

Ct-1 Mt-1
INSTRUKCJA DLA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO

Rozdział I
POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot instrukcji 1. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego.

2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego zwanym dalej „maszynistą” należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U.212, poz.2152) z późniejszymi zmianami i jest zatrudniony na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego.

3. Przez używane w dalszej części niniejszej instrukcji pojęcia:

1) „pojazd trakcyjny” - należy rozumieć pojazd z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe,

2) „pojazd prowadzący” - należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu

3) „lokomotywa przyprzęgowa” - należy rozumieć lokomotywę wpiętą do składu pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,

4) „trakcja wielokrotna” - należy rozumieć połączone ze sobą na sprzęg mechaniczny, pneumatyczny oraz sterowniczy pojedyncze pojazdy trakcyjne, przez co uzyskuje się możliwość obsługi tych pojazdów z jednego stanowiska sterowniczego przez jedną drużynę trakcyjną.

5) „lokomotywę nieczynną” - należy rozumieć lokomotywę nie wytwarzającą siły pociągowej, odpowiednio przygotowaną do transportu

6) „lokomotywa pracująca na popychu” - należy rozumieć czynną lokomotywę pracującą na końcu pociągu,,

7) „zakład” - należy rozumieć jednostki organizacyjne posiadające na swoim ilostanie inwentarzowym pojazdy trakcyjne,

8) „ciężki pociąg towarowy” - jest to taki pociąg, którego masa ogólna jest większa niż $\frac{3}{4}$ maksymalnego obciążenia danej serii lokomotywy, na danej linii.

9) „ogłoszenia” - należy rozumieć formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji podawanych do wiadomości drużynom trakcyjnym.

§ 2

Drużyna trakcyjna 1. Pojazd trakcyjny prowadzący obsługuje drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.

2. Drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa składa się z maszynisty i pomocnika maszynisty.

3. Jednoosobową obsługę stosuje się:

1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 130km/h i z lokomotywami elektrycznymi wyposażonymi w radiołącność pociągową oraz w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty „Samoczynne Hamowanie Pociągu” (SHP), „Czuwak

Aktywny" (CA) i Radio-Stop,

2) w pociągach prowadzonych lokomotywami spalinowymi wyposażonymi w radiołączność pociągową oraz urządzenia kontrolujące czujność maszynisty (SHP i CA lub tylko CA),

3) przy jeździe luzem pojazdów trakcyjnych nie wyposażonych w urządzenia wymienione w punkcie 1 i 2, przy czym prędkość tych jazd nie może przekraczać 60km/h,

4) w obsłudze lokomotyw manewrowych o mocy do 600kW, wykonujących stałą pracę manewrową.

4. Lokomotywy spalinowe jednokabinowe o mocy większej niż 600kW wyznaczone do pracy manewrowej powinny być obsługiwane dwuosobowo. W zależności od rodzaju wykonywanych prac i warunków miejscowych zgodę na obsługę jednoosobową lokomotyw o mocy większej niż 600kW może udzielić dyrektor zakładu taboru po uprzednim uzgodnieniu z właściwymi zakładami infrastruktury kolejowej, zakładami przewozów pasażerskich, zakładami przewozów towarowych lub zakładami elektroenergetyki kolejowej.

5. W trakcji wielokrotnej lokomotyw drużyna trakcyjna jest wieloosobowa i składa się z maszynisty, a jeżeli jest wymagana dwuosobowa obsada - z maszynisty i pomocnika maszynisty na lokomotywie prowadzącej oraz z pomocnika maszynisty lub maszynisty na każdej lokomotywie połączonej

sprzęgiem sterowania wielokrotnego, z maszynisty na każdej lokomotywie nie połączonej sprzęgiem sterowania wielokrotnego z lokomotywą prowadzącą.

6. Drużyna trakcyjna, niezależnie od ilości zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych wchodzących w skład trakcji wielokrotnej, składa się z maszynisty.

7. Na lokomotywie pracującej na popychu drużyna trakcyjna składa się - z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa - z maszynisty i pomocnika maszynisty.

8. Maszyniście podlega pomocnik maszynisty, kandydat na maszynistę i pomocnika maszynisty oraz inni przydzieleni pracownicy.

9. Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor.

§ 3

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych 1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości:

1) niniejszą instrukcję w zakresie posiadanych kwalifikacji,

2) Instrukcję sygnalizacji na PKP –, **le1 E-1**

3) Instrukcję dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego –, **CT2 MT2**

4) Instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych– **Mt-34a**

2. Niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i pomocnika maszynisty, określonych przez pracodawcę:

1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP –**Ir1**

2) Instrukcję o radiołączności pociągowej – **Ir-5 (R 12)**,

3) Instrukcję o technice pracy manewrowej – **Ir-9 (R 34)**,

4) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – **Cw1 MW56**

5) Instrukcję o ogrzewaniu wagonów osobowych normalnotorowych –**MW62**

6) Instrukcję o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów na kolejach normalnotorowych i szerokotorowych,

7) Instrukcję dla rewidenta taboru –, **Cw2 MW28**

8) Wytyczne postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych – **Cpn-1**.

