

Городское коммунальное предприятие
"ХЕРСОНЭЛЕКТРОТРАНС"

**ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ
ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА**



г. Херсон
2006 г.

Утверждено
приказом директора ГКП
«Херсонэлектротранс» №223
01.08.2005 г.

**ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ
ТРОЛЛЕЙБУСА ГКП
"ХЕРСОНЭЛЕКТРОТРАНС"**

Главный ревизор	В.Н.Питанин
Зам. директора по ЭиР	Л.Н.Масалитин
Начальник службы ОТ	Н.А.Новик

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Настоящая инструкция устанавливает служебные обязанности, ответственность, права и порядок работы водителя троллейбуса и разработана на основе требований следующих правил, положений и других действующих нормативных документов городского электрического транспорта:

- Правил дорожного движения (ПДД);
- Правил эксплуатации трамвая и троллейбуса (ПЭТТ);
- Положения о техническом журнале троллейбуса;
- Положения о порядке эксплуатации троллейбуса на маршрутах с тяжелыми

условиями движения;

- Наставлений водителям троллейбуса по проверке тормозов и действиям в экстремальных условиях

- Системы технического обслуживания и ремонта подвижного состава городского электротранспорта КДП-204 Украина 181-91;

- Кодекса закона о труде;
- Правил внутреннего трудового распорядка;
- Инструктивных указаний по режиму работы и учета рабочего времени поездных бригад в городах Украины;

- Правил охраны труда (ПОТ);

- Правил безопасной эксплуатации электроустановок потребителей (ПБЭЭП);

1.2. Должностная инструкция водителя троллейбуса утверждается директором ГКП «Херсонэлектротранс», организовано изучается, выдается каждому водителю и подлежит безусловному выполнению всеми водителями без исключения.

В зависимости от изменений законодательства, технических характеристик подвижного состава и условий его эксплуатации, Инструкция периодически пересматривается с внесением соответствующих изменений и дополнений. Ссылки на незнание инструкции, а также приказов и правил, касающихся работы водителей, во внимание не принимаются.

1.1. Водитель, допустивший нарушение настоящей инструкции, несет ответственность за свои действия и возникающие в связи с этим последствия согласно действующему законодательству.

1.2. Квалификация водителя троллейбуса 3 класса может быть присвоена лицу, прошедшему курсы обучения в учебном комбинате по утвержденной программе, годному по состоянию здоровья к управлению троллейбусами, получившему свидетельство об окончании курсов и водительское удостоверение ГАИ, дающее право на управление троллейбусом.

1.3.Квалификация водителя второго и первого класса может быть присвоена водителям, успешно окончившим курсы повышения квалификации в соответствии с Положением об аттестационной комиссии предприятий ГЭТ по определению квалификации водителей трамвая и троллейбуса.

1.4.Водители троллейбуса, приступившие к работе, должны иметь при себе водительское удостоверение ГАИ па право управления троллейбусом и книжку водителя, выданную отделом безопасности предприятия.

Без указанных документов водитель к управлению троллейбусом не допускается.

Примечание: В случае изъятия работником ГАИ или утере удостоверения на право управления троллейбусом, водитель допускается к управлению троллейбусом только при наличии талона ГАИ на срок его действия.

2. ДОЛЖНОСТНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА

2.1. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА:

2.1.5.Строго соблюдать настоящую инструкцию, грамотно и умело управлять троллейбусом, проявляя при этом осторожность и выдержку, выполнять требования ПДЦ, ПЭТТ и правила ОТ.

2.1.6.Следить за сохранностью эксплуатируемого троллейбуса, содержать его в технически исправном состоянии, уметь устранять мелкие неисправности, возникающие при работе троллейбуса,

2.1.7.Во время выполнения служебных обязанностей быть опрятно одетым, содержать в чистоте и порядке свое рабочее место, быть вежливым и предупредительным в общении с пассажирами, линейными работниками и в то же время требовать от них выполнения требований "Правил пользования троллейбусом".

2.1.8.Обязательно посещать назначаемые администрацией занятия и инструктажи по ПДЦ, ПЭТТ, должностной инструкции и охране труда.

2.1.2.Постоянно совершенствовать свои знания и умение управлять троллейбусом в любой дорожной обстановке, создавшейся на линии, а также в сложных погодных условиях.

2.1.3.Водитель троллейбуса должен всегда помнить, что лично несет ответственность за жизнь пассажиров, безопасность пешеходов и сохранность троллейбуса.

2.2. ВОДИТЕЛЬ ТРОЛЛЕЙБУСА ДОЛЖЕН ЗНАТЬ:

- ПДЦ;
- ПЭТТ;
- Правила пользования троллейбусом;
- Правила эксплуатации автошин;
- Правила внутреннего трудового распорядка;
- Инструкцию по экономии электроэнергии;
- Инструкцию по охране труда водителя троллейбуса;
- Инструкцию по буксировке троллейбусов;
- Положение о техническом журнале троллейбуса и порядок оформления поездной документации;
- ПБЭЭП;
- Положение о порядке эксплуатации троллейбуса на маршрутах с тяжелыми условиями движения;
- Положение о книжке водителя;
- Устройство, принцип действия и возможные неисправности троллейбусов и их оборудования, эксплуатируемых в данном хозяйстве;
- Профиль дорог, наличие и особенности опасных ушибов, обслуживаемых маршрутов, методы управления троллейбусом и действия в экстремальных дорожных ситуациях;
 - Особенности вождения троллейбуса в осенне-зимний период,
 - Приемы и методы стажировки водителей троллейбуса (для водителей 1 и 2 класса);
 - Периодичность технического обслуживания и ремонтов троллейбуса;
 - Приказы и распоряжения по ГКП "Херсонэлектротранс", касающиеся работы водителя;
 - Настоящую инструкцию.

2.3. ПОРЯДОК ПОДЧИНЕННОСТИ

2.3.1. При выполнении служебных обязанностей в парке или на линии водитель оперативно подчинен следующим должностным лицам, распоряжения и требования которых он должен выполнять безоговорочно:

- директору предприятия и его заместителям;
- начальнику отдела безопасности движения предприятия;
- начальнику СРПС;
- инженеру по безопасности движения;
- начальнику отдела охраны труда предприятия;

- диспетчеру по выпуску;
- начальнику станции;
- оператору конечной станции.

Водитель троллейбуса административно подчинен начальнику станции. Указанным должностным лицам водитель обязан по их требованию предъявить удостоверение на право управления троллейбусом, книжку водителя и путевой лист, технический журнал.

2.4. ЯВКА НА РАБОТУ И ПРИЕМКА ТРОЛЛЕЙБУСА В ПАРКЕ:

2.4.1. Назначенный на работу по наряду водитель обязан:

- явиться в установленное нарядом время в парк к диспетчеру по выпуску;
- пройти предрейсовый медицинский осмотр;
- предъявить диспетчеру по выпуску удостоверение на право управления троллейбусом, книжку водителя и допуск к работе от врача, а водителям, которым медкомиссией предписано работать в очках - две пары очков;
- получить технический журнал троллейбуса, путевой лист, расписание движения;
- ознакомиться с приказами, распоряжениями, касающимися изменения движения троллейбусов на отдельных участках (маршрутах), состоянием погоды, проезжей части, контактной сети и режимом работы;
- проверить в техническом журнале троллейбуса наличие на странице с соответствующей датой штампа "ЕО" и двух подписей мастеров "ЕО" и "ТО-1", подтверждающих годность троллейбуса к эксплуатации, а также подписи мастера об устранении неисправностей по заявке водителя предшествующей смены. В случае повторной заявки технический журнал троллейбуса должен быть подписан начальником СРПС (или должностным лицом, уполномоченным на это приказом по предприятию). При третьей и большем количестве заявок разрешение на выпуск троллейбуса на линию должен дать только заместитель директора по ЭиР предприятия личной подписью после технического обследования.

При несоответствии оформления технического журнала установленным требованиям выезд на линию данного троллейбуса запрещается.

Примечание: Повторная заявка водителя на техническую неисправность - запись в техническом журнале одного и того же или другого водителя на одну и ту же техническую неисправность троллейбуса, которая повторяется через трое и менее суток от предыдущей заявки.

2.4.2. Перед выездом на линию водитель должен проверить техническое состояние, внешний вид и экипировку троллейбуса.

2.4.2.1. Подготовленный к выпуску на линию троллейбус должен быть экипирован:

- углекислотным (порошковым) огнетушителем или ящиком с песком;
- передним, задним и боковым маршрутным указателем;
- правилами пользования троллейбусом и схемой маршрутов
- двумя противооткатными упорами (башмаками) при работе на сложном маршруте и сочлененном троллейбусе;
- знаком аварийной остановки;
- комплектом необходимого инструмента;
- комплектом плавких предохранителей и запасным и угольными вставками головок токоприемников;
- диэлектрическими перчатками и х/б рукавицами;
- путевым листом;
- техническим журналом троллейбуса;
- аптечкой;
- оранжевым сигнальным жилетом;
- личной именной табличкой водителя;
- радиоустановкой.

2.4.2.2. Во время осмотра и приемки троллейбуса водитель должен придерживаться следующего порядка и последовательности:

- внешний вид кузова: состояние наружной обшивки, отсутствие повреждений, наличие и исправность лобовых и боковых стекол, зеркал заднего вида, плафонов габаритных фонарей, сигналов поворотов и стоп-сигналов, исправность фар, буксирных приспособлений, наличие маршрутных указателей, исправность бамперов;
- крепление колес и крышек фланцев полуосей, давление в шинах, состояние протекторов и дисков колес;
- исправность штанг, веревок, штангоуловителей, головок токоприемников и наличие угольных вставок.

В салоне троллейбуса:

- наличие и исправность сидений, поручней, плафонов освещения, исправность подножек и резинового покрытия пола, люков, чистоту салона, работу радиоустановки;
- исправность и работу высоковольтных и низковольтных выключателей, реверса, педалей управления освещения, световой и звуковой сигнализации (в зимнее время отопления);
- работу компрессора и АРД, давление воздуха в тормозных и вспомогательных системах, работу дверей, стеклоочистителей, утечку воздуха;

- исправность и работу электродинамического пневматического и ручного тормозов, рулевого управления;
- при работающем компрессоре слить конденсат из ресиверов и масло-влагоотделителя.
- 2.4.3. При обнаружении неисправности компрессора, одного из видов тормозов, рулевого управления или повреждения кузова запрещается движение троллейбуса с места стоянки.

- 2.5. ВЫЕЗД ИЗ ПАРКА

- Выезд из парка должен быть произведен во время и в направлении, указанном в расписании движения троллейбуса по распоряжению диспетчера по выпуску.
- Перед постановкой токоприемников на контактные провода водитель должен зайти в кабину и убедиться, что отключены все высоковольтные цепи, громко объявить: "Троллейбус № ставлю токоприемники". При постановке первым
- устанавливается токоприемник на правый (-) провод, затем второй токоприемник на левый (+) провод. Снятие токоприемников производится в обратной последовательности.
- Каждый троллейбус, выходящий из парка, должен быть принят водителем в соответствии с п.2.4. настоящей инструкции. Документом на право выезда троллейбуса из парка и эксплуатации его на маршруте является путевой лист, подписанный диспетчером по выпуску и технический журнал троллейбуса, подписанный мастерами "ЕО" и "ТО-1", подтверждающих, что троллейбус технически исправен и годен к эксплуатации на линии.
- Перед выездом со смотровой канавы, где производится осмотр или ремонт, либо перед тем как пустить троллейбус в движение, когда он стоит на территории парка, водитель должен лично убедиться в том, что в смотровой канаве под троллейбусом, близко возле троллейбуса или по пути следования нет ремонтных рабочих, других лиц и посторонних предметов, после чего громко объявить: "Осторожно троллейбус №.... трогается с канавы". Перед началом движения водитель должен проверить наличие сжатого воздуха в пневмосистеме, дать предупредительный звуковой сигнал, включить контроллер на первое положение и сразу же после трогания троллейбуса с места выключить его. Убедившись в отсутствии препятствий, закрыть двери, включить повторно педаль контроллера и со скоростью до 5 км/час продолжить движение.
- 2.5.5. Перед выездом из ворот павильона или ворот территории парка водитель должен убедиться, что створки ворот надежно закреплены и в проемах ворот нет посторонних предметов и людей.

Выезжая из ворот, водитель должен быть особо внимательным и осторожным.

2.5.6. Водитель при выезде из парка должен проверить действие всех видов тормозов, рулевого управления, блока статпреобразователя (работу генератора), убедиться в свободном ходе троллейбуса, в отсутствии постороннего шума и стука. Проверка исправности узлов и агрегатов, обеспечивающих безопасность движения, должна производиться без пассажиров на участке пути, определенном приказом по предприятию.

Примечание: Перед испытанием тормозов водитель должен убедиться в отсутствии сзади на близком расстоянии транспорта, предупредить кондуктора. Результаты испытания считаются неудовлетворительными, если во время торможения при скорости движения 30 км/час на ровной сухой дороге с асфальтным или бетонным покрытием тормозной путь более 11 м, а при скорости 20 км/час более 4,5 м или троллейбус разворачивает на угол более 8° и он занимает полосу движения более 3,5 м.

2.5.7. При выявлении неисправности, водитель обязан остановить троллейбус, выполнить действия, предусмотренные пунктом 2.6.22. настоящей инструкции, снять токоприемники с контактной сети, и завести пол лиры, произвести запись в техническом журнале о выявленной неисправности, сообщить диспетчеру по выпуску и действовать по его указанию. Водитель троллейбуса не имеет право выезжать на линию, если в процессе приемки и проверки технического состояния троллейбуса обнаружит хотя бы одну из неисправностей, перечисленных в Приложении № 4

2.5.8. После выезда из парка водитель должен на первом остановке подтвердить своей личной подписью на странице с соответствующей литой технического журнала троллейбуса, что троллейбус принят им в эксплуатацию и технически исправном состоянии.

2.5.9. При следовании из парка нулевым рейсом водитель обязан останавливать троллейбус на всех остановочных пунктах для посадки и высадки пассажиров, независимо от маршрута движения.

2.5.10. Нулевым рейсом называется движение троллейбуса от парка до конечной станции или от конечной станции до парка.

2.5.11. Водитель не имеет права без разрешения центрального диспетчера, линейного работника изменить маршрут следования, указанный в расписании.

