

Ct-2 Mt-2

INSTRUKCJA DLA POMOCNIKA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

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

2. Przez pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego zwanym dalej „pomocnikiem maszynisty” 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 pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego oraz innego uprawnionego pracownika, wyznaczonego do pełnienia obowiązków pomocnika , np. maszynistę danego rodzaju trakcji.

3. Przez używane w niniejszej instrukcji pojęcia:

1) „maszynista” - 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 (elektrycznego i / lub spalinowego).

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

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

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

5) „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,

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

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

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

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. W szczególnych przypadkach obsługę pojazdu trakcyjnego może sprawować pomocnik maszynisty.
3. 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 na każdej lokomotywie połączonej sprzęgiem sterowania wielokrotnego lub z maszynisty na każdej lokomotywie nie połączonej sprzęgiem sterowania wielokrotnego z lokomotywą prowadzącą.
4. Na lokomotywie pracującej na popychu drużyna trakcyjna składa się - z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa - z maszynisty i pomocnika maszynisty.
5. Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor.

§ 3

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych 1. Pomocnik maszynisty obowiązany jest znać i stosować w całości postanowienia:

- 1) niniejszej instrukcji w zakresie posiadanych kwalifikacji,
 - 2) Instrukcji sygnalizacji na PKP –**le-1 E-1**
 - 3) Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych, elektrycznych i spalinowych pojazd. trakcyjnych –**Mt-34a**
2. Niżej wymienione instrukcje pomocnik maszynisty obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących jego pracy określonych przez pracodawcę:
- 1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP –**Ir-1 R-1**
 - 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 – **Cw-1 Mw-56**
 - 5) Instrukcję o ogrzewaniu wagonów osobowych normalnotorowych – (**Mw 62**),
 - 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 **Cw-2 Mw-28**
 - 8) Wytyczne postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych- **Cpn-1**.
3. Pomocnik maszynisty powinien znać i stosować postanowienia innych przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w zakładzie

§ 4

Zależność funkcjonalna i organizacyjna pomocnika maszynisty 1. Pomocnik maszynisty podlega naczelnikowi sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego,

2. Nadzór w zakresie pracy pomocnika maszynisty w zmianie sprawują dyspozytorzy określeni w Regulaminach Organizacyjnych Zakładów.
 3. Bieżący nadzór nad pracą pomocnika maszynisty sprawuje maszynista,
 4. Podczas wykonywania pracy pomocnik maszynisty wykonuje polecenia maszynisty, stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów oraz kontrolerów w przypadku stwierdzenia, że występują nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących pomocnika maszynisty przepisów
- 1) obsługi taboru,
 - 2) przestrzegania dyscypliny pracy
 - 3) bhp i ppoż.

Rozdział II

OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ POMOCNIKA MASZYNISTY W CZASIE

WYKONYWANIA PRACY

§ 5

Obowiązki pomocnika maszynisty 1. Pomocnik maszynisty ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych czynności.

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

3. Pomocnik maszynisty obowiązany jest:

1) przestrzegać i stosować się do obowiązujących go postanowień przepisów wymienionych w §3 niniejszej instrukcji

2) zachować ostrożność podczas pracy zgodnie z postanowieniami Instrukcji bezpieczeństwa i higieny pracy dla drużyn trakcyjnych, elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych – Mt-34a,

3) przestrzegać dyscypliny pracy,

4) przestrzegać przepisy p.poż.

4. Obowiązkiem pomocnika maszynisty jest uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymagany egzaminom i badaniom lekarskim

§ 6

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

2. Po osobistym zgłoszeniu się do właściwego dyspozytora pomocnik maszynisty obowiązany jest:

1) zapoznać się z ogłoszeniami dla drużyn trakcyjnych,

2) pobrać kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów (jeśli świadczy pracę bez maszynisty lub z maszynistą obcym),

3. Pomocnik maszynisty rozpoczyna pracę na pojeździe trakcyjnym w miejscu wyznaczonym przez właściwego dyspozytora.

4. W czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego pomocnik maszynisty obowiązany jest:

1) dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych i wewnętrznych pojazdu trakcyjnego, czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,

2) sprawdzić i ewentualnie uzupełnić:

a. ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,

b. ilość wody w układzie ogrzewania parowego,

c. ilość paliwa w zbiornikach,

d. poziomy oleju w podzespołach i zespołach pojazdu trakcyjnego,

3) sprawdzić stan plomb urządzeń czujności maszynisty, Radio-Stop, oraz pozostałych urządzeń plombowanych na pojeździe trakcyjnym.

4) sprawdzić prawidłowość zamknięcia pomieszczeń z aparaturą elektryczną WN,

5) sprawdzić stan wyposażenia pojazdu trakcyjnego oraz jego ważność,

6) przy uruchamianiu pojazdu trakcyjnego postępować według wskazówek maszynisty oraz zgodnie z zasadami obsługi pojazdu

7) po uruchomieniu pojazdu trakcyjnego dokonać słuchowego i wzrokowego sprawdzenia prawidłowej pracy urządzeń,

8) sprawdzić stan odwodnienia i odoliwienia zbiorników powietrza oraz instalacji pneumatycznej,

9) sprawdzić, czy w piasecznicach znajduje się wystarczająca ilość piasku oraz czy

prawidłowo działają ,

10) sprawdzić stan osygnalizowania czoła i końca pojazdu trakcyjnego oraz działanie sygnałów dźwiękowych,

11) wspólnie z maszynistą dokonać prób działania hamulców na pojeździe trakcyjnym

5. Wykonanie wymienionych czynności oraz wszelkie zauważone usterki pomocnik maszynisty powinien zgłosić niezwłocznie maszyniście.

6. Pomocnikowi maszynisty bez zezwolenia maszynisty nie wolno uruchamiać pojazdu trakcyjnego i usuwać usterek

§ 7

Obowiązki pomocnika maszynisty podczas obsługi pojazdu trakcyjnego 1.

Podstawowym zadaniem pomocnika maszynisty jest współdziałanie z maszynistą w obsłudze pojazdu trakcyjnego.

