

ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. К работе в качестве водителя троллейбуса допускаются лица достигшие возраста 18 лет, прошедшие медицинскую комиссию, обучение в установленном порядке и имеющие свидетельство о присвоении квалификации водителя троллейбуса, удостоверение водителя на право управления троллейбусом, выданное Госавтоинспекцией и временное разрешение на право управления транспортным средством, удостоверение о присвоении 3 группы по электробезопасности на право самостоятельной работы в электроустановках до 1000 В.

1.2. Присвоение водителям квалификации производится приказом по троллейбусному парку.

1.3. Водитель троллейбуса должен знать:

- должностную инструкцию водителя троллейбуса;
- правила дорожного движения;
- правила технической эксплуатации троллейбуса;
- правила по охране труда на городском электротранспорте в объеме выполняемой работы;
- инструкцию по охране труда для водителей троллейбуса;
- устройство, принцип действия и возможные неисправности троллейбусов и их оборудования, эксплуатируемых предприятием;
- периодичность видов технического обслуживания троллейбусов;
- инструкцию по производству маневровых работ;
- инструкцию по сцепке и буксировке троллейбусов;
- рекомендации по экономии электроэнергии;
- формы проездных документов и служебных удостоверений;
- порядок оформления машинной документации;
- положение о книжке водителя;
- правила пользования троллейбусом;
- путь следования, профиль и особенности трассы обслуживаемого маршрута, места разворота для выполнения укороченного рейса;
- действующие приказы и распоряжения, относящиеся к его работе;
- порядок оказания первой помощи пострадавшим при несчастных случаях, в том числе при поражении электрическим током;

Примечание: водители 2-го и 1-го классов квалификации дополнительно должны обладать знаниями в объеме их квалификационных характеристик.

1.4. Водитель обязан:

1.4.1. Регулярно посещать технические занятия, инструктивные совещания и другие мероприятия, направленные на обеспечение безопасности движения и техники безопасности, проводимые руководством предприятия.

1.4.2. Обеспечивать безопасность движения при строгом выполнении расписания.

1.4.3. Своевременно проходить медицинское освидетельствование для подтверждения пригодности к управлению троллейбусом.

1.4.4. Работать только в очках, если имеется в водительском удостоверении отметка «Очки» или имеющимся предписании медицинской комиссии. Водителю рекомендуется иметь при себе запасные очки.

1.4.5. Быть вежливым и предупредительным. При обнаружении в троллейбусе забытых пассажирами вещей сдать их диспетчеру конечной станции или парка, с оформлением квитанции.

1.4.6. Содержать в чистоте свое рабочее место, следить за чистотой и порядком в салоне троллейбуса. В летнее время при необходимости производить поливку пола в салоне при выезде из парка и на конечных станциях. В зимнее время производить очистку подножек троллейбуса от снега и льда, при необходимости очищать от грязи и снега маршрутные указатели и инвентарный номер троллейбуса.

1.5. Водитель непосредственно подчинен начальнику маршрута. На линии водитель оперативно подчиняется линейным работникам Службы движения, работникам ГП «Горэлектротранс», имеющим удостоверение на право контроля и отдачи распоряжений в трамвае и троллейбусе, работникам Госавтоинспекции, милиции и общественным инспекторам ГАИ. Водитель-стажер обязан выполнять указания водителя-учителя в объеме настоящей инструкции.

1.6. Во время работы на линии и в депо водитель несет ответственность за сохранность троллейбуса и его оборудования.

1.7. Водитель может передать управление троллейбусом только:

- сменяющему его водителю;

- работникам, имеющим удостоверение на право управления троллейбусом и служебное удостоверение на право контроля и отдачи распоряжений;

Передача управления троллейбусом допускается только по производственной необходимости, с обязательным оформлением в книге троллейбуса.

Водитель-учитель обязан допускать к управлению троллейбусом прикрепленного стажера или ученика.

1.8. Водителю запрещается:

1.8.1. Работать на маршруте не записанным в книжке водителя.

1.8.2. Принимать троллейбус и управлять им в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящим под угрозу безопасность движения. В этих случаях водитель обязан немедленно заявить диспетчеру по выпуску, а на линии линейному работнику или диспетчеру ЦДС.

1.8.3. Устанавливать на подвижном составе дополнительное оборудование не предусмотренное конструкцией и вносить изменения в электрические схемы троллейбусов

1.8.4. Ведение любой информации не связанной с эксплуатацией троллейбуса, безопасностью движения и культурой обслуживания пассажиров.

1.8.5. Оставлять троллейбус без производственной необходимости.

1.8.6. Изменять направление движения троллейбусов без распоряжения линейных работников Службы движения, за исключением случаев, когда троллейбусы не могут следовать по установленному маршруту, предварительно поставив в известность центрального диспетчера.

1.8.7. Выполнять распоряжения противоречащие настоящей инструкции.

1.9. К работе в качестве водителя-учителя допускаются водители троллейбуса 1 или 2 класса квалификации, утвержденные приказом по парку и имеющие соответствующую запись в книжке водителя. Ученик водителя или стажер может быть допущен к работе в соответствии с требованиями настоящей инструкции (и. 1.7) и при наличии у ученика -ученической книжки (вместо книжки водителя и удостоверения об аттестации по ПЭП и ПТБ при работе в электроустановках потребителей до 1000 В, а у стажера дополнительного листка стажера).

В наряде на работу или путевом листе у водителя-учителя должен быть указан табельный номер ученика или стажера, а у стажера или ученика табельный номер водителя-учителя.

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

- сделана запись в книжке водителя;
- изъяты из книжки водителя талоны № 1,2,3;
- произведено частичное или полное лишение премии;
- наложено дисциплинарное взыскание;
- взыскана в установленном законом порядке стоимость материального ущерба, причиненного предприятию;
- водители 1 и 2 класса по представлению квалификационной комиссии могут быть приказом по предприятию понижены в классе квалификации.

2. ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

2.1. Явка водителя на работу.

2.1.1. Водитель согласно наряду, является на работу в парк или на конечную станцию.

2.1.2. Перед началом работы в парке или при смене на линии водитель должен пройти предрейсовый медицинский осмотр.

2.1.3. Водитель предъявляет диспетчеру:

- наряд на работу с личной подписью водителя о готовности к работе и отметкой о прохождении предрейсового медосмотра;

- водительское удостоверение и временное разрешение на право управления транспортным средством, выданное ГАИ, а в случае изъятия в установленном порядке водительского удостоверения - временное разрешение;

- книжку водителя;

- удостоверение о проверке знаний ПЭЭП и ПТБ при эксплуатации электроустановок потребителей.

2.1.4. После проверки документов, диспетчер парка или конечной станции ставит свою подпись в наряде на работу и штамп «Водитель к работе допущен».

2.1.5. Допуск к работе учеников-водителей и стажеров производится в соответствии с п. **1.9, 2.1.1 - 2.1.4** настоящей инструкции.

2.1.6. После получения у диспетчера допуска к работе, водитель должен получить:

- абонементные талоны и месячные проездные билеты для реализации и сделать соответствующую запись в наряде на работу. (Молодым водителям - первые 5 смен продажа абонементных талонов и месячных проездных билетов запрещена);

- расписание движения троллейбуса в соответствии с нарядом на работу;

- книгу троллейбуса, в которой должна быть подпись мастера об устранении неисправности по заявке водителя и готовности троллейбуса к эксплуатации. При наличии повторной заявки устранение неисправности подтверждается подписью лиц, уполномоченных приказом по предприятию;

- закрепленный за троллейбусом инструмент;

- микрофон и радиоусилитель;

- диэлектрические и хлопчатобумажные перчатки;

- сигнальный жилет.

2.2. Приемка и подготовка троллейбуса к работе.

2.2.1. При приемке троллейбуса водитель должен проверить полноту и правильность экипировки. Выпускаемый на линию троллейбус должен быть экипирован:

- правилами пользования троллейбусом;

- противооткатным упором (башмаком);
- знаком аварийной остановки;
- медицинской аптечкой;
- огнетушителем порошковым или углекислотным емкостью до 5 литров, или емкостью с сухим песком до 8 кг;
- маршрутными указателями (лобовые и боковые).

2.2.2. Водитель должен проверить техническое состояние троллейбуса в соответствии с ПТЭ п. 2.6.

2.2.3. При обнаружении повреждений троллейбуса, водитель должен сделать запись в книге троллейбуса и заверить ее у дежурного мастера.

2.2.4. Перед постановкой токоприемников водитель должен убедиться, что все цепи выключены, барабан реверса находится в положении «СТОП» и троллейбус заторможен стояночным тормозом. Затем одеть сигнальный жилет, перчатки и окриком «Троллейбус №... ставлю штанги» предупредить лиц, находящихся в машине, вблизи нее или под ней. Первым устанавливается правый токоприемник, вторым - левый. Необходимо убедиться, что провода попали в скользуны головок (снятие токоприемников производится в обратном порядке).

2.2.5. В случае выезда из депо водитель обязан: получить разрешение мастера на выезд, лично убедиться, что под машиной, на крыше и внутри машины нет ремонтных рабочих, а на пути нет посторонних предметов. Перед троганием троллейбуса с места водитель обязан громко предупредить: «С пути №..., троллейбус №... трогается», дать предупредительный сигнал гудком, затем включить контроллер и сразу же выключить его и только после этого медленно продолжать движение, при этом скорость движения должна быть в депо и на территории парка - не более 5 км/час.

2.2.6. При обнаружении неисправностей, с которыми запрещается эксплуатация троллейбуса на линии (ПТЭ п. 2.6), водитель обязан сообщить об этом ответственному за выпуск и записать заявку в книгу троллейбуса.

2.2.7. Выезжать на линию на технически неисправном троллейбусе запрещается.

2.2.8. Выезд с территории парка на линию производится только с разрешения ответственного по выпуску с соблюдением инструкции по производству маневровых работ.

2.2.9. При следовании из парка нулевым рейсом водитель обязан проверить:

- исправность всех тормозных средств. Опробование тормозов производится без пассажиров в установленном приказом по троллейбусному парку месте;
- исправность действия рулевого управления;
- исправность работы гидронасоса;
- плавность набора скорости по позициям контроллера и наличие свободного хода троллейбуса на выбеге;
- работу токоприемников;
- отсутствие постороннего шума или стука при движении троллейбуса;

2.2.10. При обнаружении неисправности на нулевом рейсе водитель должен в зависимости от

характера неисправности:

- устранить неисправность на месте или доехать до конечной станции;
- остановиться у тротуара, снять токоприемники с контактных проводов и сообщить о неисправности на центральную диспетчерскую станцию или линейному работнику Службы движения лично или через других водителей.

2.2.11. Следуя нулевым рейсом, водитель обязан останавливать троллейбус на всех остановках и производить посадку и высадку пассажиров.

2.2.12. По прибытии на конечную станцию водитель должен в книге троллейбуса в соответствующей графе поставить дату, свою подпись (разборчиво) и табельный номер.