2.5.12. По прибытии на диспетчерский пункт водитель обязан отметить у диспетчера, предъявить ему путевой лист, технический журнал троллейбуса, после чего получить указания о режиме движения по маршруту.

Примечание:

1. Если во время нулевого рейса до прибытия на конечную станцию водитель обнаружил неисправность троллейбуса, с которой запрещается работать на линии, то он имеет право возвратить троллейбус в парк с любого места разворота.
2. По прибытии с нулевого рейса на конечную станцию при обнаружении неисправности троллейбуса водитель сообщает о неисправности диспетчеру и действует по его указанию.

2.6. ОСНОВНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА ПРИ РАБОТЕ НА ЛИНИИ

2.6.1. ВОДИТЕЛЬ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ НА ЛИНИИ ОБЯЗАН:

- обеспечить безопасность движения;
- следить за состоянием контактной сети и проезжей части;
- обеспечить сохранность подвижного состава;
- экономно расходовать электроэнергию;
- культурно обслуживать пассажиров;
- выполнять план по сбору выручки;
- выполнять правила охраны труда;
- следить за исправным состоянием троллейбуса;
- соблюдать расписание движения.

2.6.2. ВОДИТЕЛЮ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- управлять троллейбусом в болезненном состоянии, состоянии утомления, алкогольного опьянения либо находясь под воздействием наркотических или токсичных веществ, лекарственных препаратов, снижающих внимание и быстроту реакции;
- оставлять управление троллейбусом при возникновении опасности дорожно-транспортного происшествия. При возникновении опасности принимать все меры для предотвращения происшествия;
- находиться на рабочем месте и управлять троллейбусом в майке, обуви, незакрепленной на ноге и с каблучком более 6 см;
- оставлять троллейбус без присмотра в пути следования по маршруту;
- закрывать лобовые и боковые стекла кабины водителя шторами и другими предметами, провозить в кабине посторонние вещи или предметы;
- передавать управление троллейбусом другим лицам за исключением: зам. директора по эксплуатации, начальника отдела безопасности, начальника маршрута, ревизоров по безопасности движения, водителя-сменщика на конечной станции и ученика-стажера в период стажировки.

Примечания:

1. Передача управления троллейбусом вышеуказанным должностным лицам, за исключением водителя-сменщика и ученика стажера в период стажировки, осуществляется только при наличии у них водительских документов соответствующего образца и наличия специального допуска - разрешения выданного начальником службы безопасности предприятия при исполнении ими служебных обязанностей.

2. О передаче управления делается отметка в путевом листе должностным лицом.

- провозить в кабине водителя посторонних лиц за исключением: зам. директора по эксплуатации, начальника отдела безопасности движения, начальника маршрута, ревизоров по безопасности движения, осуществляющих контроль на линии;

- во время движения: разговаривать, слушать радиопередачи или магнитофон, курить, принимать пищу, пользоваться радиотелефонной связью, отвлекаться от дорожной обстановки другими занятиями;

- останавливать троллейбус для входа и выхода пассажиров вне остановочных пунктов;

- управлять троллейбусом одной рукой;

- открывать двери до полной остановки троллейбуса или начинать движение открытыми дверями (дверью).

2.6.3. Остановив троллейбус на остановочном пункте, водитель должен открыть двери и объявить название остановки. Перед отправлением с остановочного пункта водитель обязан объявить: "Осторожно, двери закрываются. Следующая остановка..".

Примечание: В троллейбусах, оборудованных радиоинформаторами, водитель обязан следить за тем, чтобы информация подавалась своевременно.

2.6.4. Перед пуском троллейбуса с остановки водитель обязан, пользуясь боковым зеркалом, проверить, закончился ли вход и выход пассажиров;

- закрыть все двери и по сигнальным лампочкам положения дверей убедиться в том, что они закрыты. Категорически запрещается открывать двери до полной остановки троллейбуса и начинать движение с открытыми дверями;

- с помощью левого бокового зеркала убедиться, что нет препятствий для движения, включить сигнал левого поворота, растормозить троллейбус включить ходовую педаль контроллера с выдержкой по позициям, не допуская откатки и рывков троллейбуса, начать движение.

2.6.5. Внимание водителя во время движения должно быть сосредоточено на дорожном движении, сигналах светофоров, жестах регулировщиков, линейных работников, дорожных знаках, а также на состоянии дороги и контактной сети.

2.6.6. Водитель обязан строго выполнять расписание движения, не должен превышать допустимую скорость движения, без причин отстаиваться на остановочных пунктах после выхода и входа пассажиров.

2.6.7. Водитель должен максимально использовать движение в режиме выбега.

2.6.8. При необходимости объезда препятствия, а также при подъездах к остановочным пунктам, водитель не должен допускать отклонение троллейбуса в сторону от оси контактных проводов более чем на 4 метра. Скорость движения при этом не должна превышать 5 км/час.

2.6.9. На всех промежуточных контрольных пунктах по требованию линейных работников водитель обязан предъявлять расписание движения и путевой лист.

2.6.10. Изменение маршрута движения или движение троллейбуса по укороченному маршруту может быть произведено только по распоряжению диспетчера конечной станции или линейного работника.

2.6.11. Водитель должен быть особо осторожен и внимателен в следующих случаях:

- когда вблизи проезжей части находятся дети;
- при проезде мест массового скопления людей;
- при проезде мимо шествий и колонн;
- когда вблизи проезжей части (или на ней) производятся какие-либо работы.

2.6.12. Водитель обязан остановить троллейбус в следующих случаях:

- на остановочных пунктах;
- на технических остановках;
- на остановочных пунктах "по требованию", при наличии пассажиров, желающих войти или выйти из троллейбуса;
- по тревожному сигналу из салона троллейбуса;
- по требованию работников милиции, линейных работников;
- при наличии препятствий для движения;
- при всяком внезапном толчке, резком колебании контактной сети, стуке и тревожных криках пассажиров или прохожих;
- при угрозе наезда или столкновения;
- при запрещающем сигнале светофора или регулировщика дорожного движения;
- если срабатывает сигнализация отрыва токоприемника от контактного провода или сигнализации потери давления воздуха в системе;

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

2.6.13. Подъезжая к остановке, водитель обязан снизить скорость таким образом., чтобы обеспечить плавную остановку троллейбуса. Троллейбус должен быть остановлен в зоне остановочной площадки, задней дверью против установочного знака. Расстояние от подножек троллейбуса до края бордюра или тротуара должно быть не более 30 см.

Если на остановке что-либо препятствует нормальному выходу и входу пассажиров (ремонт дороги, тротуара, наличие воды на остановке и т.п.), необходимо останавливать троллейбус несколько ближе или дальше остановки.

2.6.14. На остановочных пунктах, где останавливаются троллейбусы нескольких маршрутов, одновременную высадку и посадку пассажиров разрешается производить не более чем с двух троллейбусов разных маршрутов.

5.6.14. При вынужденной остановке на продолжительное время на перегоне между остановочными пунктами водитель обязан по просьбе пассажиров, убедившись в безопасности выхода, открыть двери и предоставить пассажирам возможность выйти из троллейбуса.

После окончания выхода пассажиров водитель должен закрыть двери.

5.6.3. В случае скопления троллейбусов (задержка движения, ДТП и т.п.) водитель обязан начинать движение с места остановки лишь после удаления стоящего впереди троллейбуса на расстояние не менее 60 м.

2.6.17. В темное время суток и в условиях недостаточной видимости дороги в направлении движения менее 300 м в сумерках, условиях тумана, дождя, снегопада водитель обязан включить фары ближнего (дальнего) света и все внешние световые приборы троллейбуса и двигаться со скоростью, обеспечивающей безопасность движения.

2.6.18. Водитель в течение смены обязан периодически (не менее 3 раз - при приемке троллейбуса, в обеденный перерыв, при окончании смены) сливать конденсат из воздушной системы, проводить осмотр троллейбуса и проверять состояние шин, крепление колес, тормозную систему, токоприемники. Обо всех обнаруженных неисправностях или повреждениях водитель обязан известить диспетчера конечной станции и линейного слесаря, произвести запись в техническом журнале троллейбуса. При необходимости водитель обязан очистить номер троллейбуса, маршрутные указатели и подножки от грязи, снега и льда.

2.6.19. Водитель в зависимости от скорости движения должен выбирать такую дистанцию, чтобы избежать столкновения в случае резкого торможения движущегося впереди транспортного средства. Расстояние между следующим и один за другим троллейбусами при скорости движения до 20 км/час должно составлять не менее 30 м при большей скорости и на уклонах более 4 промилей - не менее **60м**. Приближение троллейбуса к впереди стоящему троллейбусу или другому транспорту должно

составлять: на ровном участке не менее 3 м на подъемах и спусках не менее 5 м. Расстояние между троллейбусами одного маршрута должно составлять не менее 300 м.

Примечание: В условиях недостаточной видимости (метель, туман, снегопад, гололед и др.) и при возникновении опасности заноса и движения юзом указанные расстояния должны быть удвоены.

2.6.4. Движение троллейбусов по встречным проводам контактной сети допускается только в исключительных случаях при условии остановки движения троллейбусов встречного направления на безопасном расстоянии. Если движение троллейбуса будет осуществляться по встречной полосе, движение встречного транспорта должно быть временно остановлено. Для остановки встречного движения, в случае отсутствия линейных работников, водитель может прибегнуть к помощи других водителей.

2.6.5. Движение троллейбуса задним ходом является одним из сложных маневров. Перед началом движения водитель должен лично убедиться в безопасности маневра. Движение задним ходом без сопровождающего запрещается. При движении задним ходом водитель должен руководствоваться требованиями типовой инструкции по маневровой работе.

2.6.22. В случае необходимости выйти из троллейбуса (на конечной станции или в пути) водитель обязан затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом, выключить силовую цепь и цепь управления, убедившись что троллейбус надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверсивного вала контроллера в нулевое положение, надеть сигнальный жилет, закрыть дверь кабины и, соблюдая осторожность, выйти из троллейбуса, на уклоне поставить противооткатный упор под колесо троллейбуса со стороны уклона.

2.6.23. Если по возвращении на рабочее место необходима постановка токоприемников, водитель перед этим должен зайти в кабину и убедиться, что все высоковольтные цепи отключены, рукоятка реверса находится в нулевом положении.

2.7. СМЕНА ВОДИТЕЛЕЙ, СДАЧА И ПРИЕМКА ТРОЛЛЕЙБУСА НА ЛИНИИ

2.7.1. Смена водителей на линии должна происходить по наряду в указанное время, согласно расписанию движения.

Водитель должен предъявить диспетчеру документы: удостоверение водителя на право управления троллейбусом, книжку водителя троллейбуса, две пары очков, предписанные медкомиссией, и сверить часы.

2.7.6. Категорически запрещается передавать руль и смену водителю, который находится в болезненном состоянии, в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотических или токсичных веществ.

2.7.7. В случае отсутствия сменяющего, водитель обязан по распоряжению диспетчера конечной станции продолжать работу на маршруте до вызова смены. Продолжительность работы всей смены при этом не должна превышать 12 часов.

2.7.8. При сдаче смены водитель должен сообщить своему сменщику:

- о техническом состоянии троллейбуса, о неисправностях и повреждениях троллейбуса, которые произошли за время смены, о состоянии дороги и контактной сети;

- о полученных им в течение смены распоряжениях (о режиме движения, особенностях дорожной обстановки и т.п.)

2.7.5. Водитель, принимающий троллейбус по смене, обязан проверить внешний вид троллейбуса, исправность тормозов, работу рулевого управления, состояние токоприемников, освещения и сигнализации, состояние колес и их крепление, крепление крышек фланцев полуосей.

2.7.6. Проверка действия тормозов должна производиться поочередно, плавно, без толчков.

2.7.11. Приемка троллейбуса оформляется подписью заступившего водителя в техническом журнале троллейбуса.

2.7.12. Запрещается передавать троллейбус сменщику с неисправностями, препятствующими нормальной и безопасной работе на линии.

2.7.9. При обнаружении во время пересмены на линии неисправностей, которые не могут быть устранены, троллейбус по распоряжению линейного диспетчера направляется в парк под управлением водителя первой или второй смены.

2.8. ВОЗВРАЩЕНИЕ ТРОЛЛЕЙБУСОВ С ЛИНИИ В ПАРК И ПОРЯДОК ИХ СДАЧИ

2.8.1. Возвращение троллейбусов с линии в парк производится:

- после окончания работы по расписанию;
- при неявке сменяющего водителя;
- для прохождения ТО-1;
- по распоряжению центрального диспетчера;
- по технической неисправности.

Во всех перечисленных случаях возвращение троллейбуса в парк необходимо письменное разрешение диспетчера конечной станции, который им лист аварийное предписание.

2.8.2. Следуя в парк, водитель обязан вести троллейбус строго по направлению, указанному в расписании движения, останавливаться на всех остановках, производить посадку пассажиров и прибыть в парк по расписанию или во время, указанное диспетчером конечной станции в путевом листе.

О движении троллейбуса в парк водитель обязан предупредить пассажиров на всех остановках.

2.8.3. Если троллейбус направляется в парк по технической неисправности, водитель обязан вести троллейбус без пассажиров, соблюдая установленный режим движения.

2.8.4. Перед въездом на территорию парка водитель обязан остановить троллейбус и убедиться, что в салоне троллейбуса нет посторонних лиц.

2.8.5. Въехав на территорию парка, водитель обязан:

- сдать троллейбус мастеру с отметкой в путевом листе о времени захода у диспетчера;
- поставить троллейбус на место, указанное мастером;
- затормозить троллейбус ручным тормозом;
- при работающем компрессоре слить конденсат из ресиверов;
- выключить автоматический выключатель цепи управления, высоковольтное и низковольтное освещение, отопление, зуммер;
- поставить реверсивную рукоятку контроллера в нейтральное положение;
- отнять токоприемники от контактных проводов и завести под лиры;
- закрыть окна салона и двери троллейбуса;
- записать в технический журнал троллейбуса заявку на устранение неисправностей, возникших во время работы троллейбуса на линии.

2.8.1. Подъезжать к троллейбусам, стоящим на отстойной площадке, разрешается на расстояние не менее 1,5 метра, в цехе на смотровой канаве 1 метр.