2. Pomocnik maszynisty obowiązany jest dokładnie znać rozmieszczenie i działanie podstawowych części i zespołów pojazdu trakcyjnego przydzielonego do obsługi.

3. Pomocnik maszynisty obowiązany jest znać zasadę działania, rozmieszczenie, przeznaczenie i obsługę urządzeń hamulcowych wszystkich serii pojazdów trakcyjnych, przydzielonych jednostce organizacyjnej, w której jest zatrudniony.

4. Do obowiązków pomocnika maszynisty w czasie wykonywania pracy należy:

1) wykonywanie poleceń maszynisty dotyczących obsługi taboru i sposobu wykonywania pracy,

2) współpraca z maszynistą przy oględzinach przydzielonego pojazdu trakcyjnego,

3) pomaganie maszyniście przy usuwaniu usterek w taborze,

4) utrzymanie w czystości kabin sterowniczych, przedziałów maszynowych, silnika spalinowego, innych zespołów, urządzeń sygnałowych i narzędzi na lokomotywie,

5) znajomość sposobu obsługi urządzeń pojazdu trakcyjnego,

6) obserwacja prawidłowości pracy urządzeń i niezwłoczne zgłaszanie maszyniście zauważonych usterek,

7) podczas pobytu z pojazdem trakcyjnym poza granicami kraju stosować się do postanowień przepisów kolei na której się znajduje

8) wypełnianie dokumentów zgodnie ze stanem faktycznym,

9) stosowanie przydzielonej odzieży roboczej oraz środków ochrony indywidualnej.

5. Podczas wykonywania pracy pomocnik maszynisty powinien posiadać:

1) legitymację pracownika,

2) aktualną kartę znajomości szlaku,

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

4) odpowiednio wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów jeżeli wykonuje pracę bez maszynisty. Po zakończeniu pracy zwraca ją dyspozytorowi.

5) niezbędne upoważnienia (np. przepustka graniczna, itp.),

6. Podczas obsługi pojazdu trakcyjnego do obowiązków pomocnika maszynisty należy:

1) obsługa silnika spalinowego i urządzeń ogrzewczych na spalinowych pojazdach trakcyjnych,

2) obsługa hamulca ręcznego lub postojowego, zaworu ogrzewania pociągu, urządzeń smarowniczych, itp,

3) utrzymanie i obsługa sygnałów końca pociągu,

4) sprzęganie i rozsprzęganie taboru zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw-1 Mw-56**

7. Pomocnik maszynisty odpowiedzialny jest za:

- 1) prawidłową obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w zakresie dotyczącym pomocnika maszynisty,
 - 2) prawidłowe wypełnianie i dokonywanie zapisów w dokumentach związanych z pracą,
 - 3) przestrzeganie zasad i przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - 4) właściwe wykonanie próby hamulców pociągu ,
8. Na polecenie maszynisty pomocnik maszynisty zobowiązany jest:
- 1) wykonać wymaganą próbę hamulca pociągu, który wcześniej został poddany oględzinom technicznym,
 - 2) zbadać stan techniczny uszkodzonego wagonu w pociągu.
9. W czasie nieobecności maszynisty, pomocnik maszynisty obowiązany jest pozostać w kabinie sterowniczej pojazdu trakcyjnego. Opuszczenie kabiny sterowniczej przez pomocnika maszynisty może nastąpić jedynie dla wykonania czynności obsługowych przy pojeździe, pod warunkiem że:
- 1) silnik spalinowy jest unieruchomiony,
 - 2) pantografy opuszczone
 - 3) hamulec ręczny lub postojowy zaciśnięty.
10. W czasie nieobecności maszynisty, pomocnik nie może zezwalać, aby do kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego wchodziły osoby postronne.
11. Pomocnikowi maszynisty nie wolno samodzielnie prowadzić pojazdu trakcyjnego, z wyjątkiem konieczności przejazdu pojazdem w celu uniknięcia katastrofy. Pomocnikowi maszynisty z prawem kierowania wolno prowadzić pojazd trakcyjny w przypadku podanych w §s11 niniejszej instrukcji.
12. Pomocnikowi maszynisty wolno uruchamiać i prowadzić pojazd trakcyjny pod nadzorem maszynisty.
13. Podczas jazdy pojazdu trakcyjnego pomocnik maszynisty powinien być stale na nim obecny (z wyjątkiem sytuacji awaryjnych określonych w Instrukcji Ir-1 (R-1) . Podczas dłuższego postoju może on oddalić się, lecz tylko na krótki okres czasu i tylko za zezwoleniem maszynisty pozostającego na pojeździe.
14. Pomocnik maszynisty obowiązany jest przeciwdziałać powstawaniu warunków, przy których może nastąpić uszkodzenie pojazdu trakcyjnego. W przypadku ujawnienia takich warunków powinien o tym zawiadomić niezwłocznie maszynistę.
15. Pomocnik maszynisty powinien podczas postoju pojazdu trakcyjnego dokonać sprawdzenia, czy nie grzeją się łożyska osiowe, wiązarowe i nie występują usterki w podwoziu oraz częściach biegowych pojazdu trakcyjnego zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego.
16. Pomocnik maszynisty powinien tak ułożyć swe czynności przy obsłudze pojazdu trakcyjnego, aby w czasie zbliżania się do stacji oraz przy przejeździe i wyjeździe ze stacji mógł całą uwagę skupić na obserwacji semaforów i innych sygnałów podawanych ze stacji lub pociągu.
17. Jeżeli pomocnik maszynisty zauważy lub usłyszy sygnał, powinien niezwłocznie poinformować, maszynistę o jego podaniu.
18. Przy zbliżaniu się do semafora, pomocnik maszynisty obowiązany jest głośno wyraźnie poinformować maszynistę o sygnale wskazywanym przez semafor.
19. W czasie jazdy pomocnik maszynisty powinien zwracać uwagę w szczególności:
- 1) czy nie ma przeszkód w prowadzeniu pociągu,
 - 2) na podawane sygnały z kierunku jazdy pociągu lub z tyłu w czasie rozruchu pociągu,
 - 3) czy nie wybuchł pożar w pociągu
 - 4) czy przejazdy strzeżone są zamknięte,