3. СМЕНА ВОДИТЕЛЕЙ И ПРИЕМКА ТРОЛЛЕЙБУСА НА ЛИНИИ

3.1. Смена водителей и сдача троллейбуса должна производиться только в пункте указанном в наряде на работу.

3.2. Приступающий к работе водитель должен действовать в соответствии п. 2.1.1 - 2.1.5 настоящей инструкции.

3.3. При сдаче троллейбуса, водитель убедившись в наличии у сменщика наряда на работу с допуском к работе па данном троллейбусе, сообщает:

- о техническом состоянии троллейбуса;

- об изменениях в движении на трассе маршрута, полученных им распоряжениях о режиме движения;

- о состоянии пути и контактной сети;

- о работе компостеров и другого оборудования. Водитель обязан передать сменщику нереализованные талоны и деньги от реализации билетной продукции, сделать соответствующую запись в наряде на работу или путевом листе.

Для проверки исправного действия оборудования троллейбуса и для передачи устных и письменных сообщений, сменяющийся водитель должен сопровождать троллейбус один - два перегона от пункта смены.

3.4. Запрещается передавать управление сменщику и другим лицам (ДИ п. **1.7**), если он находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Водитель должен о своих подозрениях доложить диспетчеру конечной станции или ближайшему линейному работнику.

3.5. Водитель, принимающий смену, обязан проверить книгу троллейбуса. Сдавать и принимать троллейбус с неисправностями угрожающими безопасности движения запрещается. Неисправности должны устранять оба водителя и линейный слесарь. При невозможности устранения неисправности водитель обязан потребовать через диспетчера конечной станции замену троллейбуса и действовать дальше по указанию диспетчера.

3.6. При приемке троллейбуса на конечной станции водитель должен проверить исправность оборудования и эффективность действия тормозов.

3.7. В случае неявки сменщика водитель обязан сообщить об этом диспетчеру конечной станции и продолжить работу, но не более одного оборотного рейса, при условии, что общая продолжительность работы не будет превышать 10 часов, после чего, по указанию линейного работника троллейбус направляется в парк.

3.8. Приемка троллейбуса оформляется подписью водителя в книге троллейбуса.

4. ПРАВИЛА РАБОТЫ НА ЛИНИИ ДВИЖЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСА ПО ПЕРЕГОНУ

4.1. При управлении троллейбусом водитель обязан обеспечить:

- безопасность движения;
- высокую культуру обслуживания пассажиров;
- выполнение расписания движения;
- сохранность подвижного состава;
- экономный расход электроэнергии;
- выполнение требований техники безопасности;
- выполнение правил дорожного движения.

4.2. Во время движения троллейбуса водителю запрещается:

- отвлекаться от управления троллейбусом;
- принимать пищу, курить;
- разговаривать и продавать абонементные талоны и месячные проездные билеты;
- пользоваться радиоприемником или магнитофоном;
- провозить в кабине посторонних лиц (в кабине могут находиться закрепленный за водителем стажер или ученик водителя, начальник маршрута и водитель-инструктор при исполнении своих служебных обязанностей);
- производить посадку и высадку пассажиров до полной остановки троллейбуса и на перегонах между остановочными пунктами, за исключением аварийных случаев или вынужденной длительной остановки вызванной задержкой движения;
- приводить в движение и вести троллейбус с открытыми дверьми;
- осуществлять длительное движение троллейбуса на первых позициях контроллера во избежание перегрева пусковых сопротивлений;

4.3. Во время управления троллейбусом посадка водителя должна быть удобной, не стесняющей движения, руки должны охватывать рулевое колесо, а левая нога должна находиться на тормозной педали;

4.4. Водитель обязан вести троллейбус через контрольные пункты в соответствии с маршрутным расписанием.

4.5. Водитель обязан вести троллейбус со скоростью не превышающей установленные ограничения (знаки режима движения) с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, наполнения троллейбуса.

4.6. Во время управления троллейбусом водитель обязан следить за исправной работой оборудования, состоянием контактной сети и дорожного покрытия.

4.7. В случае возникновения технических неисправностей водитель обязан принять меры к их ликвидации, не допуская задержек движения.

4.8. Следовать укороченным рейсом или по измененному маршруту разрешается только по письменному распоряжению диспетчера конечной станции или линейного работника Службы движения, записанному в наряде водителя.

4.9. В случае опоздания, нагон времени можно производить из расчета 5 мин. на 1 час пробега. При введении дополнительного времени к пробегу, нагон времени запрещен.

4.10. Ведение информации не связанной с эксплуатацией подвижного состава, безопасностью движения и культурой обслуживания пассажиров, а также продажа любой продукции, не связанной с оплатой проезда, запрещается.

4.11. В случае заболевания и невозможности продолжить управление троллейбусом, водитель обязан остановить троллейбус, оттянуть токоприемники, высадить пассажиров и сообщить об этом линейному работнику или водителю сзади идущего троллейбуса.

4.12. Водитель троллейбуса не должен создавать препятствий для нормальной работы другим водителям (затяжки движения, излишние простои и т. п.).

4.13. При движении по перегону водитель должен вести троллейбус преимущественно по оси контактных проводов. Отклонение от оси контактных проводов допускается в пределах до 4 метров в каждую сторону.

4.14. В зависимости от скорости движения водитель должен выбирать такую дистанцию безопасности, чтобы избежать столкновения в случае торможения движущего впереди транспортного средства.

Расстояние между следующими один за другим троллейбусами должно составлять не менее 30 метров при скорости движения до 20 км/час, 60 метров при скорости более 20 км/час и на уклонах более 40‰.

4.15. Во избежание порчи электродвигателя и силовой передачи запрещается во время движения переключать реверсор с целью торможения.

ОСТАНОВКА И ПУСК ТРОЛЛЕЙБУСА

4.16. Водитель обязан останавливать троллейбус:

- на остановочных пунктах (в том числе при движении троллейбуса обходным путем, командированные и следующие парковым рейсом не по маршруту);
- по запрещающему сигналу светофора или регулировщика;
- по требованию работников милиции, дружинников и внештатных сотрудников милиции, линейных работников;
- при угрозе дорожно-транспортного происшествия;
- по тревожному сигналу пассажиров, пешеходов или любого другого лица;
- при появлении постороннего стука или шума, при обрыве или резком колебании контактной сети, отключении напряжения;
- при наличии препятствий движению;

- для пропуска транспортных средств, подающих специальные звуковые и световые сигналы;
- для пропуска шествий воинских частей, групп детей, слепых.

Примечание: Водитель обязан остановить троллейбус экстренным торможением в случаях угрожающих безопасности движения или жизни людей.

4.17. При подъезде к остановочному пункту водитель обязан:

- включить указатель поворота;
- перейти на выбег, производить остановку троллейбуса плавно, не допуская резкого торможения, могущего привести к возникновению юза и заноса;
- наблюдать за пассажирами находящимися на посадочной площадке, при необходимости принять меры к обеспечению безопасности движения, вплоть до полной остановки троллейбуса;
- произвести остановку троллейбуса по возможности вплотную к тротуару так, чтобы задний борт троллейбуса находился против указателя остановки;
- остановку троллейбуса фиксировать ручным тормозом, после чего сразу же отпустить тормозную педаль;
- открывать все двери для высадки и посадки пассажиров;
- объявить название остановочного пункта.

4.18. При скоплении воды (грязи) на остановочном пункте останавливать троллейбус по возможности так, чтобы вода (грязь) не препятствовала выходу и входу пассажиров.

4.19. Приближение троллейбуса к впереди стоящему троллейбусу или автобусу разрешается на расстояние не менее 3 метров, а на подъемах или спусках не менее 5 метров.

Примечание: В условиях недостаточной видимости и при неблагоприятных погодных условиях (метель, гололед и т. п.) указанные расстояния должны быть удвоены.

4.20. При наличии указателя «Остановка для двух троллейбусов одновременно» и наличии на остановке троллейбуса, водитель подъезжающей машины должен останавливаться с соблюдением требований п. 4.19 и открыть двери.

4.21. Допускается проезд мимо остановочных пунктов со скоростью не более 5 км/час при полном обеспечении безопасности движения:

- при движении неисправных троллейбусов без пассажиров;
- при движении по спец. наряду;
- служебных троллейбусов и троллейбусов находящихся в обкатке.

4.22. На остановочном пункте водитель обязан:

- следить за посадкой и высадкой пассажиров;
- продавать абонементные талоны и проездные билеты;
- напоминать пассажирам об оплате за проезд;

4.23. Перед отправлением троллейбуса с остановочного пункта водитель обязан:

- объявить пассажирам об окончании посадки;
- закрыть двери салона;
- объявить название следующего остановочного пункта;
- включить указатель поворота;
- убедившись в безопасности движения, включить ходовую педаль и одновременно отпустить стояночный тормоз.

4.24. Пуск и разгон троллейбуса производить постепенно нажатием педали контроллера, равномерно переводя ее с первой позиции на последующие.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

4.25. Водитель должен вести троллейбус со скоростью не превышающей установленные ограничения, с учетом интенсивности движения, дорожных и атмосферных условий, а также особенностей контактной сети, технического состояния и наполнения троллейбуса. В случае возникновения опасности для движения водитель должен принять меры к снижению скорости вплоть до полной остановки троллейбуса.

4.26. Скорость движения не должна превышать:

40 км/час - на спусках от 40 до 50 ‰ (см. Приложение 1);

20 км/час - на железнодорожных переездах;

- при пересечении контактной сети;

- при буксировке троллейбусов;

- при неисправности стеклоочистителей в дождливую и снежную погоду (до ремонтного пункта);

- при переезде мест, где на проезжей части улицы ведутся какие-либо работы;

15 км/час - при проезде мимо шествий, колонн воинских частей;

- при проезде мимо стоящих трамвайных вагонов или объезде остановившихся в пути троллейбусов или автотранспорта;

- при плохой видимости лежащих впереди участков пути;

- при прохождении кривых малого радиуса (до 70 м);

10 км/час - при прохождении воздушных стрелок контактной сети;

5 км/час - при проезде мест скопления пешеходов;

- при движении назад;

- при движении в пределах парка;

- при плохой видимости (густой туман и метель);
- при движении троллейбуса с предельным отклонением штанг токоприемников от оси подвески контактного провода;
- при проезде спецустройств мостов;
- на участке дороги, покрытой водой (или мокрым снегом).

УПРАВЛЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСОМ ПРИ ПРОЕЗДЕ СПЕЦЧАСТЕЙ И КРИВЫХ УЧАСТКОВ КОНТАКТНОЙ СЕТИ

4.27. При проезде спецчастей контактной сети водитель обязан соблюдать следующие правила:

4.27.1. При проезде автоматической электрострелки водитель обязан:

- снизить скорость до 10 км /час;
- при движении на правые провода проезжать стрелку на выбеге;
- при движении на левые провода стрелку проходить под током, включив контроллер на маневровую позицию (запрещается подтормаживать ручным тормозом во время движения под током);
- после прохода стрелки убедиться в правильности прохода токоприемников.

4.27.2. Скорость при проходе механических стрелок не должна превышать 10 км/час (контроллер должен быть выключен).