2.8.2. При въезде на смотровую канаву водитель-маневровый обязан подать звуковой сигнал, убедиться, что в канаве и проемах ворот нет людей, а также предметов, мешающих движению.

Движение по смотровой канаве троллейбуса разрешается только под управлением водителя-маневрового или водителям пассажирских троллейбусов 1 и 2 класса, после прохождения дополнительного инструктажа по маневровым работам.

О всех происшествиях на линии или особых случаях с троллейбусом на своей смене, а также о выявленных неисправностях контактной сети, линейных сооружений и повреждения дорожного покрытия водитель обязан сообщить центральному диспетчеру, диспетчеру конечной станции.

2.8.2. В случаях возврата троллейбуса в парк с внешними повреждениями кузова и другого оборудования в результате ДТП или др. происшествий, водитель обязан сдать троллейбус мастеру с составлением акта о характере повреждений. Акт должен быть подписан водителем мастером.

3. СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

3.1. Водитель должен вести троллейбус со скоростью, не превышающей установленные ограничения, с учетом характера и интенсивности движения, состояния дороги, видимости, погодных-климатических условий, типа подвески контактной сети, а также особенностей техсостояния и наполнения троллейбуса, чтобы иметь возможность постоянно контролировать его движение и безопасно управлять им.

В темное время суток и в условиях недостаточной видимости скорость движения должна быть такой, чтобы водитель имел возможность остановить троллейбус в пределах видимости дороги.

В случае возникновения опасности для движения или препятствия, водитель должен принять меры к снижению скорости, вплоть до полной остановки, или безопасного, для других участков движения, объезда препятствия.

3.3. На спусках до 40 % водитель обязан строго соблюдать скоростной режим движения согласно установленных ведомственным знакам ограничения скорости.

3.4. Скорость движения не должна превышать:

60 км /час - при продольно-цепной подвеске контактной сети;

50 км/час - при маятниковой подвеске контактной сети;

45 км/час - при простой поперечной и поперечно-цепной подвесках контактной сети;

20 км /час - при прохождении воздушных пересечений линии контактной сети, при буксировке троллейбуса, при проезде мест, где ведутся дорожные работы при проезде мимо шестов, колон, воинских частей при прохождении кривых малого радиуса (до 70 м); 5 км/час - при проезде мест скопления пешеходов, при движении назад, при движении по территории парка, при плохой видимости менее 30 м (густой туман, метель), при движении троллейбуса с предельным отклонением штанг токоприемников от оси подвески контактных проводов на участке дороги, покрытой водой или мокрым снегом, при прохождении автоматических и сходных стрелок пересечений линий под углом 20° контактной сети.

Примечание:

1. Запрещается движение троллейбусов, если дорога покрыта водой или мокрым снегом на высоту более 100 мм.

2. В осенне-зимний период, в условиях гололеда допустимая скорость движения должна быть уменьшена вдвое, а дистанция безопасности увеличена.

4. РАБОТА В ОСЕННЕ-ЗИМНИХ УСЛОВИЯХ И НА МАРШРУТАХ С ТЯЖЕЛЫМИ УСЛОВИЯМИ ДВИЖЕНИЯ № 3, № 4.

4.1. Работа в осенне-зимний период требует повышенного внимания водителей и особой осторожности.

4.2. Перед выездом из парка водитель обязан проверить заправлена ли пневматическая система троллейбуса антизамерзающей жидкостью. В случае отсутствия жидкости потребовать ее заливки.

4.3. Во избежание "юза" водитель обязан:

- подъезжая к остановке выбегом, не допускать резкого торможения, могущего привести к возникновению "юза" с заносом троллейбуса;

- производить электрическое торможение плавным движением педали контроллера;

- при движении троллейбуса "юзом" немедленно прекратить торможение и как только возобновится вращение колес производить электродинамическое торможение плавно, с выдержкой по позициям;

- при заносе троллейбуса поворачивать рулевое колесо в сторону заноса;

4.4. При плохих условиях вождения троллейбуса (скользкая дорога, туман, метель и др.) водитель обязан двигаться с максимальной осторожностью и пониженной скоростью. В этих случаях по приказу центрального диспетчера вводятся специальные режимы движения: время обратного рейса увеличивается или не нормируется.

4.5. При работе на линии в условиях гололеда водитель должен учитывать увеличение тормозного пути троллейбуса. Трогание с места нужно производить плавно, без рывков.

Водитель должен помнить, что одним из главных условий для обеспечения безопасности движения в гололед является пониженная скорость движения и соблюдение дистанции безопасности при движении за движущимся впереди транспортом.

4.6. При проезде скользких участков дороги водитель должен избегать резких торможений.

Если при обледенении контактного провода прервалась электрическая цепь, водитель обязан остановить троллейбус, несколько раз оттянуть токоприемник и отпустить его, пытаясь не сильными ударами головки токоприемника сбить лед с контактных проводов.

4.7. При возникновении пробуксовки ведомых колес заднего моста на заснеженном или обледенелом участке дорожного покрытия водитель обязан поставить ходовую педаль в нулевое положение и снова включить на ход, снова произвести пуск троллейбуса на ход в режиме маневровой позиции, стараясь этим вывести троллейбус из состояния буксования. Если указанным путем на ровном участке вывести троллейбус из состояния буксования не удастся, водитель должен сдать троллейбус назад задним ходом на расстояние до Юм, руководствуясь инструкцией по маневровой работе, или подсыпать под колесо песок.

4.1. Объезд препятствия на скользкой дороге производить с особой осторожностью и держать увеличенный боковой интервал.

4.2. После каждого рейса в условиях снегопада водитель обязан очищать подножки троллейбуса от снега и льда, посыпать их песком с целью предупреждения падения пассажиров, а также очищать от снега маршрутные указатели.

4.3. При низких температурах, после длительной стоянки троллейбуса трогание с места нужно производить плавно и в продолжении некоторого времени вести троллейбус с пониженной скоростью для постепенного разогревания смазки в картере центрального и бортовых редукторов.

4.4. При скользком дорожном покрытии в районе остановки, во избежание заноса троллейбуса разрешается остановить троллейбус ближе или дальше остановочного пункта в безопасном и удобном для пассажиров месте.

5. ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ НА ПОДЪЕМАХ И СПУСКАХ

5.1. При проезде участков дороги, имеющих подъемы и спуски, водитель должен быть особенно внимательным и осторожным.

5.2. Подъезжая к остановке, предшествующей спуску или подъему, водитель должен убедиться в исправности тормозов.

При неисправности или отсутствии одного из тормозов выезжать на подъем или спуск категорически запрещается. В этом случае водитель обязан остановить троллейбус у бортики тротуара, выполнив при этом требование пункта 2.6.23 должностной инструкции, освободить его от пассажиров и сообщить об этом диспетчеру или линейному работнику. В дальнейшем действовать по их указанию.

5.6. На подъемах и спусках запрещается делать непредусмотренные остановки.

5.7. Двигаясь с остановки на подъеме, водитель не должен допускать откатки троллейбуса назад. Для этого необходимо одновременно с растормаживанием троллейбуса включить контроллер на первую позицию хода вперед.

5.5. При буксовании колес на подъеме водитель обязан поставить ходовую педаль в нулевое положение и затормозить троллейбус. После прекращения вращения колес

снова начать движение троллейбуса более плавным нажатием на пусковую педаль. Если указанным путем троллейбус не выводится из буксования, водитель обязан затормозить троллейбус и с помощью проинструктированного лица подложить противооткатный упор под колесо, затем подсыпать песок под колеса и продолжить движение.

6. ПРАВИЛА ПРОЕЗДА СПЕЦЧАСТЕЙ И ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ПОВРЕЖДЕНИИ КОНТАКТНОЙ СЕТИ

6.1. Водитель обязан знать устройство контактной сети на маршруте и места расположения на ней спецчастей.

6.2. Водитель во время движения троллейбуса должен постоянно держать в поле зрения контактную сеть, следить за сигналами зуммера, показывающими наличие напряжения в контактной сети и контакта токоприемников с контактным проводом, контролировать прохождение обесточенных участков, пересечений, автоматических исходных стрелок контактной сети.

6.3. Водитель обязан выезжать в кривую радиусом менее 70 м плавно без рывков, как правило, на выбеге (кроме подъемов), со скоростью до 20 км/час.

6.1. Снятие токоприемников или постановку их на контактные провода, а также перестановку их на разветвленных участках контактной сети водитель должен производить после остановки троллейбуса, затормозив его ручным тормозом, выключив силовую цепь и цепь управления, установив рукоятку реверса в нулевое положение.

Надеть сигнальный жилет, х/б рукавицы или диэлектрические перчатки в сырую погоду и подложить под колесо противооткатный упор со стороны уклона (согласно требованиям пункта 2.5.2.). Только выполнив эти требования, водителю разрешается, соблюдая очередность, снимать, ставить и переставлять токоприемники.

6.2. При проезде автоматического стрелочного узла водитель обязан:

- при движении направо проезжать стрелочный узел без тока, не отклоняясь от оси контактных проводов правого направления;

- при движении налево проезжать стрелочный узел подтоком, не отклоняясь от оси левого ответвления проводов.

6.6. Проезд пересечений, секционных изоляторов и др. обесточенных участков линий контактной сети производится на выбеге.

6.7. Проезд кривых малого радиуса производится правильным вписыванием в поворот с наружной стороны с пониженной скоростью движения, не допуская схода токоприемников с контактных проводов.

6.8. В случае скопления на одном участке контактной сети (после задержки движения) значительного количества троллейбусов одновременное движение их с места

стоянки, во избежание перегрузки контактной сети и тяговых подстанций, не разрешается.

В этом случае начало движения производится, когда впереди находящийся троллейбус удалится на расстояние не менее 60 м.

6.9. Запрещается движение троллейбуса задним ходом под спецчастями контактной сети.

6.10. Водитель троллейбуса, допустивший повреждение контактной сети, обязан остановить троллейбус в безопасном месте, включить аварийную сигнализацию, принять все меры безопасности и предупреждать проходящий транспорт и пешеходов об опасности. Одновременно с этим принять меры для немедленного сообщения центральному диспетчеру.

Уезд с мест аварии разрешается только:

- с разрешения старшего электромонтера бригады аварийной службы контактной сети СЭХ, прибывшей для ликвидации повреждения;

- с разрешения линейного работника, если он взял на себя обязанности обеспечения безопасности на месте аварии контактной сети до момента приезда ремонтной бригады.

6.1. Водитель троллейбуса, подъехавший к месту повреждения контактной сети, которое никем не охраняется, обязан принять меры безопасности, изложенные в пункте 6.10.

6.2. В этот же день водитель троллейбуса обязан представить письменное объяснение на имя начальника ОБД о допущенном повреждении контактной сети с указанием причин схода токоприемников с контактных проводов с указанием места и времени происшествия.

7. ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ ПРИ РЕМОНТЕ КОНТАКТНОЙ СЕТИ И ДОРОЖНОГО ПОКРЫТИЯ

7.4. Подъехав к участку, где производится ремонт контактной сети, водитель обязан остановить троллейбус не ближе 10 м от места ремонта и только по сигналу бригадира ремонтной бригады он имеет право продолжать движение, проезжая ремонтный участок со скоростью до 5 км/час.

7.5. Места, где производится ремонт контактной сети и дорожного покрытия должны быть ограждены в соответствии с требованиями ПДД.

7.6. Во время проезда через участок, где ремонтируется дорожное покрытие, водитель должен соблюдать следующие правила:

7.3.6. За 30 м до участка, где производится ремонт, снизить скорость до 5 км/час.

7.3.7. По сигналу руководителя работ или линейного работника остановить троллейбус не ближе 10 м от места работ.

7.3.8. Продолжать движение по ремонтируемому участку можно только в том случае, если подан сигнал руководителем работ или линейным работником для проезда и ремонтные рабочие освободили дорогу.

7.3.9. Проезжая ремонтируемый участок, водитель должен внимательно наблюдать за тем, чтобы на проезжей части не было предметов, мешающих проезду.

8. УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ, ВОЗНИКШИХ НА ТРОЛЛЕЙБУСЕ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ НА ЛИНИИ

8.1. Безотказная работа троллейбусов на линии во многом зависит от знания водителем устройства троллейбуса и умения устранять неисправности.

8.2. Водитель несет ответственность за выбытие подвижного состава из расписания движения в следующих случаях:

8.2.1. Если неисправность (отказ в работе, поломка) произошла вследствие неправильной эксплуатации троллейбуса.

8.2.2. Невыполнения в полном объеме требований пункта 2.4.2. во время приемки троллейбуса в парке (некачественная проверка подвижного состава перед выездом на линию, невыполнение объема работ по обслуживанию воздушной системы, состояния и крепления колес и т.п.).

8.2.3. Если возникшая неисправность, подлежащая устранению, привела к выбытию троллейбуса из графика движения по причине незнания водителем устройства троллейбуса.

8.1. При возникновении хотя бы одной неисправности, перечисленной в приложении № 3 настоящей инструкции, при эксплуатации подвижного состава на линии водитель должен принять меры к их устранению, а если это сделать невозможно, то двигаться к конечной станции или к месту ремонта без пассажиров, соблюдая необходимые меры предосторожности и включив аварийную световую сигнализацию.

8.2. Запрещается движение троллейбуса, имеющего неисправности тормозной системы, рулевого управления, при утечке тока более 3 мА, а в темное время суток на дорогах без искусственного освещения или в условиях не достаточной видимости, неисправности фар и задних габаритных огней, в дождь или снегопад - при неисправности стеклоочистителя со стороны водителя.

8.6. На стоящем троллейбусе должна быть включена аварийная сигнализация, а при ее отсутствии или неисправности установлен знак аварийной остановки (на расстоянии не менее 20 м от транспортного средства в населенных пунктах).

8.7, Перечень и характер неисправностей, которые могут возникнуть при работе троллейбуса на линии, и рекомендации водителю по их устранению изложены в приложении № 3. В особых случаях водитель должен действовать в соответствии с требованиями Приложения № 5 настоящей инструкции.

8.7. При невозможности ликвидации неисправности на линии, троллейбус отправляется в парк своим ходом или на буксире. При буксировке руководствоваться специальной инструкцией.

Отправлять троллейбус в парк при возникновении технической неисправности можно только с разрешения центрального линейного диспетчера и линейного работника.