- 5) na stan torów, sieci trakcyjnej i pociągów przejeżdżających po torach sąsiednich. Najodpowiedniejszy do obserwacji jest czas, gdy pociąg jedzie po łuku.
20. O zauważonych przeszkodach lub o podawanych sygnałach pomocnik powinien niezwłocznie powiadomić maszynistę.
21. Przy wymijaniu pociągów na torach stacyjnych pomocnik maszynisty powinien pilnie uważać, czy sygnał odjazdu odnosi się do jego pojazdu.
22. Pomocnik maszynisty powinien posiadać w czasie obsługi pociągów znajomość linii (szlaku).
23. Znajomość szlaku polega na znajomości przez pomocnika maszynisty warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której z maszynistą 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.
24. Pomocnik maszynisty nabywa znajomość szlaku po wykonaniu dwóch jazd – w tym jedną w porze między zmrokiem a świtem, na danej linii lub odcinku linii w czynnej kabinie prowadzącego pojazd trakcyjnego. Przez jedną jazdę należy rozumieć przejazd na danym odcinku linii tam i z powrotem.
25. Pomocnik maszynisty traci znajomość szlaku po upływie 6 miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej). Odzyskanie znajomości szlaku nastąpi po dokonaniu jednej jazdy w czynnej kabinie prowadzącego pojazd trakcyjnego.
26. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości szlaku winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 24, niniejszego paragrafu.
27. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana pomocnikowi maszynisty w cyklu rocznym. Wzór karty znajomości szlaku stanowi **Załącznik nr 4** do niniejszej instrukcji.
28. Pomocnik maszynisty obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić właściwemu dyspozytorowi termin utraty znajomości szlaku
29. Szczegółowe warunki i sposób nabywania znajomości linii (odcinka linii kolejowej, szlaku) określają dodatkowo odrębne uregulowania PKP CARGO S.A

§ 8

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

- 1) pracownik 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.

2. 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.

3. 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

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

§ 9

Obowiązki pomocnika maszynisty przy obsłudze pojazdu trakcyjnego w okresie zimy

1. Do obowiązków pomocnika maszynisty przy obsłudze pojazdu w okresie zimy należy:

1) zwracanie szczególnej uwagi na filtry paliwowe oraz ocieplenie i ewentualne ogrzewanie zbiorników i przewodów paliwowych, aby nie dopuścić do ich niedrożności,

2) przed wyjazdem do pociągu sprawdzenie stanu technicznego i uruchomienie, zgodnie z obowiązującymi instrukcjami, urządzenia ogrzewczego (wodnego lub parowego) spalinowego pojazdu trakcyjnego,

3) sprawdzenie stanu i działania kurków końcowych przewodu ogrzewczego, ogrzewania parowego,

4) po dojechaniu do pociągu, jeżeli na stacji nie ma wyznaczonego do tego celu pracownika, przyłączenie sprzęgu ogrzewczego między pojazdem trakcyjnym a składem pociągu zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw-1 Mw-56**

5) sprawdzanie stanu naładowania akumulatorów przez odczytywanie napięcia na woltomierzu w kabinie sterowniczej,

6) chronienie zbiorników i przewodów powietrznych przed zamarznięciem poprzez częste ich odwadnianie i postępowanie zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw-1 Mw-56**

7) chronienie zbiorników, przewodów i chłodziw wodnych przed zamarznięciem przez zakładanie pokrowców,

8) niedopuszczenie, aby w czasie pracy silnika spalinowego, temperatura wody chłodzącej wychodzącej z silnika spadła poniżej 45°C, przez nakładanie pokrowców, zamykanie żaluzji chłodziw, wyłączanie chłodziw itp.

9) w razie awarii silnika spalinowego lub dłuższego postoju przy groźbie zamrożenia należy

całkowicie spuścić wodę z układu chłodzenia . Przy spuszczeniu wody chłodzącej powinny być otwarte wszystkie kurki spustowe w układzie chłodzenia. Płyn z układu chłodzenia wolno spuszczać dopiero wtedy, gdy jej temperatura spadnie poniżej 50oC. Po spuszczeniu wody, w miarę możliwości, należy kilkakrotnie obrócić wałem korbowym silnika dla całkowitego usunięcia płynu z silnika i pompy wodnej.

2. Podczas krótszych postojów na otwartej przestrzeni silnik spalinowy można wygasić, gdy temperatura otoczenia nie jest niższa niż -5oC. Wówczas, celem utrzymania właściwej temperatury wody należy

1) podgrzewać podgrzewaczem płyn chłodzący w układzie chłodzenia silnika spalinowego,

2) zamknąć żaluzję chłodnicy i co 30 ÷ 45 minut uruchamiać silnik na kilka minut, tak aby temperatura oleju nie spadła poniżej 50oC. Szczególną uwagę należy zwrócić na stan baterii akumulatorów, aby jej za bardzo nie wyładować

3. Przy temperaturze poniżej -5oC silnik należy utrzymywać na biegu jałowym.

4. Na polecenie maszynisty uzupełnić poziom płynów niezamarzających (denaturatu) w zbiorniczkach przeciwzamarzaczy.

5. Przy odstawianiu lokomotyw elektrycznych na postój zamykać żaluzje boczne i dachowe.

6. W zakresie obsługi urządzeń ogrzewczych należy postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji Mw 62 oraz Mt-34a

§ 10

Obowiązki pomocnika maszynisty w czasie kończenia pracy 1. Przed odstawieniem pojazdu trakcyjnego na stanowisko postojowe po ukończonej jeździe pomocnik maszynisty powinien pod kierunkiem maszynisty zaopatrzyć pojazd w niezbędny zapas paliwa, oleju, piasku, płynu w układzie chłodzenia. Odstępstwa od tej zasady są dozwolone tylko za zgodą właściwego dyspozytora.