3. Maszynista powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w zakładzie

§ 4

Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty 1. Maszynista obowiązany jest znać (zgodnie z posiadanymi uprawnieniami) budowę i obsługę serii pojazdów trakcyjnych, jakie zostały przydzielone jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony do wykonywania pracy pociągowej i pozapociągowej.

2. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów wskazanych w niniejszej instrukcji.

3. Ponadto do obowiązków maszynisty należy:

1) nadzorowanie i kierowanie pracą pomocnika maszynisty i pracowników szkolonych

2) praktyczne szkolenie pomocnika maszynisty, przydzielonego kandydata na maszynistę lub pomocnika maszynisty w zakresie wiadomości niezbędnych do samodzielnego wykonywania obowiązków na danym stanowisku,

3) dokładne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą,

4) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych,

5) regularne uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymagany badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów,

4. Drużyna trakcyjna wyznaczona do obsługi trakcyjnej na odcinkach granicznych stosuje się do ustaleń zawartych w porozumieniach granicznych.

5. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii zarządów kolei innych państw, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących we właściwym zarządzie kolei.

6. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii innych zarządców linii, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących u tego zarządcy, o czym maszynista powinien zostać poinformowany przez zarządcę infrastruktury.

7. Maszynista wykonujący pracę na stałym posterunku manewrowym obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji w części dotyczącej jego pracy.

8. Maszynista obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.

9. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:

1) legitymację pracownika,

2) prawo kierowania pojazdem kolejowym wydanym przez pracodawcę,

3) aktualną kartę znajomości szlaku,

4) zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy pozostający w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A,

5) wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514,

6) aktualne rozkłady jazdy z dodatkami - niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,

7) wymagane upoważnienia (np. przepustka graniczna, itp.).

10. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności:

1) wykonywanie pracy pociągowej i pozapociągowej zgodnie z obowiązującymi maszynistę postanowieniami przepisów,

2) prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków końcowych przewodu hamulcowego między lokomotywą, a składem pociągu,

3) prawidłowe połączenie sprzęgu ogrzewczego między lokomotywą, a składem pociągu,

4) prawidłową eksploatację przydzielonego mu pojazdu trakcyjnego wraz ze znajdującymi się

na nim urządzeniami i wyposażeniem,

5) przestrzeganie rozkładowego czasu jazdy pociągu,

6) oszczędną gospodarkę paliwową i energetyczną,

7) przestrzeganie przepisów i zasad bhp.

§ 5

Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty 1. Maszynista podlega naczelnikowi sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego

2. Nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określeni w regulaminach organizacyjnych Zakładów.

3. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu. Natomiast w czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.

4. Maszynista w czasie wykonywania pracy na pojeździe trakcyjnym stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów, kontrolerów w przypadku stwierdzenia, że występują nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących maszynistę przepisów dotyczących:

1) obsługi pojazdów trakcyjnych,

2) prowadzenia pociągu,

3) wykonywania pracy pozapociągowej,

4) przestrzegania dyscypliny pracy,

5) bhp i p. poż.

§ 6

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym 1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadają następujące osoby:

1) Maszynista posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych (szlaku) jadący z maszynistą PKP CARGO S.A. prowadzącym pociąg na nie znanym dla niego szlaku,

2) kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę,

3) drużyna trakcyjna PKP CARGO S.A. udająca się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,

4) maszynista, pomocnik maszynisty PKP CARGO S.A. jadący na zapoznanie szlaku na podstawie wystawionej karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów,

5) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich pociągów towarowych PKP CARGO S.A. w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca w pociągu,

6) osoby legitymujące się z dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami oraz zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty, których wzory podano do wiadomości pracownikom drużyn trakcyjnych,

7) osoby, których przejazd regulują inne postanowienia, np. wskazane w rozkazie pisemnym „S”

2. Maszynista ma obowiązek od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie zażądać po ich wejściu dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości odbywania przejazdu.

3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy, a w kabinie zespołu trakcyjnego, wagonu spalinowego i autobusu szynowego nie więcej niż trzy osoby łącznie z obsługą tego pojazdu trakcyjnego. Postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których

obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.

4. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W takim przypadku maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny.

5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, (kabina ta powinna być zamknięta), z wyjątkiem:

- 1) pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne, kontrolne,
- 2) przejazdu drużyny trakcyjnej PKP CARGO S.A., o której mowa w ust.1 pkt. 3, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty,
- 3) przejazdu konwojenta dla obserwacji jazd pociągów kursujących między bazami montażowymi lub demontażowymi i miejscem robót na szlaku, albo w celu obserwacji wagonu z przekroczoną skrajnią,
- 4) przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego,
- 5) innych osób, na które PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę.