4.27.3. При проезде всех видов пересечений, АРН, при снижении высоты подвески контактной сети под мостами троллейбус необходимо вести строго по оси проводов.

4.27.4. Пересечения контактной сети с трамваем или троллейбусом необходимо проходить с выключенным контроллером на обесточенном участке, со скоростью не более 20 км/час.

4.27.5. Проезд спецустройств на разводных частях мостов должен производиться со скоростью не более 5 км/час.

4.27.6. Участковые изоляторы необходимо проезжать с отключенным контроллером по оси проводов.

4.28. При прохождении кривых участков контактной сети необходимо вести троллейбус по их внешней части.

При движении по кривым малого радиуса скорость не должна превышать 15 км/час.

4.29. При проезде участков контактной сети, на которых производится ремонт, водитель обязан:

- остановить троллейбус и, получив разрешение от руководителя работ, проезжать ремонтируемый участок со скоростью не более 5 км/час;
- в случае необходимости проезда ремонтируемого (неисправного) участка контактной сети с оттянутыми токоприемниками, водитель должен получить сигнал о разрешении на движение от лица, ответственного за производство работ и проезжать неисправный участок используя только электромеханический штангоулавливатель;
- при неисправности электромеханического штангоулавливателя проезжать поврежденный

участок контактной сети используя для буксировки техпомощь.

4.30. При слиянии контактных проводов у механической стрелки преимущественным правом проезда пользуется троллейбус, следующий с правой (по ходу движения) стороны.

УПРАВЛЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСОМ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ

4.31. Скорость движения троллейбусов на мостах, уклонах и путепроводах не должна превышать скорости, установленной соответствующим знаком перед началом спуска.

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

4.33. Если перед началом спуска установлен знак «Техническая остановка», водитель обязан остановить троллейбус с целью проверки действия тормозов. Въезд на уклон с неисправным пневматическим или ручным тормозом запрещен.

4.34. Дистанция между троллейбусами на подъемах и спусках с уклоном 40 % и более выбирается в зависимости от скорости и дорожных условий, но не менее 60 метров (см. **Приложение 1**).

4.35. Приближение троллейбуса к впереди стоящему троллейбусу или автобусу на уклоне разрешается на расстояние не менее 5 метров. Запрещается оставлять троллейбус на уклоне.

УПРАВЛЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСОМ ПРИ НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ

4.36. При неблагоприятных погодных условиях водитель обязан выбирать оптимальный режим движения, обеспечивающий безопасность движения в зависимости от состояния дороги и видимости.

4.37. В условиях плохой видимости (туман, метель и т.п.) водитель обязан включить фары, габаритные фонари и освещение салона троллейбуса. При видимости менее 30 метров разрешается двигаться со скоростью не более 5 км/час, подавая короткие звуковые сигналы.

4.38. В осенне-зимний период эксплуатации, во избежание юза и заноса троллейбуса (при гололеде и т. п.), водитель обязан:

- производить пуск троллейбуса с большей выдержкой педали контроллера на позициях;
- подъезжать к остановке выбегом, не допуская резкого торможения.

4.39. При работе на линии в условиях гололеда водитель должен учитывать увеличение тормозного пути троллейбуса, по возможности пользоваться электрическим торможением, при торможении пневматическим тормозом производить подачу воздуха в тормозные цилиндры последовательно малыми порциями.

4.40. При пользовании ручным тормозом производить натягивание рычага тормоза с постепенно нарастающим усилием.

4.41. При возникновении юза с заносом в процессе торможения троллейбуса, водитель должен немедленно растормозить его с таким расчетом, чтобы колеса начали вращаться, а затем вновь начать плавное (с выдержкой по позициям) торможение. При растормаживании троллейбуса водитель выравнивает троллейбус поворотом руля в направлении заноса.

4.42. При обледенении контактной сети необходимо на каждой конечной станции (оборотном кольце) проверять состояние угольных вкладышей токоприемников.

4.43. При неисправности стеклоочистителей в дождливую или снежную погоду, скорость

движения троллейбуса не более 20 км/час до ближайшей конечной станции или парка.

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

5.1. Прибыв на конечную станцию водитель должен поставить троллейбус на путь, отведенный для данного маршрута. Остановиться у остановочного знака и произвести высадку пассажиров, где это предусмотрено.

5.2. Перед выходом из троллейбуса (на конечной станции или в пути) водитель обязан:

- затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом;
- выключить силовую цепь и цепь управления;
- убедиться, что троллейбус надежно удерживается на месте;
- поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «0», снять и взять ее с собой;
- одеть сигнальный жилет;
- закрыть дверь кабины и, соблюдая осторожность, выйти из троллейбуса.

Примечание: На уклоне поставить противооткатный упор под колесо троллейбуса со стороны уклона. Если по возвращении к рабочему месту необходима постановка токоприемников, водитель перед этим должен зайти в кабину и убедиться, что все высоковольтные и низковольтные цепи отключены, реверсор находится в положении «0».

5.3. Явиться к диспетчеру конечной станции и предъявить наряд на работу. При необходимости сообщить диспетчеру замечания, выявленные в пути следования, которые диспетчер обязан внести в книгу «замечаний водителей в пути следования», а водитель должен поставить свою подпись и табельный номер под заявками.

5.4. Водитель в течение смены обязан периодически спускать конденсат из воздушной системы и проводить осмотр троллейбуса, поддерживать чистоту в кабине и салоне. О всех обнаруженных неисправностях или повреждениях водитель обязан известить диспетчера конечной станции и линейного слесаря и произвести запись в книге троллейбуса. При необходимости водитель обязан очистить номер троллейбуса, маршрутные указатели и подножки от грязи, снега и льда. Если в расписании заложена техническая стоянка троллейбуса, то необходимо произвести осмотр и сделать запись в книге троллейбуса.

5.5. На технической стоянке водитель обязан:

5.5.1. Осмотреть кузов и кузовное оборудование салона.

- обойти троллейбус вокруг, осмотреть кузов снаружи и убедиться в его опрятности (при необходимости устранить не нужные надписи на облицовке кузова и стеклах);
- пройти вдоль салона троллейбуса и проверить крепление металлической окантовки ковриков, спинок сидений и поручней;
- очистить сетку всасывающего патрубка вентилятора в салоне.

5.5.2. Осмотреть рулевое управление.

- проверить крепление рулевой колонки с механизмом;
- проверить осевой люфт штурвала и окружный люфт рулевого управления.

5.5.3. Осмотреть состояние и крепление колес и шин:

- проверить состояние и давление в шинах, состояние колесных дисков и ободов;
- проверить баллонным ключом затяжку всех гаек крепления колес;

5.5.4. Осмотреть токоприемники.

- завести токоприемники под крюки лиры и закрепить их веревкой;
- осмотреть состояние угольных вставок (высота вставок должна быть не менее 5 мм);
- проверить крепление щек головок;
- проверить крепление головок в башмаках, наличие гайки крепления и шплинта - обязательно;
- проверить легкость вращения головок в горизонтальном и вертикальном шарнирах;
- осмотреть состояние штанг и башмаков токоприемников;
- ключом проверить крепление штанговых проводов и хомутов к башмакам;

5.5.5. Проверить тормозную систему.

- неоднократным нажатием проверить работу кнопки защелки сектора рычага ручного тормоза;
- проверить ход рычага ручного тормоза (в заторможенном состоянии рычаг ручного тормоза должен составлять угол с наклоном не более 80°);
- проверить плавность хода тормозной педали и герметичность тормозной системы.

5.6. Отправка с конечной станции производится с разрешения диспетчера, согласно времени, указанному в наряде на работу.

5.7. Маневровые работы на конечной станции производить с разрешения и под руководством диспетчера конечной станции.

6. АВАРИЙНЫЕ СИТУАЦИИ

6.1. Водителю запрещается оставлять управление троллейбусом при возникновении опасности аварии. В этих условиях водитель обязан принять все возможные меры для ее предотвращения.

6.2. Водитель обязан:

- о всех происшествиях и задержках движения известить старшего (центрального) диспетчера по телефону или через любого линейного работника Службы движения или водителя встречного троллейбуса;
- оказывать содействие аварийным бригадам в скорейшей ликвидации задержки движения;
- выполнять распоряжения руководителя работ (бригадира аварийных работ);
- в случае скопления троллейбусов (ДТП, задержка движения и т.п.) опустить токоприемники соблюдая технику безопасности и начать движение с места остановки лишь после удаления стоявшего впереди троллейбуса на расстояние не менее 60 метров. Водителю запрещается покидать троллейбус без производственной необходимости.

ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОМ ПРОИСШЕСТВИИ

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

- немедленно остановить и не трогать с места троллейбус;
- включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки на расстоянии не менее 15 метров от троллейбуса;
- не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию;
- выполнить все действия по выходу из троллейбуса (п. 5.2 ДИ), одеть диэлектрические перчатки, оттянуть токоприемники и завести их под лиры;
- при необходимости оказать первую помощь пострадавшим и принять меры по их отправке в ближайшее лечебное учреждение;
- сообщить о случае в милицию и на ЦДС или линейному работнику Службы движения;

Примечание: водитель, следующий за транспортом, с которым произошло ДТП, а также водитель проезжающий во встречном направлении, обязаны принять меры к оповещению указанных лиц.

- записать фамилии и адреса очевидцев, вид транспортного средства, причастного к ДТП, государственный номерной знак, бортовой номер, адрес предприятия, которому принадлежит транспортное средство, фамилию водителя, время, когда произошло ДТП;
- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав в присутствии свидетелей положение троллейбуса, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;
- ожидать прибытия сотрудников милиции и аварийной бригады;

6.4. Если в результате ДТП нет пострадавших, водители при взаимном согласии в оценке обстоятельств случившегося, могут предварительно составив схему происшествия и подписав ее, отвести троллейбус до ближайшей конечной станции или в парк (если это возможно) и

следовать в ГАИ, того района, где произошло ДТП для оформления происшествия.

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

6.6. После оформления дорожно-транспортного происшествия в ГАИ водитель должен явиться в парк для дачи письменного объяснения о случившемся.

ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ, ПОВРЕЖДЕННОЙ КОНТАКТНОЙ СЕТИ И ЗАДЕРЖКАХ ДВИЖЕНИЯ.

6.7. При возникновении технической неисправности на троллейбусе водитель обязан обнаружить ее и по возможности устранить, не вызывая задержки движения. Водитель должен знать порядок обнаружения и устранения технической неисправности на троллейбусах, эксплуатируемых предприятием.

6.8. При невозможности устранить неисправность или при ее необнаружении водитель обязан:

- выполнить все действия по выходу из троллейбуса (п. **5.2** ДИ), одеть диэлектрические перчатки, оттянуть токоприемники и завести их под лиры;

- пересадить пассажиров в следующий троллейбус, предварительно предупредив их о соблюдении осторожности при выходе;

- сообщить о неисправности диспетчеру по троллейбусу;

6.9. При вынужденной длительной остановке (неисправности) троллейбуса водитель обязан включить аварийную световую сигнализацию. Если аварийная сигнализация отсутствует или неисправна, а также при вынужденной остановке в местах с видимостью дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении, водитель должен выставить знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь за 15-20 м от троллейбуса.