2. Pomocnik maszynisty winien wspólnie z maszynistą dokonać oględzin stanu technicznego pojazdu, o osobiście stwierdzonych nieprawidłowościach powiadomić maszynistę

3. Po odstawieniu pojazdu trakcyjnego pomocnik maszynisty przed opuszczeniem go, powinien pojazd trakcyjny zahamować hamulcem ręcznym lub postojowym, ewentualnie zabezpieczyć przed samoczynnym zbiegnięciem i najechaniem przez inny pojazd w sposób przyjęty postanowieniami regulaminu technicznego zakładu

4. Pomocnikowi maszynisty wolno zakończyć pracę wówczas, gdy otrzyma na to zezwolenie maszynisty lub dyspozytora. Winien ponadto zgłosić dyspozytorowi zakończenie pracy, złożyć informację o ewentualnych wydarzeniach w czasie jej trwania i potwierdzić termin rozpoczęcia następnej zmiany roboczej

Rozdział III

POSTĘPOWANIE POMOCNIKA MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 11

Niezdolność maszynisty do pracy 1. Jeżeli podczas jazdy maszynista pojazdu trakcyjnego stanie się niezdolny do dalszego świadczenia pracy, to pomocnik maszynisty:

1) nie posiadający „Prawa kierowania pojazdem kolejowym”, winien pojazd (pociąg) zatrzymać, zabezpieczyć, przerwać pracę i zażądać pomocy

2) posiadający „Prawo kierowania pojazdem kolejowym”, winien:

a- w pracy manewrowej – przerwać pracę i zażądać pomocy,

b- w pracy pociągowej lub podczas jazdy luzem - doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem do najbliższej stacji z zachowaniem szczególnej ostrożności i zażądać pomocy

§ 12

Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego 1.

W razie niebezpieczeństwa, pomocnikowi maszynisty nie wolno opuścić kabiny maszynisty pojazdu trakcyjnego, do czasu wyczerpania wszelkich możliwych środków mogących zapobiec lub złagodzić skutki wypadku w szczególności, gdy maszynista stał się w danej chwili niezdolny do wykonywania pracy,

2. Po zaistnieniu wypadku lub wydarzenia kolejowego podczas prowadzenia pociągu lub pracy manewrowej pomocnik maszynisty obowiązany jest stosować się do poleceń maszynisty.

3. Pomocnikowi maszynisty zabrania się w szczególności:

1) samowolnego oddalania się z miejsca wypadku lub wydarzenia,

2) zacierania śladów,

3) dokonywania zmian ustawienia urządzeń w pojeździe trakcyjnym, tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu hamulcowego maszynisty, itp.

§ 13

Uszkodzenia pojazdu trakcyjnego 1. W razie uszkodzenia pojazdu trakcyjnego pomocnik maszynisty obowiązany jest udzielać pomocy maszyniście przy naprawie pojazdu trakcyjnego, a ponadto w razie potrzeby zabezpieczyć pojazd (pociąg) przed zbiegnięciem.

2. W zakresie wydanych przez maszynistę poleceń pomocnik maszynisty powinien dokonywać naprawy pojazdu trakcyjnego pod nadzorem maszynisty, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa

Załącznik Nr 1

INSTRUKCJA OBSŁUGI PAROWOZU

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Drużyna Parowozu

Rozdział II OBSŁUGA PAROWOZU

§ 2 Zakres pracy i obowiązki pomocnika maszynisty

§ 3 Obowiązki pomocnika podczas przygotowywania parowozu do pracy

§ 4 Obowiązki pomocnika maszynisty przy obsłudze parowozu

§ 5 Postępowania z parowozem pod parą

§ 6 Obsługa parowozu podczas jazdy

§ 7 Zachowanie ostrożności w czasie pracy

§ 8 Zapobieganie powstawaniu pożarów

§ 9 Obsługa parowozu przez pomocnika maszynisty w okresie zimy

§ 10 Obowiązki pomocnika maszynisty w czasie jazdy w okresie zimy

§ 11 Zakończenie pracy na parowozie

§ 12 Obowiązki pomocnika w razie niezdolności maszynisty do pracy

§ 13 Dozór parowozu pod parą

Rozdział I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Drużyna Parowozu 1. Załącznik Nr 1 do instrukcji Ct-2 (Mt-2) zawiera postanowienia, które zobowiązana jest przestrzegać drużyna trakcyjna podczas obsługi lokomotywy parowej zatrudnionej w pracy pociągowej i pozapociągowej.

2. Drużynę lokomotywy parowej stanowi pomocnik maszynisty i maszynista parowozu lub

dwóch maszynistów pojazdu trakcyjnego posiadający „Prawo kierowania parowozem”.

3. Podczas obsługi lokomotywy parowej zatrudnionej w pracy pociągowej lub pozapociągowej jeden z maszynistów pojazdu trakcyjnego posiadający „Prawo kierowania parowozem”, zgodnie z wyznaczeniem przez właściwego dyspozytora i zapisem w karcie pracy drużyny i pojazdów Mt-514 pełni obowiązki pomocnika maszynisty lokomotywy parowej.

4. Występujące w treści dalszej części niniejszego załącznika określenie pomocnik maszynisty, należy również rozumieć maszynistę pojazdu trakcyjnego z prawem kierowania parowozem wykonujący podczas obsługi parowozu obowiązki pomocnika maszynisty parowozu

Rozdział II

OBSŁUGA PAROWOZU

§ 2

Zakres pracy i obowiązki pomocnika maszynisty 1. Zadaniem pomocnika maszynisty jest współdziałanie z maszynistą w obsłudze przydzielonego parowozu.

2. W szczególności do pomocnika maszynisty należy:

- 1) współpraca z maszynistą przy oględzinach przydzielonego parowozu przed wyjazdem z zakładu,
- 2) obsługiwanie kotła parowozowego,
- 3) pomaganie maszyniście w obsłudze parowozu i wykonywanie czynności dotyczących obsługi parowozu zleconych przez maszynistę w czasie pracy,
- 4) uzupełnianie smaru i oleju w punktach smarnych parowozu,
- 5) pomaganie maszyniście w usuwaniu usterek w parowozie,
- 6) przestrzeganie obowiązujących przepisów przy wykonywaniu czynności na parowozie

§ 3

Obowiązki pomocnika maszynisty podczas przygotowywania parowozu do pracy 1. W czasie przyjmowania gorącego parowozu, pomocnik maszynisty obowiązany jest:

1) sprawdzić czy

- a- przepustnica jest zamknięta,
- b- nastawnica ustawiona jest w położeniu środkowym (na zero),
- c- kurki przedmuchowe cylindrów są otwarte,
- d- prawidłowy jest poziom wody w kotle,

2) przedmuchać szkło wodowskazowe,

3) sprawdzić działanie kurków probierczych, aby przekonać się o prawidłowym działaniu szkła wodowskazowego,

4) sprawdzić stan sklepienia,

5) sprawdzić stan skrzyni ogniowej zwracając uwagę, czy:

- a- nie ciekną korki topliwe, płomienice, płomieniówki, zespórki lub inne części,
- b- nie powstały wybrzuszenia ścian paleniska,

6) sprawdzić ciśnienie pary w kotle.