6. Nieczynną kabinę maszynisty elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, maszynista w razie potrzeby musi udostępnić kierownikowi pociągu do wykorzystania w zakresie nałożonych na niego obowiązków. W tym celu kierownik pociągu osobiście przejmuje klucze od maszynisty do drzwi wejściowych nieczynnej kabiny i ponosi odpowiedzialność za stan urządzeń i wyposażenia.

7. Podczas korzystania z nieczynnej kabiny maszynisty niedozwolone jest:

- 1) przebywanie w kabinie osób nie wchodzących w skład drużyny pociągowej,
- 2) dokonywanie przełączeń znajdujących się tam urządzeń.

8. Maszynista może przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz przesyłki na zasadach określonych odrębnymi przepisami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

§ 7

Znajomość szlaku 1. Znajomość szlaku polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:

- 1) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
- 2) usytuowania sygnalizatorów,
- 3) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
- 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
- 5) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.

2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Ir1**.

3. Maszynista nabywa znajomość szlaku po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam i z powrotem.

4. Znajomość szlaku zatracą się po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej. Odzyskuje się znajomość szlaku po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.

5. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości szlaku winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 3.

niniejszego paragrafu.

6. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście w cyklu rocznym. Wzór karty znajomości szlaku stanowi **załącznik nr1** do niniejszej instrukcji.

7. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości szlaku kierującemu komórką organizacyjną eksploatacji pojazdów trakcyjnych, w której jest zatrudniony.

8. W przypadkach szczególnych warunki i sposób nabywania znajomości szlaku mogą być określone odrębnie przez PKP CARGO S.A.

R o z d z i a ł I I

OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 8

Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy 1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od właściwego dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.

2. Jeżeli nie może stawić się do pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym właściwego dyspozytora, nie później jednak niż dwie godziny przed rozpoczęciem pracy.

3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.

4. Maszynista przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w zakładzie

5. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, dopuszczony do eksploatacji i serii zgodnej z rozkładem jazdy. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach możliwość zastosowania innej serii pojazdu trakcyjnego (w tym z przyczyn technicznych lub ruchowych).

6. Jeżeli przyjęcie pojazdu trakcyjnego ma nastąpić na terenie zakładu, maszynista ma obowiązek pobrać książkę pokładową pojazdu z napędem i klucze do pojazdu trakcyjnego.

7. Na lokomotywie po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:

1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie,

2) w miejscach dostępnych lokomotywy dokonać wzrokowych, zewnętrznych i wewnętrznych oględzin, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

3) sprawdzić:

a- ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego, b- ilość paliwa w zbiornikach,

c- poziom oleju w dostępnych zespołach i podzespołach nadwozia i podwozia lokomotywy bez konieczności korzystania z kanału rewizyjnego,

d- stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach Radio-Stop,

e- prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,

f- taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji lokomotywy,

g- wyposażenie i jego termin ważności,

4) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:

a- słuchowo i wzrokowo jej pracę,

b- sprawność radiołączości pociągowej i Radio-Stopu oraz urządzeń czujności maszynisty - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,

c- osygnalizowanie lokomotywy i sygnały dźwiękowe,

d- sprawność urządzeń ogrzewania pociągu,

e- przed uruchomieniem jazdy sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) na pojeździe trakcyjnym są odhamowane.

8. W trakcie przyjęcia składu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:

1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądów, odnotowanych napraw, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdów sprawnych technicznie,

2) sprawdzić:

a- ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,

b- ilość paliwa w zbiornikach,

c- poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach autobusu szynowego, wagonu spalinowego bez konieczności korzystania z kanału rewizyjnego,

d- stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty oraz na przyciskach Radio-Stop,

e- prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,

f- wzrokowo prawidłowość połączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusów szynowych,

g- taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,

h- wyposażenie na pojeździe oraz termin jego ważności,

3) uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły trakcyjne wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:

a- słuchowo i wzrokowo prawidłowość ich pracy,

b- radiołączność pociągową, Radio-Stop, urządzenia czujności maszynisty - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,

4) dokonać z rewidentem taboru wymaganą próbę hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe.

9. Podczas przyjmowania lokomotywy będącej w okresie międzyprzeglądowym, maszynista ma obowiązek:

1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi lokomotywy sprawnej technicznie,

2) z poziomu toru w miejscach dostępnych lokomotywy dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