6.10. Водитель обязан высадить всех пассажиров и довести троллейбус до конечной станции, линейного слесаря или парка при:

- выходе из строя пневматического тормоза;

- неисправности всех дверей;

- разбитых лобовых стеклах и стеклах салона;

- неработающем мотор-вентиляторе;

6.11. Водитель не имеет права продолжать движение при следующих неисправностях:

- выход из строя пневматического и ручного тормозов одновременно или электропневматического;

- выход из строя ручного или пневматического тормоза, если на пути следования имеется уклон или подъем (мосты);

- механическое заедание ходовой педали;

- поломка одной из рессор (неисправности подвески);

- посторонний шум в переднем мосту;

- повреждение передних и задних колес;
- неисправность рулевого управления;
- частые сходы токоприемников, а также их поломка или неисправность, могущая привести к повреждению контактной сети;
- при 3-х кратных выключениях автомата или реле максимального тока;
- при повреждении в электрооборудовании, могущих вызвать возгорание;
- при обнаружении токов утечки более 3 мА;

6.12. В случаях повреждения пассажиром инвентаря или оборудования троллейбуса водитель обязан:

- по возможности установить личность пассажира;
- с участием свидетелей или милиции составить акт;
- сообщить пассажиру адрес троллейбусного парка, куда он может явиться для оплаты повреждения;
- по прибытии на конечную станцию, доложить диспетчеру и потребовать ремонта или замены поврежденного инвентаря или оборудования;
- акт о повреждении сдать в троллейбусный парк.

6.13. В случае появления в кабине или салоне троллейбуса запаха гари, горелой резины и т. п., водитель обязан:

- немедленно остановить троллейбус, по возможности ближе к поребрику, открыть все двери и выпустить пассажиров, оттянуть токоприемники, соблюдая собственную безопасность;
- тщательно осмотреть троллейбус, с целью обнаружения неисправности;
- троллейбус может быть допущен к дальнейшему движению только после устранения причин, вызвавших появления запаха гари.

6.14. При возникновении возгорания на троллейбусе водитель обязан:

- немедленно остановить троллейбус и затормозить ручным тормозом;
- открыть все двери и высадить пассажиров;
- оттянуть токоприемники соблюдая правила;
- убедиться, что пассажиры покинули салон троллейбуса и приступить к тушению пожара. Тушение производить только углекислотным (ОУ), порошковым (ОП) огнетушителями или песком.
- при необходимости вызвать пожарную команду.

6.15. При заявлении пассажирами водителю троллейбуса о токах утечки на корпус машины водитель обязан:

- остановить троллейбус, поставить на ручной тормоз;
- отключить все электрические цепи;
- поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в положение «О», снять и взять ее с собой;
- одеть сигнальный жилет и диэлектрические перчатки;
- предупредить пассажиров об опасности выхода из троллейбуса при поднятых токоприемниках;
- открыть переднюю дверь и соблюдая осторожность выйти (прыжком) из троллейбуса;
- оттянуть токоприемники;
- войти в троллейбус, открыть двери салона и выпустить пассажиров;
- вызвать машину технической помощи.

Примечание: самостоятельное движение троллейбуса с токоутечкой запрещается.

6.16. При необходимости возврата троллейбуса в парк по технической неисправности, линейный слесарь или слесарь аварийной бригады должен сделать запись в книгу троллейбуса и указать режим движения троллейбуса. Решение об отправке троллейбуса в парк принимает диспетчер конечной станции по согласованию с центральным диспетчером.

6.17. Провоз пассажиров на неисправном троллейбусе запрещен. Движение неисправного троллейбуса должно осуществляться с включенным светом фар.

6.18. Во время ремонта троллейбуса, прибывшего в парк по технической неисправности, водитель поступает в распоряжение диспетчера парка и по его указанию может быть отправлен на линию на другом троллейбусе до конца своей смены.

6.19. При сходе токоприемников с контактных проводов водитель обязан:

- немедленно остановить троллейбус;
- включить аварийную световую сигнализацию;
- выполнить все действия по выходу из троллейбуса (п. 5.2 ДИ) и одеть диэлектрические перчатки;
- если токоприемники запутались в проводах, по возможности освободить их не причиняя повреждений контактной сети, при этом запрещается освобождать токоприемники с крыши троллейбуса;
- лично убедиться в состоянии контактной сети или спецустройства (трамвая и троллейбуса) в месте схода, а также неисправности токоприемников.

Если повреждений контактной сети и токоприемников не обнаружено, водитель может продолжать движение, заявив о сходе токоприемников ближайшему линейному работнику Службы движения или диспетчеру конечной станции.

6.20. При обнаружении незначительной неисправности контактной сети (выпал провод из зажима, погнута жесткая кривая, провисла подвеска и т. п.) водитель обязан остановить троллейбус и предупредить водителя сзади идущего троллейбуса о наличии неисправности. Если повреждено трамвайно-троллейбусное пересечение, дополнительно необходимо предупредить водителя трамвая. Только после этого он может следовать дальше, а водитель

следующего троллейбуса поступает аналогичным образом. О неисправности контактной сети водитель должен сообщить ближайшему работнику Службы движения или диспетчеру конечной станции.

6.21. При обрыве контактного провода водитель обязан:

- находиться не ближе 5 метров от оборванного провода;
- оградить место падения провода и до прибытия аварийной бригады не допускать в опасную зону посторонних лиц;
- предупреждать водителей трамвая и автотранспорта об опасности;
- сообщить точный адрес повреждения контактной сети старшему (центральному) диспетчеру или работнику Службы движения.

6.22. Во всех случаях, когда водитель предупреждает водителя трамвая или сзади идущего троллейбуса о повреждении контактной сети, необходимо записать номер транспортного средства и табельный номер водителя.

6.23. При повреждении контактной сети посторонним транспортом или трамваем и троллейбусом, водитель должен записать регистрационные номера этих транспортных средств и поступить в соответствии с (п. **6.2** ДИ).

6.24. При задержке движения посторонним транспортом (ДТП, техническая неисправность и т. п.), водитель должен предупредить водителей посторонних транспортных средств об ответственности за произведенную ими задержку движения общественного транспорта, записать регистрационные номера транспортных средств и поступить в соответствии с (п. **6.2** ДИ).

7. ПРАВИЛА ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВЫХ РАБОТ НА ТЕРРИТОРИИ ПАРКОВ И НА ЛИНИИ

7.1. Движение троллейбусов на территории парка должно регулироваться дорожными знаками и сигнализацией в соответствии с требованиями ПДД, ПТЭ троллейбусов, действующими инструкциями и государственными стандартами. Устанавливать нестандартные знаки запрещается.

7.2. Скорость подвижного состава на территории парка во всех случаях не должна быть более 5 км/час.

7.3. Маневровые работы на территории троллейбусного парка и в пределах расстановки подвижного состава вне территории парка должны производиться в соответствии с типовой инструкцией по производству маневровых работ на территории парка (см. **Приложение 2**), а также местной инструкцией о порядке производства маневровых работ на территории парка применительно к конкретным условиям данного предприятия, разработанной и утвержденной администрацией предприятия.

7.4. Управление троллейбусом при маневровых работах на территории парка осуществляется непосредственно водителем-перегонщиком.

7.5. Движение троллейбусов задним ходом на территории троллейбусных парков и линии должно производиться со скоростью не более 5 км/час:

- в присутствии сопровождающего, который обязан идти впереди (по ходу троллейбуса) на расстоянии 3-х метров от него и в стороне, осуществляя видимую связь с водителем;
- движение троллейбуса должно производиться последовательными толчками на расстояние не более 1 метра;
- при непонятной команде сопровождающего водитель обязан остановить троллейбус;
- сопровождающим может быть только лицо, проинструктированное по правилам производства маневровых работ;
- проезд спецчастей контактной сети запрещен;
- на конечной станции движение троллейбусов задним ходом и производство маневровых работ производится с разрешения диспетчера станции и под его руководством.

7.6. Не разрешается производить маневровые работы с отрывом токоприемников (по инерции) от контактных проводов.

7.7. Передвижение троллейбусов с помощью людей разрешается в случае крайней необходимости, когда троллейбус останавливается по какой-либо причине и движение других транспортных средств невозможно, при этом необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

- включить аварийную световую сигнализацию;
- завести токоприемники под крюки лиры и закрепить их веревкой;
- на территории парка руководство работой и обеспечение безопасности возлагается на старшего мастера (мастера), за управлением троллейбуса должен находиться водитель-перегонщик;
- на линии разрешается привлечь к передвижению троллейбуса пассажиров или пешеходов, объяснив им предварительно, что надо делать и обеспечив безопасность производства работ;

- если на месте происшествия находится линейный работник, то руководство и обеспечение безопасности возлагается на этого работника;

- за управлением должен находиться водитель линейного троллейбуса;

7.8. Сцепка и буксировка неисправного троллейбуса производится в соответствии с Инструкцией по сцепке и буксировке троллейбусов (см. **Приложение 3**).

7.9. Неисправный троллейбус необходимо буксировать в следующих случаях:

- неисправно рулевое управление;

- неисправна тормозная система;

- неисправны электрические цепи и аппараты, исключающие движение троллейбуса своим ходом;

- неисправен токоприемник;

- срабатывает автоматическая защита высоковольтных или низковольтных цепей;

- ток утечки более 3 мА;

- неисправны фары и задние габаритные огни в темное время суток на дорогах без искусственного освещения или в условиях недостаточной видимости;

- неисправны стеклоочистители во время дождя или снегопада.

7.10. За рулем буксируемого троллейбуса должно находиться лицо, имеющее удостоверение на право управления троллейбусом.

7.11. Скорость при буксировке троллейбуса не должна превышать 20 км/час.

8. ПОРЯДОК ВОЗВРАТА В ПАРК И СДАЧИ ТРОЛЛЕЙБУСА

8.1. Водитель имеет право следовать в парк:

- после окончания работы по расписанию;
- по распоряжению центрального диспетчера;
- после аварийных случаев и по технической неисправности (п. **6.16** ДИ).

Возвращение троллейбуса в парк идет по маршруту, указанному в расписании, или по маршруту указанному диспетчером конечной станции, после соответствующего оформления путевого листа (кроме аварийных случаев), что должно быть соответствующим образом оформлено в книге троллейбуса.

8.2. Водитель несет полную ответственность за самовольный возврат троллейбуса в парк и изменения пути следования.

8.3. При движении парковым рейсом водитель обязан:

- установить на лобовом стекле аншлаг о принадлежности к парку;
- на остановках производить посадку и высадку пассажира, объявляя по микрофону «Троллейбус идет в парк №... до улицы...»;
- на последней остановке перед парком высадить всех пассажиров.