2. Po przyjęciu parowozu pomocnik maszynisty obowiązany jest sprawdzić:

1) ilość wody w tendrze,

2) działanie wszystkich przyrządów zasilających kocioł wodą,

3) zamknięcia włazów i wyczystek,

4) działanie sprężarki powietrznej i urządzeń smarowniczych,

5) doprowadzić ogień w palenisku i ciśnienie pary w kotle do takiego stanu, aby zapewnić na

czas przygotowanie parowozu do oczekującej go pracy,

6) pobrać smary i inne materiały lub przedmioty potrzebne do obsługi parowozu,

7) czy w piasecznicy znajduje się wystarczająca ilość piasku i czy końce rur znajdują się na właściwych miejscach,

8) wszystkie części parowozu i tendra, czy nie ma uszkodzeń i usterek - zauważone uszkodzenia i usterki zgłosić maszyniście i postępować według jego poleceń,

3. Uzupelnic smar we wszystkie wymagajacych smarowania czesci parowozu i tendra,

4. Przed wyjazdem ręcznie pokręcić korbkami pomp olejowych tak długo, aż w otwartych kurkach kontrolnych pokaże się olej,

5. Sprawdzić lub pobrać wyposażenie parowozu

§ 4

Obowiązki pomocnika maszynisty przy obsłudze parowozu 1. Do obowiązków pomocnika maszynisty przy obsłudze parowozu należy w szczególności:

1) zasilanie paleniska parowozu węglem ręcznie lub za pomocą urządzeń mechanicznych i odpowiednie regulowanie stanu ognia w palenisku,

2) równomierne zasilanie kotła wodą i niedopuszczanie do obniżenia stanu wody w kotle poniżej znaku najniższego dozwolonego jej poziomu,

3) smarowanie trących się powierzchni parowozu i tendra, zmiana knotów i uszczelnień oraz czuwanie, aby wszystkie części trące parowozu nadawały się do pracy,

4) obsługa hamulca ręcznego, zaworu do ogrzewania pociągu, urządzeń smarowniczych itp.

5) wykonywanie czynności związanych z właściwym stosowaniem środków przeznaczonych do walki z kamieniem kotłowym oraz prawidłowa obsługa urządzeń służących do odmulania kotła,

6) obsługa sygnałów i lamp oświetleniowych na parowozie,

7) utrzymanie porządku i czystości na parowozie, utrzymanie w czystości kotła i osprzętu w budce maszynisty, przyborów sygnałowych i oświetlenia oraz mechanizmu napędowego i stawidła,

8) utrzymanie narzędzi i przyrządów w porządku i całości (narzędzia i przyrządy powinny być oznaczone serią i numerem parowozu, do którego należą).

2. Pomocnik maszynisty powinien zwracać baczną uwagę na stan wszystkich składowych części parowozu, a przede wszystkim na stan osprzętu kotła i zawiadomić maszynistę o wszystkich stwierdzonych uszkodzeniach lub takich zużytych części, które mogą spowodować uszkodzenie, pomocnikowi nie wolno jednak wykonać napraw przy parowozie bez upoważnienia maszynisty; powinien on natomiast przypomnieć zawczasu maszyniście o potrzebie pobrania odpowiednich materiałów oraz przeprowadzić na zlecenie maszynisty drobne naprawy parowozu i czynności związane z obsługą parowozu.

3. Sprzęganie ze sobą i rozprzęganie dwóch parowozów, łączenie i rozłączanie pomiędzy nimi przewodów hamulcowych należy do obowiązku pomocnika maszynisty parowozu przedniego.

4. Podczas postoju parowozu w pogotowiu pomocnik maszynisty powinien tak regulować ogień i utrzymywać takie ciśnienie pary w kotle, aby parowóz mógł wyjechać w ciągu 15 minut od chwili zgłoszenia na niego zapotrzebowania.

§ 5

Postępowania z parowozem pod parą 1. Kocioł należy opalać i zasilać wodą możliwie równomiernie, niewielkimi dawkami, aby przez nagłe ochłodzenie nie uszkodzić skrzyni ogniskowej i znajdujących się w niej połączeń.

2. Nie wolno też dopuszczać do tworzenia się otworów w pokrywającej ruszt warstwie paliwa, aby przez otwory te nie przedostawało się zimne powietrze. Nie wolno przeciwdziałać dymieniu, ani też zmniejszać intensywności parowania w kotle przez uchylanie drzwiczek paleniska.

3. Pomocnikowi nie wolno uruchamiać parowozu z wyjątkiem oczywistej konieczności usunięcia parowozu w celu uniknięcia mogącej wyniknąć katastrofy.

4. Pomocnikowi maszynisty z prawem kierowania wolno ponadto uruchomić parowóz w przypadkach podanych w niniejszego załącznika.

5. Podczas jazdy parowozu pomocnik maszynisty powinien być stale obecny na parowozie, jednak podczas dłuższego postoju może on oddalić się, lecz tylko na krótki okres czasu, za zezwoleniem maszynisty pozostającego na parowozie.

