задержкой движения (пункт 4.10 настоящей инструкции);

\* приводить в движение и вести вагон (поезд) с открытыми дверьми салона;

\* осуществлять длительное движение вагона (поезда) на реостатных позициях контроллера водителя (маневровая позиция).

3.3. Водитель обязан вести свой вагон (поезд) через контрольные пункты в соответствии с поездным расписанием, а в случае отправки в рейс с отклонением от расписания - с заданным временем пробега, не создавая при этом препятствий для нормальной работы другим водителям (затяжки движения, излишние простои и т.п.).

3.4. При проезде мимо контрольного пункта на первом или нулевом рейсе водитель обязан проинформировать контролера о номере наряда, по которому он работает, предъявив поездное расписание.

3.5. Водитель обязан вести свой вагон (поезд) со скоростью, не превышающей установленные ограничения (знаки режима движения), с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, наполнения салона вагона (поезда).

3.6. Во время управления вагоном (поездом) водитель обязан следить за исправной работой оборудования вагона (поезда), за состоянием контактной сети и путей.

3.7. Дистанция безопасности за впереди идущим транспортом выбирается в зависимости от дорожных условий и скорости движения, которая позволила бы своевременно остановить вагон (поезд) и предотвратить ДТП.

3.8. Запрещается следовать за впереди идущим поездом на расстоянии менее 60 метров при скорости движения до 20 км/час и, менее 120 метров при скорости свыше 20 км/час.

3.9. При разъезде со встречным поездом водитель обязан выключить контроллер, при необходимости снизить скорость для обеспечения безопасности движения.

Скорость движения мимо стоящего поезда не более 15 км/час;

Движение запрещено, если при разъезде 2-х поездов на междупутье находится человек.

3.10. Следовать укороченным рейсом или по измененному маршруту разрешается только по письменному распоряжению диспетчера парка, диспетчера конечной станции или линейного работника Службы движения, записанному в путевом листе (наряде на работу водителя).

Водитель обязан предупреждать пассажиров об изменении пути следования.

3.11. В случае опоздания водитель может производить нагон времени из расчета 5 мин. на 1 час пробега.

Запрещается нагон времени при отправлении подвижного состава по вновь рассчитанному интервалу (при введении положений или интервального расписания) и водителям, заканчивающим движение на маршруте.

3.12. В случае отклонения от заданного времени пробега, водитель обязан зафиксировать на лицевой стороне путевого листа (наряде на работу водителя) в графе «Сведения о задержках движения»

адрес, время начала и окончания простоя на линии, причину простоя на линии, которые заверяются личным штампом диспетчера.

3.13. При проезде мимо шествий и колонн воинских частей скорость не более 10 км/час.

При проезде мест скопления пешеходов (2-х и более человек), скорость не более 5 км/час.

3.14. При проезде регулируемых пешеходных переходов дать возможность пешеходам закончить переход проезжей части.

3.15. При проезде нерегулируемых пешеходных переходов водитель обязан уступить дорогу пешеходам, переходящим проезжую часть.

3.16. При появлении пешеходов на проезжей части вне зоны пешеходного перехода, снизить скорость движения, вплоть до полной остановки, обозначая свое присутствие светом, звуком, и установить с пешеходом зрительный контакт.

3.17. При движении по смещенному обособленному пути с целью обозначения движущегося транспортного средства водитель должен включить ближний свет фар.

3.18. В случае заболевания и невозможности продолжить управление поездом, водитель обязан остановить вагон (поезд) и сообщить об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или водителю сзади идущего поезда. Водитель следующего вагона (поезда) обязан произвести сцепку с вагоном (поездом) заболевшего водителя (Инструкция по сцепке и буксировке приложение № 2 к ДИ), перейти в кабину первого вагона и довести поезд без пассажиров до ближайшей конечной станции или парка.

#### ОСТАНОВКА ПОЕЗДА. ПУСК ПОЕЗДА.

3.19. Водитель обязан останавливать вагон (поезд):

- \* на остановочных пунктах;
- \* по запрещающему сигналу светофора или регулировщика;
- \* по требованию сотрудников полиции, линейных работников «Мосгортранс»;
- \* для пропуска транспортных средств с включенным проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом;
- \* для пропуска шествий воинских частей, групп детей;
- \* при угрозе дорожно-транспортного происшествия (при наличии препятствий движению, угрозе наезда или столкновения);
- \* при сообщении об утечке тока.

Водитель обязан остановить вагон (поезд) экстренным тормозом в случаях, угрожающих безопасности движения, в том числе:

- \* по тревожному сигналу кондуктора, пассажиров, пешеходов или другого лица;
- \* при любом внезапном толчке;
- \* при появлении постороннего стука и шума;
- \* при обрыве или резком колебании контактных проводов, отключении напряжения контактной сети;

\* в случае если пути залиты водой на высоту свыше 50мм над головкой рельса и протяжённостью более 5 метров.

3.20. При подъезде к остановочному пункту водитель обязан:

\* снизить скорость движения;

\* следить за пассажирами, находящимися на посадочной площадке, а в случае, если остановочный пункт находится на проезжей части, за пассажирами, следующими на посадку от тротуара к вагону (поезду);

\* произвести остановку вагона (поезда) плавно, так, чтобы передняя площадка моторного вагона находилась против указателя остановочного пункта;

\* на вагонах, где управление положением створок дверей оборудовано кнопкой «разрешение», водителю запрещается включать кнопку «разрешение» до полной остановки вагона (поезда) и выключать кнопку «разрешение» до полного окончания высадки и посадки пассажиров во все двери вагона (поезда);

\* при скоплении воды, грязи на остановочном пункте остановить вагон (поезд) так, чтобы вода не препятствовала выходу (входу) пассажиров.

3.21. При скоплении вагонов (поездов) (3-х и более) расстояние между стоящими поездами может быть сокращено до 3-х метров, при этом подъезд к стоящему поезду должен быть со скоростью не более 5 км/час, с предварительной остановкой за 15 метров.

3.22. Водители пассажирских вагонов (поездов) обязаны останавливать вагон (поезда) на всех обозначенных остановочных пунктах и производить посадку и высадку пассажиров во все двери салона. При наличии указателя «Остановка для двух трамваев одновременно» и наличии на остановке трамвая, водитель должен производить остановку согласно пункту 3.21. настоящей инструкции.

3.23. Допускается проезд мимо остановочных пунктов со скоростью не более 5 километров в час:

\* при следовании неисправных вагонов без пассажиров к месту ремонта;

\* при движении по специальному наряду;

\* при движении служебных вагонов (поездов);

\* при движении находящихся в обкатке вагонов (поездов).

3.24. На остановочном пункте, после полной остановки водитель обязан:

\* при наличии уклона зафиксировать вагон (поезд) стояночным тормозом (где это предусмотрено конструкцией);

\* открыть все двери салона вагона (поезда) для высадки и посадки пассажиров;

\* объявить название остановочного пункта и довести до пассажиров информацию по безопасности движения (при движении по изменённому маршруту - путь следования);

\* следить за высадкой и посадкой пассажиров, при необходимости входа/выхода инвалида в инвалидном кресле-каталке;

\* убедившись, что нагон (поезд) надежно удерживается на месте, поставив рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой. Если предусмотрено конструкцией

вагона допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства;

- \* отключить все высоковольтные электрические цепи;
- \* надеть сигнальный жилет и хлопчатобумажные рукавицы;
- \* закрыть дверь кабины и выйти из вагона;
- \* открыть фиксаторы и выдвинуть или откинуть аппарат;
- \* помочь произвести посадку/высадку пассажиру в инвалидном кресле;
- \* убрать и зафиксировать аппарат;
- \* проследить за переходом кондуктора из вагона в вагон (при работе 1 кондуктора на парном поезде);
- \* на оборотной конечной станции проследить за возвращением в салон кондуктора после отметки у датчика карты конечного пункта (ККП).

3.25. Перед отправлением вагона (поезда) с остановочного пункта водитель обязан:

- \* объявить пассажирам об окончании посадки;
- \* объявить название следующей остановки и путь следования при отклонении от установленного маршрута, периодически доводить до сведения пассажиров установленную информацию об оплате проезда и т.д. Объявление не установленной информации запрещается;
- \* закрыть все двери вагона (поезда);
- \* начинать движение с остановочного пункта только убедившись, что посадка и высадка пассажиров закончена;
- \* убедившись в безопасности движения, оттормозить вагон (поезд) и произвести плавный пуск;
- \* запрещается начинать движение и вести вагон (поезд) с открытыми дверями.

3.26. ЗАПРЕЩЕНО движение вагона (поезда) с не полностью закрытыми дверями.

#### УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ.

3.27. Скорость движения трамвайного вагона (поезда) на мостах, уклонах и путепроводах не должна превышать скорости, установленной соответствующим знаком.

Если на указанных участках скорость движения не ограничена, то водитель обязан выбирать скорость в зависимости от дорожных условий и профиля пути.

3.28. Если перед началом спуска установлен знак «Техническая остановка», водитель обязан остановить вагон (поезд) с целью проверки действия тормозов. При обнаружении неисправности хотя бы одного вида тормозов водитель обязан произвести высадку пассажиров (согласно п. 4.10 настоящей инструкции), сообщить Старшему диспетчеру Диспетчерского отдела Службы движения и следовать в парк или до ближайшей конечной станции, обеспечивая безопасность движения. Скорость движения не должна превышать 10 км/час.

3.29. На затяжных спусках запрещается движение на ходовых позициях контроллера водителя.

3.30. Скорость движения на спец. устройствах разводных мостов должна быть не более 10 км/час.

3.31. Дистанция между вагонами (поездами) на подъемах и спусках выбирается в зависимости от их скорости и дорожных условий, но не менее 120 м.

3.32. Приближение вагона (поезда) к стоящему впереди вагону (поезду) разрешается на расстояние не менее 15 метров. А на уклонах не менее 60 метров.

3.33. Водителю запрещается оставлять вагон (поезд) при вынужденных остановках на подъемах и спусках.

### УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ НА КРИВЫХ УЧАСТКАХ ПУТИ, ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО СТРЕЛКАМ И КРЕСТОВИНАМ.

3.34. При движении вагона (поезда) по кривым участкам пути скорость движения не должна превышать скорость, указанную на знаке режима движения.

3.35. При проезде кривой, обозначенной знаком «негабаритная кривая», преимуществом проезда пользуется водитель, управляющий вагоном (поездом), идущим по направлению со стороны черной стрелки, обозначенной на знаке.

3.36. На крестовинах трамвайных путей скорость движения должна быть не более 15 км/час. Проезд всего поезда по крестовинам должен проходить при выключенном контроллере водителя.

3.37. При проезде пошерстных стрелок прямого направления скорость движения не должна превышать 15 км/час, а в сторону ответвления 10 км/час, противощерстных - 5 км/час.

3.38. Приближаясь к стрелке, водитель должен следить за положением ее пера, не въезжать на неправильно установленную стрелку, а также на стрелку, подвижное перо которой не плотно прилегает к рамному рельсу. При необходимости выхода из вагона для перевода стрелки вручную, надеть сигнальный жилет и выйти из вагона, выполнив требования пункта 3.63 настоящей инструкции. При переводе механических стрелок (вручную) водитель обязан:

\* убедиться, что стрелка чистая и в желобе стрелочного перевода отсутствуют посторонние предметы;

\* в период снегопада (стрелка покрыта снегом) при помощи метлы и скребка очистить перо и ложе стрелки от снега и наледи для свободного перевода пера стрелки. Убедится, что перо стрелки плотно прилегает к рамному рельсу и находится в направлении нужном для движения вагона;

\* при переводе стрелки водитель должен услышать два щелчка, один щелчок – когда перо стрелки прилегло к рамному рельсу и второй щелчок – срабатывание пружины замыкателя, фиксирующего положение пера стрелки;

\* для того, чтобы убедиться в четкой фиксации пера стрелки, водитель должен при помощи ломика дополнительно прижать перо стрелки к рамному рельсу. При переводе пера стрелки водитель должен находиться внутри трамвайной колеи, лицом к вагону;

\* визуально убедиться, что остриек пера стрелки заходит за плечико рамного рельса (изгиб в теле рамного рельса, куда заходит остриек пера стрелки);

\* убедиться, что перо стрелки не имеет свободного хода в обратном направлении, для этого необходимо вставить ломик между пером и телом стрелки и легким нажатием ломиком на перо проверить на сколько свободно перемещается перо от тела стрелки. Это перемещение не должно превышать 3 мм;

\* при неисправности стрелочного перевода немедленно сообщить об этом старшему диспетчеру диспетчерского отдела или линейному работнику ОСП «Служба движения» и действовать по их указанию;

\* движение вагона по неисправной стрелке категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ!

При ожидании права проезда перекрёстка и при постановке поезда на стоянку запрещается останавливать поезд так, чтобы электрифицированная противощёрстная стрелка находилась под вагоном.

3.39. На разъездах, перегонах или треугольниках, где имеются самоотбивающиеся стрелки, запрещается осаживать поезд назад, не убедившись в том, что поезд всеми колесными парами прошел стрелку, и не проверив правильность положения пера стрелки.

3.40. При необходимости прохода поезда по неэксплуатируемой стрелке в направлении, где нет постоянного пассажирского движения, водитель обязан:

- \* контролировать прохождение спец.части всем поездом;
- \* после прохода поезда переложить стрелку в эксплуатируемое положение.

#### ПРОЕЗД СПЕЦЧАСТЕЙ КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ЦПУ.

3.41. При проезде электрической (автоматической) стрелки с добавочными проводами, водитель обязан соблюдать следующие правила:

- \* при подъезде к добавочным проводам снизить скорость до 5 км/час;
- \* не въезжать под добавочные провода до тех пор, пока впереди идущий вагон (поезд) не пройдет стрелку всеми колесными парами;
- \* не въезжать под добавочные провода, если на стрелке работают люди;
- \* не въезжать под добавочные провода, пока не погаснет блокировочный фонарь;
- \* при проезде под добавочными проводами поездом, управляемым по СМЕ (системе многих единиц), оба пантографа должны пройти добавочные провода «под током» или «без тока».