8.8. Запрещается направлять троллейбус без буксировки, если он имеет утечку тока более 3 мА или неисправность узлов, угрожающих безопасности движения.

9. ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЯ ПРИ ДТП

9.1. В случае ДТП без промедления остановиться, включить аварийную световую сигнализацию, а при ее неисправности или отсутствии выставить в соответствии с требованиями и ПДД знак аварийной остановки и не трогать с места транспортное средство, а также другие предметы, имеющие отношение к происшествию.

9.2. В случае необходимости оказать первую медицинскую помощь пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь или отправить пострадавшего на попутном транспортном средстве в ближайшее лечебное учреждение.

9.3. Сообщить о случившемся в Госавтоинспекцию и центральному диспетчеру, записать фамилии и адреса очевидцев происшествия и ожидать прибытия работников милиции, следственных органов и службы ОБД.

9.4. Если невозможно движение других транспортных средств и необходимо освободить проезжую часть, нужно предварительно зафиксировать положение троллейбуса, других транспортных средств, предметов и следов, имеющих отношение к данному дорожно-транспортному происшествию, для этого необходимо отметить на асфальте твердым предметом положение передних и задних колес с указанием центров осей и узлов кузова в районах свесов. При наезде или столкновении, повлекшем за собой смертельный исход, убирать транспортное средство с проезжей части только с разрешения работников ДПС, после фиксации места происшествия и проведения следственных действий.

10. СИГНАЛИЗАЦИЯ

10.1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, маневровых работ и четкой организации движения. Сигналы являются приказом и подлежат неукоснительному беспрекословному выполнению.

10.2. При неправильных или непонятных сигналах водитель должен остановить троллейбус.

10.1. Сигналы, связанные с движением троллейбуса, подразделяются на сигналы троллейбуса, путевые сигналы, устанавливаемые предприятием, и сигналы регулирования дорожного движения.

10.2. К сигналам троллейбуса относятся:

10.4.1. Лобовой, задний и боковой маршрутные указатели.

10.4.8. Габаритные указатели.

10.4.9. Сигналы поворотов и стоп-сигналы.

10.4.10. Звуковые сигналы, подаваемые водителем троллейбуса или пассажирами.

10.5. К путевым сигналам, устанавливаемым предприятием, относятся:

10.5.1. Светофоры.

10.5.16. Водометные знаки ограничения скорости движения.

10.5.17. Знаки режима вождения троллейбуса по перегонам.

10.5.18. Указательные знаки (остановочные пункты, начало и конец участка отстоя и др.).

10.5.5. Знаки и переносные сигнальные фонари ограждения производства работ, знаки мест отключения тока.

10.5.6. Надписи "Подъем" и "Спуск" и т.д.

10.5.7. Сигналы изменения направления движения троллейбуса.

10.6. К сигналам регулирования дорожного движения относятся:

10.6.20. Светофоры, установленные ГАИ.

10.6.21. Сигналы регулировщика.

10.6.22. Дорожные знаки и дорожная разметка.

10.7. Сигналы взаимодействия водителей между собой, с линейными работниками, с кондукторами (где они имеются) и пассажирами приведены в таблице 1.

Требование сигнала	Сигнал	Кто подает сигнал	В каких случаях, кому подается сигнал
Движение вперед	Один длинный или дугообразные движения над головой	Водитель Кондуктор водитель, линейный работник, кондуктор	Ремонтным рабочим парка при трогании с канавы Водителю после окончания высадки и посадки пассажиров Водителю при подаче троллейбуса вперед
Движение назад	Два длинных или дугообразное движение у ног	Водитель Линейный работник, кондуктор	Ремонтным рабочим при работах в парке Водителю при подаче троллейбуса назад
Тише тихий ход	Два коротких или медленное движение вверх и вниз с правого бока сигналиста	Линейный работник	Водителю во всех случаях для временного снижения скорости по каким-то причинам
Стоп	Три коротких или круговое движение перед собой	Линейный работник, кондуктор	Водителю для немедленной остановки троллейбуса
Берегись троллейбуса	Один короткий или короткие сигналы, подаваемые периодически	Водитель	Пешеходам, водителям транспорта, ремонтным рабочим на дороге, а также в условиях недостаточной видимости для предупреждения столкновения троллейбуса или др. ДТП
Остановка по требованию	Любой продолжительности	Пассажир	Водителю для остановки троллейбуса по требованию (подается в пути следования)

1 - сигналы подаются рукой, жезлом, фонарем (ночное время) - ручные; звонком или свистком - звуковые;

2- при подаче сигнала с помощью жезла зеленая сторона жезла обращена к водителю;

3- при подаче сигнала с помощью жезла красная сторона жезла обращена к водителю

11. ПРАВА ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА

Водитель троллейбуса имеет право:

11.11. Не принимать троллейбус в эксплуатацию, если в процессе приемки он обнаружил хотя бы одну неисправность, из перечисленных в приложении № 4 настоящей инструкции, или в техническом журнале троллейбуса (в день выезда) отсутствуют штампы мастеров "ЕО" и "ТО-1".

11.12. Ограничивать посадку пассажиров через передние двери троллейбуса в зависимости от наполнения салона.

11.12. Проверять у пассажиров наличие проездных билетов и других документов, дающих право на проезд в троллейбусах, требовать от пассажиров оплаты проезда и провоза багажа.

11.13. Высаживать пассажиров из троллейбуса, если они отказываются оплатить проезд, багаж или нарушают Правила пользования троллейбусом.

11.5. Не приступать к работе при неблагоприятных условиях погоды (гололед, снегопад), а также после совершенного ДТП, если он не может обеспечить безопасность движения.

11.5. Вносить предложения по улучшению безопасности движения, условий труда, повышения надежности работы подвижного состава и добиваться их осуществления.

11.6. Ставить перед администрацией предприятия вопросы об обеспечении выпуска на линию технически исправного, чистого и полностью экипированного подвижного состава, решения в соответствующих инстанциях вопросов усовершенствования организации движения и ремонта дорожного покрытия.

11.8. Обращаться к соответствующим работникам предприятия с предложениями по поводу смен режимов езды в соответствии с изменениями условий движения на линии, а в сложных ситуациях самостоятельно переходить на особый режим движения, поставив в известность об этом линейного диспетчера.

11.9. Не выполнять распоряжений должностных лиц, если они противоречат требованиям данной инструкции и документов, которые указаны в разделе "Должностные обязанности водителя троллейбуса" п. 2.1.1.

12. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА

12.1. Водитель троллейбуса несет ответственность:

12.1.1. За невыполнение требований настоящей инструкции.

12.1.2. За невыполнение требований Правил дорожного движения Украины, Правил охраны труда, Правил эксплуатации трамвая и троллейбуса, Правил внутреннего трудового распорядка и других документов, регламентирующих работу водителя троллейбуса.

12.2. В зависимости от характера и тяжести нарушения водитель несет материальную, дисциплинарную, административную или уголовную ответственность в соответствии с действующими Законами Украины.

ГКП "Херсонэлектротранс"
УТВЕРЖДЕНО приказом директора
ГКП "Херсонэлектротранс" №203 от
23.06.2004 г.

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.2.К работе водителем троллейбуса допускаются лица, не моложе 18 лет, прошедшие медицинскую комиссию, специальное обучение, инструктаж на рабочем месте, получившие свидетельство об окончании специальных курсов и удостоверение ГАИ на право управления троллейбусом.

1.3.Водители троллейбусов отнесены к профессиям с повышенной опасностью работ, поэтому не реже одного раза в 3 месяца подлежат инструктированию и проверке знаний по охране труда, а по Правилам безопасной эксплуатации электроустановок потребителей не реже одного раза в год.

1.4.Водители троллейбусов должны иметь не ниже 3-ю квалификационную группу по электробезопасности.

1.5.В связи с повышенной опасностью работ водитель троллейбуса обеспечивается средствами индивидуальной защиты (СИЗ), рукавицы х/б, диэлектрические перчатки, сигнальный оранжевый жилет со светоотражающими вставками.

1.6.Опасные факторы, которым в процессе работы могут подвергаться водители: наезд транспорта, поражение электротоком, получение ожогов, воздействие погодных условий, возникновение пожара, работа на крыше, падение с высоты.

1.7.Водитель троллейбуса обязан знать и уметь оказывать доврачебную медицинскую помощь пострадавшему.

1.7. В случае обнаружения неисправности троллейбуса, травмирования водителя или кондуктора немедленно сообщить об этом одному из перечисленных лиц:

- центральному диспетчеру;
- диспетчеру конечной станции;
- начальнику маршрута.

При угрозе жизни вызвать пострадавшему скорую помощь по телефону **103**

1.8. В целях предупреждения пожара водителю троллейбуса запрещается:

1.8.1. Курить в троллейбусе и разводить огонь.

1.8.2. Работать с неисправным электрооборудованием.

1.8.3. Длительно пользоваться пневмотормозом во избежание перегрева тормозных барабанов.

1.8.4. Провозить в троллейбусе легковоспламеняющиеся, взрывоопасные вещества.

1.8.5. Ставить и снимать токоприемники с контактного провода при включенных потребителях троллейбуса.

1.8.1. Закорачивать токоприемниками контактный провод.

1.8.2. Оставлять троллейбус на длительное время с включенными электропотребителями и токоприемниками, поставленными на контактные провода.

1.9. За нарушение требований настоящей инструкции водитель несет личную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД НАЧАЛОМ РАБОТЫ

2.1. Перед выездом из парка водитель обязан:

2.1.2. Пройти предрейсовый медосмотр, проверить наличие рукавиц х/б, сигнального жилета, аварийного знака, работу аварийной сигнализации троллейбуса (внешнюю световую и внутреннюю звуковую), целостность и срок испытания диэлектрических перчаток, наличие и пригодность средств пожаротушения (углекислотный огнетушитель или сухой песок).

2.1.3. Проверить в техническом журнале троллейбуса на странице с соответствующей датой штампа "ВО", подписей мастеров "ЕО" и "ТО-Г" подтверждающих годность троллейбуса к эксплуатации, а также подписи мастера об устранении неисправностей по заявке водителя предыдущей смены.

2.1.4. Проверить техсостояние троллейбуса и экипировку, обратив особое внимание на:

- исправность и правильную регулировку электродинамического, пневматического и стояночного тормозов;
- наличие инструмента и запасных предохранителей;
- наличие, исправность и крепление штангоулавливателей, прочность штанговых веревок и их крепления;
- приборов освещения и световой сигнализации;
- буксирного устройства и противооткатного упора;
- наличие и исправность стеклоочистителей.

2.1.4. На троллейбусе должны быть исправны освещение, отопление, вентиляция, чистые окна и приборы, убран салон.

2.1.5. Водитель троллейбуса обязан использовать диэлектрические перчатки для производства следующих работ:

- при снятии и постановке токоприемников на контактные провода в сырую погоду (дождь, снег, туман);
 - при обнаружении утечки электрического тока на корпус троллейбуса;
 - при действиях по ликвидации возгорания (пожара) внутри троллейбуса;
- при действиях по удалению оборванного контактного провода с корпуса троллейбуса или с проезжей части;
- при оказании помощи пострадавшему по освобождению его от действия электрического тока;
 - при снятии и постановке предохранителей.

3. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВРЕМЯ РАБОТЫ

3.10. Находясь в производственных помещениях, переходить осмотровые канавы по специальным переходным мостикам.

3.11. При движении троллейбуса по территории парка соблюдать осторожность, особенно при проезде ворот, негабаритных мест, спецчастей контактной сети, обращать особое внимание на людей, находящихся на пути следования.

3.3. При работе на линии водитель должен знать номера телефонов, диспетчера конечной станции, центрального диспетчера, а также скорой медпомощи и пожарной команды. Номера этих телефонов должны быть записаны в техническом журнале троллейбуса.

3.12. Во время вынужденной или длительной остановки троллейбуса водитель, при необходимости, должен оградить его в соответствии с требованиями ПДД.

3.13. Во избежание возможности поражения электротоком водителю троллейбуса запрещается открывать осмотровые люки высоковольтного оборудования и производить любой осмотр или ремонт электрической аппаратуры при поставленных на контактные провода токоприемниках.

3.1. В случае схода токоприемников с контактных проводов водитель обязан: остановить троллейбус, выключить автоматический выключатель, затормозить троллейбус стояночным тормозом, убедившись, что троллейбус надежно удерживается на месте, поставить рукоятку реверса контролера в нулевое положение, надеть сигнальный жилет, соблюдая осторожность, выйти из троллейбуса и подложить под переднее колесо противооткатный упор, убедившись в полной безопасности,

приступить к постановке токоприемников на контактные провода (при этом необходим о следить за движущимся транспортом).

3.2. При поломке токоприемников необходимо при помощи веревки оттянуть их от контактных проводов и надежно закрепить.

3.3. Если токоприемник зацепился за спецчасть контактной сети и оттянуть его верёвкой невозможно, то подниматься на крышу троллейбуса и принимать какие-либо другие меры до прибытия бригады техпомощи ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

3.4. При отрыве токоприемников от контактных проводов (объезде большим отклонением) и невозможности поставить токоприемники на них, запрещается удлинять штанги путем наращивания другими металлическими предметами.

3.10. Водителю троллейбуса ЗАПРЕЩАЕТСЯ производить какие-либо работы на крыше.

3.11. При обрыве контактного провода и падении его на землю водитель обязан:

3.11.3. Находиться на расстоянии не ближе 5 метров от места соприкосновения провода с землей, а также предупреждать водителей проходящего транспорта об опасности.

3.11.4. Вызвать к месту происшествия бригаду аварийной службы контактной сети и до ее прибытия не покидать место аварии.

4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПО ОКОНЧАНИИ РАБОТЫ

4.8. Возврат троллейбуса с линии в парк во всех случаях производится только после разрешения дежурного диспетчера конечной станции. 4.9. Приехав в парк, водитель троллейбуса обязан:

- предъявить троллейбус диспетчеру или приемщику, предварительно высадив посторонних лиц из троллейбуса;
- поставить троллейбус на место, указанное диспетчером или приемщиком;
- затормозить его стояночным тормозом;
- выключить все основные и вспомогательные электроцепи;
- слить конденсат из пневмосистемы;
- закрыть окна салона, вентиляционные люки и двери троллейбуса;
- подложить под колесо противооткатный упор при наличии уклона;
- отнять токоприемники от контактной сети и завести их под лиры;
- технически грамотно и разборчиво записать в техническом журнале

троллейбуса заявку на устранение неисправностей, обнаруженных во время работы на линии.