6. Pomocnik maszynisty obowiązany jest przeciwdziałać powstawaniu warunków, przy których może nastąpić wybuch kotła. W przypadkach ujawnienia takich warunków powinien on o tym zawiadomić niezwłocznie maszynistę. Z tego względu pomocnik maszynisty powinien w szczególności :

1) sprawdzać, czy działają sprawnie zawory bezpieczeństwa, manometr kotłowy, przyrządy zasilające kocioł wodą, szkło wodowskazowe i kurki probiercze oraz sprawdzać stan korków topliwych,

2) nie dopuszczać do wytworzenia się ciśnienia pary w kotle większego niż dopuszczalne,

3) nie dopuszczać do obniżenia się poziomu wody w kotle poniżej minimalnego,

4) nie dopuszczać do nagłej obniżki ciśnienia pary w kotle na skutek gwałtownego ostudzenia się skrzyni ogniowej.

7. Pomocnik maszynisty powinien niezwłocznie wygasić ogień w przypadku:

1) obniżenia się poziomu wody w kotle poniżej dozwolonego,

2) nie działania obu przyrządów zasilających kocioł w wodę,

3) wyciekania wody z kotła i stałego obniżania się poziomu na skutek nieszczelności w połączeniach lub w przypadku wystąpienia pęknięcia:

a- płomieniówki

b- skrzyni ogniowej,

c- płaszcz stojaka,

4) wybrzuszenia sufitu lub ścian skrzyni ogniowej ponad 15 mm,

5) wytopienia się korka topliwego

6) zanieczyszczenia kotła kamieniem

§ 6

Obsługa parowozu podczas jazdy 1. Pomocnik podczas pracy pociągowej parowozu powinien tak regulować ogień w palenisku, aby ciśnienie pary odpowiadało potrzebom i nie obniżało się więcej niż o 0,3MPa od najwyższego dopuszczalnego oraz nie przekraczało wartości maksymalnej.

2. Paliwo na ruszcie należy utrzymywać w taki sposób, żeby nie dopuścić do obnażenia rusztu.

3. Kocioł należy zasiląć wodą równomiernie, na przemian jednym i drugim przyrządem zasilającym,

4. Nie należy używać pompy w czasie postoju i podczas jazdy z zamkniętą przepustnicą.

5. Podczas zasilania kotła wodą nie należy otwierać drzwiczek paleniska.

6. Aby uniknąć dymienia, w czasie zbliżania się do stacji lub podczas postoju na stacji nie należy dorzucać paliwa do paleniska w większych ilościach,.

7. Nie należy utrzymać zbyt wysokiego poziomu wody, aby nie dopuścić do jej porywania

przez parę pobieraną z kotła.

8. Podczas postoju pomocnik maszynisty powinien sprawdzić czy nie grzeją się części trące – w razie potrzeby posmarować.

9. Pomocnik maszynisty powinien tak ułożyć swe czynności przy obsłudze parowozu, aby w czasie zbliżania się do stacji oraz przy przejeździe i wyjeździe ze stacji mógł całą uwagę skupić na obserwację semaforów i innych sygnałów podawanych ze stacji lub z pociągu.

10. Na stacjach i koło zabudowań nie wolno dopuszczać do dymienia oraz nie wolno używać dmuchawki i odmulać kotła.

11. Na zwrotnicach, obrotnicach i przesuwnicach zabrania się przedmuchiwania wodowskazu, odmulania oraz uruchamiania inżektorów.

12. Po zamknięciu zaworu wodnego żurawia po naborze wody, pomocnik maszynisty obowiązany jest ustawić ramię żurawia wzdłuż toru i zabezpieczyć go przed obracaniem się.

13. Nawet w razie największego niebezpieczeństwa pomocnikowi wolno opuścić parowóz wtedy, gdy dalsze przebywanie na nim będzie bezcelowe, dopóki go maszynista do tego nie upoważni; gdyby maszynista opuścił parowóz wcześniej lub stał się w danej chwili niezdolny do działania, pomocnik jest obowiązany wyczerpać wszelkie możliwe i dozwolone do zatrzymania pociągu środki; pomocnikowi wolno opuścić parowóz dopiero wtedy

§ 7

Zachowanie ostrożności w czasie pracy

1. Pomocnikowi maszynisty wolno wejść pod parowóz tylko wówczas, kiedy przy parowozie jest obecny maszynista i wyrazi na to zgodę, przepustnica powinna być w tym czasie zamknięta, nawrotnica ustawiona na punkcie środkowym, zawory przedmuchowe cylindra otwarte, zamknięte kłapy popielnika i hamulec zaciśnięty

2. Jeżeli pomocnik maszynisty wychyla się z parowozu w celu obejrzenia sygnałów lub pociągu, powinien uważać, czy nie ma obok przedmiotów, o które mógłby zaczepić.

3. W czasie jazdy pomocnikowi nie wolno wychodzić na pomost parowozu, wchodzić na tender tak wysoko, aby mógł przekroczyć odległość bezpieczną do krawędzie mostów, wiaduktów i sieci trakcyjnej na z elektryfikowanym szlaku,

4. Na liniach zelektryfikowanych nie wolno:

1) wchodzić na kocioł parowozu, budkę maszynisty i tender,

2) długimi narzędziami przekraczać odległości bezpiecznej zbliżania się do sieci trakcyjnej oraz posługiwać się nimi w sposób, przy którym występowałoby niebezpieczeństwo dotknięcia nim do sieci trakcyjnej

3) kierować strumienia wody (w czasie polewania węgla) na sieć trakcyjną.

4) zatrzymywać parowozu tak, aby komin znajdował się bezpośrednio obok słupa, na którym zawieszony są przewody sieci,

5) uruchamiać dmuchawki (w czasie postoju) na tych odcinkach, na których przewody sieci są zawieszony na niższej wysokości od normalnej

§ 8

Zapobieganie powstawaniu pożarów **1.** Pomocnik maszynisty odpowiada łącznie z maszynistą za stan urządzeń odiskiernych w dymnicy i w popielniku, jak również za szczelne domykanie się drzwi dymniczych kłap popielnikowych. Urządzenia odiskierne i przeciwpożarowe należy utrzymywać stale w należyłym stanie technicznym.