3.42. При проезде под добавочными проводами автоматической стрелки:

- \* скорость движения не более 5 км/час;
- \* для проезда стрелки вправо, включить контроллер водителя под добавочными проводами на маневровую позицию;
- \* для движения налево выключить контроллер водителя (позиция «0»).

Запрещается остановка поезда под добавочными проводами, входными и выходными блок-контактами. При вынужденной остановке (токоприемник вагона находится под добавочными проводами) необходимо немедленно отключить высоковольтные цепи вагона (АВ-1, АВ-2) и опустить токоприемник.

3.43. При проезде стрелок, управляемых с централизованных постов (ЦПУ), водитель обязан соблюдать следующие правила:

- \* при подъезде к стрелке снизить скорость движения до 5 км/час;
- \* не въезжать под входные контакты блокировки на время ожидания сигнала светофора или регулировщика, а также, если впереди идущий вагон (поезд) не прошел выходные контакты блокировки;
- \* расстояние за впереди идущим поездом должно быть не менее 30 метров.



3.44. Проезд троллейбусных пересечений, участковых разделов (изоляторов) производить с выключенным контроллером водителя со скоростью, исключающей возможность остановки под ними (не менее 5 км/час).

#### ПРОЕЗД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДОВ.

3.45. На пересечении трамвайных путей с железнодорожными, водитель должен соблюдать следующие правила:

- \* если шлагбаум закрыт и (или) включен красный свет светофора, остановить вагон (поезд) за 10 метров до шлагбаума, светофора или наружного рельса;

- \* скорость движения по железнодорожному переезду 10 км/час.

3.46. Водитель обязан подчиняться указаниям дежурного по переезду.

3.47. Запрещается останавливать вагон (поезд) на железнодорожном переезде. При вынужденной остановке на переезде водитель должен немедленно высадить пассажиров и принять меры для освобождения переезда, предупредить дежурного по переезду и старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.

#### УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ.

3.48. При неблагоприятных погодных условиях, в зависимости от состояния пути и видимости, водитель обязан выбирать оптимальный режим движения, обеспечивающий безопасность движения и сохранность подвижного состава.

3.49. Путь становится буксовым:

- \* в местах листопада;

- \* в сырую погоду и после мелкого дождя;

- \* во время мороза;

- \* при резком изменении температуры воздуха;

- \* при загрязнении рельсов проезжающим транспортом;

- \* после поливки проезжей части;

- \* в местах проведения дорожных работ.

При буксовом состоянии пути:

- \* дистанции между поездами удваиваются (пункты 3.8, 3.32 настоящей инструкции);

- \* подъезд к стоящему вагону (поезду) разрешается на расстояние не менее 30 м;

- \* скорость движения вагона (поезда) на спусках, где установлены знаки ограничения скорости, не должна превышать 10 км/час.

3.50. В осенне-зимний период эксплуатации, при буксовом состоянии пути, водитель обязан:

- \* в течение смены - периодически контролировать состояние контактной вставки, проверять запас песка в песочницах, их работу. При необходимости пополнять запас песка;

\* во избежание пробуксовывания колесных пар при трогании с места производить пуск вагона (поезда) с большей выдержкой контроллера водителя на позициях. При пробуксовывании колесных пар водитель должен выключить контроллер и включить его с еще большими выдержками, подавая песок на рельсы;

\* во избежание движения поезда юзом - водитель должен подбегать к остановке выбегом, не допуская резкого торможения.

Если при служебном торможении поезд все же пошел юзом, водитель должен, не переводя рукоятку контроллера, включить рельсовый тормоз и подать песок на рельсы. После выведения поезда из юза, продолжать служебное торможение. Перетормаживать электродинамическим тормозом запрещается.

3.51. В густом тумане, в метель, при плохой видимости в темное время суток, водитель обязан:

\* включить фары, габаритные огни и все группы освещения поезда;

\* при видимости менее 30 м двигаться со скоростью не более 5 км/час.

3.52. В зимнее время, особенно при сильных снегопадах, производить периодическую очистку от снега и льда подножек, маршрутных указателей и номера вагона.

3.53. В случае если трамвайные пути покрыты мокрым снегом или водой, скорость движения не должна превышать 5 км/час.

Если трамвайные пути залиты водой на высоту свыше 50 мм над головкой рельса и протяженностью более 5 метров - движение запрещено.

Водителю запрещается въезжать на стрелки, залитые водой, покрытые мокрым снегом, а также в случаях, если механическая часть стрелки забита грязью, снегом или льдом. Проезд таких стрелок возможен только после расчистки (метлой, скребком) и перевода их вручную в соответствии с пунктом 3.38. настоящей инструкции. После расчистки водитель должен убедиться в правильности положения пера стрелки, в четком срабатывании замыкателя стрелочного перевода, в плотном прилегании стрелки к рамному рельсу.

3.54. Во время грозы водитель обязан включить группу освещения салона.

3.55. При неисправности стеклоочистителя в дождливую или снежную погоду водитель по согласованию со Старшим диспетчером диспетчерского отдела Службы движения доводит вагон (поезд) до конечной станции или парка без пассажиров со скоростью не более 10 км/час.

#### УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ ПРИ РЕМОНТЕ ПУТИ, КОНТАКТНОЙ СЕТИ И ДРУГИХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ.

3.56. При ремонте трамвайных путей и других работах вблизи трамвайного полотна, водитель обязан вести вагон (поезд) в соответствии с временными знаками режима движения.

3.37. При ограждении места производства работ (штакетник, красный сигнальный фонарь в темное время суток), водитель обязан остановить вагон (поезд) за 10 метров до ограждения. Дальнейшее движение разрешено после получения разрешения от руководителя работ, со скоростью не более 5 км/час.

3.58. Если ремонтные работы, проводимые вблизи трамвайных путей, угрожают безопасности движения, водитель обязан остановить вагон (поезд) и сообщить об этом ближайшему линейному работнику или Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.59. Движение запрещено, если производится сцепка вагонов (поездов) на встречных путях.

3.60. Скорость движения мимо сошедшего с рельсов вагона (поезда)(встречного направления) не более 5 км/час.

3.61. Если на узле произошел сход вагона (поезда) с рельсов, то водителю сзади идущего поезда запрещается въезжать под добавочные провода до получения распоряжения от прибывших на место случая бригадира скорой технической помощи или линейного работника Службы движения.

### ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ НА КОНЕЧНОЙ СТАНЦИИ, ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ СТОЯНКИ.

3.62. Прибыв на конечную станцию, водитель должен:

- \* поставить вагон (поезд) на путь, отведенный для данного маршрута;
- \* скорость движения по территории конечной станции 5 км/ч;
- \* остановиться у остановочного знака и произвести высадку пассажиров, где это предусмотрено;
- \* произвести осмотр салона на предмет выявления оставленных вещей, о чём произвести запись в путевом листе (наряде на работу водителя);
- \* произвести визуальный осмотр состояния токоприемника.

3.63. Перед выходом из вагона (поезда) водитель обязан:

- \* затормозить поезд пневматическим (соленоидным) и ручным приводом механического тормоза;
- \* убедиться, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте;
- \* поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в нулевое положение и взять ее с собой.

Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией вагона.

- \* отключить высоковольтную (силовую) цепь и цепи управления;
- \* надеть сигнальный жилет;
- \* закрыть двери кабины и, соблюдая личную безопасность, выйти из вагона.

3.64. Явиться к диспетчеру конечной станции и предъявить путевой лист (наряд на работу водителя).

При необходимости сообщить по телефону конечной станции районному диспетчеру диспетчерского отдела ОСП «Служба движения» или диспетчеру парка о неисправностях (контактной сети, путевого хозяйства, дорожного покрытия и т. д.) выявленных в пути следования, и зафиксировать передачу информации в утвержденном «Журнале замечаний водителей». При передаче заявки районному диспетчеру диспетчерского отдела ОСП «Служба движения» или диспетчеру парка водитель обязан представиться, назвав свою фамилию, табельный номер, инвентарный номер транспортного средства, номер маршрута, наряда, указать адрес выявленной неисправности и ее характер.

Пройти межрейсовый контроль на алкотестере, получить в путевом листе (наряде на работу водителя) отметки о выполненном рейсе.

3.65. При проведении технической стоянки водитель обязан:

- \* произвести внешний осмотр вагонов;
- \* проверить состояние токоприемников;

- \* проверить состояние сцепных приборов;
- \* проверить состояние колесных пар;
- \* проверить состояние подвески тяговых электродвигателей и башмаков рельсового тормоза;
- \* проверить работу песочниц и наличие песка в песочницах;
- \* проверить работу аварийного и рельсового тормоза;
- \* произвести осмотр салона (исправность сидений, поручней пола).
- \* произвести запись о производстве технической стоянки в книге трамвая, указать время проведения технической стоянки, свои фамилию и табельный номер.
- \* произвести запись в путевом листе (наряде на работу) время проведения технической стоянки, поставить личную подпись.

3.66. Маневровые работы на конечной станции производятся с разрешения и под руководством диспетчера конечной станции.

3.66. Отправка с конечной станции производится по разрешению диспетчера согласно времени, указанному в путевом листе (наряде на работу), и только по зеленому сигналу светофора. При отсутствии сигнализации и слиянии 2-х трамвайных путей, преимуществом проезда пользуется водитель, не имеющий помехи справа.

#### 4. АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ.

4.1. Водителю запрещается оставлять управление вагоном (поездом) при опасности возникновения аварии. В этих условиях водитель обязан принять все возможные меры для ее предотвращения.

#### **ВОДИТЕЛЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОКИДАТЬ ТРАМВАЙ БЕЗ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ НЕОБХОДИМОСТИ**

4.2. Водитель обязан:

- \* обо всех происшествиях и задержках движения СООБЩАТЬ Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения по телефону, через линейного работника Службы движения или водителя встречного вагона (поезда);
- \* оказывать бригадам скорой технической помощи содействие в скорейшей ликвидации задержки движения; выполнять распоряжения руководителя работ (бригадира скорой технической помощи), если это не противоречит требованиям настоящей инструкции и не создает угрозу безопасности движения;
- \* в случае скопления вагонов (поездов) (ДТП, задержка движения и т.п.) опустить пантограф, соблюдая технику безопасности, и начать движение с места остановки лишь после удаления стоящего впереди вагона (поезда) на расстояние не менее 60 метров.

4.3. При выходе из вагона в пути следования водитель обязан:

- \* затормозить (зафиксировать) вагон пневматическим (соленоидным) и ручным приводом механического тормоза;
- \* убедившись, что вагон (поезд) надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять ее и взять с собой. Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией;

- \* отключить все высоковольтные (силовые) цепи и цепи управления;
- \* надеть сигнальный жилет;
- \* закрыть дверь кабины и выйти из вагона;
- \* на уклоне поставить противооткатный упор под колесо вагона со стороны уклона.

#### ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ.

4.4. При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан действовать в соответствии с требованиями Правил дорожного движения:

- \* немедленно остановить и не трогать с места поезд;
- \* включить аварийную световую сигнализацию;
- \* сообщить о случае Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- \* выполнить все действия по выходу из вагона (поезда), предусмотренные п. 3.63 настоящей инструкции;
- \* выставить знак аварийной остановки на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности, но не менее 15 метров от заднего борта поезда;
- \* не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
- \* принять меры по оказанию первой помощи пострадавшим, при необходимости принять меры по их отправке в ближайшее лечебное учреждение;
- \* записать фамилии и адреса очевидцев, вид причастного к ДТП транспортного средства, государственный номерной знак, бортовой номер, если автомобиль принадлежит юридическому лицу, то дополнительно - адрес предприятия, которому принадлежит транспортное средство;
- \* сообщить сведения страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности другим участникам ДТП, сотрудникам ГИБДД, аварийным комиссарам;
- \* совместно с другим участником происшествия заполнить извещение о ДТП, при невозможности заполнения извещения получить данные о страховой компании и номере страхового полиса у сотрудника ГИБДД, оформляющего ДТП;
- \* получить от сотрудников ГИБДД справку о повреждениях при ДТП транспортного средства, принадлежащего предприятию;
- \* получить от сотрудников ГИБДД справку об участии в ДТП.

Данные документы представить помощнику директора парка по безопасности движения в течение суток с момента совершения ДТП.

По окончании рассмотрения ДТП получить постановление ГИБДД и представить его помощнику директора парка по безопасности движения в первый рабочий день после получения. При необоснованности возложения ответственности на водителя трамвая, в течение 3-х дней с момента получения постановления совместно с помощником директора парка по безопасности движения оформить жалобу на постановление ГИБДД и направить ее в судебные органы.

4.5. Если в результате ДТП нет пострадавших, водители, при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося, могут разъехаться, предварительно составив схему происшествия в

двух экземплярах и подписав ее. Водитель трамвая обязан немедленно сообщить о случае Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, по его указанию отвести поезд до ближайшей конечной станции или в парк и следовать в ГИБДД для оформления происшествия.

4.6. Водитель-участник ДТП обязан присутствовать при проверке технического состояния подвижного состава и составлении акта.

4.7. При сходе вагона с рельсов, до прибытия аварийной бригады, водителю запрещается производить постановку поезда на рельсы.

#### ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДА И ЗАДЕРЖКАХ ДВИЖЕНИЯ

4.8. При возникновении задержки движения, водитель обязан незамедлительно сообщить о ней Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или ближайшему линейному работнику и зафиксировать в путевом листе (наряде на работу водителя).

4.9. При возникновении технической неисправности на подвижном составе водитель обязан обнаружить и по возможности устранить ее, не вызывая задержки движения. Если время устранения неисправности, превышает 5 мин., водитель обязан:

- \* сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;
- \* подготовить вагон (поезд) к буксировке и ждать прибытия бригады скорой технической помощи;
- \* предоставить бригадире книгу поезда для записи о произведенных ремонтных работах и указания скоростного режима при следовании до ближайшей конечной станции или трамвайного парка.