8.4. Перед въездом на территорию парка водитель обязан:

- убедиться в отсутствии посторонних лиц и предметов в салоне троллейбуса;
- закрыть все окна, люки и двери, а при проезде через моечную машину прижать зеркала обратного вида;
- в зимнее время удалить снег с подножек и из-под надкрыльных коробок;

8.5. По прибытии в парк водитель обязан:

- получить отметку о времени прибытия в парк в путевом листе;
- предъявить троллейбус приемщику для осмотра его состояния, сообщить ему о наличии заявок и по указанию приемщика поставить троллейбус на отстой или передать водителю-перегонщику;
- в случае повреждения троллейбуса на линии составляется акт о повреждении;
- скорость движения по территории парка не более 5 км/час.

8.6. При постановке троллейбуса на отстой на территории парка (или вне его) водитель обязан:

- поставить троллейбус на указанное приемщиком место (расстояние до впереди стоящего троллейбуса должно быть не менее 1,5 метров);
- затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом;
- поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в нулевое положение и снять ручку

реверсора, взяв ее с собой;

- выключить высоковольтные и низковольтные цепи;
- оттянуть токоприемники с контактных проводов и надежно закрепить их веревкой (на троллейбусах, стоящих на отстое в парке, запрещается заводить токоприемники под лиры или ставить их на подвески контактной сети);
- при наличии уклона поставить противооткатный башмак под первое колесо со стороны уклона;
- спустить влагу из пневмосистемы;
- внести соответствующую запись в книгу троллейбуса о всех неисправностях, а при наличии повторной заявки - запись в книгу повторной заявки;
- закрыть все двери салона и кабины троллейбуса;
- сдать закрепленный за троллейбусом инструмент;
- пройти послерейсовый медицинский осмотр;
- сдать в кассу выручку и билетную продукцию;
- сдать путевой лист (наряд на работу);

8.7. Если у водителя в течение смены было какое-либо происшествие (ДТП, задержка движения, повреждение контактной сети и т. п.), то водитель обязан зайти к диспетчеру парка и оставить письменное объяснение о случившемся.

ПРИЛОЖЕНИЯ К ДОЛЖНОСТНОЙ ИНСТРУКЦИИ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ИНСТРУКЦИЯ

водителя троллейбуса, выполняющего маневровые работы на различных типах троллейбусов, расстановку, перегонку и обкатку.

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Данная инструкция является дополнением к инструкции водителя троллейбуса и определяет требования при организации и проведении маневровых работ на территории парка и вне его, включая расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов любого типа.

2. КВАЛИФИКАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

2.1. Для выполнения маневровых работ, включая расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов, привлекаются водители 1-го или 2-го класса.

2.2. Водитель троллейбуса, выполняющий маневровые работы, включая расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов, должен знать следующие дополнительные инструкции и правила:

2.2.1. Типовую инструкцию по производству маневровых работ на территории троллейбусных парков.

2.2.2. Инструкцию по охране труда для водителя троллейбуса.

2.2.3. Инструкцию по проверке удельного сопротивления движения.

2.2.4. Конкретные маршруты, утвержденные руководителем предприятия, для проведения обкатки троллейбусов.

3. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ водителя троллейбуса, выполняющего расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов

3.1. Осуществлять перегонку троллейбусов через зону механической мойки и перегонку троллейбусов к постам цеха для прохождения осмотра, технического обслуживания и ремонта.

3.2. Производить отгонку троллейбусов от указанных зон, постов.

3.3. Осуществлять перегон и расстановку троллейбусов на территории парка и места стоянок вне парка согласно схеме с учетом расписания движения.

3.4. Участвовать в проверке удельного сопротивления движения.

3.5. Производить замену троллейбусов на линии, доставку троллейбусов на ремонтный завод и с завода в парк.

3.6. Производить в необходимых случаях, исходя из конкретных условий работы, обкатку троллейбусов.

3.7. Все выезды за пределы парка производить по путевому листу, оформленному в соответствующем порядке.

4. ПОДЧИНЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЕЙ выполняющих маневровые работы, расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов

4.1. Водители, выполняющие маневровые работы, расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов в административном порядке входят в состав отдела эксплуатации и подчиняются непосредственно начальнику маршрута.

4.2. Водители троллейбуса, выполняющие маневровые работы, расстановку, перегонку и

обкатку троллейбусов обязаны выполнять оперативные распоряжения руководителей и мастеров цехов «Профилактика» и «Ремонт машин». При проведении работ по проверке удельного сопротивления движения водители троллейбуса выполняют оперативные распоряжения начальника и контрольных мастеров ОТК.

Примечание: исходя из конкретных особенностей, может быть допущена иная подчиненность.

5. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

За невыполнение настоящей инструкции водитель троллейбуса, выполняющий маневровые работы, расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов, несет ответственность в установленном Законом порядке. Водитель троллейбуса, выполняющий расстановку, перегонку и обкатку троллейбусов несет ответственность за ущерб, причиненный по его вине подвижному составу и оборудованию.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИНСТРУКЦИЯ **по сцепке и буксировке троллейбусов**

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1.1. Передвижение троллейбусов, не имеющих собственного хода, с неисправной тормозной системой или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться буксировкой.

Буксировка с неисправной тормозной системой запрещается, если масса буксируемого троллейбуса превышает половину общей фактической массы буксирующего транспортного средства.

1.2. Буксировка неисправных троллейбусов с линии допускается только автомобилями скорой технической помощи или тягачами на жестком сцепном устройстве. Жесткое сцепное устройство должно испытываться 1 раз в год с записью результата в спецжурнале и окрашивается чередующимися желтыми и черными полосами шириной 100 мм.

1.3. При заклинивании заднего моста разрешается буксировать троллейбус после снятия полуоси редуктора.

1.4. Перед производством сцепки и буксировки троллейбус должен быть освобожден от пассажиров.

1.5. Все работники, связанные со сцепкой троллейбуса, должны быть обучены и проверены в знании правил сцепки, расцепки и буксировки согласно настоящей Инструкции. Инструктаж по Правилам техники безопасности на городском электротранспорте с целью проверки и повышения уровня знаний должен производиться не реже одного раза в 3 месяца.

1.6. Производить сцепку и расцепку троллейбуса имеют право:

- водитель неисправного троллейбуса, водитель тягача, работники бригады скорой технической помощи — при технической неисправности на линии;
- работники, назначенные на производство маневровых работ в депо, троллейбусно-ремонтных мастерских и на заводе.

1.7. Основные правила сцепки троллейбуса следующие:

- перед взятием неисправного троллейбуса на буксир, необходимо наполнить воздушную систему сжатым воздухом;
- буксируемый троллейбус должен быть заторможен, токоприемники заведены под лиры и закреплены;
- крепление жесткого сцепного устройства должно производиться за две буксировочные серьги,

установленные на троллейбусе;

- сцепку производить в комбинированных рукавицах и сигнальных жилетах оранжевого цвета.

1.8. Перед производством сцепки водитель обязан:

- затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом и убедиться в его действии;

- поставить рукоятку реверсора (контроллера) в положение «0» и взять ее с собой;

- отключить все высоковольтные и низковольтные цепи;

- одеть сигнальный жилет оранжевого цвета;

- установить противооткатный упор под правое заднее колесо: на горизонтальном участке дороги со стороны сцепки, на уклоне со стороны спуска;

- опустить токоприемники, завести их за лиры и закрепить веревками;

- выставить на расстоянии 25-30 м позади троллейбуса знак аварийной остановки;

1.9. В случае вынужденной остановки троллейбуса в туннелях, под эстакадами, мостами или путепроводами, а также с нарушением правил остановки транспортного средства водитель обязан дополнительно к работам, указанным в п. **1.8.** включить аварийную световую сигнализацию.

1.10. Водителю неисправного троллейбуса не разрешается оставлять троллейбус без надзора до прибытия автомобиля скорой технической помощи или тягача. Водитель должен встать со стороны приближающегося транспорта и наблюдать за проходящим транспортом, не допуская его приближения к троллейбусу.

1.11. В темное время суток или в других условиях недостаточной видимости, а также в туннелях место производства работ по сцепке и расцепке должно быть освещено переносным фонарем или фарами троллейбуса.

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

1.12. Руководство организаций работ по сцепке и буксировке троллейбуса возлагается на:

- руководителя бригады скорой технической помощи или водителя тягача - при неисправности на линии;

- ревизора движения или руководителя бригады автомобиля скорой технической помощи - на участках с тяжелыми условиями движения;

- лиц, указанных в местной инструкции по производству маневровых работ - на территории предприятия.

2. ПОРЯДОК СЦЕПКИ ТРОЛЛЕЙБУСА С АВТОМОБИЛЕМ СКОРОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИЛИ ТЯГАЧОМ

2.1. По сигналу работника, производящего сцепку, водитель автомобиля скорой технической помощи (в дальнейшем автомобиля) или тягача обязан:

- остановить тягач или автомобиль на расстоянии не менее 4 метров от неисправного троллейбуса;

- выйти и проверить исправность буксирного крюка;
- помочь работнику, производящему сцепку, закрепить жесткое сцепное устройство на буксировочных серьгах троллейбуса;

2.2. Работник, производящий сцепку, обязан:

- проверить исправность буксировочных серег;
- закрепить жесткое сцепное устройство на буксировочных серьгах троллейбуса;
- выйти из зоны сцепки на расстояние не менее 1 м от правого борта кузова троллейбуса.

2.3. По сигналу работника, производящего сцепку, автомобиль или тягач подается назад на расстояние, позволяющее закрепить конец жесткого сцепного устройства на буксировочном крюке автомобиля или тягача.

2.4. Работник, производящий сцепку, обязан:

- закрепить конец жесткого сцепного устройства на буксировочном крюке автомобиля или тягача;
- убрать знак аварийной остановки;
- убрать противооткатный упор

3. ПОРЯДОК БУКСИРОВКИ ТРОЛЛЕЙБУСА

3.1. Руководство буксировкой возлагается на водителя буксирующего транспортного средства.

3.2. Перед началом буксировки водитель буксирующего транспортного средства обязан проинструктировать водителя троллейбуса о правилах буксировки, сделать запись в путевом листе троллейбуса «Водитель проинструктирован» и расписаться.

3.3. Водитель неисправного троллейбуса обязан:

- занять свое место в кабине;
- закрыть двери;
- включить ближний свет фар и габаритные огни;
- в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости (см. п. **1.11**) включить аварийное освещение;
- растормозить троллейбус;
- убедившись в безопасности движения, дать один предупредительный сигнал к началу движения.

3.4. Водитель автомобиля или тягача обязан:

- убедиться в надежности крепления жесткого сцепного устройства;
- занять свое место в кабине;
- включить ближний свет фар;

- получив один предупредительный сигнал, начать движение.

3.5. Движение состава транспортных средств по перегонам должно осуществляться по Правилам дорожного движения, ПТЭ троллейбуса и должностной инструкции.

3.6. Водитель неисправного троллейбуса обязан вести троллейбус строго по колеям автомобиля или тягача.

3.7. При вынужденной остановке на уклоне, водитель троллейбуса после получения сигнала обязан выйти из кабины и подложить под колеса буксирующего транспортного средства и троллейбуса противооткатные упоры со стороны спуска.