2. Za każdym razem przy przyjmowaniu i zdawaniu parowozu pomocnik maszynisty jest obowiązany wraz z maszynistą osobiście sprawdzić stan siatki odiskiernej oraz zakrapiacza w dymnicy i w popielniku.
3. W razie znacznego iskrzenia parowozu pomocnik maszynisty powinien wykonać polecenie maszynisty. Z dwóch klap popielnika przedniej i tylnej należy otwierać tylko przednią (licząc w kierunku ruchu).
4. Należy unikać zatrzymywania parowozu przez czas dłuższy na mostach lub pod mostami drewnianymi.
5. Przy wjeździe na most drewniany należy zamknąć obie klapy popielnika oraz dostatecznie zakropić dymnicę i popielnik.
6. Na torach koło ramp krytych magazynów składów drzewa urządzeń stacyjnych i bocznicowych nie wolno otwierać dmuchawki.
7. Na tor nie wolno wyrzucać żarzących się węgli, żużła, czyściwa itp. Jeżeli to jest nieuniknione, należy zalewać je wodą.
8. Ze względu na możliwość powstania pożaru od iskier z komina, nie wolno podczas przejazdu przez lasy, tereny zalesione oraz obok łatwo zapalnych budynków, składów, magazynów, wagonów załadowanych amunicją, słomą lub sianem itp. przerabiać ognia w palenisku, przebijać rusztu i używać dmuchawki. Z tych samych względów nie wolno wyrzucać po drodze żaru z paleniska, ani też zapalonych paków, natomiast należy węgiel przed zarzuceniem zwilżać i często zakrapiać dymnicę i popielnik

§ 9

Obsługa parowozu przez pomocnika maszynisty w okresie zimy 1. W okresie zimy pomocnik maszynisty obowiązany jest w czasie przygotowywania parowozu do drogi dokładnie sprawdzić:

- 1) czy w przyrządach zasilających (inżektorach, pompie wodnej) nie zamarzła woda czy pompa wodna, podgrzewacz wody, inżektory dolne i przewody wodne pomiędzy parowozem i tendrem są podgrzewane;
 - 2) czy woda w tendrze nie zamarzła lub nie jest zanadto ogrzana, co może utrudnić lub zupełnie uniemożliwić zasilanie kotła; pokrywę otworu wlewowego do tendra należy zabezpieczyć od przymarznięcia, zostawiając ją lekko uchyloną;
 - 3) działanie sprężarki przez powolne jej uruchamianie;
 - 4) czy pompy olejowe są ciepłe i czy z wylotu rurki ogrzewczej uchodzi para;
 - 5) działanie zaworków przy rurkach spustowych odwadniających poszczególne urządzenia oraz przewody wodne i parowe;
 - 6) czy rurka spustowa wodowskazu nie jest zmarznięta, co uniemożliwiałoby przedmuchiwanie szkła wodowskazowego;
 - 7) czy przewodami do ogrzewania pociągu przechodzi para do przodu i tyłu parowozu;
 - 8) czy w łożyskach nie ma śniegu, lodu lub wody i czy knoty mają odpowiednie na okres zimowy grubości;
 - 9) czy w skrzyni sprzęgowej parowozu i tendra nie ma miazgi węglowej ze śniegiem i lodem, które utrudniają przechodzenie parowozu przez łuki oraz czy poduszki są nasmarowane.
2. Ponadto pomocnik maszynisty powinien wykonać następujące czynności:
- 1) przedmuchać do przodu i tyłu główny przewód powietrzny;
 - 2) odkręcić dolne kurki spustowe odwadniaczy przewodu hamulcowego pod parowozem i tendrem, odwadniając go w ten sposób
 - 3) do pompy olejowej, smarownic i łożyska wlewać smar podgrzany (wskazane jest

nalewanie tuż przed odjazdem);

4) nie dopuszczać do parowania dławnic i innych części parowozu, aby nie zwiększała się wilgotność powietrza zasysanego przez sprężarkę i aby parowanie takie nie pogarszało widoczności drogi;

5) bezpośrednio przed dojazdem do pociągu przedmuchać przewód ogrzewczy zamykając potem dopływ pary zupełnie, aby nie utrudniać doczepiania parowozu i połączenia ogrzewania

§ 10

Obowiązki pomocnika maszynisty w czasie jazdy w okresie zimy 1. Podczas jazdy należy dążyć do utrzymywania jednakowego ciśnienia pary w kotle, a przez to – jednakowej temperatury, której ciągłe wahania ujemnie wpływają na stan skrzyni ogniowej oraz jej połączenia z płomieniówkami i płomienicami.

2. Jeżeli parowóz ma pompę wodną, to przez cały czas jazdy przy otwartej przepustnicy powinna ona pracować tak, aby stan wody w kotle utrzymywał się możliwie na jednym poziomie. W przerwach w pracy pompa powinna być podgrzewana; nie należy też zapominać o drugim przyrządzie zasilającym – inżektorze.

3. W razie zepsucia się pompy wodnej należy odwodnić jej kadłub oraz wszystkie przewody, otwierając kurki odwadniające, a po zamknięciu zaworu wodnego, otworzyć nieco zawór parowy i w ten sposób stale ją podgrzewać.

4. Przy dwóch inżektorach należy je używać na przemian, pamiętając o zaciskaniu wentyla wietrznikowego (szczególnie przy inżektorach dolnych) i uchyleniu zaworu parowego w celu ogrzania przewodu wodnego między tendrem i parowozem.

5. Podczas śnieżycy lub przy grubej warstwie śniegu należy przednią klapę popielnika zamknąć, a otworzyć tylną

6. Na każdym postoju należy sprawdzić, czy smarowanie wszystkich trących się powierzchni jest dostateczne i usuwać z nich lód i śnieg.

7. Przy naborze wody należy unikać przelewania jej i rozlewania poza wlew.

8. Jeżeli zajdzie konieczność wygaszenia kotła z braku wody lub z innych przyczyn, należy zapewnić wolne chłodzenie kotła. W tym celu należy szczelnie zamknąć drzwiczki paleniska klapy popielnika, a komin przykryć kawałkiem blachy. Zawory wodne tendra należy zamknąć i rozłączyć przewód wodny między parowozem i tendrem. Ponadto należy pamiętać o odwodnieniu wszystkich przewodów i przyrządów.