3) sprawdzić:

a- ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,

b- ilość paliwa w zbiornikach,

c- poziom oleju w dostępnych z poziomu toru podzespołach i zespołach nadwozia i podwozia lokomotywy,

d- stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty, przyciskach Radio-Stopu,

e- prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN,

f- taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji lokomotywy,

g- wyposażenie lokomotywy oraz terminy jego ważności,

4) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:

a- słuchowo i wzrokowo jej pracę,

b- osygnalizowanie i sygnały dźwiękowe,

- c-** radiołączność pociągową, Radio - Stop, urządzenia czujności maszynisty - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- d-** sprawność urządzeń ogrzewania pociągu,
- 5)** przed uruchomieniem jazdy sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) na lokomotywie są odhamowane.
- 10.** Podczas przyjmowania elektrycznego zespołu trakcyjnego, autobusu szynowego, wagonu spalinowego będącego w okresie międzyprzeglądowym, maszynista ma obowiązek:
 - 1)** sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi sprawnego technicznie składu pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego,
 - 2)** sprawdzi
 - a-** ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego autobusu szynowego,
 - b-** ilość paliwa w zbiornikach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - c-** poziom oleju w dostępnych podzespołach i zespołach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - d-** stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty, przycisku Radio-Stop,
 - e-** prawidłowość zamknięcia szaf z aparaturą elektryczną WN
 - f-** prawidłowość połączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych,
 - g-** taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
 - h-** wyposażenie na pojeździe oraz termin jego ważności,
 - 3)** uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:
 - a-** słuchowo i wzrokowo ich pracę
 - b-** radiołączność pociągową, Radio-Stop, urządzenia czujności maszynisty - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem
 - 4)** dokonać z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe.
- 11.** W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić pojazd trakcyjny do pracy.
- 12.** W trakcie pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. wraz z pomocnikiem maszynisty, czynności wymienione w ust.6,7,9 maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
- 13.** W przypadku wyznaczenia lokomotywy do prowadzenia pociągu lub wykonywania manewrów z ładunkami niebezpiecznymi sprawdzić, czy jest wyposażona dodatkowo w sprzęt wymagany Instrukcją Mt-34a
- 14.** Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.

§ 9

Dojazd lokomotywy do składu pociągu Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu

- 1.** na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
- 2.** dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5m od składu i przygotowaniu sprzętu śrubowego, przewodu

głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw1**

3. dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.

4. w przypadku lokomotywy wielosystemowej, oraz jednosystemowej przystosowanej do pracy na sieci obcego zarządcy kolei dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną odbywa się przy jednym podniesionym odbieraku prądu,

5. łączenie lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu lokomotywy z pociągiem maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.

§ 10

Przygotowanie pociągu do jazdy Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:

1. właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,

2. w przypadku drużyny trakcyjnej dwuosobowej na lokomotywie wyznaczonej do prowadzenia pociągu towarowego, w stacjach bez posterunku rewizji technicznej wagonów lub gdy nie ma wyznaczonych pracowników stacyjnych, maszynista zleca pomocnikowi, wykonanie wymaganej próby hamulca pociągu, który wcześniej został poddany oględzinom technicznym,

3. właściwe osygnalizowanie czoła pociągu,

4. za pomocą radiotelefonu zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,

5. odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu zezwolenia na jazdę oraz dokumentów pociągowych określonych w instrukcji Ir-1 (R-1).

6. w przypadku konieczności włączenia ogrzewania poc. postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji (Mw-62) i Mt-34a

§ 11

Rozruch pociągu 1. W ruchu pasażerskim podczas rozruchu należy:

1) rozruch pociągu przeprowadzać w sposób nie powodujący szarpań, zadziałania przekaźników nadmiarowych lub utraty przyczepności kół napędowych z szyną, jednak dający uzyskanie możliwie największego przyspieszenia,

2) w przypadku niewłaściwego działania urządzeń samoczynnego rozruchu, powodujących szarpania w składzie pociągu, działanie przekaźników nadmiarowych lub utratę przyczepności kół napędowych przejść na rozruch ręczny,

2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu nastawnik jazdy lokomotywy przestawiać powoli od pierwszej pozycji jezdnej - do momentu naciągnięcia całego składu. Jeżeli istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół z szyną należy:

1) uruchomić piasecznice przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie. Podczas przejazdu po zwrotnicach nie należy używać piasku,

2) stosować przyhamowania kół napędnych oraz układ kompensacji odciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposaż. w taki układ

3. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.

4. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przekaźników ochronnych, a skład pociągu nie rusza

należy

- 1) w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy
 - 3) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie
5. Niezależnie od serii lokomotywy elektrycznej jednosystemowej, rozruch ciężkiego pociągu towarowego należy przeprowadzać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu do momentu osiągnięcia jazdy bezoporowej na układzie jazdy szeregowej.

§ 12

Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem 1. Po

uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw1**

2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest

- 1) obserwować sygnały i ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
- 2) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,
- 3) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,
- 4) prowadzić pociąg zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy, dodatkami do niego i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie można przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego i prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy.

3. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:

- 1) podczas postoju pociągu w obrębie stacji,
- 2) przed mijaniem się z pociągiem i innym pojazdem kolejowym jadącym z przeciwnego kierunku,
- 3) podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przed mijaniem się z pojazdami drogowymi,
- 4) w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.

4. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego należy zatrzymać go w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych dla pociągu sygnałów. Nie dotyczy to konieczności nagłego zatrzymania pociągu.

5. Podczas podjeżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać pociąg możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez czołową szybę pojazdu trakcyjnego.

6. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.

7. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu bądź przeniesienia napięcia na uszynioną

sieć trakcyjną elektryczne pojazdy trakcyjne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu

8. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego. Postępowanie w tym przypadku zawarte jest w Załączniku Nr 3 do Instrukcji Ct-2 (Mt-2) oraz w postanowieniach Instrukcji Mt-34a.

9. Przed rozłączeniem obwodu głównego pojazdu trakcyjnego stycznikami liniowymi za pomocą przycisku na pulpicie, dokonać cofnięcia nastawnika głównego (jazdy) do początkowych pozycji jazdy oporowej danego układu połączeń silników trakcyjnych.

10. Zabrania się wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, czuwaka aktywnego, SHP i urządzeń radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu

11. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.

12. Maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu, jeżeli w czasie jazdy pociągiem wystąpi co najmniej jeden z przypadków:

1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.),

2) nie działania urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, SHP i czuwaka aktywnego na pojeździe trakcyjnym,

3) uszkodzenia radiotelefonu przewoźnego na pojeździe trakcyjnym,

4) uszkodzenia urządzeń sterowania drzwiami z pulpitu sterowniczego maszynisty

13. W takim przypadku przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się na stacjach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie, należy powiadomić dyżurnego ruchu.

14. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), w czasie jazdy pociągiem bez drużyny konduktorskiej, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji

15. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-5 (R-12).

16. W przypadku jazdy dwóch lub więcej czynnych lokomotyw elektrycznych spiętych razem nie może być podniesionych więcej niż trzy odbieraki prądu (nie dotyczy to przypadku oszronienia sieci i rozruchu ciężkiego pociągu towarowego).

17. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego – jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.

18. Podczas jazdy na pojeździe trakcyjnym muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.

19. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować

20. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd

§ 13

Przeszkody w ruchu pociągów 1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg w następujących przypadkach:

- 1) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
- 2) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”,
- 3) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny,
- 4) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Bacność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta,
- 5) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd.
- 6) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę,

2. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe trakcyjnym usterki nie wymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.

3. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku ruchu.

4. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym najbliższy posterunek ruchu.

§ 14

Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej 1. Zakres czynności drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, Instrukcji Ir-1 (R-1) i Ir-9 (R-34) oraz regulaminu technicznego stacji.

2. Lokomotywą pociągową dopuszcza się jedynie manewry ze składem prowadzonego pociągu (wystawienie lub dodawanie wagonów) na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub w danej sytuacji nie można jej do tego celu użyć.

3. W czasie manewrów wag. silnikowym, autobusem szynowym, zespołem trakcyjnym lub samą lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy

4. Jednym elektrycznym zespołem trakcyjnym można jednocześnie przetaczać jeden nieczynny elektryczny zespół trakcyjny. Przetaczanie elektrycznym zespołem trakcyjnym z wyłączoną grupą silników trakcyjnych innego nieczynnego elektrycznego zespołu trakcyjnego jest zabronione.

5. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach

§ 15

Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki” 1. Maszynista przekazujący pojazd trakcyjny drużynie podmienniej:

- 1) w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonuje wpisu informacji dotyczących:
 - a- stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
 - b- sprawności działania (ABP) urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP + czuwaka aktywnego +.) i urządzeń radiołęczności,
 - c- stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,

d- przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych.

2) wyjmuje taśmę z prędkościomierza,

3) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego,

2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać prawo kierowania pojazdem kolejowym maszyniście zdającemu, przejąć dokumenty pociągowe od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz założyć taśmę prędkościomierza lub przygotować prędkościomierz elektroniczny do zapisu w pamięci danych określonych w eksploatacji.

3. Jeżeli pozwala miejsce i czas postoju pojazdu trakcyjnego maszynista przyjmujący obowiązany jest:

1) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu z napędem dotyczące ważności przeglądu,

2) dokonać w miejscach dostępnych wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych pojazdu trakcyjnego, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

§ 16

Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy 1. Zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym może nastąpić w zakładzie lub w stacji.

2. Podczas kończenia pracy na pojeździe trakcyjnym w zakładzie, gdy nie będzie wykonywany przegląd, do obowiązków maszynisty należy

1) sprawdzić, przed zjazdem pojazdem trakcyjnym na stanowisko postojowe, w dostępnych podzespołach i zespołach lokomotywy stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne. W przypadku braków postępować wg poleceń dyspozytora,

2) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem

3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń pojazdu trakcyjnego, odvodnić układ pneumatyczny,

4) po wyłączeniu wszystkich urządzeń z pracy sprawdzić wzrokowo czy nie ma widocznych uszkodzeń i braków w podwoziu pojazdu trakcyjnego,

5) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy i oględzin pojazdu trakcyjnego

6) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu,

7) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,

8) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,

9) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza,

10) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,

11) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany

3. Podczas kończenia pracy w zakładzie na elektrycznych zespołach trakcyjnych lub autobusie szynowym, do obowiązków maszynisty należy:

1) zatrzymać elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,

2) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki,

3) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,

- 4) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu,
 - 5) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego ,
 - 6) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza,
 - 7) o wszystkich wydarzeniach w czasie pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne
 - 8) potwierdzić z dyspozytorem datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
4. Jeżeli pojazd trakcyjny będzie odstawiany na przegląd do obowiązków maszynisty należy:
- 1) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 2) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu trakcyjnego,
 - 3) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki w czasie pracy pojazdu trakcyjnego,
 - 4) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 5) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 6) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza,
 - 7) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 8) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej pracy.
5. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego w zakładzie, w którym maszynista nie jest zatrudniony, winien on zgłosić się do właściwego dyspozytora tego zakładu z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514, przekazać informację o stanie technicznym pojazdu i zastosować się do poleceń wydanych przez tego dyspozytora.
6. Gdy zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym następuje w stacji bez przekazania maszyniście podmiennemu, maszynista zobowiązany jest:
- 1) uzgodnić miejsce odstawienia lokomotywy na postój,
 - 2) zatrzymać lokomotywę w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) sprawdzić słuchowo i wzrokowo pracę zespołów, podzespołów i urządzeń lokomotywy, odvodnić układ pneumatyczny,
 - 4) dokonać w miejscach dostępnych pojazdu trakcyjnego wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 5) sprawdzić:
 - a- ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b- ilość paliwa w zbiornikach,
 - c- poziomy oleju w dostępnych podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego,
 - 6) dokonać w książce pokładowej pojazdu z napędem adnotacji o:
 - a- stanie technicznym pojazdu trakcyjnego,
 - b- wyposażenia pojazdu trakcyjnego i stanie paliwa,
 - 7) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 8) uzgodnić z dyżurnym ruchu miejsce przekazania dokumentów pociągowych oraz miejsce zdeponowania kluczy od pojazdu trakcyjnego,
 - 9) zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym, złożyć informację o jej stanie technicznym, ewentualnych wydarzeniach i potwierdzić datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany.
7. Podczas kończenia pracy w stacji na elektrycznych zespołach trakcyjnych lub autobusie

szynowym bez przekazania drużynie podmiennej do obowiązków maszynisty należy:

- 1) uzgodnić miejsce odstawienia elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusu szynowego na postój,
 - 2) zatrzymać elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) dokonać w miejscach dostępnych wzrokowych oględzin zewnętrznych, celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 4) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem stwierdzone nieprawidłowości i usterki,
 - 5) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 6) zdać klucze od elektrycznych zespołów trakcyjnych lub autobusu szynowego ,
 - 7) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 8) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnego zmiany.
8. W przypadku pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. wraz z pomocnikiem maszynisty, wymienione w tym paragrafie czynności maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
9. Zapisy w książce pokładowej pojazdu z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem, wpisując przy podpisie numer statystyczny zakładu, w którym jest zatrudniony
10. Jeżeli maszynista kończy pracę w zakładzie, w którym jest zatrudniony zapoznaje się z ogłoszeniami

Rozdział III

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 17

Pożar 1. W przypadku powstania pożaru w pociągu maszynista winien postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1(R-1) oraz Mt-34a

2. W przypadku wystąpienia pożaru na pojeździe trakcyjnym należy:

- 1) podawać sygnał „Pożar”,
- 2) zatrzymać pojazd trakcyjny (pociąg),
- 3) zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej
- 4) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
- 5) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,
- 6) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przed zbiegnięciem,
- 7) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym, przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi.

3. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu szynowego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.

4. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp, maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.

5. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.

6. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych

§ 18

Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej 1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast ustawić nastawnik jazdy w położenie „0” i wzrokowo obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej. Wyłączyć obwody pomocnicze WN, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku osygnalizowanym wskaźnikami We 2 i We 8, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.

2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z [§ 23](#) niniejszej instrukcji.

3. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista fakt ten zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.

4. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.

5. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.

6. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informację o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać do najbliższego posterunku ruchu.

7. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce sygnalizowane wskaźnikami We1 i We 2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości).

8. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza ten fakt niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać dostępne środki, aby go zatrzymać

§ 19

Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego. 1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do:

1) użycia na manipulatorze radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału „Alarm”. Spowoduje to automatyczne, samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w system „Radio – Stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”.

2) podawania dźwiękowego i wzrokowego sygnału „Alarm” A1 (jeden długi, trzy krótkie sygnały syreną z jednoczesnym miganiem dwoma światłami białymi na czole lokomotywy),

3) po nadaniu sygnału „Alarm” w sposób automatyczny należy niezwłocznie poinformować

przez radiotelefon na kanale ratunkowym (kanał nr 8) najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania tego sygnału. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym,

4) w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej w ruchu towarowym dodatkowo osygnalizować czoło pociągu sygnałem Pc 6 – przed udaniem się maszynisty wzdłuż pociągu w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.