4.3. При постановке троллейбуса на территории парка расстояние между бамперами стоящих друг за другом троллейбусов и должно быть не менее 1,5 метра.

5. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

5.1. Обязанности водителя при ДТП:

- без промедления остановиться;
- включить аварийную сигнализацию, а при ее неисправности или отсутствии выставить в соответствии с требованиями ПДД знак аварийной остановки или мигающий красный фонарь и не трогать транспортное средство, а также предметы, имеющие отношение к происшествию;
- в случае необходимости оказать первую медицинскую помощь пострадавшему и вызвать скорую медицинскую помощь или отправить пострадавшего на попутном транспорте в ближайшую больницу.

5.2. При возникновении в троллейбусе пожара водитель обязан:

- остановить троллейбус;
- затормозить троллейбус ручным тормозом;
- выключить линейный автомат;
- открыть все двери и высадить пассажиров;
- выключить цепи управления и вспомогательные цепи;
- поставить рукоятку реверса в нейтральное положение;
- снять рукоятку и забрать с собой (где предусмотрено конструкцией);
- одеть сигнальный жилет;
- подложить противооткатный упор под колесо со стороны уклона;
- снять токоприемники с контактных проводов и завести их под лиры;
- приступить к тушению пожара первичными средствами и пожаротушения;
- если пожар погасить не удается, сообщить центральному диспетчеру и вызвать пожарную команду.

5.2. В случае возникновения других аварийных ситуаций, водитель обязан руководствоваться ДОЛЖНОСТНОЙ ИНСТРУКЦИЕЙ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА.

Зам. директора по ЭиР Л.Н. Масалитин

Согласовано

Начальник СОТ Н.А.Новик

УТВЕРЖДЕНО

Директор ГКП
"Херсонэлектротранс" № 196 от
10.06.2005г.

ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА ПО ЭКОНОМИИ ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ

1. Перерасход электроэнергии наносит значительный материальный ущерб и в основном зависит от неправильной эксплуатации троллейбусов. Только потери в реостатах составляют 10-15% общего количества электроэнергии, затрачиваемой на движение. Для обеспечения экономного расхода электроэнергии водитель обязан.

1.4. Следить за тем, чтобы троллейбус имел нормальный выбег - ходовые части троллейбуса должны быть правильно отрегулированы и смазаны, а тормоза - не "затянуты".

1.5. Пуск в ход, особенно с остановок, производить плавно и только тогда, когда дорога впереди свободна для нормального разбега. Если позволяет обстановка, избегать движения на реостатных позициях. Не делать лишних пусков постановок.

1.3. Соблюдать установленные дистанции, не нагонять идущие впереди машины, это исключит лишние пуски и торможения.

1.4. При подъезде к остановке, которая занята другим троллейбусом, заблаговременно выключить ходовую педаль и двигаться на выбеге, не производя повторных пусков. При свободной остановке подъезжать к ней на выбеге.

1.5. Пуск в ход троллейбуса, стоящего у перекрестка, производить только при появлении раз решающего сигнала светофора или по сигналу регулировщика движения.

1.4. Всемерно использовать выбег троллейбуса при движении на перегонах (на ровном участке). Если во время движения троллейбуса наблюдается плохой выбег (малая инерция), заявить об этом дежурному механику.

1.5. Следить за работой мотора-компрессора. При неправильной работе мотора-компрессора заявить об этом слесарю. Непрерывная работа мотора-компрессора недопустима.

1.6. Включать и выключать освещение и отопление согласно установленному времени и режиму. При прибытии в парк выключить освещение и отопление.

1.7. В зимнее время объезжать, по возможности, участки дороги, покрытые снегом, обеспечив при этом безопасность движения. Движение по дороге, покрытой

снегом, значительно увеличивает расход электроэнергии на преодоление сопротивления.

1.10. При скоплении троллейбусов не производить одновременное трогание троллейбусов. В этом случае пуск в ход производить только тогда, когда впереди стоящий троллейбус отъехал на расстояние не менее 60 м.

1.1. Не стоять лишнее время на остановке. Потерянное время на остановках возмещается повышением скорости прохождения перегона за счет уменьшения выбега. Это приводит к перерасходу электроэнергии.

1.2. Экономия электроэнергии зависит от того, насколько водитель троллейбуса будет выполнять настоящую инструкцию.

ВОДИТЕЛЬ! Помни, что экономия электроэнергии является важным мероприятием.

Зам. директора по ЭиР
Л.Н.Масалитин

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
Электрическое оборудование Во всех случаях осмотра электрооборудования и устранения неисправности необходимо снять штанги.		
1. Штанги на контактном проводе. Не работают: компрессор, импульсный преобразователь. Работает зуммер. Отсутствие напряжения.	Нет контакта головки токоприемника с контактным проводом, отгорела клемма штангового провода. Неисправный силовой автомат	Проверить токоприемники, произвести ремонт кабеля штанги. Проверить силовой автомат (АВ).
2. Контактторы включаются, но троллейбус не движется (нет высоковольтной цепи)	1. Отгорела клемма или перемычка реостатов 2. Нарушился контакт или отгорел шунт на линейных контакторах ЛК1, ЛК2 3. Не замыкаются контакты реле времени 4. Неисправность тягового двигателя (износ щеток, пробой одной из катушек) 5. Нет контакта в АВ тягового двигателя	1. Проверить токоприемники 2. Поставить клемму штангового провода 3. Проверить шунт, пружины и зачистить контакты автомата 4. Обратиться к техпомощи или в парк 5. Проверить и зачистить контакты, заменить шунт, пружину 6. Проверить и заменить пружину контактов, зачистить контакты 7. Буксировка троллейбуса в парк Проверить контактную группу силового автомата, шунт, пружину.
3. Не включаются контакторы, т. к. нет цепи управления	1. Перегорел предохранитель цепи управления 2. Нет контакта в выключателе цепи управления 3. Нет контакта на блокировке педали пневмотормоза	1. Заменить предохранитель цепи управления 2. Сделать несколько переключений выключателем управления 3. Восстановить контакт блокировки педали пневмотормоза, зачистить контакты

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
4. Нет включения линейных контакторов ЛК1, ЛК2, ЛК3	<ol style="list-style-type: none"> 1. Нет контакта на кулачковом элементе ТК (0) тормозного контактора. 2. Нет контакта на кулачковых элементах ТК(1), ТК (2) контроллера водителя или низковольтного питания. 3. Нет контакта на блок-контактах тормозного контактора Т 4. <u>Не возвратился ГРК.</u> 	<p>Зачистить контакты на кулачковых выключателях контроллера, проверить шунт. Проверить наличие низковольтного питания, регулировку зазоров КЭ. Проверить контакты, зачистить, проверить пружину блок-контактов. Вызвать тех. помощь</p>
5. При пуске троллейбуса ощущаются рыбки	<ol style="list-style-type: none"> 1. Не отрегулированы контакторы (ЛК-1 и ЛК-2 включаются не одновременно) 2. Отгорела клемма, перемычка или перегорела секция пускового реостата 3. Не исправны кулачковые элементы ГРК 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отрегулировать включение контакторов 2. Обратиться к техпомощи или в парк
6. Не включается тормозной контактор "Т"	<ol style="list-style-type: none"> 1. Нет контакта на кулачковых выключателях контроллера 2. Отгорела клемма питающего провода электромагнитной катушки контактора "Т" 3. Неисправность контактора "Т" 4. Неисправность блок-контактов контакторов ЛК-1, ЛК-2, ЛК-3, блокировка реле времени. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Зачистить контакты кулачковых выключателей тормозного контроллера, проверить шунты и исправность кулачковых выключателей 2. Обратиться к техпомощи или в депо 3. Проверить, пружину, проверить и зачистить контакты контактора и т. д. 4. Проверить состояние блок-контактов, пружины, мостик с контактами, зачистить контакты
7. Не работает электро-тормоз, контакторы включаются (нет тормозной цепи)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отгорела или окислилась клемма на реостатах 2. Обрыв шунтовой обмотки ТЭД 3. Плохой контакт между силовыми контактам и контакторов 4. Неисправность шунтирующих резисторов 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Буксировка троллейбуса в парк 2. Зачистить контакты или заменить, проверить пружины 3. Буксировка троллейбуса в парк

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
8. Нет низковольтной цепи. Не работают двери: нет света и звукового сигнала, не работает зуммер	<ol style="list-style-type: none"> 1. Перегорели предохранители 2. Отгорела или окислилась клемма АКБ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заменить предохранитель 2. Обратиться к техпомощи или в парк
9. Не работает двигатель компрессора	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сгорел высоковольтный предохранитель 2. Неисправен АРД 3. Неисправен контактор КДК 4. Сгорело демпферное сопротивление двигателя компрессора Не исправен высоковольтный выключатель или исполнительное реле включения цепи. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заменить предохранитель 2. Проверить контакты и подходящие провода АРД 3. Обратиться к техпомощи или в парк 4. Буксировка троллейбуса в парк 5. Сделать несколько переключений выключателем, проверить контакт. Обратиться к техпомощи в парк.
10. Не отключается двигатель компрессора (залипание)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Замерз воздухопровод, идущий к АРД (в зимнее время) 2. Неисправен АРД 3. Залипание в/в контакторов контактора КДК 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отогреть воздухопровод 2. Проверить АРД, обратиться к техпомощи 3. Проверить контакт КДК, зачистить контакты
11. Нет зарядки аккумуляторной батареи	<ol style="list-style-type: none"> 1. Перегорели: предохранители реле-регулятора 2. Плохой контакт на клеммах АКБ 3. Неисправен низковольтный генератор 4. Оборвана муфта соединения двигателя генератора и генератора 5. Неисправно реле зарядки 6. Неисправность двигателя генератора 7. Сухая или замыкает одна из банок аккумуляторной батареи (банка сильно нагрета) 8. Отсутствие в/в питания преобразующего блока. 9. Не работает преобразующий блок 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Заменить предохранители 2. Зачистить клеммы, затянуть гайки 3. Обратиться к техпомощи или в парк 4. Обратиться к техпомощи или в депо 5. Буксировка в парк 6. Поставить перемычку на клеммы неисправной банки Вызвать тех. помощь.

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
12. Не работает двигатель генератора	1. Перегорел предохранитель 2. Неисправен сам двигатель генератора 3. Неисправность пакетного переключателя (ВУ)	1. Заменить предохранитель 2. Проверить щетки, буксировка в депо 3. Сделать несколько переключений пакетным выключателем, осмотреть контакты, обратиться к техпомощи или в депо
13. Не работает соленоид двери (не слышно щелчков)	1. Сгорел предохранитель 2. Неисправен выключатель 3. Отсоединился провод на клеммной колодке соленоида 4. Неисправность соленоида	1. Заменить предохранитель 2. Проверить и заменить выключатель 3. Подсоединить провод 4. Обратиться к техпомощи или в депо
14. Нет ближнего или дальнего света	1. Перегорел предохранитель ближнего или дальнего 2. Неисправен выключатель 3. Перегорела лампа	1. Заменить предохранитель 2. Проверить и заменить при необходимости выключатель 3. Заменить лампу
15. Не горит стопсигнал	1. Перегорел предохранитель 2. Нет контакта на КЭ тормозного контроллера, обрыв провода низковольтной цепи.	1. Заменить предохранитель 2. Зачистить контакты, проверить низковольтную цепь.
16. Не горят лампочки указателей поворотов	1. Перегорел предохранитель 2. Неисправно реле поворотов 3. Нет контакта или отсоединился провод какой-то стороны переключателя поворотов или реле	1. Заменить предохранитель 2. Поставить перемычку на зажимах реле поворота. Обратиться к техпомощи или в парк. 3. Подсоединить провод или восстановить контакт
17. Не работают габариты и освещение подножек	1. Перегорел предохранитель 2. Неисправен выключатель 3. Нет контакта между лампой и патроном 4. Сгорела лампа	1. Заменить предохранитель 2. Проверить выключатель и подходящие провода 3. Восстановить контакт 4. Заменить лампу
18. Нет света в салоне	1. Перегорел предохранитель группы 2. Неисправен выключатель	1. Заменить предохранитель 2. Проверить выключатель и подходящие провода

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
19. Не работает зуммер	1. Перегорел предохранитель 2. Нет контакта в реле напряжения (РО)	1. Заменить предохранитель 2. Зачистить контакты в реле напряжения
20. Работает зуммер (при поставленных штангах и включенном автомате)	1. Не работает реле напряжения 2. Сгорело сопротивление реле напряжения 3. Перегорел предохранитель	1. Проверить работу реле напряжения 2. Заменить сопротивление реле напряжения 3. Заменить предохранитель
21. Не работает звуковой сигнал	1. Перегорел предохранитель 2. Неисправен звуковой сигнал 3. Нет контакта в кнопке сигнала, обрыв провода питания	1. Заменить предохранитель 2. Вызвать техпомощь 3. Заменить кнопку, проверить цепь питания
22. Не работает стеклоочиститель	1. Перегорел предохранитель 2. Неисправен выключатель 3. Неисправен двигатель стеклоочистителя или низковольтная цепь	1. Заменить предохранитель 2. Проверить выключатель 3. Обратиться к техпомощи или в парк

Пневматическое оборудование

1. Компрессор работает, а давления в системе нет (манометр не показывает давления, слышна утечка воздуха)	1. Лопнул или отошел трубопровод, соединяющий компрессор с ресивером, гибкий шланг 2. Неисправность обратного клапана, головки компрессора, разрыв ресивера, износ поршневых колец.	1. Снять штанги, открыть люк, убедиться в неисправности, вызвать техпомощь
2. Масло из компрессора проходит в систему, в нижней части маслоотделителя. После достижения максимального давления через выпускное отверстие с воздухом в систему попадает масло. В маслоотделителе и в резервуарах слишком много масла	1. Износ поршневых колец компрессора	1. Вывернуть сливную пробку маслоотделителя, выпустить конденсат Слить конденсат Если неисправность и после слива масла повторится, то это свидетельствует о вероятном износе поршневых колец компрессора Указать в заявке.