В случае если водителю удалось устранить неисправность уже после оповещения Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения, он обязан сообщить об этом Старшему диспетчеру Диспетчерского отдела Службы движения и выполнить его распоряжение.

4.10. В аварийных ситуациях, когда водитель вынужден произвести высадку пассажиров вне зоны обязательной остановки, он должен принять меры к обеспечению безопасности выхода пассажиров и предупредить их о соблюдении осторожности при выходе.

4.11. При возникновении возгорания в вагоне водитель обязан:

- \* немедленно остановить поезд;
- \* зафиксировать вагон (поезд) механическим (ручным) тормозом;
- \* открыть все двери и высадить пассажиров (согласно п. 4.10 ДИ);
- \* сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения о возгорании;
- \* отключить все высоковольтные и низковольтные электрические цепи;
- \* надеть сигнальный жилет;
- \* опустить токоприемники на всех вагонах поезда и поставить их на предохранительный крюк;
- \* при невозможности опустить токоприемник, сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения для отключения напряжения в контактной сети;
- \* убедиться, что все пассажиры покинули салон вагона (поезда);

\* приступить к тушению пожара углекислотным (ОУ) или порошковым огнетушителями (ОП), направляя струю реагента по периметру очага возгорания, или песком;

\* при необходимости вызвать пожарную команду через Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения;

\* после ликвидации возгорания, сообщить об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения и вызвать бригаду скорой технической помощи;

\* лично убедиться в отключении «плюсового» провода от аккумуляторных батарей работниками скорой технической помощи;

\* предоставить книгу поезда бригадире скорой технической помощи для внесения записи об отключении «плюсового» провода.

После ликвидации возгорания на подвижном составе вагон (поезд) должен быть доставлен в парк на буксире.

4.12. При неисправности контактной сети водитель обязан остановить вагон (поезд) за 30 метров (за 45 метров для поездов, работающих по системе многих единиц (СМЕ) или вагонов ЛВС) до неисправного участка, оценить характер повреждения:

\* сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения;

\* при обрыве контактного провода оградить место падения провода и до прибытия скорой технической помощи не допускать в опасную зону (ближе 5м) посторонних лиц, предупреждать водителей транспорта об опасности;

\* по прибытии скорой технической помощи водитель обязан предъявить бригадире книгу поезда для производства записи о состоянии токоприемника и возможных причинах повреждения контактной сети;

\* перед открытием движения потребовать предоставления ему образца контактного провода с места повреждения;

\* в случае отказа выдать образец контактного провода, водитель должен записать номер машины скорой технической помощи и время;

\* если можно проехать поврежденный участок контактной сети с опусканием токоприемника, то необходимо сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения о поврежденном участке и принятом решении.

Дождаться водителя сзади идущего поезда и предупредить его о замеченной неисправности. Если повреждено трамвайно-троллейбусное пересечение, дополнительно необходимо предупредить водителя троллейбуса. Проезд поврежденного участка производится при условии обеспечения безопасности движения. При проезде поврежденного участка контактной, сети необходимо воспользоваться помощью бригады скорой технической помощи. Можно проехать неисправный участок самостоятельно или с помощью водителя сзади подошедшего поезда.

При проезде неисправного участка самостоятельно или с помощью водителя сзади подошедшего поезда необходимо:

\* отключить высоковольтное вспомогательное электрическое оборудование;

\* на поезде, работающем по СМЕ, необходимо выключить прицепные вагоны и максимально низко опустить и закрепить токоприемник;

\* произвести пробное опускание токоприемника на первом вагоне и приготовиться к его опусканию (в соответствии с инструкцией по охране труда);

\* разогнать поезд, за 10-15 метров до поврежденного участка выключить контроллер водителя, опустить токоприемник, выбегом проехать поврежденный участок, остановить поезд, закрепить токоприемник, выйти из вагона, лично убедиться в проезде поврежденного участка и подготовить вагон к дальнейшей работе;

В случае проезда неисправного участка контактной сети с участием бригады скорой технической помощи:

\* команды на передвижение, опускание токоприемника и остановку вагона дает бригадир скорой технической помощи;

\* опускание токоприемника осуществляет работник скорой технической помощи.

4.13. При остановке вагона (поезда) на обесточенном участке (спец. части контактной сети) необходимо на вагоне (поезде) отключить высоковольтное оборудование и опустить токоприемник и сообщить об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения (п.4.8. настоящей инструкции).

Поезд выводится из-под обесточенного участка контактной сети буксировкой при условии обеспечения безопасности движения, для этого:

\* водитель трамвая, остановившегося на обесточенном участке, организует и выполняет сцепку трамваев, согласно инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов.

\* трамвай, остановившийся на обесточенном участке, выводится из-под пересечения путем движения сцепленного состава назад, не дожидаясь прибытия аварийной бригады скорой технической помощи, для чего водитель буксируемого вагона привлекает для обеспечения безопасности движения сцепленных вагонов необходимое количество водителей, остановившихся в ожидании окончания задержки, контролера Службы движения.

При наличии второго пульта управления на буксирующем вагоне, движение сцепленных трамваев производится с данного пульта.

4.14. Если подвижной состав оборудован системой автономного хода, водитель обязан вывести вагон (поезд) с обесточенного участка самостоятельно, в соответствии с инструкцией по применению системы автономного хода при условии обеспечения безопасности движения и перевозимых пассажиров.

4.15. При невозможности обеспечить безопасность движения, а также в случае, если контактная вставка токоприемника попала в прорезь трамвайно-троллейбусного пересечения и водитель не может самостоятельно освободить токоприемник, он должен сообщить об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, приступить к сцепке вагонов. Маневровые работы производить только под руководством бригады скорой технической помощи.

4.16. В случае, если причиной остановки на обесточенном участке являются нарушения со стороны водителей других транспортных средств, водитель обязан записать государственный номерной знак этих транспортных средств и передать Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

**ЗАПРЕЩАЕТСЯ** выводить из-под обесточенного участка трамвай:

\* толканием бампер в бампер;

\* с привлечением посторонних лиц.



#### 4.17. При обнаружении неисправности пути:

- \* водитель должен остановить вагон (поезд) и поступить в соответствии с п. 4,8 настоящей инструкции;

- при обломе головки рельса не более 20 см:

- \* водитель оценивает характер повреждения;

- \* если по поврежденному участку можно проехать, водитель должен сообщить о принятом решении Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или ближайшему линейному работнику;

- \* дожидается сзади идущий вагон (поезд);

- \* предупреждает водителя сзади подошедшего вагона (поезда) о повреждении участка пути и о своём решении проехать этот участок;

- \* проезжает поврежденный участок под наблюдением водителя сзади подошедшего вагона (поезда) со скоростью не более 5 км/час;

- в желобе рельса закатан посторонний предмет:

- \* водитель должен остановить поезд;

- \* попытаться выбить этот предмет;

- \* продолжить движение.

Если устранить посторонний предмет не удалось, поступает в соответствии с п. 4.8 настоящей инструкции;

- при неисправности механизма фиксации пера стрелки:

- \* водитель сообщает о проезде по стрелке с неисправным механизмом фиксации стрелки Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения или ближайшему линейному работнику;

- \* закладывает перо стрелки деревянным вкладышем (клином);

- \* дожидается сзади идущий вагон (поезд);

- \* предупреждает водителя сзади подошедшего вагона (поезда) о неисправности механизма фиксации пера стрелки и о своём решении проехать этот участок;

- \* проезжает поврежденный участок под наблюдением водителя сзади подошедшего вагона (поезда) со скоростью не более 5 км/час.

4.18. При задержке движения посторонним транспортом, водитель должен предупредить водителей посторонних транспортных средств об ответственности за произведенную ими задержку движения общественного транспорта, записать в путевом листе (наряде на работу водителя) регистрационные номера транспортных средств и сообщить об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

4.19. При повреждении контактной сети посторонним транспортом или троллейбусом водитель должен записать регистрационные номера этих транспортных средств и поступить в соответствии с п. 4.12 настоящей инструкции и п.2.5 ПДД, сообщив об этом Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения. В случае отказа водителей освободить проезжую часть - записать регистрационные номера транспортных средств, принадлежность организации и ее адрес (если

транспортное средство принадлежит юридическому лицу), свидетелей и их адреса, номера телефонов, и ждать прибытия ДПС.

4.20. Во всех случаях, когда водитель предупреждает водителя троллейбуса или сзади идущего поезда о повреждениях контактной сети и путевого хозяйства, необходимо записать в путевом листе (наряде на работу водителя) предупреждаемого водителя: время, место, № вагона или машины, а также табельный номер водителя, который предупреждает о неисправности.

4.21. При сообщении пассажиров о том, что «бьет током», водитель должен:

\* остановить вагон (поезд), отключить высоковольтное и низковольтное оборудование, опустить токоприемник;

\* уточнить у пассажиров, где и при каких обстоятельствах «бьет током»;

\* высадить пассажиров, при условии обеспечения безопасности движения;

\* взять поезд на буксир (п. 4.25 настоящей инструкции) и следовать до ближайшей конечной станции или трамвайного парка, предварительно сообщив о случившемся линейному работнику или Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

4.22. При вынужденной остановке трамвайного вагона (поезда) на подъеме или спуске водитель обязан затормозить вагон (поезд), убедиться в том, что вагон удерживается на месте. Выйти из вагона и подложить противооткатные упоры

НА ПОДЪЕМЕ:

\* один противооткатный упор под вторую колесную пару первой тележки одиночного четырех-, шести-, восьмисосного вагона справа;

\* по одному противооткатному упору под вторую колесную пару первой тележки первого и второго вагонов парного поезда из четырех и шестисосных вагонов справа.

НА СПУСКЕ:

\* один противооткатный упор под первую колесную пару второй тележки одиночного четырех-, шести-, восьмисосного вагона справа;

\* по одному противооткатному упору под первую колесную пару второй тележки первого и второго вагонов парного поезда из четырёх- и шестисосных вагонов справа.

4.22.1. Отгормозить вагон (поезд), наехать на противооткатный упор и убедиться, что вагон (поезд) удерживается противооткатным упором неограниченное время.

4.22.2. Порядок снятия противооткатных упоров на подъеме: водитель, обеспечивая безопасность движения, должен проехать вперед около 50 см, затормозить вагон (поезд), убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте, надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования пункта 3.63 ДИ, убрать с рельса противооткатный упор.

4.22.3. Порядок снятия противооткатных упоров на спуске:

Если трамвайный поезд состоит из вагонов, не оборудованных задним постом управления, водитель должен обеспечить безопасность движения при подаче поезда назад с помощью водителя, подошедшего сзади вагона (поезда), линейного работника, бригадира скорой технической помощи. Указанные лица должны находиться у заднего правого угла вагона на расстоянии не ближе 1 м. Подача поезда (вагона) назад осуществляется только по сигналу сопровождающего лица, который подается голосом или свистком.

После подачи вагона (поезда) назад на расстояние приблизительно 50 см, водитель обязан:

- \* затормозить вагон (поезд);
- \* убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте;
- \* надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования п. 3.63 настоящей инструкции;
- \* убрать с рельса противооткатный упор.

Если трамвайный поезд состоит из вагонов, оборудованных задним постом управления, подача поезда (вагона) назад должна производиться только с заднего поста управления. Водитель обязан подать трамвайный вагон (поезд) назад, приблизительно на 50 см, затормозить вагон (поезд), убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте, надеть сигнальный жилет, выйти из вагона, выполнив требования пункта 3.63 настоящей инструкции, убрать с рельса противооткатный упор.

4.22.4. Если водитель увидел движущийся назад на уклоне трамвайный вагон (поезд), то он должен принять меры к уменьшению расстояния между поездами, остановить свой вагон (поезд), затормозить его механическим тормозом, предупредить пассажиров об угрожающей опасности, принять удар на свой вагон (поезд), соблюдая меры личной безопасности.

4.23. При необходимости возврата вагона (поезда) в парк по технической неисправности линейный слесарь или бригадир скорой технической помощи должны сделать запись в книгу вагона:

- \* о выявленных неисправностях;
- \* о произведенных работах;
- \* указать режим движения вагона (поезда).

Решение об отправке вагона (поезда) в парк принимает диспетчер конечной станции или Старший диспетчер диспетчерского отдела Службы движения, скорость движения мимо обязательных остановок не более 5 км/час.

Водитель несет ответственность за самовольный возврат в парк.

Во время ремонта поезда, прибывшего в парк вне расписания, водитель поступает в распоряжение диспетчера парка и по его указанию может быть отправлен на линию на другом поезде, другой маршрут до окончания смены.

4.24. Провоз пассажиров на неисправном поезде запрещен. Движение неисправного поезда должно осуществляться с включенным светом фар.

4.25. Сцепка и буксировка неисправного вагона (поезда) производится в соответствии с Инструкцией по сцепке и буксировке трамвайных вагонов.

Водители обязаны произвести сцепку вагонов на прямом участке пути до прибытия бригады скорой технической помощи.

В кривых или на уклонах сцепка производится после прибытия бригады скорой технической помощи силами её работников.

Буксировка неисправного вагона производится только в сопровождении бригады скорой технической помощи.

Скорость движения при буксировке:

\* если исправный вагон (поезд) находится сзади (толканием) - 10 км/час;

\* если исправный вагон (поезд) находится впереди - 15 км/час.

4.26. В случаях скопления вагонов (поездов) (задержки движения, ДТП и др.) водитель может начать движение с места остановки поезда, лишь после удаления, стоявшего впереди вагона (поезда) на расстояние не менее 60 м.

## 5. ОКОНЧАНИЕ РАБОТЫ.

5.1. Водитель, сдающий смену на линии, должен действовать в соответствии с п.п. 2.19 - 2.28 Должностной инструкции водителя трамвая.

5.2. Водитель имеет право следовать в парк:

\* после окончания работы по расписанию;

\* по распоряжению Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения;

\* после аварийных случаев и по технической неисправности (пункт 4.23 настоящей инструкции).