4. ПОРЯДОК РАСЦЕПКИ ТРОЛЛЕЙБУСА

4.1. Расцепка троллейбуса должна производиться на прямом, горизонтальном участке пути.

4.2. Для расцепки необходимо затормозить состав транспортных средств в установленном месте и убедиться, что троллейбус надежно заторможен ручным тормозом.

4.3. Работник, производящий расцепку, обязан:

- подложить противооткатный упор под правое заднее колесо троллейбуса со стороны расцепки;

- сообщить водителю автомобиля или тягача: «Иду на расцепку»;

- отсоединить жесткое сцепное устройство от крюка буксирующего транспортного средства;

- выйти из зоны сцепки и сообщить водителю автомобиля или тягача: «Троллейбус расцеплен» и, убедившись в безопасности движения, дать сигнал: «Отъехать»;

- отсоединить жесткое сцепное устройство от троллейбуса.

4.4. Водитель автомобиля или тягача обязан:

- после получения сигнала «Отъехать», отъехать на расстояние 3-5 м от троллейбуса и затормозить;

- выйти и помочь работнику, производящему расцепку, отсоединить жесткое сцепное устройство от буксировочных серег троллейбуса.

5. ОСОБЕННОСТИ СЦЕПКИ И БУКСИРОВКИ ТРОЛЛЕЙБУСА НА УЧАСТКАХ С ТЯЖЕЛЫМИ УСЛОВИЯМИ ДВИЖЕНИЯ

5.1. На участках с тяжелыми условиями движения, расположенными у ревизорского поста, сцепкой должен руководить ревизор движения, обученный правилам сцепки.

5.2. На участках без ревизорского поста сцепкой должен руководить бригадир бригады скорой технической помощи.

5.3. Скорость движения на участках с тяжелыми условиями движения при буксировке троллейбуса не должна превышать 10 км/час.

6. СИГНАЛИЗАЦИЯ ПРИ БУКСИРОВКЕ ТРОЛЛЕЙБУСА

6.1. При буксировке неисправного троллейбуса должна применяться следующая сигнализация:

- звуковые сигналы троллейбуса;

- световые сигналы буксирующего транспортного средства.

6.2. Звуковыми сигналами троллейбуса подаются следующие команды:

- один сигнал - движение вперед; -два коротких - «тише»;

- три коротких - «стой».

6.3. Световыми сигналами буксирующего транспортного средства подаются следующие команды:

- все сигналы горят - движение вперед;

- горит сигнал торможения - остановка

- горит сигнал поворота налево - поворот налево

- горит сигнал поворот направо - поворот направо

7. КОНТРОЛЬ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ ИНСТРУКЦИИ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЕЕ НАРУШЕНИЕ.

7.1. Контроль за выполнением Инструкции возлагается на директоров парков.

7.2. Виновные в нарушении Инструкции подвергаются дисциплинарным взысканиям и могут привлекаться к административной и судебной ответственности в соответствии с действующими законоположениями.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

ИНСТРУКЦИЯ водителю сочлененного троллейбуса ЗИУ-683Б с ТИСУ в дополнение к должностной инструкции водителя троллейбуса

1. Эксплуатация сочлененного троллейбуса осуществляется на маршрутах города, удовлетворяющих требованиям особенностей эксплуатации данного троллейбуса. Максимальный внешний габаритный радиус поворота 24 м, минимальный габаритный диаметр поворота 12 м.

2. К управлению сочлененного троллейбуса допускаются водители 1-го, 2-го класса, прошедшие обучение по управлению данного типа троллейбуса. Запрещается допуск к работе водителей, не прошедших вводный инструктаж на рабочем месте.

3. Запрещается эксплуатация на линии троллейбуса при наличии неисправностей, указанных в ПДД, ПТЭ. Кроме этого также запрещается эксплуатация сочлененного троллейбуса на линии имеющего хотя бы одну из перечисленных ниже неисправностей:

3.1. Разрыв или расслоение гибкого ограждения.

3.2. Нарушение геометрии гибкого ограждения и мест его крепления.

3.3. Полукруги поворотного круга повреждены или имеют следы остаточной деформации.

3.4. Вращение полукругов поворотного круга на петлях тугое или с заеданиями.

3.5. Неисправна система сигнализации предельного угла складывания секций кузова

3.6. Отсутствие резиновых буферов на упорах поворотной рамы.

3.7. Не работает или не достаточная эффективность системы охлаждения тиристорного регулятора.

- 3.8.** Не закрыты люки или нарушена герметичность тиристорного регулятора.
- 3.9.** Нарушена электроизоляция воздухопроводов.
- 3.10.** Отсутствует текстолитовое ограждение в отсеке тиристорного регулятора.
- 3.11.** Не отрегулирован рулевой привод прицепа.
- 4.** Во избежание преждевременного выхода из строя сочлененного троллейбуса запрещается:
- 4.1.** Превышать установленные максимальные углы гибкости троллейбуса.
- 4.2.** Продолжать движение троллейбуса задним ходом. при наличии звуковой сигнализации о предельном угле складывания секций кузова.
- 4.3.** Во избежание пожаров из-за отсутствия вентиляции в отсеке с ТИСУ и ящике тормозных сопротивлений вспомогательный двигатель тягача должен быть всегда включен.
- 5.** Если нет воздуха в воздушных резервуарах тормозного привода или давление ниже 5 кг/см², то возможна только буксировка троллейбуса на жесткой сцепке.
- 6.** Падение давления воздуха в тормозной системе при неработающем компрессоре и начальном давлении воздуха 6,5/6,7 кгс/см² не должно превышать 0,5 кгс/см² в течение 15 мин. после полного приведения в действие т/педали.
- 7.** Водитель обязан явиться на работу не позднее, чем за 20 мин. указанного в наряде времени.
- 8.** Перед выездом из парка и во время тех. стоянки водитель обязан проверить работу вентиляторов тиристорных блоков.
- 9.** При снятии т/приемников с контактных проводов во избежание поражения эл. током, необходимо произвести разряд конденсаторов касанием головок т/приемников левой и правой штанги.
- 10.** Во время работы водитель сочлененного троллейбуса обязан руководствоваться ПДД, ПТЭ, ПТБ, ДИ водителя.
- 11.** На первом километре нулевого рейса водитель обязан проверить синхронность работы схем двух двигателей и убедиться в эффективности работы тормозной системы.
- 12.** При проезде стрелок под током необходимо выключатель проезда стрелок под током удерживать в рабочем положении рукой. При проезде стрелок накатом необходимо отключить выключателем нагрузку печей салона.
- 13.** Печи включаются только при включенных вентиляторах печей и включенном выключателе проезда стрелок. Вентилятор печей выключается через 5 мин. после выключения печи.
- 14.** При движении сочлененного троллейбуса должен быть включен опознавательный знак автопоезда.
- 15.** Водитель должен соблюдать особую осторожность при смене низковольтных плавких предохранителей блока управления, избегать касания высоковольтных конденсаторов.
- 16.** В случае неисправности тумблера переключения дверей водитель обязан вручную переключить вентиль расположенный в кожухе дверного механизма при помощи рычага вентиля.

17. При вождении сочлененного троллейбуса водитель обязан следить через зеркало заднего вида за движением прицепа. Учитывать длину троллейбуса при обгонах и объездах транспорта, а также при проходе спецустройств к/сети.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ИНСТРУКЦИЯ **для водителей специального подвижного состава**

- 1.** К подвижному составу специального назначения относятся: грузовые троллейбусы, учебные, экскурсионные, служебные, троллейбусы следующие по специальному наряду.
- 2.** Независимо от назначения подвижной состав троллейбуса должен быть изготовлен в соответствии с требованиями действующих государственных стандартов и технических условий.
- 3.** К работе в качестве водителя троллейбуса специального назначения допускаются лица в соответствии с ДИ (п. 1.1) и прошедшие стажировку на троллейбусах специального назначения в установленном объеме.
- 4.** Перед началом работы водитель должен ознакомиться у диспетчера парка с закрытиями, после чего расписаться в журнале «Ночного и дневного закрытия».
- 5.** Выезд специального подвижного состава на линию с движением пассажирских троллейбусов разрешается старшим (центральным) диспетчером.
- 6.** Специальный подвижной состав при работе на линии подчиняется всем правилам движения пассажирских троллейбусов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ **по производству маневровых работ на территории** **трамвайных и троллейбусных парков**

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1.** Маневровые работы на территории трамвайного, троллейбусного парка и в пределах расстановки подвижного состава вне территории парка должны обеспечивать:
 - 1.1.1.** выпуск подвижного состава на линию в точном соответствии с нарядом.
 - 1.1.2.** наименьшие затраты времени на прием подвижного состава с линии, а также при возвращении его в парк по техническим неисправностям.
 - 1.1.3.** своевременную постановку трамваев и троллейбусов плановые виды ремонтов и осмотров.
 - 1.1.4.** сохранность подвижного состава.
 - 1.1.5.** безопасность работников, осуществляющих маневровые работы и находящихся на территории парка.
- 1.2.** Ответственными за организацию маневровых работ на территории парка и в пределах расстановки подвижного состава вне парка являются директор парка и его заместитель по эксплуатации, обязанные обеспечить инструктаж и выполнение работниками, осуществляющими маневровые работы, требования Правил технической эксплуатации трамвая (троллейбуса), Правил техники безопасности и настоящей инструкции.
- 1.4.** Маневровые работы на территории депо осуществляются в соответствии со схематическим планом расстановки подвижного состава. Движение трамваев, троллейбусов и других транспортных средств на территории парка регулируется дорожными знаками (ГОСТ 10.807-78, ГОСТ 23.457-86) и сигнализацией. Места служебных проходов для лиц, находящихся на территории парка, обозначаются соответствующими указателями.

1.5. Маневровые работы на территории депо производятся:

1.5.1. В цехе «Профилакторий» по распоряжению старшего мастера (при его отсутствии - сменного мастера или мастера ленты).

1.5.2. В цехе ППР («Ремонта машины») по распоряжению начальника цеха (при его отсутствии мастера цеха).

1.6. Формированием поездов, маневровыми работами в депо, расстановкой подвижного состава руководит бригадир водителей, работающих по расстановке, подгонке и обкатке подвижного состава, далее водителей-перегонщиков или специального назначенный приказом по парку работник, а при их отсутствии - дежурный мастер. Эти же лица руководят работниками, выполняющими сцепку.

1.7. Бригадир должен получить задание на производство маневровых работ от старшего мастера (при его отсутствии - сменного мастера или мастера ленты) цеха «Профилакторий», а в цехе ППР (Ремонта машин) - от начальника цеха (при его отсутствии - мастера цеха), и довести задание до сведения всех работников, участвующих в маневровых работах, с указанием мер предосторожности и обеспечения безопасности движения. Если в процессе производства маневровых работ возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с этими изменениями должны быть своевременно ознакомлены все причастные лица.