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
<p>3. После остановки двигателя компрессора давление в ресиверах значительно падает (троллейбус не заторможен) или в заторможенном положении (нога на тормозной педали) давление также значительно снижается</p>	<p>1. Не плотность выпускного клапана или ослабление его пружины. Не плотность прилегания штока выпускного клапана к выпускному или ослабление пружины, неисправности дверного цилиндра или крана уровня пола, утечка воздуха из РКО, неисправен обратный клапан. 2. Утечка воздуха из тормозного цилиндра Утечка воздуха из <u>тормозного крана</u></p>	<p>1. Если давление воздуха в системе падает на 0,5 атм за 15-20 мин, необходимо срочно устранить неисправность. Необходимо несколько раз быстро нажать и отпустить педаль пневмотормоза. Обычно этим действием продуваются загрязнения, образовавшиеся на клапане. 2. Буксировка в парк 3. Обратиться к техпомощи или в парк</p>

механическое оборудование

<p>1. Ослабли гайки крепления колес, на троллейбусе во время движения слышны "хрустящие" звуки или равномерное "цоканье" при легком постукивании молотком по прижимам передних или клиньям задних колес наблюдается их смещение.</p>	<p>Неравномерно затянуты гайки крепления колес На ободе колеса при подтормаживании остается свежий металлический след от передних прижимов или задних клиньев. Разрушение передних ступичных подшипников</p>	<p>Дотянуть Обтянуть Устраняется депо или на линии После съемки и постановки колес и частичной эксплуатации необходимо подтянуть все гайки колес Остановится, вызвать тех. помощь.</p>
<p>2. При резком торможении слышен глухой стук</p>	<p>Увеличен выход штоков тормозных цилиндров</p>	<p>Указать в заявке</p>
<p>3. Быстро изнашивается протектор передних колес. Повышенный износ средней части протектора. Повышенный износ шин по краю протектора. Износ протектора в виде "лысок"</p>	<p>Не правильная регулировка углов схождения. Повышенное давление в шинах.Пониженное давление в шинах. Эллипсность тормозных барабанов.</p>	<p>Устраняется в парке по заявке.</p>
<p>4. Временами появляется вилание передних колес, «бьет руль»</p>	<p>Отпущена гайка крепления ступицы Не закреплены рулевые тяги Выработка шаровых пальцев гидроуселителя. Ослаблено крепление сошки вала рулевого механизма.</p>	

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
<p>5. Слабые колодочные тормоза (пневматические тормоза)</p> <p>Не держит стояночный тормоз.</p>	<p>1. Замасленные тормозные барабаны и накладки. Видны подтеки масла на внутренней части колес</p> <p>Большой износ тормозных накладок</p> <p>Колодочный тормоз не отрегулирован</p> <p>Давление воздуха в тормозной системе ниже 5,5 кгс/см²</p> <p>Неисправен тормозной кран.</p> <p>Неисправен ручной тормозной кран, ускорительный клапан в контуре стояночного тормоза, энергоаккумулятор, не отрегулированы тормоза заднего моста.</p>	<p>Вызвать техническую помощь, при необходимости забуксировать троллейбус в парк.</p> <p>Устранить неисправность в парке.</p>
<p>6. "Клинят" тормоза: сильно греются тормозные барабаны, слышен запах гари, на первых пусковых позициях троллейбус не трогается</p>	<p>1. Лопнула стяжная пружина тормозных колодок</p> <p>2. Оборваны тормозные накладки</p> <p>3. Оборваны тормозные накладки</p> <p>4. Не смазан или заедает вал разжимного кулака . Нет зазора между накладками и тормозным барабаном или изношены накладки, разжимной кулак устанавливается под углом более 35°</p>	<p>Вызвать тех.помощь.</p>
<p>7. Занос при торможении</p>	<p>Не правильная регулировка тормозов. Замаслен один из тормозных барабанов. Обрыв штока тормозного цилиндра</p> <p>Вызвать техническую помощь</p>	<p>Вызвать тех.помощь.</p>

Неисправности и их признаки	Причины	Способ устранения
<p>8. При движении на пусковых или тормозных позициях наблюдается сильная вибрация кардана;</p> <p>при трогании с места слышны глухие металлические удары. При движении на выбеге карданный вал вибрирует и слышен сухой металлический стук.</p>	<p>Вышел из строя игольчатый подшипник крестовины. Износ шлицевого соединения;</p> <ul style="list-style-type: none"> - неисправны подшипники ТЭД - ослабли гайки болтов крепления, ослабла гайка фланца на валу ТЭД двигателя; износ шлицевой части кардана 	<p>Неисправный узел крестовины будет сильно нагрет. Вызвать техпомощь</p>
<p>9. Перекошен задний мост, при торможении пневматическим тормозом и последующем расторможении одно из колес "клинит" о кузов троллейбуса при торможении электротормозом слышен стук заднего моста</p>	<p>Ослабло крепление стремянок, обрыв рессорного кронштейна, утерян рессорный палец. Ослаблено крепление подвески заднего моста</p>	<p>Вызвать техпомощь Остановиться Вызвать техпомощь</p>
<p>10. Неисправность подвески: - машина проседает на одну сторону — слышен скрип или металлический хруст</p>	<ul style="list-style-type: none"> - излом рессоры, не работает РПК, неисправность пневмо-элемента подвески - отсутствует графитная смазка между листами. 	<p>Вызвать техпомощь</p>
<p>11. Неисправности заднего моста: - карданный вал вращается, троллейбус не движется;</p> <ul style="list-style-type: none"> - задний мост сильно греется, слышен гул и запах гари; - слышен стук главной передачи заднего моста 	<ul style="list-style-type: none"> - вышла из строя полуось заднего колеса - нет смазки или низкий уровень смазки - выработка в сателлитах и в узлах трансмиссии. 	<p>Вызвать техпомощь. Остановится немедленно, вызвать тех помощь.</p>
<p>12. Влияние колес задней оси, повышенное биение колес с шинами в сборе</p>	<p>Неправильная установка задних шин, неравномерная затяжка гаек крепления колес, износ промежуточного кольца, деформация колес (дисков)</p>	<p>Устраняется в парке</p>

**НЕИСПРАВНОСТИ ТРОЛЛЕЙБУСА, С КОТОРЫМИ ЗАПРЕЩЕН ВЫЕЗД
ИЗ ПАРКА И РАБОТА НА ЛИНИИ (извлечение из ПЭТТ)**

Запрещается эксплуатация на линии троллейбусов, имеющих хотя бы одну из перечисленных
ниже неисправностей:

3.3.6.2.1. Тормозная система, если:

- изменена конструкция тормозных систем, применены узлы или детали, не отвечающие техническим условиям предприятия-изготовителя;
- тормозной путь, определенный как при проверке функционирования тормозных систем, так и в процессе эксплуатации, больше нормативного;
- тормозной путь троллейбуса при начальной скорости 20 км/ч на ровной сухой дороге с асфальто (цементно)-бетонным покрытием не должен превышать 4,5 м;
- при этих же условиях, но с начальной скоростью для троллейбуса 30 км/ч тормозной путь не должен превышать 11 м;
- нарушена герметичность пневматического тормозного привода, что приводит к падению давления воздуха при неработающем компрессоре больше, чем на 0,05 МПа (5 Н/см^2 ; $0,5 \text{ кгс/см}^2$) за 15 мин при условии включения тормозной системы;
- не работает манометр тормозной системы;
- не фиксируется рычаг (педаль, рукоятка) тормозной системы в рабочем положении;
- не действует хотя бы один из видов тормозов;
- неисправен хотя бы один из приводов механических тормозов.

3.3.6.2.2. Колеса и шины троллейбусов, если;

- остаточная высота рисунка протектора по центру беговой дорожки менее 2,0 мм, по длине более четвертой части поверхности шины;
- имеются местные повреждения (порезы, разрыва и др.), оголяющие корд, а также расслоения каркаса, отслоения протектора и боковин;
- установлены на одну ось - диагональные шины вместе с радиальными, а также шины, имеющие разный рисунок протектора;
- имеется излом, ослабление или отсутствие хотя бы одной шпильки, или гайки крепления колеса, или наличие трещины диска и обода колеса;
- установлены на передних колесах шины, восстановленные по второй группе ремонта;
- давление в шинах не соответствует установленным нормам;
- неисправны замочные кольца или ослаблено их крепление на ободе.

3.3.6.2.3. Рулевое управление, если:

- окружной люфт рулевого колеса превышает 15° при положении управляемых колес, соответствующем прямолинейному движению при работающем усилителе руля;
- затруднено вращение рулевого колеса;
- неисправен гидроусилитель рулевого управления;
- ослаблено или повреждено крепление рулевого механизма;
- просачивается смазка из картера рулевого механизма.

3.3.6.2.4. Трансмиссия, если:

- ослаблено крепление и посадка фланцев на валах тягового двигателя и редуктора;
- повышена вибрация;
- чувствителен стук и шум;
- сломана или ослаблена хотя бы одна шпилька картера, крепления крышек фланца бортовых редукторов.

3.3.6.2.5. Подвеска, если:

- разрушен коренной лист или центральный болт рессоры;
- не работает регулятор уровня положения кузова (при пневмоподвесках);
- перекошен кузов (задний или передний мост).

3.3.6.2.6. Кузов, если:

- отсутствует предусмотренный конструкцией бампер или заднее защитное устройство, грязезащитные фартуки и брызговики;
- в салоне отсутствуют предусмотренные конструкцией поручни;
- нарушена прочность подножек и поручней;
- повреждено изоляционное покрытие поручней, подножек или дорожки на крыше;
- нарушена прочность дверей, люков пола;
- протекает крыша;
- разбиты стекла (салона, дверей или кабины водителя);
- имеются трещины и другие повреждения в передних стеклах и зеркалах заднего вида, которые ухудшают видимость;
- на стекло прикреплены предметы или нанесены покрытия, ограничивающие обзорность с места водителя и ухудшающие его прозрачность;
- неисправны замок дверей кабины, механизм регулирования положения сидения водителя, приводы управления дверями, спидометра, устройства для обогрева и обдува стекла.

3.3.6.2.7. Пневматическое оборудование, если:

- время наполнения пневматической системы сжатым воздухом от нулевого до рабочего давления превышает установленную норму;

- не обеспечивается автоматическое поддержание давления в заданном диапазоне;
- нарушена герметичность пневмосистемы, что приводит к падению давления более 0,05 МПа (5 Н/см) за 15 мин при условии п.3.3.6.2.1. этих Правил;
- неисправны аппараты пневмосистемы (ручной тормозной кран, тормозной кран, предохранительный клапан, манометр, приводы дверей);

- предохранительный клапан не имеет пломбы. 3.3.6.2.8.

Электрическое оборудование, если:

- ток утечки превышает 3 мА;
- нарушено функционирование пускорегулирующей и защитной аппаратуры, вспомогательных электрических цепей;
- при включении двигателей срабатывают автоматические выключатели или перегорают предохранители силовых цепей, или цепей управления;
- деформированы токоприемники или нажатие их на контактный провод не соответствует нормативному;
- "заедают" шарниры или токоприемник не фиксируется в опущенном положении;
- нарушена целостность веревки (троса) опускания токоприемников (износ более 20%);
- не работают низковольтные электрические цепи привода дверей, стеклоочистителей, световой и звуковой сигнализации;
- установлены некалиброванные предохранители;
- не работают контрольно-измерительные приборы;
- количество, тип, цвет, размещение и режим работы внешних световых приборов не отвечает требованиям документации;
- нарушена регулировка фар;
- не горит левая фара в режиме ближнего света;
- на световых приборах нет рассеивателей или используются рассеиватели и лампы, не отвечающие типу данного светового прибора.

ПРИЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРОЛЛЕЙБУСОМ И ДЕЙСТВИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА В

ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ

	При ситуации	Действия водителя
1.	Внезапное исчезновение электродинамического тормоза	1.1. Остановить троллейбус пневматическим тормозом по возможности ближе к правому бордюру. 1.2. Затормозить троллейбус ручным (стояночным) тормозом. 1.3. Убедиться в заторможенности троллейбуса. 1.4. Убедившись в безопасности, высадить пассажиров. 1.5. Выключить линейный автомат и цепи управления. 1.6. Поставить рукоятку реверса в нейтральное положение (на троллейбусах ЮМЗ Т-2 снять рукоятку и забрать с собой, если предусмотрено конструкцией). 1.7. Одеть сигнальный жилет. 1.8. Подложить противооткатный башмак под переднее правое колесо троллейбуса со стороны возможной откатки. 1.9. Выставить знак аварийной остановки или включить аварийную сигнализацию. 1.10. Снять токоприемники с контактных проводов. 1.11. Сообщить центральному диспетчеру.
2.	Внезапное исчезновение пневматического тормоза	2.1. Снизить скорость электродинамическим тормозом и остановить троллейбус ручным тормозом по возможности ближе к правому бордюру. Далее действовать согласно пунктам 1.3-1.11.
3.	Внезапное исчезновение ручного (стояночного) тормоза	3.1. Остановить троллейбус электродинамическим и пневматическим тормозом и по возможности ближе к правому бордюру. 3.2. По возможности упереться передним или задним колесом в бордюрный камень. 3.3. Удерживая троллейбус пневматическим тормозом с помощью проинструктированного лица, подложить противооткатный башмак под переднее правое колесо со стороны возможной откатки. Далее действовать согласно пунктам 1.3-1.7 и 1.9-1.11.
4.	Внезапное исчезновение электродинамического и пневматического тормоза	4.1. Остановить троллейбус ручным тормозом. Далее действовать согласно пунктам 1.3-1.11.
5.	Внезапное исчезновение электродинамического и ручного тормозов	5.1. Остановить троллейбус пневматическим тормозом по возможности ближе к правому бордюру. 5.2. По возможности упереться колесом в бордюрный камень. 5.3. С помощью проинструктированного лица подложить противооткатный башмак под колесо со стороны возможной откатки. Далее действовать согласно пунктам 1.3-1.11.