Возвращение поезда в парк производится по маршруту, указанному в расписании, или по маршруту, указанному диспетчером конечной станции, после соответствующего оформления путевого листа (наряда на работу водителя) (кроме аварийных случаев).

5.3. При движении парковым рейсом водитель обязан:

\* вывесить на лобовом окне аншлаг «Поезд идет в парк»;

\* на остановках производить посадку и высадку пассажиров во все двери поезда, объявляя по микрофону «Поезд идет в трамвайный парк № ... до ул....»;

\* на последней остановке перед парком водитель должен убедиться в отсутствии в вагонах пассажиров, посторонних предметов. При обнаружении в салоне трамвая постороннего предмета, действовать согласно специальной инструкции, утвержденной приказом «Мосгортранс».

5.4. При прибытии в парк водитель обязан:

\* закрыть на вагонах окна, двери, вентиляционные люки;

\* для проезда через моечную машину отвести зеркало обратного вида. Скорость движения при проезде моечной машины должна быть не более 3 км/час;

\* предъявить поезд приемщику, сообщить ему о наличии заявок на неисправность подвижного состава или их отсутствие и по указанию приемщика поставить вагон (поезд) на соответствующий путь;

\* засыпать песок в песочницы;

\* скорость движения по территории парка не более 5 км/час.

5.5. При постановке вагона (поезда) на отстой водитель обязан:

\* затормозить вагон (поезд) механическим тормозом (ручной привод);

\* перевести реверсор в нулевое положение и снять его рукоятку, взять ключ от замкового устройства блокировки цепей управления, где это предусмотрено конструкцией;

- \* выключить высоковольтные и низковольтные цепи;
- \* оттянуть токоприемник от контактного провода и поставить его на предохранительный крюк;
- \* выпустить воздух из пневматической системы вагона, где это предусмотрено конструкцией, закрыть двери салона и кабины водителя;
- \* оформить заявку в книге поезда на техническую неисправность, а при наличии повторной заявки сделать запись в книгу повторных заявок;
- \* произвести запись в путевом листе (наряде на работу водителя) о результатах осмотра на наличие посторонних предметов;
- \* сдать закрепленный за вагоном (поездом) инвентарь, книгу по езде, пакет документов по обязательному страхованию транспортных средств;
- \* пройти послерейсовый медицинский осмотр;
- \* сдать путевой лист (наряд на работу водителя).

В случае постановки вагона (поезда) в парк после ДТП или по любому другому выбытию из движения, - оставить у дежурного диспетчера парка объяснение по происшествию, извещение о ДТП для передачи его ответственному по страхованию. Если водитель отправлен на медицинское освидетельствование или для оформления ДТП в ГИБДД, то извещение о ДТП он обязан предъявить лицу, ответственному за страхование, в течение суток после его совершения.

### **Перечень обязательных ограничений скорости движения трамвая при отсутствии знаков ограничения.**

#### **3 км/час**

1. При проезде моечной машины;
2. При прохождении по станку для обточка бандажей колёсных пар;
3. Негабарит.

#### **5 км/час**

1. На территории парка и в депо;
2. При маневровых работах (осаживание поезда назад, постановка поезда на запасной путь, сцепка неисправного поезда и т.д.);
3. При проезде мест скопления пешеходов;
4. При подъезде к впереди стоящему вагону (с предварительной остановкой за 15 метров);
5. При проезде противощёрстной стрелки;
6. При проезде добавочных проводов электрострелки;
7. При движении в тумане и видимости менее 30 метров;
8. При движении по путям, залитым водой, или покрытых мокрым снегом;
9. При проезде мимо сошедшего с рельсов поезда встречного направления;

10. При проезде повреждённого участка рельсов длиной до 20 см;
11. При проезде неисправной стрелки, заложенной вкладышем;
12. При проезде места установки знака «ограничение скорости»;
13. При проезде неисправного поезда мимо остановочного пункта;
14. При въезде в зону посадочной площадки;
15. При проезде мест производства работ на трамвайных путях (с разрешения ответственного за производство работ).

### **10 км/час**

1. При проезде мимо шествий и колонн воинских частей;
2. При движении по разводным частям мостов;
3. При проезде по пошёрстным стрелкам в сторону ответвления;
4. При проезде железнодорожных переездов;
5. При движении по неправильному (левому) пути;
6. При гололёде или листопаде на спусках 30 ‰;
7. В случае неисправности стеклоочистителя в дождливую или снежную погоду при движении в парк или до ближайшей конечной станции;
8. В случае неисправности одного из видов тормозов при следовании в парк или до ближайшей конечной станции;
9. При видимости менее 120 метров;
10. При буксировке неисправного вагона (поезда) методом толкания (неисправный вагон находится за неисправным вагоном).

### **15 км/час**

1. При проезде мимо стоящего вагона (поезда);
2. При проезде пошёрстных стрелок в прямом направлении;
3. При движении по крестовинам;
4. При буксировке неисправного вагона (поезда), когда исправный вагон (поезд) впереди;
5. На кривых участках пути радиусом до 50 метров;
6. На спусках свыше 70 ‰ до 90 ‰.

### **20 км/час**

1. На кривых участках пути радиусом от 50 до 75 метров;
2. На спусках свыше 50 ‰ до 70 ‰.

## 25 км/час

1. На кривых участках пути радиусом от 75 до 100 метров;
2. На спусках свыше 30 ‰ до 50 ‰.

## 30 км/час

1. На кривых участках пути радиусом свыше 100 метров.

# ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

## *ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ ТРАМВАЯ.*

### **1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА.**

1.1. К работе водителем трамвая (далее водитель) допускаются лица не моложе 20 лет, прошедшие:

- предварительный, при поступлении на работу, медицинский осмотр и признанные годными по состоянию здоровья;
- обучение в специальном учебном заведении;
- проверку знаний и имеющие допуск к самостоятельной работе в электроустановках напряжением до 1000В (3 группа по электробезопасности, удостоверение установленного образца);
- вводный инструктаж требований охраны труда;
- первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте;
- стажировку.

Повторный инструктаж по охране труда водители проходят не реже одного раза в три месяца.

1.2. Водитель обязан проходить периодические медицинские осмотры в порядке, предусмотренном действующим законодательством.

1.3. Водитель обязан проходить ежегодное обучение по охране труда по утвержденной программе обучения безопасным методам и приемам труда, проверку знаний требований охраны труда, Правил технической эксплуатации трамвая, Правил техники безопасности на городском электротранспорте, Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей и Межотраслевых правил по охране труда (Правил безопасности) при эксплуатации электроустановок, Правил дорожного движения, Должностной инструкции, Инструкции по производству маневровых работ на территории парка, Инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов, Межотраслевой инструкции по оказанию первой помощи при несчастных случаях на производстве, настоящей инструкции.

1.4. С водителем проводится внеплановый инструктаж по охране труда на рабочем месте:

- \* при изменении требований охраны труда;
- \* при внесении изменений или дополнений в инструкцию по охране труда;
- \* при несоблюдении водителем требований охраны труда, что могло привести или привело к несчастному случаю или другой чрезвычайной ситуации;

\* по требованию представителей органов государственного надзора и контроля;

\* после перерыва в работе более 30 календарных дней; при вводе в эксплуатацию новой техники и оборудования.

1.5. Водитель обязан соблюдать трудовую дисциплину, правила внутреннего трудового распорядка, установленные режимы труда и отдыха, требования настоящей инструкции.

1.6. На территории предприятия или в ином месте работы запрещается употреблять спиртные напитки, принимать наркотические или иные токсические вещества.

1.7. На территории предприятия или в ином месте работы запрещается находиться в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

1.8. Водителю запрещается курить и пользоваться открытым огнем на рабочем месте (курить разрешается только в специально отведенных и оборудованных для этих целей местах).

1.9. Водитель обязан иметь и выполнять работу в соответствующих средствах индивидуальной защиты:

- хлопчатобумажные рукавицы - срок носки 2 месяца;
- перчатки диэлектрические - дежурные;
- галоши резиновые диэлектрические - дежурные;
- жилет сигнальный - срок носки 12 месяцев.

1.9.1. При переводе стрелок вручную (вагон должен быть в поле зрения водителя) или при выполнении других работ, связанных с выходом на проезжую часть дороги, водитель обязан надеть сигнальный жилет.

1.9.2. Во избежание поражения электрическим током при обслуживании действующих электроустановок водитель обязан пользоваться диэлектрическими перчатками.

1.9.3. Диэлектрические перчатки должны храниться отдельно от инструмента.

1.9.4. При получении приборов управления водитель обязан проверить: наличие диэлектрических перчаток, произвести их осмотр на отсутствие внешних повреждений, проколов путем скручивания их в сторону пальцев, срок их применения. Пользоваться неисправными средствами защиты, или средствами защиты, срок годности которых истек, запрещается. При работе в диэлектрических перчатках их края надеваются поверх рукавов верхней одежды.

1.10. Опасные и вредные производственные факторы:

- движущийся транспорт;
- повышенная или пониженная температура воздуха рабочей зоны;
- повышенный уровень шума на рабочем месте;
- повышенный уровень вибрации;
- повышенное значение напряженности переменного электрического поля;
- повышенный уровень статического электричества и электромагнитных излучений;
- возможность поражения электрическим током;



- недостаточная освещенность рабочей зоны;
- нервно-психические перегрузки;
- интеллектуальные, сенсорные, эмоциональные нагрузки;
- монотонность нагрузок;
- режим работы.

1.11. Водитель обязан уметь оказывать пострадавшему при несчастном случае первую помощь.

1.12. Водитель обязан:

- немедленно известить диспетчера, непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни или здоровью людей, о каждом несчастном случае на производстве, об ухудшении состояния своего здоровья (проявление признаков острого заболевания, отравления, а также профессионального заболевания), дорожно-транспортном происшествии и технических неисправностях подвижного состава;
- поддерживать порядок в салоне и в кабине водителя;
- соблюдать правила личной гигиены: мыть руки с мылом перед приемом пищи, пищу принимать в установленных для этого местах (конечная станция, столовая парка и т.п.).

1.13. Лица, нарушающие требования настоящей Инструкции, привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

## **2. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ.**

2.1. Водитель обязан:

- прибыть на работу в форменной одежде и удобной обуви.
- пройти предрейсовый медицинский осмотр.
- предъявить диспетчеру: путевой лист (наряд на работу водителя) с личной подписью о готовности к работе и отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра, водительское удостоверение, книжку водителя, удостоверение на право работы в электроустановках до 1000В. После получения у диспетчера допуска к работе, разрешения от мастера (штамп и подпись в книге поезда), приступить к приемке вагона (поезда).

2.2. Приемку и подготовку трамвайного вагона (поезда) к работе в парке и при смене на линии водитель должен производить согласно Должностной инструкции водителя трамвая и Правилам технической эксплуатации трамвая.

2.2.1. Водитель должен произвести осмотр и опробование механизмов вагона (поезда), убедиться в готовности к работе, а также в отсутствии неисправностей вагона, в наличии сигнального жилета, пригодных к применению диэлектрических перчаток, хлопчатобумажных рукавиц, огнетушителей, противооткатных упоров, сцепных приборов, знака аварийной остановки, аптечки первой помощи.

2.2.2. При нахождении на территории депо и приемке вагона водитель должен проявлять осторожность, следить за движением проходящих вблизи трамвайных поездов и техники.

2.2.3. Перед постановкой токоприемника на контактный провод и выездом со смотровой канавы, водитель должен убедиться:

- в отсутствии запрещающих плакатов на подвижном составе;

- в том, что кожухи (ограждения) электрооборудования вагона находятся в закрытом состоянии;
- в том, что высоковольтные цепи отключены;
- в отсутствии посторонних предметов на рельсах и вблизи них;
- в отсутствии людей на крыше, в салоне, под вагоном и перед ним.

При наличии на вагонах запрещающих плакатов (даже при отсутствии рабочих) или рабочих, производящих работу, водителю запрещается начинать приемку поезда. В этом случае водитель должен обратиться к мастеру.

2.2.4. Перед началом движения трамвайного вагона (поезда) по территории парка или в депо водитель обязан:

- убедиться в отсутствии ремонтных рабочих в салоне, в смотровой канаве, на крыше вагона (поезда);
- в отсутствии на рельсах или на близком от них расстоянии предметов, мешающих движению;
- проверить, закрыты ли люки в салоне и откидные борта вагона;
- при наличии блокировки контактного провода в депо - выезд производить только по разрешающему сигналу (красному);
- закрыть двери, поднять токоприемник, громко сделать следующее объявление: «Вагон № \_\_\_\_ трогается со смотровой канавы № \_\_\_\_» подать 3 предупредительных звонка;
- начать движение с 1-ой ходовой позиции, «тронуть» трамвай (дать два толчка), после чего отключить контроллер, движение продолжить при отсутствии помех и тревожных криков;
- производить движение по территории депо со скоростью 5 км/ час, в негабаритных местах, проемах ворот - 3 км/час;
- убедиться перед выездом из депо, что ворота полностью открыты, зафиксированы в открытом состоянии, людей на пути нет, выезд производить на маневровой позиции;
- при подъезде к воротам депо и проезде их подавать сигналы звонком.

2.3. При работе на торцевых частях вагона (протирка лобового стекла, регулировка зеркала бокового вида или стеклоочистителя) необходимо пользоваться подставками. Разрешается производить указанные работы без подставки при наличии специальных ручек на торцевой части вагона.

Запрещается производить работы на торцевых частях вагона, стоящего на смотровой канаве, без перекрытия канавы надежным переходным мостиком.

2.3.1. Запрещается производить протирку разбитых или лопнувших стекол. Разбитое стекло следует удалять в рукавицах, при этом необходимо вынуть сначала верхнюю часть стекла, затем нижнюю.

2.4. При подметании подножек вагона необходимо соблюдать осторожность, чтобы мусор не попал на находящихся вблизи вагона людей.