1.8. Бригадир водителей перегонщиков обязан обеспечить:

1.8.1. расстановку подвижного состава (трамваев, троллейбусов) для осмотра, ремонта и отстоя в полном соответствии с нарядом по времени их выхода на линию, требованиями правил технической эксплуатации трамваев, троллейбусов и противопожарной безопасности.

1.8.2. согласованность действий всех работников, участвующих в маневровых работах в соответствии с планом и способами выполнения маневровых работ.

1.8.3. организацию маневровых работ, обеспечивающую безопасность движения и безопасность работников, занятых на маневровых работах.

1.9. Любое передвижение подвижного состава на осмотровых канавах или в ремонтных мастерских производится по распоряжению мастера цеха (старшего мастера или начальника цеха). Мастер обязан лично убедиться в отсутствии ремонтного персонала в осмотровых канавах, на крыше подвижного состава, лестнице, перронных подножках и других выступающих частях кузова.

1.10. Управление трамваем, троллейбусом при маневровых работах осуществляется непосредственно водителем-перегонщиком. При выполнении этой работы он должен строго соблюдать правила безопасности и быть внимательным при работе.

1.11. К работе водителем-перегонщиком допускаются водители первого или второго класса и, как исключение, водители третьего класса со стажем работы водителем не менее двух лет, прошедшие медицинское освидетельствование и инструктаж по производству маневровых работ. Допуск осуществляется на основании приказа по предприятию.

1.12. Работники, допущенные к производству маневровых работ, кроме того, проходят ежегодно проверку знаний правил техники безопасности по производству маневровых работ.

1.13. Работники, занятые производством маневровых работ, обязаны работать в сигнальных оранжевых жилетах, иметь при себе удостоверение на право управления, наряд на работу, свисток.

1.14. Водители перегонщики проходят предрейсовый и послерейсовый медицинский контроль с записью в амбулаторном журнале и отметкой в наряде на работу.

1.15. Запрещается приводить в движение трамвай (троллейбус), не зная плана предстоящей работы и без указания руководителя маневровыми работами.

1.16. Скорость движения подвижного состава на территории депо во всех случаях не должна быть выше 5 км/ч.

1.17. Передвижение и постановка на осмотровую канаву неисправного трамвайного вагона (троллейбуса) разрешается только буксировкой его на жесткой сцепке исправным вагоном или специальной машиной технической помощи.

1.18. При маневровых передвижения подвижного состава в местах ремонта трамвайного пути или дорожного покрытия следует проявлять особую бдительность, своевременно подавать необходимые сигналы и принимать все меры, исключающие наезд на работающих.

1.19. Работникам, участвующим в маневровых работах, а также находящимся на территории депо или в ремонтной зоне во время движения подвижного состава запрещается:

- проходить или стоять между трамвайными вагонами (троллейбусами), опорами и иными сооружениями на междупутье;

- входить или выходить из вагона (троллейбуса), находиться на крыше или подножке;

- переходить через осмотровые (ремонтные) канавы, находиться в них, а также садиться на рельсы;

- ходить по трамвайным путям и по стрелкам, крестовинам, находиться в проеме ворот.

1.20. Во время производства маневровых работ на территории депо работник, осуществляющий перевод стрелок обязан внимательно следить за движением вагонов по соседним путям, стоять лицом к встречному движению, следить за подаваемыми сигналами и при приближении вагона к стрелке на расстояние не менее 15 м уйти с пути на безопасное расстояние (не менее 1,5 м от наружного рельса).

1.21. Перевод стрелок на территории трамвайного пути производится по распоряжению руководителя маневровыми работами рабочими по очистке путей и переводу стрелок. В исключительных случаях приказом по депо может быть разрешен перевод стрелок водителем-перегонщиком или другим лицом, прошедшим инструктаж.

1.22. При выполнении маневровых работ в вечернее и ночное время разрешается включать фары только ближнего света.

1.23. Не разрешается производить маневровые работы с отрывом токоприемников (по инерции) от контактных проводов.

1.24. При подаче вагона назад оттягивать и поддерживать дуговой токоприемник следует за веревку без наматывания ее на руку.

1.25. Включение и отключение межвагонного кабеля необходимо производить только при снятых с контактного провода и надежно закрепленных токоприемниках.

1.26. Сцепка трамвайных вагонов и троллейбусов при маневровых работах в депо проводится в соответствии с Инструкцией по сцепке и буксировке трамвайных вагонов и троллейбусов. Все работники, связанные со сцепкой вагонов, обязаны знать конструкцию сцепных приборов подвижного состава и правила сцепки вагонов. Сцепка вагонов допускается только сцепными приборами установленного образца.

1.27. Основные правила сцепки вагонов следующие:

- буксируемый вагон должен быть заторможен;
- вагон который будет буксировать, должен подаваться к буксируемому вагону медленно, толчками (на первой позиции контроллера) по сигналу лица, производящего сцепку. При сцепке водитель дожде пользоваться ручным тормозом (кроме вагонов, у которых конструкцией ручной тормоз не предусмотрен);
- сцепку производить в хлопчатобумажных рукавицах;
- при разнотипных сцепных приборах применяется специально изготовленная буксировочная сцепка;
- движение трамвая по соседнему пути при сцепке запрещается.

1.28. При постановке трамваев и троллейбусов на отстой на территории парка или вне его, а также на смотровую канаву или в ремонтную мастерскую, водитель перегонщик обязан:

1.28.1. вагон (троллейбус) затормозить стояночным тормозом;

1.28.2. перевести реверсор (реверсивный барабан контроллера) в положение «стоп» и снять его рукоятку;

1.28.3. выключить основные и вспомогательные электрические цепи;

1.28.4. опустить или снять с контактных проводов токоприемники и надежно их закрепить;

1.28.6. при наличии продольного уклона установить противооткатные башмаки. Тормозной башмак подкладывается со стороны уклона под заднее колесо троллейбуса или под 2-ю колесную пару 2-ой тележки 4-х-осного трамвайного вагона. Места установки противооткатных башмаков определяются местной инструкцией по производству маневровых работ.

1.28.7. Маневровое движение одиночного вагона, поезда, троллейбуса задним ходом производится под наблюдение сопровождающего, который должен находиться на передней по ходу площадке первого по направлению движения вагона или троллейбуса, подавать необходимые сигналы, в целях обеспечения безопасности движения сопровождаемого подвижного состава и исключаящие наезд на людей.

2. ОБЯЗАННОСТИ ЛИЦ, ВЫПОЛНЯЮЩИХ МАНЕВРОВЫЕ РАБОТЫ

2.1. Непосредственным руководителем маневровых работ и ответственным за формирование трамвайных поездов или троллейбусов, за правильную и своевременную расстановку их по канavam, на территории парка и др. отстойным местам, а также за безопасное маневровое движение и выполнение правил техники безопасности при маневровых работах является бригадир водителей-перегонщиков. Подчиняется бригадир водителей-перегонщиков старшему (сменному) мастеру цеха «Профилактика».

2.2. Бригадир водителей-перегонщиков должен знать:

2.2.1. Правила технической эксплуатации трамваев (троллейбусов), правила дорожного движения, правила безопасности движения при производстве маневровых работ, приказы по парку, инструкцию водителя трамвая (троллейбуса) настоящую инструкцию.

2.2.2. Устройство подвижного состава и неисправности трамваев (троллейбусов), с которыми запрещается производить их перегонку по территории парка и прилегающим улицам, используемым под расстановку подвижного состава.

2.2.3. План парка, расположение путей на территории парка и подъездных путей, порядок расстановки трамваев или троллейбусов на открытой территории парка и на соседних улицах.

2.2.4. Расположение стрелок, контактной сети и спецчастей, смотровых канав, постоянных и временных сигналов, предупредительных надписей и ограждений, имеющих на территории парка и в других местах расстановки подвижного состава.

2.3. Бригадир водителей-перегонщиков обязан:

2.3.1. Обеспечить безопасное производство маневров, правильное рассредоточение подвижного состава во время их отстоя, в полном соответствии с планом расстановки по времени их выхода на линию.

2.3.2. Производить все виды формирования трамвайных поездов (троллейбусов) и маневровых работ и руководить работой водителей-перегонщиков, проводников и стрелочников.

2.3.3. Требовать выполнения правил безопасности движения от работников, связанных с производством маневров, т. е. водителей-перегонщиков, проводников, стрелочников.

2.3.4. Следить за исправным состоянием дорожного покрытия, путей, ворот депо, осмотровых канав, постоянных и временных сигналов, предупредительных надписей и ограждений и принимать немедленно меры к устранению неисправностей угрожающих безопасности движения.

2.3.5. Перед расстановкой подвижного состава осмотреть пути и канавы, освободив их от посторонних предметов.

2.3.6. Перегонку троллейбусов и неисправной тормозной системой производить только па жестком буксире, предупреждать об этом водителей-перегонщиков и проводников.

2.3.7. Не допускать к маневровой работе по перегонке трамваев (троллейбусов) кого-либо кроме водителей-перегонщиков, оформленных приказом по парку, имеющих наряд на работу в данную смену.

2.3.9. Отстранять от работы лиц, нарушающих трудовую дисциплину, правила безопасности движения при производстве маневровых работ и направлять их в распоряжение старшего (сменного) мастера для принятия окончательного решения.

2.3.10. При выполнении работ по перегонке вагонов (троллейбусов) выполнять правила раздела 2.6.

2.3.11. Осуществлять надзор за правильным применением членами бригады предохранительных и защитных средств.

2.3.12. Проводить обучение членов бригады на рабочем месте безопасным методам труда и инструктирование их в процессе работы.

2.4. Водитель по перегонке трамваев (троллейбусов) является непосредственным исполнителем маневрового движения и ответственным за безопасную перегонку подвижного состава по всей территории его расстановки (открытая площадка, осмотровые канавы, соседние улицы). Водитель-перегонщик обязан при производстве маневровых работ при любых обстоятельствах обеспечить безопасность людей, находящихся на территории парка.

2.5. Водитель-перегонщик должен знать:

2.5.1. Инструкцию для водителей Петербургского трамвая (троллейбуса).

2.5.2. Правила технической эксплуатации в объеме обязанностей водителя и сопровождающего; правила дорожного движения, настоящую инструкцию.

2.5.3. Расположение путей, стрелок, контактной сети и спец. частей, постоянных и временных

сигналов, предупредительных надписей и ограждений, имеющих на территории парка и мест с уменьшенными габаритами.

2.5.4. Правила сигнализации при движении и производстве маневров на территории парка.

2.6. Водитель-перегонщик обязан:

2.6.1. Проходить ежегодное обучение безопасным методам работы, ежегодную проверку знаний ПТЭ, ПТБ, и ПДД в отделе эксплуатации.

2.6.2. Производить перегонку трамваев (троллейбусов) по указанию бригадира водителей-перегонщиков, соблюдая все правила техники безопасности.