№	При ситуации	Действия водителя
6.	Внезапное исчезновение пневматического и ручного тормозов	<p>6.1. Снизить скорость троллейбуса до минимальной электродинамическим тормозом.</p> <p>6.2. Притереться правыми колесами к бордюроному камню и попытаться таким образом остановить троллейбус.</p> <p>6.3. При невозможности остановить троллейбус вышеуказанным способом, подавая сигналы общей тревоги, двигаться до ближайшего горизонтального участка, на котором троллейбус может остановиться.</p> <p>6.4. С помощью проинструктированного лица подложить противооткатный башмак под колесо со стороны возможной откатки. Далее действовать согласно пунктам 1.3-1.11.</p>
7.	Отказ тормозов на подъеме	<p>7.1. Водитель должен принять все меры предосторожности и продолжать движение до горизонтального участка, где действовать способами указанными в пункте 6.</p>
8.	Троллейбус не идет на "ход" при движении на подъем	<p>8.1. Остановить троллейбус электродинамическим и пневматическим тормозами.</p> <p>8.2. Затормозить троллейбус стояночным тормозом.</p> <p>8.3. Убедиться в заторможенности троллейбуса стояночным тормозом.</p> <p>8.4. С помощью проинструктированного лица подложить противооткатный башмак под колесо со стороны возможной откатки.</p> <p>Далее действовать согласно пунктам 1.4-1.7 и 1.9-1.11.</p>
9.	Возгорание троллейбуса	<p>9.1. Остановить троллейбус.</p> <p>9.2. Затормозить троллейбус ручным тормозом.</p> <p>9.3. Выключить линейный автомат</p> <p>9.4. Открыть все двери и высадить пассажиров</p> <p>9.5. Выключить цепи управления и вспомогательные цепи.</p> <p>9.6. Поставить рукоятку реверса в нейтральное положение (на троллейбусах ЮМЗТ-2 снять рукоятку и забрать с собой, если предусмотрено конструкцией).</p> <p>9.7. Одеть сигнальный жилет</p> <p>9.8. Подложить противооткатный башмак под колесо со стороны уклона.</p> <p>9.9. Снять токоприемники с контактных проводов и завести их под лиры.</p> <p>9.10. Сообщить диспетчеру и приступить к тушению пожара первичными средствами пожаротушения.</p> <p>9.11. Если пожар погасить не удастся, сообщить центральному диспетчеру и вызвать пожарную команду.</p>

При ситуации (неисправности)	Действия водителя
	<p>12.7. Открыть переднюю дверь, выбросить на обочину противооткатный упор, стать на нижнюю ступеньку и соскоком выпрыгнуть из троллейбуса.</p> <p>12.8. Подложить под переднее колесо противооткатный упор со стороны возможной откатки.</p> <p>12.9. Соблюдая осторожность, снять токоприемники с контактных проводов и завести их под лиры.</p> <p>12.10. Открыть двери троллейбуса и высадить пассажиров.</p> <p>12.11. Произвести запись в техническом журнале троллейбуса "Кузов под напряжением", указать время, дату и свою фамилию.</p> <p>12.12. Сообщить диспетчеру конечной станции о возникшей технической неисправности и свое местонахождение через водителей др. троллейбусов или по телефону и ожидать прибытия бригады техпомощи для буксировки в парк.</p> <p>12.13. Какие-либо передвижения своим ходом, а также постановка токоприемников троллейбуса с утечкой тока на корпус запрещается.</p> <p>12.14. По прибытии в парк троллейбус буксируется в указанное техническим приемщиком место, после чего водитель оставляет на своем рабочем месте табличку с надписью о наличии токоутечки на корпус троллейбуса, сдает технический журнал троллейбуса диспетчеру по выпуску и в дальнейшем действует по его указанию. Оставлять троллейбус с утечкой тока без присмотра до установки таблички "Троллейбус буксировать. Кузов под напряжением" категорически запрещается. Табличку должен выдать технический приемщик при заезде.</p>

ИНСТРУКЦИЯ ПО БУКСИРОВКЕ ТРОЛЛЕЙБУСНЫХ МАШИН

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Передвижение троллейбусов, не имеющих собственного хода, либо с неисправной тормозной системой, повреждением изоляции или высоковольтных цепей и оборудования, а также с другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения и технику безопасности, производить буксировкой автотягачом. Для буксировки неисправных троллейбусов автотягач должен быть экипирован:

- добавочной тягой жесткого сцепления;
- штырями со шплинтами;
- подстраховочным тросом;
- шлангом, обеспечивающим подачу сжатого воздуха от автотягача в

пневматическую систему (при буксировке троллейбусов типа ЮМЗ).

1.2. Все водители, линейные работники, рабочие аварийно-восстановительной бригады должны быть обучены правилам сцепки, буксировки и расцепки троллейбусов. Проверка у перечисленных лиц теоретических знаний и практических навыков по сцепке, буксировке и расцепке троллейбусов должна быть оформлена соответствующими протоколами. Периодичность повторных проверок знаний должна производиться в соответствии с требованиями ПЭТТ.

1.3. Должностные лица, допущенные к сцепке, буксировке и расцепке троллейбусов должны знать конструкцию сцепных устройств подвижного состава, а также конструкцию применяемых дополнительных аварийных сцепных устройств (жесткие буксировочные тяги, дополнительные подстраховочные тросы и т. д.).

1.4. При производстве маневровых работ, сцепке, буксировке и расцепке троллейбусов должностные лица, допущенные к выполнению указанных работ, должны руководствоваться:

- Настоящей "Инструкцией", инструкцией по производству маневровых работ;
- "Инструкцией по ограждению мест производства работ в условиях дорожного движения в городах";
- "Правилами техники безопасности на городском электротранспорте";
- "Правилами технической эксплуатации трамвая и троллейбуса".

1.5. Буксировка производится для:

- ликвидации задержек в движении и постановки неисправного троллейбуса под бровку тротуара - местная буксировка;
- отправки неисправного троллейбуса, стоящего на проезжей части, в парк;
- передвижения неисправного подвижного состава по территории депо.

1.6. Буксировка троллейбуса троллейбусом на гибкой сцепке с неисправным рулевым управлением или неисправными тормозами, а также толкание троллейбуса троллейбусом категорически запрещается.

Буксировка троллейбусов должна производиться только автотягачом скорой технической помощи на жестком буксире.

1.7. Буксировка неисправных троллейбусов производится под управлением водителя первого или второго класса, в особых случаях допускаются водители третьего класса, прошедшие обучение, инструктажи и сдавшие экзамены.

1.8. Руководство работой по буксировке, сцепке и расцепке троллейбусов возлагается при буксировке из парка на завод на инженерно-технического работника линейного персонала, а при его отсутствии - на бригадира аварийно-восстановительной бригады.

1.9. Руководство маневровой работой, буксировкой, сцепкой и расцепкой на территории депо, завода, мастерских, а также буксировкой троллейбусов из одного предприятия в другое возлагается на должностных лиц, определяемых приказом директора предприятия.

1.10. Линейным водителям без присутствия инженерно-технических работников линейного персонала или аварийно-восстановительной бригады буксировать, производить сцепку и расцепку троллейбусов (с неисправным стояночным ручным тормозом), техническое состояние которого не обеспечивает надежное удержание троллейбуса на уклоне, категорически запрещается.

1.11. При производстве работ по сцепке и расцепке, буксировке троллейбус должен быть освобожден от пассажиров и посторонних лиц.

1.1. При буксировке троллейбус должен быть соединен жесткой сцепкой (тягой), по утвержденной предприятием конструкции. Жесткие сцепления (тяги) должны быть в технически исправном состоянии (иметь бирку с датой испытаний, прикрепленную к испытанному приспособлению).

ПРИМЕЧАНИЕ: 1. Добавочные аварийные жесткие сцепления (тяги) и дополнительные подстраховочные тросы должны подвергаться ежегодному испытанию на прочность с соответствующей регистрацией даты испытания.

2. Буксировать троллейбусы на гибкой сцепке (тросах) запрещено.

1.2. Буксировка троллейбусов с неисправным одним из видов тормозных устройств, предусмотренных конструкцией, на уклонах с тяжелыми условиями движения производится только аварийно-восстановительной бригадой с применением дополнительного подстраховочного троса.

2. МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ТРУДА ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ СЦЕПКИ-РАСЦЕПКИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ

2.1. Производство сцепки и расцепки троллейбусов с неисправным стояночным тормозом линейными водителями запрещается. Эта работа выполняется только аварийно-восстановительной бригадой.

2.2. В темное время суток место производства работ по сцепке-расцепке должно быть хорошо освещено фарами троллейбусов или переносными фонарями "Техпомощи".

2.3. Перед началом сближения со стоящим троллейбусом водитель автотягача должен убедиться в отсутствии людей между троллейбусом и автотягачом.

2.1. Водитель автотягача имеет право подавать машину "на ход" после разрешения полученного от линейного работника, а при его отсутствии только по команде сцепщика.

2.2. Ответственность за правильность и надежность сцепки троллейбусов возлагается на сцепщика, производившего сцепку, а также на водителя автотягача, который обязан проверить надежность сцепки.

2.6. При выполнении операций по сцепке-расцепке троллейбусов сцепщик должен находиться на внешней (правой по ходу движения) стороне дороги, с внешней (наружной) стороны троллейбуса. Сцепщику категорически запрещается находиться между троллейбусом и автотягачом во время движения последнего на сцепку или расцепку.

2.7. Расцепка троллейбусов должна производиться только на ровной площадке. Производить расцепку троллейбусов на повороте и на уклонах категорически запрещается.

2.8. Водитель автотягача несет личную ответственность за безопасность сцепщика во время сцепки и расцепки.

3. ПРАВИЛА СЦЕПКИ-РАСЦЕПКИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ ДОБАВОЧНОГО ЖЕСТКОГО СЦЕПЛЕНИЯ (ТЯГИ)

3.1. К работе по сцепке и расцепке допускаются работники, обученные правилам и приемам указанных работ и прошедшие инструктаж по охране труда.

3.2. До начала сцепки водитель буксируемого троллейбуса обязан:

- надежно затормозить троллейбус;
- подложить два противооткатных (тормозных) башмака под переднее правое колесо со стороны уклона;
- снять с контактных проводов, завести и надежно закрепить за лиры токоприемники.

3.3. До начала сцепки водитель автотягача обязан:

- убедиться в исправности реверсора (заднего хода) и работе педали газа без заеданий;
- убедиться в исправности тормозов, подъехать к буксируемому троллейбусу задним ходом и остановиться на расстоянии от него не ближе трех метров.

3.1. Получив информацию от водителя автотягача о готовности к сцепке и что тягач надежно заторможен, сцепщик подготавливает и визуально проверяет исправность сцепных устройств (тяги, штырей, вилок).

3.2. Закончив проверку, сцепщик обязан:

- выйти из межмашинного пространства на правую обочину и стать лицом к автотягачу;
- убедившись в отсутствии людей между машинами и под ними, подать команду водителю автотягача "на сцепку".

3.6. Получив команду сцепщика, водитель обязан:

- перед троганьем громко объявить: "От машины, подаю на сцепку" и дать предупредительный сигнал;
- подавать тягач со скоростью 1-2 км/час и остановить его на расстоянии 1 -1,5 метра от буксируемого троллейбуса, затормозить тягач стояночным тормозом, выжав сцепление, включить 1-ю передачу, и сообщить сцепщику: "Готов на сцепку".

3.7. Получив информацию о готовности на сцепку, сцепщик обязан:

- подложить противооткатный башмак под колесо автотягача со стороны сцепки;
- присоединить буксировочную тягу к буксируемому троллейбусу, закрепить валик в струбине и вывести свободный конец тяги вправо по ходу движения под углом 45-60 град, к продольной оси троллейбуса.

3.8. Получив команду сцепщика "Отъезжай", водитель начинает движение на удаление от стоящего троллейбуса на 1-й передаче на малых оборотах двигателя.

3.9. По мере удаления тягача сцепщик должен перемещать свободный конец тяги по направлению к сцепному прибору движущегося автотягача, пока конец тяги не совпадет с крюком сцепного прибора. При совпадении сцепщик дает команду "Стоить". По этой команде водитель тягача должен остановить и надежно затормозить тягач, о чем сообщить сцепщику.

ПРИМЕЧАНИЕ: Свободный конец тяги жесткого сцепления заводить под отбойными брусками.

При отъезде автотягача на расстояние больше необходимого сцепщик обязан отвести тягу в правую сторону и выйти из межмашинного пространства. Затем водитель и сцепщик обязаны вновь повторять операции, предусмотренные пунктами 3.6, 3.7, 3.8 и 3.9 в порядке и в соответствии с функциональными обязанностями.

3.10. После остановки автотягача и сообщения водителя, что тягач заторможен, сцепщик обязан:

- закрепить буксировочную тягу в сцепном приборе автотягача и зашплинтовать сцепной прибор;
- выйти из межмашинного пространства;
- соблюдая осторожность, убрать башмаки из-под колес и сообщить водителю и проводнику: "Машины сцеплены", "К буксировке готовы". После получения команды сцепщика "Машины сцеплены", "К буксировке готовы", водитель буксируемого троллейбуса должен растормозить буксируемый троллейбус.

ПОРЯДОК РАСЦЕПКИ ТРОЛЛЕЙБУСОВ ПОСЛЕ ОКОНЧАНИЯ БУКСИРОВКИ

3.11. Перед расцепкой машин после окончания буксировки автотягач и буксируемый троллейбус должны быть надежно заторможены стояночными тормозами.

3.12. Сцепщик обязан:

- лично убедиться, что обе машины надежно заторможены и сообщить водителю. "Иду на расцепку";
- подложить башмаки под колеса обеих машин со стороны сцепки;
- розшплинтовать сцепной прибор автотягача и снять тягу жесткого сцепления;
- выйти из машинного пространства и подать команду "Отъехать", "Машины расцеплены".

3.13. Водитель автотягача по команде "Отъехать" отъезжает на расстояние 3-х метров от буксируемого троллейбуса и после остановки тягача сообщает сцепщику "Тягач заторможен".

Сцепщик снимает тягу жесткого сцепления, устанавливает ее в транспортабельное положение.

4. ПОРЯДОК БУКСИРОВКИ

4.1. Перед началом буксировки ответственное лицо, водитель автотягача обязаны проверить надежность сцепки и подготовку троллейбусов к буксировке...

4.2. Буксировка одиночного троллейбуса разрешается только автотягачом или троллейбусом "Техпомощи".

4.3. Двери во всех троллейбусах должны быть закрыты.

4.4. Буксировка на подъемах и спусках с тяжелыми условиями движения разрешается после проведения соответствующих инструктажей.