2. Warunki użycia środków technicznych wymienionych w ust.1 regulują postanowienia instrukcji zarządcy infrastruktury.

3. Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny, winien go niezwłocznie zatrzymać w przypadku:

a- odebrania przez radiotelefon automatycznie nadanego sygnału „Alarm”, o ile zatrzymanie nie nastąpiło samoczynnie lub pojazd nie jest wyposażony w system „Radio – Stop”,

b- stwierdzenia sygnału „Alarm” podawanego w inny sposób.

4. Po odebraniu sygnału „Alarm” nadanego automatycznie, należy przełączyć radiotelefon na kanał ratunkowy (kanał nr 8), w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.

5. Po odebraniu słownie nadanego sygnału „Alarm”, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.

6. Fakt nadania lub odebrania sygnału Alarm oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem

7. Po wyjaśnieniu przyczyn automatycznego nadania sygnału „Alarm”, należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych z miejsca zatrzymania przeszkód do jazdy, maszynista powinien uruchomić jazdę i jechać do najbliższego posterunku ruchu z zachowaniem ostrożności – tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h.

8. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia – powinien niezwłocznie zgłosić o tym za pomocą dostępnych środków łączności najbliższemu posterunkowi ruchu, podając miejsce, rozmiary wypadku oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.

9. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.

10. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.

11. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku lub wydarzenia, a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.

12. Do obowiązków maszynisty po zdarzeniu kolejowym należy:

1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,

2) w przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie – wyjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazdu trakcyjnego w obecności członka komisji badającej przyczyny zdarzenia i naniesienie na niej następujących danych:

a- zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,

b- daty i godziny zdjęcia taśmy,

c- numeru pociągu,

d- daty i godziny zdjęcia taśmy,

e- imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,

f- imienia i nazwiska oraz stanowiska przejmującego taśmę członka komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego

3) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego, potwierdzając odbiór taśmy od maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem,

4) w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.

13. Zatajenie lub usiłowanie zatajenia zdarzenia bądź incydentu kolejowego oraz zacieranie śladów jest zabronione

§ 20

Niezdolność do pracy maszynisty lub pomocnika maszynisty 1. Gdy maszynista stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:

1) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,

2) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo z pomocnikiem maszynisty bez prawa kierowania, pomocnik maszynisty żąda pomocy i zatrzymuje pociąg lub przerywa pracę manewrową,

3) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty posiadającym prawo kierowania należy:

a- w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,

b- w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem przez pomocnika maszynisty z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.

2. Gdy pomocnik maszynisty stanie się niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie

1) w przypadku, gdy w pociągu znajduje się drużyna konduktorska wezwać na lokomotywę kierownika pociągu i pociąg doprowadzić do stacji docelowej,

2) w przypadku braku obsady konduktorskiej zażądać przybycia pomocnika maszynisty, gdy jest wymagany,

3) w przypadku, gdy do dalszej jazdy pomocnik maszynisty nie jest wymagany, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,

4) w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz pomocnika maszynisty do dalszej pracy.

§ 21

Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym

powietrzem 1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista jest zobowiązany:

1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego – pociągowego:

a- jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego pociągu jest właściwe – jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nie przekraczającą 120 km/h,

b- jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu – należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,

- 2) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, lokomotywę należy hamować hamulcem zespolonym,
 - 3) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym) i zażądać pomocy,
 - 4) w przypadku uszkodzenia hamulca ręcznego lub postojowego na pojeździe trakcyjnym, przy jego odstawieniu na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego tego posterunku,
 - 5) przy elektrycznych zespołach trakcyjnych:
 - a- w przypadku uszkodzenia hamulca elektropneumatycznego – maszynista winien kontynuować jazdę bez ograniczeń, wykorzystując hamulec pneumatyczny,
 - b- w przypadku uszkodzenia hamulca pneumatycznego, należy pojazd trakcyjny zatrzymać i zażądać pomocy,
 - 6) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego jazdę można kontynuować bez ograniczeń.
2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy

§ 22

Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach bieżących podczas pracy pojazdu trakcyjnego 1. Maszynista w przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zaklinowania się zestawu kołowego, uszkodzenia sprężyny śrubowej lub piórowej zawieszenia, zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy. praktyczne szkolenie pomocnika maszynisty, przydzielonego kandydata na maszynistę lub pomocnika maszynisty w zakresie wiadomości niezbędnych do samodzielnego wykonywania obowiązków na danym stanowisku,

2. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
3. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.
4. W przypadku wykrycia nieprawidłowości w zestawach kołowych przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

§ 23

Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego 1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, takich jak:

- 1) uszkodzenie odgromnika zaworowego (lub ogranicznik przepięć) ,
- 2) uszkodzenie izolatora wsporczo odbieraków prądu,
- 3) uszkodzenie izolatora wsporczo odłączników odbieraków prądu,
- 4) uszkodzenie kondensatora,
- 5) uszkodzenie odbieraka prądu, maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.