2.5. При открывании или закрывании окон в салоне вагона запрещается упираться о край стекла ладонью или кистью руки.

2.6. При необходимости замены экипировки поезда переносить и устанавливать стеклянные и металлические вывески только в рукавицах.

2.7. Запрещается на кожухи шкафов, автоматических выключателей, щитков класть металлические и прочие предметы.

2.8. При приемке и работе на трамвайном поезде, оборудованном межвагонным высоковольтным кабелем, водитель должен помнить, что с любого поднятого пантографа высокое напряжение подаётся на весь поезд, потому все работы на любом из вагонов, связанные с осмотром или устранением неисправностей электрооборудования, должны производиться при оттянутых токоприемниках и выключенных автоматических выключателях на всех вагонах.

**2.9. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОДНИМАТЬСЯ НА КРЫШУ ВАГОНА И УСТРАНЯТЬ ТАМ КАКИЕ-ЛИБО НЕИСПРАВНОСТИ.**

2.10. При обнаружении неисправностей, с которыми запрещается эксплуатация трамвайного вагона (поезда) на линии (ПТЭ п. 3.3.2, 2001г.), водитель обязан сообщить об этом ответственному по выпуску и сделать запись в книге поезда.

2.11. Для обеспечения безопасности при нахождении на территории парка водитель должен знать и соблюдать общие правила безопасности.

2.12. При нахождении на территории парка запрещается:

- стоять или проходить в проеме ворот, когда в нем стоит или движется вагон;
- стоять или проходить между вагоном и опорой или иным сооружением на междупутье во время движения или перед началом движения;
- входить или выходить из вагона на ходу или находиться на подножке во время движения;
- находиться на крыше вагона, прыгать с крыши одного вагона на крышу другого;
- прыгать через смотровую канаву или переходить по случайно положенным доскам, прыгать в смотровую канаву;
- спускаться в смотровую канаву, находиться в ней или выходить из неё во время движения по ней вагона (поезда), ходить по краю смотровой канавы во избежание падения;
- зажигать огонь и курить вне предназначенных для курения местах, подходить с открытым огнем к таре из-под горючесмазочных материалов;
- включать станки, механизмы, агрегаты, находящиеся в депо, и работать на них.

2.13. Необходимо ходить по территории парка и депо только по пешеходным проходам, согласно установленным знакам и разметке.

### **3. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ.**

3.1. При работе на линии и во всех ситуациях, угрожающих безопасности пассажиров, пешеходов, трамваю или лично Родителю, необходимо выполнять требования своей должностной инструкции, относящиеся к безопасности движения, требованиям охраны труда, правилам работы на линии.

3.2. Сообщать о дорожно-транспортных происшествиях и аварийных ситуациях Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.3. Вести трамвай со скоростью, не превышающей установленных Правилами технической эксплуатации трамвая и Правилами дорожного движения ограничений, с учетом состояния пути, дорожного покрытия, особенностей контактной сети, атмосферных условий, интенсивности движения транспорта, выбирая, применительно к указанным обстоятельствам, такую дистанцию, чтобы избежать столкновения с находящимся впереди подвижным составом.

## Запрещается:

3.3.1. следовать за впереди идущим поездом на расстоянии менее 60 метров при скорости движения до 20 км/час и менее 120 метров при скорости движения более 20 км/час, на спусках дистанция выбирается в зависимости от скорости и дорожных условий, но не менее 120 метров;

3.3.2. приближаться к впереди стоящему поезду на расстояние менее 15 метров на прямом участке и менее 60 метров - на спусках.

3.3.3. проезжать трамвайные пути, покрытые мокрым снегом или водой, со скоростью движения более 5 км/час. При уровне воды свыше 50 мм протяжением более 5м. движение запрещено.

3.4. В густом тумане, в метель, при плохой видимости в темное время суток, водитель обязан:

- включить фары, габаритные огни и все группы освещения поезда;
- при видимости менее 30 метров двигаться со скоростью не более 5 км/час.

3.5. Водитель обязан, остановить трамвай немедленно в следующих случаях:

- при наличии препятствия движению;
- при внезапном стуке, толчке, тревожных криках людей;
- при признаках возгорания, задымлении вагона;
- при опасности наезда на пешехода или столкновения;
- при неясном сигнале светофора;
- перед неправильно переведенной стрелкой или неплотно прилегающим пером стрелки;
- при сходе вагона с рельсов, обрыве контактной сети;
- при нахождении на трамвайных путях монтеров пути.

3.6. Если водителю необходимо оставить поезд даже на короткий срок, он обязан:

- затормозить его ручным тормозом;
- отключить автоматические выключатели АВ-1 и АВ-2, цепи управления;
- поставить рукоятку контроллера в положение «0» и взять ее с собой, если предусмотрено конструкцией;
- закрыть кабину;
- надеть сигнальный жилет;

Повернуться лицом в сторону движения, сойти на землю в момент, когда нет угрозы от движущихся транспортных средств. Спускаться по ступенькам, соблюдая осторожность и держась за поручни. Обходить стоящий вагон только спереди. Водителю запрещается оставлять поезд на подъемах и спусках.

3.7. При вынужденной длительной остановке поезда (неисправности, ремонте, сцепке) водитель должен выставить знак аварийной остановки, при остановке на уклоне - установить противооткатные упоры.

3.8. При переводе стрелки вручную водитель должен пользоваться специальным ломиком, который вставляется на всю глубину перо. Работу производить в хлопчатобумажных рукавицах и сигнальном жилете, соблюдая осторожность в случае, если стрелка покрыта льдом или водой.

3.9. При обрыве контактного провода оградить место обрыва и не допускать посторонних лиц на поврежденный участок. О повреждениях сообщить Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения.

3.10. Если токоприемник зацепился за провода или спец. части контактной сети, то, во избежание обрыва проводов, до прибытия бригады скорой технической помощи принимать какие-либо меры по его высвобождению запрещается.

3.11. При проезде повреждённого участка контактной сети с опусканием токоприемника, запрещается наматывать веревку на кисть руки. На втором вагоне поезда токоприемник должен быть опущен и поставлен на предохранительный крюк. Работу производить в хлопчатобумажных рукавицах.

3.12. При смене предохранителей в низковольтном щитке или устранении неисправностей аппаратов низковольтных цепей необходимо надеть диэлектрические перчатки оттянуть токоприемник, поставить его на предохранительный крюк, отключить аккумуляторную батарею и мотор-генератор (ТЗУ, БПН).

3.13. Работа по замене предохранителей в высоковольтном шкафу должна производиться в диэлектрических перчатках, при опущенном и поставленном на крюк токоприемнике, а также выключенных автоматах АВ-1 и АВ-2.

3.14. На поездах, оборудованных межвагонным высоковольтным кабелем, при смене предохранителей на втором вагоне необходимо убедиться, что токоприемник первого вагона опущен и поставлен на предохранительный крюк, электрические цепи отключены.

3.15. Поднимать токоприемник и включать электрические цепи после смены предохранителей или ремонта разрешается, предварительно закрыв крышки шкафа или щитка.

### **3.16. Водителю запрещается:**

3.16.1. приступать к работе, если не обеспечены безопасные условия труда;

3.16.2. выполнять какие-либо работы, не предусмотренные Должностной инструкцией;

3.16.3. выезжать на неисправном или недоукомплектованном вагоне;

3.16.4. начинать движение с открытыми дверьми, высовываться из окна;

3.16.5. снимать, открывать ограждения (кожухи) электроаппаратов, работать без ограждений;

3.16.6. включать не огражденные или имеющие неисправные, незакрепленные ограждения электроотопительные устройства салона и кабины;

3.16.7. производить включение, отключение межвагонного кабеля на двухвагонном поезде, а также замену высоковольтных предохранителей без диэлектрических перчаток, при незакрепленном в оттянутом положении токоприемнике.

3.17. При работе на парном поезде с одним кондуктором водитель обязан:

3.17.1. быть внимательным и обеспечивать безопасность кондуктора при выходе его из вагона и переходе в другой вагон;

- 3.17.2. при выходе из вагона кондуктор должен подать по звонковой сигнализации три коротких звонка (стоп), при входе в вагон — один длинный звонок (движение вперед) или, по возможности, лично оповестить водителя о переходе из вагона в вагон;
- 3.17.3. убедиться в зеркало бокового вида, что переход кондуктора из вагона в вагон завершен;
- 3.17.4. объявить по трансляции: «Двери закрываются», закрыть двери поезда и, убедившись в полной безопасности, начать движение;
- 3.17.5. периодически объявлять по трансляции для пассажиров о том, что поезд обслуживается одним кондуктором.

#### **4. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.**

- 4.1. При возникновении ситуаций, которые могут привести к авариям и несчастным случаям, водитель должен немедленно поставить в известность старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.
- 4.2. В аварийных ситуациях, когда водитель вынужден произвести высадку пассажиров вне зоны обязательной остановки, он должен принять меры к обеспечению безопасности выхода пассажиров, предупредив их о соблюдении осторожности при выходе.
- 4.3. Передвижение трамвайных вагонов, не имеющих собственного хода, с неисправностями тормозной системы или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться буксировкой исправным вагоном или средствами скорой технической помощи. При сцепке и буксировке водитель должен выполнять требования Инструкции по сцепке и буксировке трамвайных вагонов. Водителю разрешается производить сцепку на линии только аварийными сцепными приборами на прямом участке пути. На кривых или уклонах *сцепка* производится после прибытия аварийной бригады или линейного работника, обученного правилам сцепки и буксировки. Буксировка неисправного поезда должна производиться в сопровождении машины скорой технической помощи, со скоростью движения не более 15 км/час.
- 4.4. При возникновении возгорания в вагоне водитель должен:
- остановить поезд;
  - открыть двери для высадки пассажиров;
  - опустить токоприемники на всех вагонах поезда и поставить их на предохранительный крюк, при невозможности опустить токоприемник из кабины водителя, опустить его, пользуясь второй наружной веревкой;
  - отключить аккумуляторные батареи (ВНЦ) на всех вагонах;
  - приступить к тушению пожара;
  - при необходимости вызвать пожарную команду через Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.
- 4.5. При неисправности контактной сети водитель обязан остановить поезд за 30 метров до неисправного участка, оценить характер повреждения. При обрыве контактного провода - оградить место падения провода и, до прибытия бригады скорой технической помощи, не допускать в опасную зону на расстоянии менее 5 метров посторонних лиц, предупреждать водителей проходящего транспорта об опасности.
- 4.6. При обнаружении утечки тока на корпусе вагона водитель обязан:
- остановить поезд, отключить высоковольтное и низковольтное оборудование;

- уточнить у пассажиров, где и при каких обстоятельствах «бьет током»;
- высадить пассажиров при соблюдении безопасности движения;
- подготовить вагон (поезд) к буксировке, произвести сцепку с исправным вагоном (поездом) и в сопровождении бригады скорой технической помощи (Инструкция по сцепке и буксировке трамвайных вагонов), следовать до ближайшей конечной станции или трамвайного парка, предварительно сообщив о случившемся Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, линейному работнику.

4.7. Если во время работы произошел несчастный случай, водитель обязан немедленно оказать пострадавшему первую помощь, вызвать скорую помощь или принять меры по доставке пострадавшего в лечебное учреждение, доложить о случившемся Старшему диспетчеру диспетчерского отдела Службы движения, администрации парка. Сохранять, по возможности, обстановку, при которой произошел несчастный случай (если это не сопряжено с опасностью для здоровья людей или длительной задержкой движения), до прибытия должностных лиц, проводящих расследование.

4.8. Последовательность оказания первой помощи:

- устранить воздействие на организм факторов, угрожающих здоровью и жизни пострадавшего (освободить от действия электрического тока, погасить горящую одежду и т.д.), оценить состояние пострадавшего;
- определить характер и тяжесть травмы, представляющую наибольшую угрозу для жизни пострадавшего и последовательность действий по его спасению;
- выполнить необходимые мероприятия по спасению пострадавшего в порядке срочности (провести искусственное дыхание, наружный массаж сердца, остановить кровотечение, зафиксировать место перелома, наложить повязку и т.п.);
- поддерживать жизненные основные функции пострадавшего до прибытия скорой медицинской помощи.

## **5. ТРЕБОВАНИЯ ОХРАНЫ ТРУДА ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ.**

5.1. Привести в порядок кабину водителя. При смене на конечной станции или на линии передать вагон (поезд) водителю второй смены, руководствуясь требованиями Должностной инструкцией водителя трамвая.

5.2. На последней, обязательной остановке перед въездом на территорию парка, высадить пассажиров, убедиться, что в салоне нет людей и посторонних предметов, закрыть двери и окна.

5.3. Следить внимательно при въезде в депо за положением и маневрирующими поездами, секционные изоляторы проходить в режиме выбега.

5.4. Предъявить вагон приемщику подвижного состава, выключить автоматические выключатели и высоковольтные и низковольтные электрические цепи, затормозить вагон (поезд) ручным тормозом, выпустить воздух из магистрали через концевой кран, опустить токоприемники и поставить их на предохранительные крюки.

5.5. Сдать приборы управления, средства индивидуальной защиты, съемный экипировочный инвентарь.

5.6. Пройти послерейсовый медицинский осмотр, сдать путевой лист диспетчеру парка.

При необходимости, оформить заявку в книге поезда на техническую неисправность.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**

### ***ИНСТРУКЦИЯ ПО СЦЕПКЕ И БУКСИРОВКЕ ТРАМВАЙНЫХ ВАГОНОВ.***

#### **1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.**

1.1. Передвижение трамвайных вагонов, не имеющих собственного хода, с неисправной тормозной системой или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться буксировкой исправным вагоном или средствами скорой технической помощи.

1.2. Для выведения вагона (поезда), остановившегося под изолятором или троллейбусным пересечением, запрещается использовать толкание «бампер в бампер» или привлекать пассажиров, кондуктора.

Выведение поезда из-под обесточенного участка контактной сети, водитель обязан производить только при помощи буксировки сзади идущим вагоном (поездом) с соблюдением требований настоящей инструкции или с использованием системы автономного хода.