4.1. Поездная бригада при буксировке должна состоять из водителя одиночного троллейбуса: водитель и сопровождающий в буксируемом троллейбусе, водитель в автотягаче,

4.2. Водитель должен вести троллейбус строго по колее тягача.

4.7. Скорость движения при буксировании на ровном участке и на подъеме не более 20 км/час, на спусках - не более 10 км/час.

4.8. Движение по перегону осуществляется по правилам служебной инструкции водителя и правилам дорожного движения.

4.9. В случае разрыва сцепки водитель буксируемого троллейбуса обязан остановить троллейбус действующими видами тормозов, после чего сопровождающий обязан подложить противооткатный башмак под колесо со стороны уклона.

Зам. директора по ЭиР

Л.Н. Масалитин

ИНСТРУКЦИЯ о порядке производства маневровых работ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. К маневровой работе относятся все служебные передвижения троллейбуса и специального подвижного состава, не связанные с перевозкой пассажиров или грузов в парке, конечных пунктов маршрутов, линейных маневров, а также на дорогах общего пользования.

Маневровая работа включает в себя;

1.1.1. Передвижение, буксировка (сцепка и расцепка) троллейбусов в парке производится с целью обеспечения технического обслуживания, ремонта и выпуска подвижного состава на линию в соответствии с расписанием.

1.1.1.1. Передвижение троллейбусов на станционных путях конечных пунктов маршрутов для отстоя подвижного состава, предусмотренного расписанием.

1.1.2. Послеремонтная обкатка подвижного состава и поездки на линии без пассажиров для проверки и наладка оборудования, перегон подвижного состава из парка на маршрут и обратно.

1.1.3. Служебные поездки по заданному маршруту для развозки поездных бригад. Различают следующие виды маневровых работ:

- подача подвижного состава своим ходом вперед и назад;
- буксировка троллейбуса, не имеющего собственного хода.

1.2. К работе водителем-маневровым допускаются водители 1-го и 2-го класса и, как исключение, водители 3 класса со стажем работы водителем не менее двух лет, прошедшие инструктаж по производству маневровых работ, сдавшие экзамен и назначенные приказом по предприятию.

1.3. Обязанности сопровождающего могут выполнять:

1.3.1. Водитель-маневровый.

1.3.2. Лицо, прошедшее инструктаж по производству маневровых работ и назначенное приказом по депо.

1.3.3. Линейный работник или водитель при маневрах и движении троллейбуса назад на линии.

1.4. При производстве маневровых работ водитель-маневровый и сопровождающий обязаны работать в оранжевом жилете.

2-ОРГАНИЗАЦИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

2.1. Маневровые работы производятся по распоряжению:

2.1.1. На территории парка, в цехах - начальника цеха, мастера, бригадира.

2.1.2. На линии - центрального диспетчера.

2.2. Непосредственное руководство работой осуществляет:

2.2.1. В депо - бригадир водителей-маневровых или специально назначенный работник приказом по депо.

2.2.2. На линии- инженерно-технический работник линейного персонала или бригадир аварийно-восстановительной бригады.

2.3. Движение троллейбуса задним ходом производится под наблюдением и по сигналу сопровождающего. Сопровождающий обязан иметь при себе необходимые средства сигнализации (свисток, желтый флажок, фонарь).

Перед началом движения водитель должен убедиться в безопасности движения.

2.4. Перед началом движения задним ходом водитель должен убедиться в том, что:

2.4.1. Путь свободен и движение других транспортных средств в направлении этого пути не производится.

2.4.2. Сопровождающий находится на месте и готов к работе.

2.5. При движении троллейбуса задним ходом водитель обязан:

2.5.1. Производить движение только по разрешающему сигналу сопровождающего.

2.5.1. Скорость движения до 5 км/час.

2.5.2. Внимательно воспринимать сигналы сопровождающего. При неясном или непонятном сигнале остановить троллейбус.

2.1. Любое передвижение подвижного состава на осмотровых канавах, в цехах и мастерских должно производиться по предварительной заявке мастера цеха (участка). Мастер, бригадир и водитель обязаны лично убедиться в отсутствии ремонтного персонала в осмотровых канавах, на крыше подвижного состава, лестнице, дверных подножках и других выступающих частях кузова, а также вблизи троллейбуса.

2.2. Состав маневровой бригады.

2.3. При подаче троллейбуса назад сопровождающий находится на задней площадке лицом по направлению движения и обязан передавать водителю сигналы.

При производстве маневровых работ водители руководствуются сигналами в соответствии с требованиями п. 10.7. служебной инструкции.

2.9. При производстве маневров необходимо пользоваться пневмотормозом.

2.1. Передвижение троллейбуса с неисправными тормозами, при утечке тока на корпус более 3 Ма или другими неисправностями, не обеспечивающими безопасность движения, должно производиться методом буксировки.

2.2. Передвижение и постановка на осмотровую канаву с канавы неисправного троллейбуса разрешается по устному разрешению мастера только буксировкой его на жесткой сцепке автотягачом.

2.1. Перед маневрами троллейбус должен быть освобожден от пассажиров и посторонних лиц.

2.2. При расстановке троллейбусов на площадке открытой стоянки должны быть предусмотрены пожарные проезды шириной не менее 3,5 м. Расстояние между двумя пожарными проездами должны быть:

2.13.1. В поперечном направлении - через 25 м.

2.13.2. В продольном направлении - через 100 м.

2.13.3. При расстановке троллейбуса в парке расстояние между бамперами двух стоящих друг за другом троллейбусов должно быть не менее:

на открытой площадке - 1,5 м; на канаве - 1,0 м. ¹ 2.13.4. При постановке на отстой расстояние между смежными рядами троллейбусов в поперечном направлении должно быть 1,5 м и 3,5 м.

2.7. Состав маневровой бригады

№ п. п.	Вид маневровой работы	Состав маневровой бригады	Старший в бригаде
1.	Подача троллейбуса вперед своим ходом	Водитель	Водитель
2.	Подача троллейбуса назад своим ходом	Водитель и сопровождающий	Водитель
3.	Буксировка одиночного троллейбуса	Два водителя (троллейбуса и автотягача)и сопровождающий в троллейбусе	Водитель автотягача

3. ОБЯЗАННОСТИ БРИГАДИРА МАНЕВРОВЫХ ВОДИТЕЛЕЙ

3.1. Расстановку троллейбусов на отстой производить в полном соответствии с расписанием по времени выхода на линию, требованиям ПЭТТ троллейбусов, охраны труда, противопожарной безопасности.

3.2. Перед началом работы получить у диспетчера или мастера справку о наличии троллейбусов с неисправными тормозами или с утечкой тока более 3 Ма.

3.3. Перечень номеров таких троллейбусов передать маневровым водителям, обязав их эти троллейбусы подавать на отстой, ремонт, осмотр только путем буксировки.

4. ОБЯЗАННОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ-МАНЕВРОВЫХ

Водители-маневровые обязаны:

- точно и своевременно выполнять задания на маневровые работы; следить за сигналами и выполнять их требования; принимать немедленные меры к остановке подвижного состава в случае возникновения опасности столкновения или наезда на людей;
- внимательно наблюдать за действиями людей, находящимися в зоне производства маневровых работ, их передвижением вблизи троллейбусов;
- обеспечить безопасность производства маневровых передвижений.

5. ОБЯЗАННОСТИ СОПРОВОЖДАЮЩЕГО

Сопровождающий обязан:

- быстро и точно выполнять указания маневрового водителя;
- своевременно и четко подавать сигналы водителю;
- при появлении препятствия заблаговременно подать сигнал остановки с таким расчетом, чтобы последний по возможности не применял экстренное торможение.

6. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ МАНЕВРАХ

6.1. Не разрешается производить маневровые работы с отрывом токоприемников от контактных проводов.

6.2. Водителям запрещается:

6.2.1. Переключать реверсор каким-либо другим способом, кроме реверсивной рукоятки.

6.3. Водителям-маневровым и сопровождающим запрещается высовываться из окон подвижного состава.

6.4. Нахождение посторонних лиц в подвижном составе при производстве маневровых работ запрещено.

Зам. директора по ЭиР

Л.Н.Масалитин

к должностной инструкции водителя троллейбуса

ОБЯЗАННОСТИ
водителя по предупреждению террористических актов на подвижном
составе

1. В период эксплуатации транспортного средства осмотр салона машины, а также технологических отсеков подвижного состава на возможное наличие посторонних предметов и инородных тел выполнять после каждого прибытия на конечные пункты и при возвращении в парк.
2. На конечных станциях и периодически на маршруте движения напоминать пассажирам о необходимости не забывать свои вещи и сообщать водителю о забытых в салоне вещах.
3. Предупреждение: выявленные подозрительные предметы (взрывоопасные устройства) во всех случаях категорически запрещается поднимать, раскрывать, перемещать и производить с ними другие действия.
 4. В случае выявления подозрительных предметов:
 - 4.1. Во время движения по маршруту подвижный состав остановить, по возможности в малолюдных местах, удаленных от жилых домов и сосредоточения людей и предложить пассажирам оставить салон. О происшествии сообщить диспетчеру на конечную станцию и в парк, используя телефоны ближайших учреждений, а также через других линейных водителей.
 - 4.2. При осмотре машины на конечном пункте движения сообщить диспетчеру и к прибытию администрации работников милиции не допускать людей к подвижному составу.
 5. При получении информации о наличии в салоне веществ, которые влияют на слизистую оболочку глаз, носоглотки, верхние дыхательные пути, которые вызовут кашель и слезотечение:
 - подвижный состав остановить;
 - предложить пассажирам оставить салон;
 - сообщить о событии на конечную станцию и в парк;
 - не допускать к машине людей;
 - находиться из наветренной стороны;
 - при возможности движения по указанию администрации парка или работников гражданской обороны прибыть в указанное место для последующей дегазации салона.

к должностной инструкции водителя троллейбуса

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке действий при возникновении непредвиденных и чрезвычайных обстоятельств, вызванных нарушениями общественного порядка

1. В случае возникновения во время движения по маршруту чрезвычайной обстановки (потасовка между пассажирами, распитие спиртных напитков, намеренное повреждение салонного оборудования) действовать в такой способ:

1.1. Обратиться по громкоговорящей связи с требованием прекратить нарушение общественного порядка, призвать на помощь пассажиров.

1.2. В случаях, которые угрожают здоровью и жизни пассажиров, безопасности водителя, могут вызвать ДТП привлечь внимание водителей других транспортных средств и работников милиции включением аварийной сигнализации, миганием фар, подачей коротких частых звуковых сигналов.

1.3. При наличии на подвижном составе радиотелефонной связи немедленно сообщить о сложившейся ситуации диспетчеру конечной станции, парка и выполнить их распоряжение.

1.4. Остановить при первой возможности транспортное средство в безопасном для выхода пассажиров месте и открыть дверь. Обратиться к пассажирам, в случае необходимости, с просьбой сообщить в милицию о случившемся или вызвать скорую помощь.

2. При массовых беспорядках, стрельбе на улице по пути прохождения подвижного состава транспортное средство остановить в ближайшем до остановки месте, удобном для стоянки, открыть дверь салона для высадки пассажиров, объяснив им по микрофону причину этого. Постараться определить с помощью пассажиров зону вероятного обстрела. Сообщить на конечную станцию (в парк) о причине остановки, указать время и место, в дальнейшем действовать по указанию диспетчера.

3. Оказать содействие работникам милиции при проведении ими оперативных мероприятий.

4. Дверь и форточки в кабине водителя постоянно держать закрытыми на замок.

5. Во всех случаях действовать, придерживаясь правил дорожного движения и охраны труда, с учетом сложившейся ситуации, обеспечивать безопасность пассажиров и сохранность подвижного состава.

ОГЛАВЛЕНИЕ

1.	Общие положения	2
2.	Должностные обязанности водителя троллейбуса	3
2.1	Общие обязанности водителя троллейбуса	3
2.2	Водитель троллейбуса должен знать	4
2.3	Порядок подчиненности	4
2.4	Явка на работу и приемка троллейбуса в парк	5
2.5	Выезд с парка	7
2.6	Основные обязанности водителя троллейбуса при работе на линии	9
2.7	Смена водителей, сдача и приемка троллейбуса на линии	13
2.8	Возвращение троллейбуса с линии в депо и порядок их сдачи	14
3.	Скорость движения	16
4.	Работа в осенне-зимних условиях и на маршрутах с тяжелыми условиями движения № 3, № 4	17
5.	Правила движения на подъемах и спусках	18
6.	Правила проезда спецчастей и обязанности водителя при повреждении контактной сети	19
7.	Правила движения при ремонте контактной сети и дорожного покрытия	20
8.	Устранение неисправностей, возникших на троллейбусе во время работы ' на линии	21
9.	Обязанности водителя при ДТП	22
10.	Сигнализация	23
11.	Права водителя троллейбуса	24
12.	Ответственность водителя троллейбуса	25
13.	Приложение № 1. Инструкция по охране труда для водителя троллейбуса	
14.	Приложение №2. Инструкция водителя троллейбуса по экономии электроэнергии	
15.	Приложение №3. Характерные неисправности оборудования троллейбуса ЮМЗ-Т2	
16.	Приложение №4. Неисправности троллейбуса, с которыми запрещается выезд из депо и работа на линии (извлечение из ПЭТГ)	
17.	Приложение №5. Приемы управления троллейбусом и действия водителя в экстремальных дорожных ситуациях	
18.	Приложение № 6. Инструкция по буксировке троллейбусных машин	
19.	Приложение № 7. Инструкция о порядке производства маневровых работ	
20.	Приложение № 8. Обязанности водителя по предупреждению террористических актов на подвижном составе	
21.	Приложение № 9. Инструкция о действиях при возникновении непредвиденных, чрезвычайных случаев при нарушениях общественного порядка	

**ДОЛЖНОСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ ВОДИТЕЛЯ ТРОЛЛЕЙБУСА ГКП
"ХЕРСОНЭЛЕКТРОТРАНС"**

Подписано к печати 01.08.05 г. Формат 84x108/32. Бумага офсетная № 1

Усл. печ. лист. 6,72. Тираж 200. Заказ 1399

ОАО "Херсонская городская типография"

Украина 73000, г. Херсон, ул. 40 лет Октября, 31 Тел./факс: (0552) 26-16-81