2. Dalszy sposób postępowania w tych przypadkach określają postanowienia Instrukcji Mł-34a

§ 24

Uszkodzenie prędkościomierza W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) doprowadzić do stacji gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy, jednak nie dalej niż do najbliższej stacji węzłowej, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować wg instrukcji obsługi tych prędkościomierzy.
2. Fakt ten odpisać w książce pokładowej pojazdu z napędem

§ 25

Uszkodzenie syreny W przypadku uszkodzenia syreny maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

1. Zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i pociąg (lokomotywę) prowadzić do stacji, gdzie będzie możliwość udzielenia pomocy lub naprawy syreny. Przy dojeździe do miejsca, przed którym należy podać sygnał „Baczność” zmniejszać prędkość jazdy do 30 km/h.
2. Podczas mgły lub zamieci śnieżnej utrudniającej widoczność dojechać do najbliższej stacji ze zmniejszoną prędkością, dostosowaną przez maszynistę do istniejących warunków i zażądać lokomotywy zastępczej.

§ 26

Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego 1. Uszkodzenie maszyn i urządzeń elektrycznych

- 1) zabrania się dokonywania jakichkolwiek czynności w przedziałach wysokiego napięcia pojazdu trakcyjnego przez jedną osobę.
- 2) po dwukrotnym następującym po sobie zadziałaniu i odblokowaniu urządzeń ochronnych należy:
 - a- zlokalizować usterkę,
 - b- dokonać przełączeń za pomocą wyłączników, odłączników, przełączników wchodzących w skład danego obwodu elektrycznego, w którym wystąpiła usterka,
 - c- jazdę awaryjną należy kontynuować zgodnie z dokumentacją techniczną danej serii pojazdu trakcyjnego,
 - d- w przypadku transportu pojazdu trakcyjnego z uszkodzonym silnikiem trakcyjnym należy odłączyć wszystkie silniki trakcyjne za pomocą odłączników.
2. W przypadku stwierdzenia niewłaściwej pracy lub awaryjnego zatrzymania silnika spalinowego maszynista obowiązany jest:
 - 1) ustalić przyczynę
 - 2) ocenić, czy ponowne uruchomienie silnika spalinowego nie spowoduje jego uszkodzenia,
 - 3) ustalić możliwości dalszej jazdy.

§ 27

Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych 1. W okresie zimowym przy temperaturze poniżej 0 stop.C, gwałtownych opadach śnieżnych oraz szadzi na przewodach sieci trakcyjnej (gdy warunki dla pracy elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych są niesprzyjające) maszynista obowiązany jest:

A. Trakcja elektryczna

1. Dojeżdżać do składu pociągu lokomotywą przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać w czasie postoju oraz rozruchu do czasu uzyskania jazdy szeregowej bezoporowej z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt. 4 niniejszej instrukcji

2. Podczas postoju pociągu ponad 5 minut ogrzewać skład przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.
3. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt 4 niniejszej instrukcji.
4. Przy temperaturze poniżej -10oC opuszczać odbieraki prądu co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nie przekraczającej
5. W elektrycznych zespołach trakcyjnych co około 30 min. należy użyć hamulca zespolonego – pneumatycznego w celu niedopuszczenia do jego zamarznięcia.
6. W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych połączonych ze sobą lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
7. Podczas intensywnych opadów śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować

B. Trakcja spalinowa

1. Utrzymywać wymaganą temperaturę płynu chłodniczego.
2. Nie dopuścić do zamrożenia układu parowego ogrzewania pociągu.
3. W okresie silnych opadów śniegu, zawiei i zamieci śnieżnej na przesyłanych w pociągach sprawnych pojazdach trakcyjnych musi znajdować się pracownik nadzorujący pracę urządzeń tego taboru.

C. Trakcja elektryczna i spalinowa

1. Wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami instrukcji **Cw1**, a w szczególności:
 - 1) na dłuższych postojach pociągu odwadniać zbiorniki powietrzne i urządzenia aparatury pneumatycznej (nie rzadziej jak raz na trzy godziny), aby nie dopuścić do zbierania się nadmiernej ilości wody,
 - 2) podczas przyjęcia pojazdu nie bezpośrednio po wymaganym przeglądzie sprawdzić poziom alkoholu w zbiorniku rozpylacza, a w razie potrzeby uzupełnić jego ilość,
 - 3) hamowanie I stopnia przy temperaturze otoczenia poniżej 0 stopni C dokonywać przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym hamulca pociągu o 0,08 – 0,1 MPa.
2. W okresie jesiennym i zimowym rozpoczynać hamowanie pociągu odpowiednio wcześniej, unikając przy normalnych zatrzymaniach pełnego napełniania cylindrów (siłowników) hamulcowych, aby nie dopuścić do blokowania i poślizgu kół na skutek mogących znajdować się na powierzchni tocznej szyn, liści, szronu lub lodu.
3. Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych przez 10 minut