1.3. Перед производством сцепки и буксировки, подвижной состав должен быть освобожден от пассажиров.

В целях обеспечения безопасности пассажиров, сцепка и буксировка исправного вагона, остановившегося на обесточенном участке контактной сети, производится с пассажирами, при закрытых дверях, в том числе передней. Пассажиры должны быть проинформированы о предстоящей работе и предупреждены об опасности выхода из подвижного состава, водителями сцепленных вагонов.

1.4. Все работники, связанные со сцепкой и буксировкой вагонов, должны быть обучены и проверены в знании правил сцепки, расцепки и буксировки согласно настоящей Инструкции, знать конструкцию имеющихся на подвижном составе сцепных устройств и уметь ими пользоваться.

Проверка знаний должна производиться не реже одного раза в год и должна быть приурочена к проверке знаний по ПТЭ трамвая.

1.5. Ответственность за правильность, надежность и безопасность сцепки вагонов возлагается на водителя неисправного поезда. Сцепка вагонов производится до прибытия бригады скорой технической помощи.

1.6. Основные правила сцепки вагонов:

1.6.1. При сцепке и расцепке вагонов на прямом участке пути, сцепщик (водитель или другое лицо, выполняющее обязанности сцепщика), должен находиться с правой стороны вагона, а на кривом - со стороны большего радиуса кривой. В случае опасности для сцепщика, движение встречных поездов (на других территориях - и на соседнем пути) должно быть остановлено до окончания сцепки.

1.6.2. Буксируемый вагон (поезд) должен быть заторможен, токоприемник (токоприемники), при необходимости, должен быть опущен и закреплен на предохранительный крюк.

1.6.3. Вагон (поезд), который будет осуществлять буксировку, должен быть освобожден от пассажиров, заторможен механическим тормозом от крана машиниста с таким усилием, чтобы при включенном контроллере вагон двигался, а при выключенном - останавливался без выбега.

1.6.4. Буксирующий вагон (поезд) должен подаваться к буксируемому вагону (поезду) медленно, толчками (только на маневровой позиции контроллера), по сигналу лица, производящего сцепку. При подаче вагона на сцепку, водитель должен пользоваться стояночным (ручным) тормозом.

1.6.5. Сцепку сцепщик должен производить в хлопчатобумажных рукавицах и в сигнальном жилете.



1.6.6. При разнотипных сцепных приборах, установленных на вагонах, должны применяться специально изготовленные аварийные сцепные приборы.

При сцепке вагонов с различной высотой подвески штанг сцепных приборов, необходимо пользоваться фигурной сцепкой.

1.6.7. Вагоны, имеющие два пульта управления, подавать на сцепку задним ходом воспрещается - движение осуществляется с заднего поста управления.

1.6.8. Неточные и неясные сигналы сцепщика, а также команды от кого бы то ни было, кроме сцепщика, не должны выполняться водителем. Каждый неясный сигнал для водителя должен считаться сигналом к остановке вагона.

1.7. В темное время суток или в условиях недостаточной видимости, а также в тоннелях, место производства работ по сцепке и расцепке должно быть освещено фарами вагона и включением освещения салонов вагонов.

Примечание: Условиями недостаточной видимости считаются: метеорологические условия (туман, дождь, снегопад и т. п.) когда расстояние видимости менее 300 м.

1.8. Если водителю при сцепке вагонов необходимо выйти из вагона он обязан:

1.8.1. Затормозить вагон стояночным (ручным) тормозом и убедиться в его действии.

1.8.2. Поставить рукоятку контроллера водителя на «0» и реверсора на «0» и взять рукоятку реверсора с собой. Допускается не снимать рукоятку реверсивного вала контроллера при блокировании цепей управления с помощью встроенного замкового устройства, предусмотренного конструкцией вагона.

1.8.3. Выключить силовой автомат.

1.8.4. Надеть сигнальный жилет.

1.9. Руководство организацией работ по сцепке и буксировке возлагается:

1.9.1. На водителей, буксирующих поездов, а по прибытии машины скорой технической помощи на руководителя бригады.

1.9.2. На руководителя бригады машины скорой технической помощи при буксировке вагона (поезда) в пункт ремонта.

1.9.3. На линейного работника (обученного производству сцепки), руководителя бригады скорой технической помощи с соблюдением требований раздела 3 настоящей инструкции - на участках повышенной опасности, т.е. на подъемах и спусках.

1.9.4. На лиц, допущенных к производству маневровых работ на территории парка.

## **2. ПОРЯДОК СЦЕПКИ, БУКСИРОВКИ И РАСЦЕПКИ ВАГОНОВ НА ГОРИЗОНТАЛЬНОМ УЧАСТКЕ ПУТИ.**

### **2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.**

2.1.1. На горизонтальном участке пути трамвайный вагон любого типа может буксировать не более двух вагонов. Поездом из двух вагонов разрешается буксировать поезд любой составности, но не более 6-ти вагонов в сцепке.

2.1.2. Сцепка вагонов на линии разрешается только водителю неисправного вагона. В случае необходимости, помощь оказывает водитель исправного вагона, предварительно выполнив

требования п. 1.8 настоящей инструкции. По прибытии бригады скорой технической помощи они производят сцепку по указанию руководителя бригады.

2.1.3. Если неисправный вагон находится впереди исправного, водитель неисправного вагона руководит подачей исправного вагона, находясь около заднего борта неисправного последнего вагона на безопасном расстоянии (не менее 1м от наружного рельса) с правой стороны по ходу движения.

2.1.4. Если неисправный вагон находится позади исправного, водитель неисправного вагона должен находиться на задней площадке исправного вагона (поезда) и руководить его подачей к неисправному вагону (поезду).

2.1.5. Движение трамвайных вагонов по соседнему пути при сцепке запрещается.

## 2.2. ПОДГОТОВКА К СЦЕПКЕ.

2.2.1. Водитель неисправного вагона (поезда) обязан:

- соблюдая осторожность, выйти из вагона, выполнив требования п. 1.8 настоящей инструкции;
- если необходимо, опустить токоприемник и надежно его закрепить;
- поставить противооткатный упор (башмак) под правое колесо 1 колесной пары второй тележки четырехосного, шести- и восьмиосного вагона, а также под правое колесо 1-ой колёсной пары второй тележки второго вагона парного поезда из четырех- шестиосных вагонов;
- выставить знак аварийной остановки на расстояние не менее 15 метров от вагона;
- проверить исправность сцепного прибора;
- приготовить съемный аварийный сцепной прибор, сцепку, штырь;
- дать команду водителю исправного вагона «на сцепку».

2.2.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- получив команду «на сцепку», выполнить требования п. 1.6.3 настоящей инструкции;
- громко объявить: «от вагона, подаю на сцепку»;
- дать предупредительный сигнал звонком;
- убедившись в безопасности движения, подать свой вагон (поезд) вперед со скоростью не выше 5 км/час к неисправному вагону на расстояние 1,5 м и остановить вагон;
- ручку реверсора поставить на «0»;
- из вагона сообщить сцепщику: «готов на сцепку».

## 2.3. СЦЕПКА ВАГОНОВ СЪЕМНЫМИ АВАРИЙНЫМИ СЦЕПНЫМИ ПРИБОРАМИ.

2.3.1. Водитель (сцепщик) неисправного вагона (поезда) обязан:

- надеть на штанги исправного и неисправного вагонов съемные аварийные приборы (буфера) и скрепить каждый штырем;
- при сближении буферных тарелок, примерно до 10 см, развести буфера, примерить сцепку в один буфер и вставив во второй буфер закрепить штырем;

- свести оба буфера до их выпрямления и закрепить штырем второй конец сцепки;
- растормозить неисправный вагон.

### 2.3.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- вновь переключить реверсор по ходу на сближение с неисправным вагоном (поездом);
- по сигналу водителя (сцепщика) неисправного вагона подать свой вагон (поезд) на сцепку путем кратковременного включения контроллера на маневровую позицию и выключения на «0» (толчком);
- по сигналу лица, производящего сцепку, надежно затормозить вагон (поезд);
- выйти из вагона (поезда) (см. п. 1.8 настоящей инструкции) и убедиться в правильности и надежности произведенной сцепки.

## 2.4. СЦЕПКА ВАГОНОВ (ПОЕЗДОВ) СЦЕПНЫМИ ПРИБОРАМИ ТИПА «РУКОПОЖАТИЕ».

### 2.4.1. Водитель сцепляемого (или неисправного вагона (поезда)) обязан:

- совместить головки сцепных приборов и установить в головки первый штырь;
- выйти из междувагонного пространства на внешнюю сторону пути и дать сигнал на удаление исправного вагона (поезда) для выравнивания сцепных приборов в одну прямую линию;
- после выравнивания вставить в головки сцепных приборов второй штырь;
- растормозить сцепляемый (неисправный) вагон (поезд).

### 2.4.2. Водитель исправного (сцепляющего) вагона (поезда) обязан:

- по сигналу водителя сцепляемого (неисправного) вагона (поезда) подать свой вагон (поезд) (на удаление) для выравнивания сцепных приборов путем кратковременного включения контроллера на маневровую позицию и выключения на «0» (толчком) и надежно затормозить вагон (поезд) по сигналу лица, производящего сцепку;
- выйти из вагона (см. п. 1.8), убедиться в правильности и надежности сцепки.

## 2.5. СЦЕПКА ВАГОНОВ СЦЕПНЫМИ ПРИБОРАМИ ТИПА «ТРУБА».

### 2.5.1. Проверить исправность сцепного прибора типа «Труба».

### 2.5.2. Приготовить съемный сцепной прибор («Трубу»), штырь.

### 2.5.3. Надеть «Трубу» на штангу неисправного вагона до упора.

### 2.5.4. Дать команду водителю исправного вагона (поезда) «на сцепку»;

### 2.5.5. Водитель исправного вагона (поезда) должен, выполнив требования п. 1.6.3 настоящей инструкции громко объявить: «От вагона! Подаю на сцепку!».

### 2.5.6. Дать предупредительный сигнал звонком, убедившись в безопасности движения, подать свой вагон (поезд) вперед со скоростью не выше 5 км/час к неисправному вагону и на расстоянии за 1,5 метра остановить вагон (поезд), ручку реверсора поставить на «0».

### 2.5.7. По команде водителя (сцепщика) неисправного вагона (поезда) подать вагон (поезд) вплотную к «Трубе».

2.5.8. Водитель (сцепщик) неисправного вагона (поезда) совмещает «Трубу» со штангой исправного вагона (поезда) и одевает ее вручную, при этом совмещает отверстие «Трубы» и штанги неисправного вагона (поезда) и закрепляет штырем.

2.5.9. По сигналу водителя (сцепщика) неисправного вагона (поезда) подает свой вагон «НАЗАД», путем кратковременного включения контроллера на маневровую ходовую позицию и выключения на «0» (толчком), до команды водителя (сцепщика) «СТОП».

2.5.10. Водитель (сцепщик) ломиком совмещает отверстия штанги и «Трубы» на исправном вагоне и вставляет штырь.

2.5.11. Общие требования при сцепке вагонов ЛМ-68М сцепными приборами типа «Труба» с улавливателем:

2.5.11.1. При сцепке двух вагонов ЛМ-68М сцепным прибором типа «Труба» с улавливателем водителями неисправного и исправного вагонов (поездов) должны быть соблюдены все требования, как при сцепке прибором «Труба», кроме совмещения отверстий «Трубы» и штанги на исправном вагоне (поезде).

2.5.11.2. Водитель (сцепщик) снимает улавливатель с предохранителя. Улавливатель срабатывает при совмещении отверстия «Трубы» и штанги, при подаче исправного вагона (поезда) «НАЗАД» по команде водителя (сцепщика).

## 2.6. БУКСИРОВКА ВАГОНА (ПОЕЗДА).

2.6.1. Руководство буксировкой и ответственность за обеспечение безопасности движения возлагается на руководителя бригады скорой технической помощи.

2.6.2. Перед началом буксировки водитель (головного) неисправного вагона (поезда) обязан:

- убрать знак аварийной остановки и противооткатный упор (тормозной башмак),
- убедиться в том, что на передней площадке находится работник скорой технической помощи;
- первую дверь и дверь кабины оставить открытой, остальные двери закрыть;
- включить ближний свет фар (в любое время суток) и габаритные огни;
- в темное время суток, а также в условиях недостаточной видимости (см. п. 1.7 настоящей инструкции), включить аварийное освещение;
- если на буксируемом вагоне неисправны габаритные огни, то на задней стенке вагона должен быть укреплен знак аварийной остановки.

### Примечание:

1. На вагонах, не имеющих низковольтного напряжения, необходимо принять меры к освещению неисправного вагона.

2. Перед буксировкой вагона (поезда) с неисправным токоприемником и если путь следования будет проходить под железнодорожными мостами и путепроводами - необходимо принять меры к разборке токоприемника с целью исключения повреждения контактной сети на этих участках:

- проверить отсутствие посторонних предметов, инструмента, деталей вагона под вагоном и вблизи него,
- убедиться в закрытии крышек фальшбортов по всему поезду с обеих сторон,

- убедиться в безопасности движения, дать один предупредительный сигнал к началу движения.

#### 2.6.3. Водитель исправного (буксирующего) вагона обязан:

- занять рабочее место в кабине;

- после получения предупредительного сигнала к началу движения закрыть двери поезда, кроме первой, включить ближний свет фар;

- в темное время суток, а также в условиях недостаточной видимости (см. п. 1.7 настоящей инструкции) включить освещение салонов, габаритные огни и аварийное освещение;

- убедиться в том, что на передней площадке находится слесарь бригады скорой технической помощи и по команде руководителя буксировки начать движение.

#### 2.6.4. Движение поезда при буксировке должно осуществляться в соответствии с Правилами дорожного движения, ПТЭ трамвая и должностной инструкцией водителя трамвая.

Скорость движения при буксировке должна быть не выше 15 км/ч.