2.6.3. Получив указание бригадира водителей-перегонщиков на передвижку, водитель обязан осмотреть подлежащий перегонке трамвай (троллейбус) со всех сторон и убедиться в том, что нет посторонних предметов около трамвая (троллейбуса), мешающих движению; убедиться, что нет рабочих под вагоном (троллейбусом) около трамвая (троллейбуса) и на крыше трамвая (троллейбуса), проводящих ремонт и не успевших уйти и, что трамвай (троллейбус) не поднят домкратами; убедиться, что на вагоне (машине) нет не снятых предупреждающих плакатов и закрыты все фальшборта и др. откидные части; поставить токоприемники на провода, предварительно окриком предупредив людей: «Вагон (троллейбус) №..., поднимаю токоприемник (ставлю штанги)» на троллейбусах. Первым на провод устанавливается правый токоприемник - минус, вторым - левый - плюс. Снимаются токоприемники в обратном порядке. При всех случаях работы с токоприемниками, находясь на проезжей части, надо следить за движением других троллейбусов. Работа по перестановке токоприемников производится в диэлектрических перчатках.

Убедившись в полной безопасности движения до входа в кабину, дать предупредительный окрик: «Вагон (троллейбус №... с канавы или пути №... трогается», после чего включить цепи управления вспомогательных двигателей, убедиться по манометру, что давление воздуха в воздушной системе не ниже 5,0 атм., подать предупредительные сигналы, тронуть трамвай (троллейбус) на первой ходовой позиции контроллера и отключить, при отсутствии окриков закрыть двери, снова включить контроллер и медленно начинать движение.

2.6.4. Соблюдать скорость движения при перегонке трамваев или троллейбусов на территории парка не выше 5 км/час.

2.6.5. Перед проездом проемов ворот осмотровых помещений или ворот депо убедиться, что ворота полностью открыты и створки ворот закреплены на крючки и что никто не стоит в воротах.

Примечание: если ворота имеют автоматический привод, ворота на крючки не закрепляются.

Поставленный в моечное отделение трамвай или троллейбус, должен быть обесточен (оттянуты токоприемники и снято напряжение с контактных проводов). Дальнейшее передвижение трамвая (троллейбуса) по лентам потока осуществляется в соответствии со световой сигнализацией блокировки безопасности. При проезде мачты или другого сооружения на междупутье остановить трамвай (троллейбус), если в этом месте находится человек и после его ухода продолжать движение со скоростью не более 5 км/час.

2.6.6. Производить маневровое движение трамваев (троллейбусов) только при закрытых дверях. При движении задним ходом дверь на площадке водителя и дверь у проводника должны быть открыты.

2.6.7. Следить и точно выполнять не только указания сигналов, подаваемых бригадиром водителей-перегонщиков, проводником, но и сигналов, подаваемых работниками парка в случае замеченной опасности.

2.6.8. При производстве маневров наблюдать за движением соседних трамваев (троллейбусов),

принимая немедленно меры к остановке в случае опасности столкновения.

2.6.9. Перестановку трамваев (троллейбусов) с недействующей тормозной системой производить путем буксирования.

2.6.10. При обнаружении на троллейбусе низкой изоляции немедленно сообщить об этом мастеру профилактического ремонта.

2.6.11. Производить маневровое движение трамвая (троллейбуса задним ходом только под наблюдение проводника, который должен находиться на передней площадке первого по направлению движения вагона или впереди по ходу троллейбуса и подавать сигнальным свистком необходимые сигналы, обеспечивающие безопасность движения.

2.6.12. После постановки трамвая (троллейбуса) на место затормозить ручным тормозом, включить все электрические цепи, поставить реверсор (реверсивный барабан контроллера) в положение «стоп» и снять рукоятку реверсора, оттянуть токоприемник или штанги токоприемников с контактных проводов и закрепить веревки. При входе и выходе из трамвая (троллейбуса) водитель-перегонщик должен быть внимателен и осторожен, особенно при скользком дорожном покрове. Входить и выходить из трамвая (троллейбуса) следует придерживаясь за поручни.

2.7. Водителю-перегонщику запрещается:

2.7.1. Производить какую-либо перестановку штанг токоприемников троллейбуса.

2.7.3. Производить маневровые работы на территории парка с опусканием токоприемников, во время движения, т. е. «с ходу».

2.7.4. Перегонять трамвай (троллейбус) в вечернее время и ночное без включенных на ближний свет фар; перегонять неосвещенный трамвай (троллейбус).

2.7.5. Включать контроллер при снятом кожухе контроллера.

2.7.6. Допускать находиться кому-либо на крыше движущегося вагона (троллейбуса).

2.7.7. Находясь на крыше трамвая (троллейбуса) прикасаться к контактным проводам и оттяжкам контактной сети.

2.7.8. Влезать на крышу, когда трамвай (троллейбус) стоит в проеме ворот.

2.7.9. Управлять троллейбусом при отсутствии сжатого воздуха в воздушной системе.

2.7.10. Передавать управление трамваем (троллейбусом) лицу, не имеющему удостоверения на право управления.

2.7.11. Загораживать трамваем (троллейбусом) проходы и проезды в цехе «Профилакторий» и на территории парка.

2.7.12. Оставлять трамвай (троллейбус) в проеме ворот.

2.7.13. Пользоваться ручкой реверсора без штырька.

2.7.14. Находиться на крыше трамвая (троллейбуса) при неснятых токоприемниках.

2.7.15. Прыгать с крыши трамвая (троллейбуса) на крышу трамвая (троллейбуса). Водитель, работая на трамвае (троллейбусе), должен помнить, что напряжение 550-600 вольт, применяемое для движения подвижного состава, является опасными для жизни. Соблюдение

всех правил техники безопасности для водителей должно быть незыблемым законом.

2.8. В качестве сопровождающего могут быть использованы: водители трамвая (троллейбуса), водитель-перегонщик или другие специально выделенные и проинструктированные лица.

2.8.1. Сопровождающий несет полную ответственность за безопасность движения трамвая (троллейбуса) по территории парка, который он сопровождает при производстве маневров задним ходом.

2.8.2. Сопровождающий должен иметь при себе сигнальный свисток, которым он обязан подавать сигналы при движении трамвая (троллейбуса) задним ходом.

2.8.3. Сопровождающий подчинен водителю, с которым он работает.

2.9. Сопровождающий должен знать:

2.9.1. Правила технической эксплуатации, касающиеся безопасности движения по территории парка и настоящую инструкцию.

2.9.2. Расположение путей парка, стрелок, контактной сети и спецчастей, постоянный и временных сигналов, предупредительных надписей и ограждений, расположение строений на территории парка и мест проездов, с уменьшенными габаритами.

2.9.3. Правила сигнализации и значение сигналов при производстве маневров на территории парка.

2.10. Сопровождающий при производстве маневров задним ходом обязан:

2.10.1. Прежде чем подать сигнал водителю трогаться с места, посмотреть со всех сторон, нет ли препятствий на пути следования, нет ли в канавах под трамваем (троллейбусом) рабочих, производивших ремонт и не успевших уйти, нет ли предметов, мешающих движению, и только убедившись в полной безопасности, становится на переднюю площадку по ходу трамвая (троллейбуса) и подает свистком сигнал отправления. Для лучшей видимости двери передней и задней площадки должны быть открытыми.

2.10.2. Оттягивание и поддержание токоприемника при маневрах задним ходом производить за веревку, без наматывания ее на руку.

2.10.3. При поддержании токоприемников троллейбуса идти рядом с троллейбусом и не находиться на пути его движения.

2.10.4. При подъезде к проемам ворот депо, осмотровых помещений, к мачте или другому сооружению на междупутье, убедиться, что в этих местах нет людей, а в случае их наличия или появления, немедленно давать сигналы остановки.

2.10.5. При подъезде к воротам следить, чтобы ворота были полностью открыты.

2.10.6. При движении по территории парка следить за сигналами, подаваемыми работниками парка в случае замеченной опасности.

2.10.7. Наблюдать за движением трамваев (троллейбусов) по соседним путям и подавать сигналы к немедленной остановке в случае опасности столкновения.

2.10.8. При обнаружении предметов на проезжей части, препятствующих движению трамвая (троллейбуса), дать сигнал к остановке и удалить препятствие.

2.10.9. При приближении к другому стоящему трамваю (троллейбусу) предупреждать сигналом

водителя во избежание наезда.

2.10.10. Сопровождающему трамвай (троллейбус) категорически запрещается стоять на подножке или высовываться в проем открытой двери или окна.

3. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ МАНЕВРИРОВАНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

3.1. При производстве маневровых работ применяются следующие сигналы, подаваемые водителю свистком или зуммером подвижного состава:

один короткий (поезд стоит) - можно отправлять поезд в движение вперед;

два коротких (поезд в движении) - тише, тихий ход;

три коротких (поезд в движении) - немедленно остановить поезд с применением экстренного торможения;

один длинный (во время тумана подается периодически) - движение вперед.

Примечание: Сигналы экстренной остановки поезда могут быть поданы круговым движением руки или любым предметом.

3.2. Проезд ворот.

Въездные и выездные ворота депо открываются и закрываются автоматически путем замыкания токоприемников вагона (троллейбуса) концевого выключателя, расположенного на контактном проводе за воротами. Кроме того, ворота могут открываться и закрываться при нажатии кнопки «откр.» или «закр.», расположенных в проеме ворот или на пульте управления.

При проезде ворот необходимо строго соблюдать следующие основные правила:

3.2.1. Открыть ворота. Открывающиеся ворота можно остановить с помощью кнопки «стой», затем кнопкой «откр.» открыть их.

3.2.2. Убедившись, что створки полностью открыты, проехать ворота с соблюдением всех правил техники безопасности.

3.2.3. Интервал времени между вагонами (троллейбусами) при проезде ворот должен быть не менее 1-ой минуты.

3.2.4. При необходимости проезда ворот подряд несколькими вагонами (троллейбусами), а также для проезда двух-трех-вагонных поездов необходимо открыть ворота и отключить их привод с помощью пакетного выключателя.

После проезда вновь включить приводы закрыть ворота нажатием кнопки «закр.».

3.2.5. При проезде через ворота осмотровых канав, а также в других малогабаритных местах, двери трамвая (троллейбуса) должны быть закрыты.

3.3. Правила движения трамваев (троллейбусов) задним ходом.

3.3.1. Движение трамваев (троллейбусов) задним ходом разрешается производить лишь при наличии сопровождающего или водителя-перегонщика.

3.3.2. Сопровождающий свистком предупреждает окружающих о движении трамвая (троллейбуса) задним ходом и свистком подает водителю команду об осаживании трамвая (троллейбуса).

3.3.3. Движение троллейбуса должно осуществляться последовательными толчками, на

расстояние на более 1 м при каждом толчке.

3.3.4. Запрещается передвигать задним ходом вагоны с двухсторонним управлением.

3.3.5. При осаживании вагона с дуговым токоприемником следует удерживать токоприемник за веревку, не наматывая ее па руку, соблюдая особую осторожность при проезде негабаритных мест и спец частей контактной сети.

Непонятая водителем команда, отданная проводником, означает прекращение работы и экстренную остановку поезда (троллейбуса).

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

4.1. Если с работающим произойдет несчастный случай, он обязан немедленно сообщить мастеру (начальнику цеха) лично или через товарища и обратиться в медпункт за помощью.