2.6.5. Водитель неисправного вагона (поезда) должен находиться на своем рабочем месте, внимательно следить за дорожной обстановкой, при необходимости предупреждать слесаря на 1 площадке о возможной опасности, по команде руководителя буксировки использовать для остановки поезда имеющиеся тормозные средства.

#### 2.6.6. При необходимости провести вагон (поезд) на буксире через стрелку с автоматическим управлением, водитель неисправного (или головного) вагона обязан:

- остановить поезд до добавочных проводов эл. стрелки,

- заблокировать стрелку выключателем, при этом контрольный фонарь должен гореть,

- перевести стрелку вручную и заложить специальный вкладыш между рамным рельсом и подвижным пером стрелки,

- независимо от блокировки стрелки, при движении направо - контроллер должен быть включен на маневровую позицию при прохождении добавочных проводов, а налево - выключен. Также необходимо сделать на буксируемом вагоне (поезде), если пантограф не был опущен,

- после проезда стрелки необходимо отключить выключатель блокировки и вынуть вкладыш.

2.6.7. При необходимости провести поезд на буксире через стрелку с централизованным управлением, при подъезде к стрелке, водитель обязан остановить поезд, перевести стрелку вручную и начинать движение только после выхода оператора из-за пульта управления стрелочным переводом.

2.6.8. Буксировка неисправного вагона разрешается только до ближайшей конечной станции, имеющей запасные пути, как исключение, до пункта ремонта (парка).

2.6.9. Въезд на конечную станцию при буксировке неисправного вагона (поезда) без разрешения диспетчера конечной станции запрещен.

2.6.10. Для обеспечения безопасности движения при буксировке скорость движения мимо остановочных пунктов, оборудованных остановочными указателями, должна быть не более 5 км/час.

2.6.11. При буксировке с конечной станции, из парка, с ПТМЗ и т.д., водитель обязан получить маршрут следования и разрешение на выезд у Старшего диспетчера диспетчерского отдела Службы движения.

## 2.7. РАСЦЕПКА ВАГОНОВ.

2.7.1. Расцепка вагонов должна производиться на горизонтальном участке пути, затормозив поезд в установленном месте.

2.7.2. Водитель неисправного вагона (поезда) обязан:

- сообщить диспетчеру к/станции, парка или депо о производстве расцепки вагонов;
- сообщить водителю исправного вагона: «Иду на расцепку»;
- подложить противооткатный упор под колеса обоих вагонов со стороны расцепки;
- отсоединить головки сцепных приборов друг от друга (вынуть штыри);
- выйти из междувагонного пространства на внешнюю сторону пути, сообщить водителю исправного вагона: «Вагоны расцеплены» и убедившись в безопасности движения, дать сигнал «отъехать»;
- отсоединить аварийный сцепной прибор от неисправного вагона.

2.7.3. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- после получения сигнала «отъехать», поставить реверсор на направление удаления от неисправного вагона;
- отъехать на расстояние 3 м и затормозить вагон (поезд);
- выйти из вагона и помочь водителю неисправного вагона (поезда) снять аварийные сцепные приборы;
- убрать противооткатные упоры.

2.8. Перед расцепкой вагонов (после дорожно-транспортного происшествия, при расформировании поезда и т.д.) необходимо:

- снять межвагонное ограждение,
- отсоединить МВС сначала с первого вагона,
- при наличии высоковольтного кабеля (перекидки) работы по отсоединению проводить только в оборудованных местах.

2.9. При ликвидации ДТП, разрыве поезда и др. как исключение -разрешается сцепка вагонов тросом и буксировка его машиной скорой технической помощи и только на небольшое расстояние (50-100 м). В этом случае руководит работой по сцепке и буксировке руководитель бригады скорой технической помощи.

2.10. Буксировка неисправного вагона (поезда) по неправильному (левому пути) допускается только с разрешения Старшего диспетчера диспетчерского отдела и только в сопровождении машины скорой технической помощи. Руководит буксировкой руководитель бригады скорой технической помощи.

## 3. ОСОБЕННОСТИ СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ВАГОНОВ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ.

3.1. Трамвайный вагон любого типа может буксировать на уклонах 30 - 90‰ только один вагон с неисправными тормозами (всеми).

3.2. На подъемах и спусках, в непосредственной близости от которых расположен контрольный пункт, сцепкой должен руководить линейный работник, обученный правилам сцепки.

3.3. На подъемах и спусках сцепкой вагонов (поездов) должен руководить бригадир скорой технической помощи. При этом необходимо соблюдать следующие условия:

3.3.1. При остановке неисправного вагона на подъеме водитель неисправного вагона (поезда) обязан:

- затормозить вагон механическим тормозом (от крана машиниста), а при его неисправности рельсовым электромагнитным тормозом и убедиться в том, что вагон (поезд) удерживается на месте;
- ВЫЙТИ из вагона и установить противооткатный упор под II колесную пару I тележки справа для одиночных четырех-, шести- и восьмиосных вагонов и дополнительно под II колесную пару I тележки второго вагона справа для парных поездов, составленных из четырех-, шестисосных вагонов;
- под руководством бригадира скорой технической помощи или линейного работника, находясь около неисправного вагона (поезда) (не ближе 1 м от наружного рельса) подавать команды на передвижение исправного вагона (поезда);
- произвести сцепку вагонов (поездов) согласно п.п. 2.3, 2.4, 2.5 настоящей инструкции;
- по окончании сцепки по команде бригадира скорой технической помощи или линейного работника убрать противооткатный упор из под колес исправного вагона.

3.3.2. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- остановить свой вагон (поезд) за 25м. до неисправного;
- получив команду «на сцепку», подать вагон (поезд) к неисправному с посыпкой рельсов песком и остановить в 1,5м от него;
- убедившись через водителя неисправного вагона (поезда) в правильной установке им противооткатного упора под колесом неисправного вагона, произвести сцепку согласно настоящей инструкции.

3.3.3. При остановке неисправного вагона (поезда) на спуске водитель обязан:

- при возможности движения на спуске и исправных тормозах спуститься на горизонтальный участок, обеспечивая полную безопасность движения;
- затормозить вагон (поезд), стояночным тормозом, убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте, выйти из вагона (см. п. 1.8 настоящей инструкции);
- поставить противооткатный упор в соответствии с п. 2.2.1 настоящей инструкции и готовить вагон (поезд) к сцепке в соответствии с п. 2.2.2, затем произвести сцепку с исправным вагоном (поездом) в соответствии с п.п. 2.3; 2.4; 2.5 настоящей инструкции.

3.3.4. Если вагон (поезд) не имеет возможности двигаться на спуске, водитель обязан:

- затормозить вагон (поезд) пневматическим тормозом, а при его неисправности электромагнитным рельсовым тормозом, убедиться в том, что вагон (поезд) удерживается на месте, выйти из вагона (см. п. 1.8 настоящей инструкции);
- поставить противооткатный упор под правое колесо I колесной пары второй тележки одиночного четырех-, шести- и восьмиосного вагона и дополнительно под правое колесо I колесной пары второй тележки второго вагона парного поезда, составленного из четырех- и шестисосных вагонов;
- войти в кабину и убедиться, что вагон (поезд) удерживается на месте неопределенное время;

- находясь в кабине, ожидать прибытия бригады скорой технической помощи;
- после подхода исправного вагона (поезда) под контролем бригадира скорой технической помощи, находясь около своего вагона (поезда), но не ближе 1 м от наружного рельса с правой стороны по ходу движения, руководить движением исправного вагона (поезда);
- произвести сцепку в соответствии с п.п. 2.3; 2.4; 2.5 настоящей инструкции;
- под контролем линейного ревизора или бригадира скорой технической помощи, по команде водителя исправного вагона (поезда) убрать противооткатный упор из под колес сначала исправного, а затем неисправного вагонов (поездов) и занять свое место в кабине.

### 3.3.5. Водитель исправного вагона (поезда) обязан:

- остановить свой вагон (поезд) за 25м. до неисправного вагона;
- получив команду «на сцепку», подать свой вагон (поезд) к неисправному вагону с посыпкой рельсов песком и остановиться е 1,5 м. и затормозить;
- убедившись в том, что вагон (поезд) надежно заторможен, поставить на расстоянии 1 м. от правого колеса своего вагона (поезда) противооткатный упор;
- убедившись в том, что под неисправный вагон (поезд) установлен противооткатный упор, вернуться в кабину своего вагона (поезда) и по команде водителя неисправного вагона (поезда) произвести сцепку;
- произвести спуск вагонов (поездов) с уклона, с подачей песка на рельсы.

3.4. Буксировка вагона (поезда) на уклонах может быть начата только при отсутствии на уклоне и на прямом участке в конце уклона других поездов.

3.5. Буксировку вагона (поезда) на подъемах и спусках производить согласно п.п. 2.6.4; 2.6.11 настоящей инструкции.

## **4. ОСОБЕННОСТИ СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ПОЕЗДОВ, РАБОТАЮЩИХ ПО СИСТЕМЕ «МНОГИХ ЕДИНИЦ» (СМЕ).**

4.1. При выходе из строя по техническим неисправностям одного из вагонов поезда, работающего по системе «многих единиц», руководствоваться инструкцией по эксплуатации этих поездов.

Водитель должен использовать все имеющиеся способы для движения поезда своим ходом, привлекая для этого линейных работников, бригаду скорой технической помощи.

4.2. Сцепку поездов 2-х вагонного состава с исправным вагоном (поездом) производить согласно п.п. 2.3; 2.4; 2.5 настоящей инструкции.

4.3. Буксировку поездов производить согласно п. 2.6, при этом для обеспечения связи между членами бригады скорой технической помощи первые двери первого вагона неисправного и исправного поездов должны быть открыты,

4.4. Проезд стрелок с автоматическим управлением производить, как указано в п. 2.6.6 данной инструкции.

## **5. СИГНАЛИЗАЦИЯ ПРИ БУКСИРОВКЕ ВАГОНОВ (ПОЕЗДОВ).**

5.1. При буксировке неисправных вагонов (поездов) между водителями и руководителем буксировки должна применяться следующая сигнализация:



- с помощью радиоустановки вагона (поезда);
- свистком, звонком, голосом;
- световыми сигналами подвижного состава;
- фонарем (в ночное время).

5.2. Свистком и звонком вагона подаются сигналы, обозначающие:

- один длинный - разрешается движение вперед;
- два коротких - «тише»;
- три коротких - «стоп».

Любой неясный, непонятый сигнал является сигналом к остановке вагона (поезда).

5.3. Во всех случаях сигнал остановки поезда подается круговым движением руками.

5.4. Сигналами подвижного состава подаются следующие команды:

- все сигналы горят - отправление поезда;
- затем, горит сигнал торможения (стоп-сигналы) - остановка;
- горит сигнал поворота направо - поворот направо;
- горит сигнал поворота налево - поворот налево;
- три коротких мигания сигналом торможения - экстренная остановка.

## **6. КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ИНСТРУКЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЕЕ НАРУШЕНИЕ.**

6.1. Контроль за выполнением данной инструкции возлагается на Отдел безопасности движения, отделы эксплуатации трамвайных парков и на линейных работников Службы движения.

6.2. За нарушение требований настоящей инструкции должностные лица несут дисциплинарную, административную или уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ № 3**

### ***ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ПО ПРИЕМКЕ ОДИНОЧНОГО ВАГОНА В ПАРКЕ.***

#### **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.**

1.1. Перед началом работы водитель должен:

- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- получить отметку диспетчера парка в путевом листе (наряде на работу водителя) о допуске к работе;

- получить книгу поезда с подписью мастера и указанием даты и проверить отметки о выполнении заявок;

1.2. Водителю разрешается приступить к приемке вагона после получения разрешения от мастера.

1.3. Приемка и подготовка вагона к работе осуществляется в соответствии с инструкцией по охране труда для водителя трамвая, правилами противопожарной безопасности, правилами технической эксплуатации трамвая, должностной инструкцией водителя трамвая.

1.4. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИСТУПАТЬ К ПРИЕМКЕ ВАГОНА, ЕСЛИ ОКОЛО НЕГО В СМОТРОВОЙ ТРАНШЕЕ, НА КРЫШЕ ИЛИ В САЛОНЕ РАБОТАЮТ РЕМОНТНЫЕ РАБОЧИЕ ИЛИ НА ЛОБОВОЙ ЧАСТИ ВАГОНА ВЫВЕШЕН ПРЕДУПРЕЖДАЮЩИЙ ПЛАКАТ.

**Водитель должен немедленно сообщить об этом мастеру и диспетчеру парка и в дальнейшем выполнять их распоряжения.**

## **2. ОСМОТР ВАГОНА.**

2.1. ВОДИТЕЛЬ ДОЛЖЕН УБЕДИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО:

- токоприемник не касается контактного провода;
- фальшборта закрыты;
- отсутствуют видимые деформации и неисправности кузова, нет перекоса кузова вагона;
- закрыты люки в полу салона;

2.2. ОСМОТР ВНЕШНЕГО ВИДА ВАГОНА.

2.2.1 ОСМОТР КРЫШЕВОГО ОБОРУДОВАНИЯ.

При осмотре токоприемника проверить:

- отсутствие перекосов, видимых деформаций и трещин рамной части, основания и изоляторов;
- наличие и исправность кареточных пружин;
- состояние шунтов (количество не менее 50%, износ не более 25%);
- состояние контактной вставки (высота не менее 16 мм, изношенная часть по центру и не более 700 мм в длину, прорези не допускаются) отклонение изношенной части от центра свидетельствуете наличии перекоса пантографа или кузова вагона;
- крепление контактных вставок;
- отсутствие повреждений стальных тросов и веревок.

Осмотреть радиореактор и грозозарядник (наличие на крыше и отсутствие внешних повреждений).

Проверить наличие изоляционной резиновой дорожки

2.2.2. ОСМОТР ЛОБОВОЙ ЧАСТИ:

проверить:

- целостность обшивки и окраски;

- наличие и соответствие лобового маршрутного указателя и софитов;
- крепление и чистоту лобового стекла;
- наличие крышки на разъемах радиотрансляции и междвагонного соединения (далее МВС);
- целостность фар и плафонов габаритных фонарей и указателей поворота;
- отсутствие повреждений бампера;
- состояние и положение штанги сцепного устройства на крюке;
- состояние и крепления лобового предохранительного устройства типа «отбойный брус»
- наличие и целостность кронштейна и щетки стеклоочистителя.

### 2.2.3. ОСМОТР ЗАДНЕЙ ЧАСТИ:

проверить:

- целостность обшивки и окраски кузова;
- исправность остекления;
- наличие и соответствие заднего маршрутного указателя и софитов;
- наличие крышки на разъемах радиотрансляции и МВС;
- целостность плафонов габаритных огней, указателей поворота, стоп-сигналов, фонарей заднего хода и фонаря сигнала ГИБДД;
- отсутствие повреждений бампера;
- состояние и положение сцепного устройства (штанга должна быть положена на крюк);

### 2.2.4. ОСМОТР СОСТОЯНИЯ БОКОВОЙ ЧАСТИ КУЗОВА:

проверить:

- целостность и чистоту обшивки и окраски;
- исправность остекления;
- при наличии рекламы - убедиться в ее целостности;
- состояние и плотность прилегания крышек фальшбортов;
- состояние повторителей указателей поворота;
- исправность и надёжность крепления зеркал бокового вида;
- целостность плафона фонаря сигнала ГИБДД;
- дополнительно, по правому борту:
  - состояние дверей и плафонов освещения подножек;
  - состояние камер видеонаблюдения и наличие защитных кожухов;

- соответствие бокового маршрутного указателя.

#### 2.2.5. ОСМОТР ТЕЛЕЖЕК:

При осмотре колесных пар проверить:

- отсутствие видимых трещин и деформаций;
- состояние центральной гайки и ее фиксацию двумя стопорными уголками;
- наличие и состояние стяжных болтов (если это предусмотрено конструкцией, то не допускается ослабление или отсутствие хотя бы одного стяжного болта);
- состояние шунтов (количество не менее 50%, износ каждого не более 25% по сечению);
- состояние бандажа (не допускаются трещины, неровности на поверхности, выбоины и лыски глубиной более 3 мм; толщина бандажа должна быть не менее 25 мм, толщина реборды не менее 8 мм, а высота не менее 11 мм);
- состояние и крепление надколесных кожухов;
- крепление песочных рукавов (высота подвески 80 -100 мм от уровня головки рельса);
- при наличии фальшбортов над тележками, открыть и проверить целостность и исправность гидравлических фиксаторов положения крышки фальшборта.

При осмотре центрального рессорного подвешивания (ЦРП)

проверить:

- наличие и состояние элементов подвески;
- состояние гидравлических амортизаторов;
- состояние шарнирной тяги (серьги) и шплинтовку валиков (при замене шарнирной тяги тросами - надёжность соединения троса двумя хомутами, наличие 4-х болтов).

При осмотре тормозного цилиндра проверить:

- рукоятка эксцентрика должна соответствовать положению «заторможено»;
- шплинтовку валика эксцентрика;

надёжность крепления проводов к датчику с концевым выключателем.

При осмотре башмаков рельсового тормоза (БРТ)

проверить:

- состояние подвесных элементов и правильность подвески (высота подвески над уровнем головки рельса  $10 \pm 2$  мм строго параллельно головке рельса);
- целостность и крепление пружин и тяг подвески рельсового тормоза (БРТ).

#### 2.2.6. ОСМОТР САЛОНА:

При осмотре салона необходимо проверить:

- чистоту и исправность пола;
- плотность прилегания люков к полу;
- целостность обшивки и состояние створок дверей;
- состояние рабочего места кондуктора;
- целостность кожухов и кнопок тумблеров на панели аварийных режимов, установленных над каждой дверью;
- чистоту и исправность сидений, поручней, плафонов, оконных рам и стекол;
- пломбировку выключателей «Аварийный тормоз» и «Аварийное открывание дверей»;
- состояние перегородки кабины и двери;
- исправность табло информирования пассажиров;
- наличие «правил пользования наземным пассажирским транспортом», информации о действующих тарифах оплаты проезда, информации о предоставлении передних мест для сидения определенным категориям пассажиров.

#### 2.2.7. ПРОВЕРКА ЭКИПИРОВКИ ВАГОНА:

Необходимо проверить:

- наличие и комплектность съемных сцепных приборов - буфера, двух сцепок (прямой и фигурной), аварийного и двух простых штырей (на вагонах с низкопольной задней площадкой должен быть дополнительный переходник для задней сцепки и дополнительный штырь);
- наличие противооткатного упора (башмака);
- наличие знака аварийной остановки;
- наличие двух вкладышей для запираения пера неисправной стрелки;
- наличие ломика для перевода пера стрелки;
- наличие в зимнее время скребка, метелки и лопаты;
- наличие рукояти реверсивного вала (где это предусмотрено конструкцией);
- наличие медицинской аптечки;
- наличие штатных средств пожаротушения - огнетушителя, песка;
- наличие запаса песка в песочницах;
- наличие и целостность диэлектрических перчаток;
- наличие сигнального жилета;
- наличие хлопчатобумажных рукавиц;
- наличие радиоусилителя и микрофона;
- наличие поездного расписания;

- наличие книги поезда;
- наличие карты транспортного средства;
- наличие пакета страховых документов.

#### 2.2.8. ОСМОТР ОБОРУДОВАНИЯ КАБИНЫ:

При осмотре оборудования кабины необходимо проверить:

- состояние и крепление веревки опускания токоприемника;
- состояние верёвки возврата каретки токоприёмника в рабочее состояние;
- наличие средств пожаротушения (огнетушитель);
- отсутствие на стеклах кабины деформаций и предметов, ухудшающих обзор;
- состояние и крепление камер видеонаблюдений (где это предусмотрено конструкцией);
- отсутствие в кабине посторонних предметов;
- наличие аншлага «Поезд идет в парк»;
- состояние и крепление зеркала наблюдения за салоном;
- наличие кожухов на печах отопления кабины и изолирующих колпачков на оконных реостатах;
- комплектность пульта управления (стрелки приборов должны стоять на нулевой отметке);
- положение всех тумблеров, клавишных выключателей на дополнительном пульте и пакетных выключателей должны находиться в положении «отключено»;
- наличие и соответствие предохранителей;
- исправность и отсутствие механических заеданий автоматических выключателей защиты высоковольтных вспомогательных цепей;
- исправность кресла водителя.

### 3. ПОДГОТОВКА ОБОРУДОВАНИЯ ВАГОНА К ПУСКУ.

3.1. Включить аккумуляторную батарею и низковольтные цепи;

3.2. Поднять токоприёмник;

3.3. Включить высоковольтные цепи;

3.4. Проверить работоспособность стеклоочистителей, приборов освещения и сигнализации, радиоинформационной аппаратуры, привода открывания и закрывания дверей, системы отопления салона и кабины (в холодное время года), принудительной вентиляции в кабине водителя (в летнее время);

3.5. После наполнения пневмосистемы сжатым воздухом (после автоматического отключения компрессора по достижении давления воздуха в системе 0,55-0,65 МПа) нажать педаль безопасности;

3.6. Установить реверсор в положение, соответствующее выбранному направлению движения;

3.7. Растормозить вагон;

3.8. Начать движение.

## **ПРИЛОЖЕНИЕ № 4**

### ***ОКАЗАНИЕ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ.***

*Бывают случаи, когда пострадавший в дорожно-транспортном происшествии нуждается в срочной помощи. Обязанность и моральный долг каждого водителя не оставлять пострадавшего без такой помощи.*

#### **ОСНОВНЫЕ ПРАВИЛА ПО ОКАЗАНИЮ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ.**

##### **1. Оказание первой помощи при ожогах.**

При тяжелых ожогах огнем, горячей водой паром и пр. нужно осторожно снять одежду (обувь), перевязать обожженное место стерилизованным материалом, закрепить бинтом и направить пострадавшего в больницу.

**Ни в коем случае не допускается очистка обожженного места от обгоревших кусков одежды, прилипших материалов и смазка какими-либо мазями и растворителями.**

##### **2. Оказание первой помощи при кровотечении.**

**В зависимости от величины кровеносного сосуда и характера его повреждения кровотечение можно остановить при помощи давящей повязки. Для этого рану закрывают стерильным материалом и плотно забинтовывают. При этом сдавливают сосуды, и кровотечение прекращается.**

Артериальное кровотечение, являющееся наиболее опасным, можно остановить, прижав пальцем артерию, согнув конечность в суставе, наложив жгут или закрутку.

При транспортировке пострадавшего: при отсутствии переломов кости кровотечение можно остановить сильным сгибанием конечности в суставе, для чего во впадину, в месте сгиба сустава, вкладывается матерчатый валик, сустав сгибается до отказа, и в таком положении конечность привязывается к туловищу. При этом сдавливаются артерии, проходящие в месте сгиба, и кровотечение останавливается.

Более надежно положение специальных резиновых жгутов или других предметов из резиновых материалов, которые сдавливают сосуды, приостанавливают кровотечение.

Для предотвращения повреждения кожи жгут накладывают поверх какой-нибудь ткани, рукавов, брюк. Держать жгут следует не более 1,5-2 ч, так как дальнейшее нахождение жгута может привести к омертвлению обескровленной конечности. При отсутствии жгута для остановки кровотечения пользуются закруткой из не растягивающегося материала (бинта, куска ткани, полотенца, веревки и т.п.).

##### **3. Оказание первой помощи при переломах.**

Переломы различают двух видов: открытые и закрытые. При закрытом переломе кожный покров в месте перелома не поврежден. Признаком перелома любой кости является неестественная форма, изменения длины и подвижности конечности, резкая боль, припухлость, кровоизлияние.

Оказывая помощь при переломе, в первую очередь необходимо придать пострадавшему удобное и спокойное положение, исключая движение поврежденной части тела. Это может быть допустимо при помощи наложения шин.

При отсутствии специальных шин можно использовать любые подручные средства - доски, палки, куски картона и т.д. Крепятся шины к конечностям бинтами, ремнями или веревками. Правильное наложение шин придает поврежденной части неподвижное состояние во время транспортировки и уменьшает болезненное ощущение.

Для предотвращения загрязнения раны при открытом переломе нужно смазать поверхность кожи вокруг раны настойкой йода и наложить специальную повязку.

#### **4. Оказание первой помощи при ушибах, растяжениях.**

Ушибы и растяжения характеризуются появлением припухлости, болями, а также ограничением активности конечности. При оказании первой помощи необходимо обеспечить покой пострадавшему и приложить холод на поврежденное место (куски льда, снег или полотенце, смоченное в холодной воде).

#### **5. Поддержание кровообращения в организме с помощью наружного массажа сердца.**

**При отсутствии у пострадавшего пульса для поддержания жизнедеятельности организма необходимо, независимо от причины, вызвавшей прекращение работы сердца, одновременно с искусственным дыханием проводить наружный массаж сердца.**

Для проведения наружного массажа сердца, пострадавшего следует уложить спиной на жесткую поверхность, обнажить у него грудную клетку, снять пояс и другие стесняющие дыхание предметы. Оказывающий помощь должен встать с правой или левой стороны пострадавшего и занять такое положение, при котором возможен более или менее значительный наклон над пострадавшим.

Определив положение нижней трети грудины, оказывающий помощь должен положить на нее верхний край ладони разогнутой до отказа руки, а затем поверх руки наложить другую руку и надавливать на грудную клетку. Надавливание следует производить быстрым толчком так, чтобы продвинуть нижнюю часть грудины вниз в сторону позвоночника. Усилие следует концентрировать на нижнюю часть грудины, которая благодаря прикреплению ее к хрящевым окончаниям нижних ребер является подвижной.

#### **6. Оказание первой помощи при поражении электрическим током.**

В данном случае, прежде всего, необходимо освободить пострадавшего от действия тока, а затем до прибытия врача приступить к оказанию помощи.

Для освобождения пострадавшего от действия тока необходимо быстро отключить токоведущие части или провода, которых он касается: оторвать от контакта с землей или оттянуть от проводов. При этом оказывающий помощь должен принять меры предосторожности, чтобы самому не попасть под напряжение. Ни в коем случае нельзя касаться незащищенными руками находящегося под напряжением тела пострадавшего.

Обязательно следует надеть диэлектрические перчатки. Можно отделить пострадавшего от токоведущих частей палкой, доской и др. Освободив пострадавшего от действия электрического тока, в зависимости от его состояния следует оказывать первую помощь. Пострадавшему следует растегнуть одежду, обеспечить приток свежего воздуха. При прекращении дыхания и остановке сердца необходимо делать искусственное дыхание, закрытый массаж сердца. При закрытом массаже сердца оказывающий помощь становится слева от пострадавшего и после каждого вдувания ритмично 5-6 раз надавливает ладонями на нижнюю треть грудной клетки, смещая ее каждый раз на 4-5 см. После надавливания следует быстро отнимать руки для свободного выпрямления грудной клетки. При надавливании сжимается сердце и выталкивает кровь в кровеносную систему. Применяя



эти методы, необходимо за минуту произвести 48-50 сжатий грудной клетки и 10-12 вдуваний в минуту воздуха в легкие.

## **7. Транспортирование пострадавших.**

Перемещать пострадавших необходимо на стандартных медицинских носилках, а при отсутствии их - на подручных средствах. Следует иметь в виду, что носилки должны быть удобны для обеспечения относительного покоя пострадавшему.

***Водитель!***

***Изучи и запомни приемы оказания первой помощи, указанные в инструкции.***

***Не допускай беспорядочных, неправильных действий и советов окружающих, если среди них нет медицинских работников! Действуй смело и без промедления, организуй себе помощников! Не превышай действий, указанных в настоящей инструкции.***

***Прими все меры к вызову машины скорой помощи или транспортировке пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение!***