9. Należy bezwzględnie unikać przedostawania się wody do przewodu i ślimaka podawczego. Przed większymi przerwami w pracy stopera, należy usunąć z niego węgiel przez pozostawienie go na krótki czas w ruchu przy zamkniętych pokrywach koryta. Przy krótkich przerwach należy go ostrożnie uruchamiać przez nadanie śrubie początkowo kilku obrotów w jedną i w drugą stronę.

10. Przed dojazdem do stacji końcowej biegu pociągu lub stacji zmiany parowozu nie należy samowolnie przerywać ogrzewania pociągu.

11. Dopływ pary można zamknąć dopiero na stacji, na zlecenie rewidenta wagonów, a tam gdzie go nie ma, na zlecenie kierownika pociągu.

12. Po ukończeniu jazdy (po wyłączeniu ogrzewania wagonów i przy otwartych kurkach odwadniających przewodu ogrzewczego) należy skład przedmuchać parą o ciśnieniu 0,4 MPa. Przedmuchiwanie powinno trwać tak długo – aż przez całkowicie otwarty kurek końcowy wychodzić będzie strumień suchej pary. Ogrzewanie wagonów musi być ciągłe przez cały czas znajdowania się parowozu przy składzie pociągu.

§ 11

Zakończenie pracy na parowozie 1. Podczas jazdy w kierunku miejsca obrządzania parowozu nie wolno rozpoczynać oczyszczania rusztu, gdyż należy unikać przepływu dużych ilości zimnego powietrza przez silnie ogrzaną skrzynię ogniową

2. Ruszt, dymnicę i popielnik kotła parowozu należy oczyszczać na kanale oczystkowym (a nie w czasie jazdy), przy zachowaniu następującej kolejności:

1) najpierw należy oczyścić dymnicę przy zamkniętych drzwiczkach paleniskowych i klapach popielnika,

2) następnie ruszt – przy zamkniętych drzwiach dymnicy i klapach popielnika, ruszt należy oczyszczać częściami zaczynając od przodu i każdą oczyszczoną część zaraz pokrywać warstwą żarzącego się koksu,

3) na końcu popielnik – przy zamkniętych drzwiczkach palenisk i drzwiach dymnicy.

3. Przed zakończeniem służby należy pamiętać o potrzebie zmniejszenia natężenia ognia w palenisku o tyle, aby po ukończeniu służby można było wodę w kotle doprowadzić do poziomu 1/2 do 3/4 szkła wodowskazowego, przy czym ciśnienie pary nie powinna obniżyć się więcej niż o 0,4MPa. od najwyższej dopuszczalnej. Przy odstawianiu parowozu na postój należy przestrzegać, aby palący się węgiel znajdował się przy wszystkich ścianach, a więc przy ścianie sitowej, przy obu ścianach bocznych i przy ścianie tylnej (drzwiczkowej), a kłapy popielnika były zamknięte.

4. Jeżeli parowóz ma obsługiwać dalej inna drużyna, pomocnik maszynisty powinien utrzymywać stan ognia, wody i pary umożliwiające dalszą pracę parowozu.

5. Pomocnik maszynisty przed odstawieniem parowozu na stanowisko po ukończonej jeździe powinien pod nadzorem maszynisty zaopatrzyć parowóz w niezbędny zapas wody i paliwa oraz potrzebne materiały. Odchylenia od tej zasady są dozwolone, ale tylko za uprzednią zgodą zwierzchników.

6. Po doprowadzeniu parowozu pod względem czystości do należytego stanu, pomocnik maszynisty powinien zbadać również, czy wszystkie części parowozu są w należyłym stanie technicznym, czy szkło wodowskazowe i kurki probiercze wskazują prawidłowo poziom wody, czy nie występują przecieki wody i przedmuchy pary na dławikach kurków oraz czy wszystkie narzędzia są w komplecie. O wyniku oględzin powinien poinformować maszynistę.

7. Przed odstawieniem parowozu na stanowisko postojowe, pomocnik maszynisty powinien sprawdzić, jak zostało oczyszczone palenisko, popielnik i dymnica.

8. Po odstawieniu parowozu na stanowisko i przekazaniu go uprawnionemu pracownikowi, pomocnik maszynisty przed opuszczeniem parowozu powinien sprawdzić, czy: przepustnica jest zamknięta, nawrotnica pozostaje w położeniu środkowym, zawory przedmuchowe cylindrów są otwarte, parowóz jest zahamowany hamulcem ręcznym i kłapy popielnika są zamknięte.

9. W okresie zimy po odłączeniu parowozu od pociągu należy:

1) przednią i tylną część przewodu parowego służącego do ogrzewania składu pociągu przedmuchać, a następnie po ustawieniu kurka trójdrogowego na ogrzewanie do tyłu parowozu, uchylić zawór parowy na tyle, aby z końca przewodu wydobywał się cienki strumień pary;

2) odvodnić zbiornik główny powietrzny, główny przewód hamulcowy, otworzyć kurki odwadniające przewód główny parowy parowozu i tendra;

3) wszystkie przewody parowe i wodne oraz przyrządy należy zabezpieczyć przed zamarznięciem;

4) pompę wodną i sprężarkę należy pozostawić w powolnym ruchu (2 - 3 skoków na minutę);

5) nie należy uruchamiać inżektora parowozu na zwrotnicach, obrotnicy i znajdowania się

parowozu na innym urządzeniu drogowym odstawiany na postój parowóz należy ogólnie tak zabezpieczyć aby użycie go do pracy przez następną drużynę nie nastęrczało żadnych trudności i nie spowodowało opóźnienia wyjazdu pociągu.

§ 12

Obowiązki pomocnika maszynisty w razie niezdolności maszynisty do pracy 1. Jeżeli podczas jazdy maszynista stanie się niezdolny do dalszego prowadzenia parowozu, a pomocnik ma prawo kierowania, powinien pociąg zatrzymać, wziąć do pomocy jednego z pracowników drużyny pociągowej do obserwacji sygnałów i z nim dojechać do najbliższej stacji, do której zostanie przysłany inny maszynista. Jeżeli pomocnik nie ma prawa kierowania, to powinien zatrzymać pociąg, zawiadomić kierownika poci. o niezdolności maszynisty do pracy i zażądać przybycia maszynisty.

2. Jeżeli zdarzy się taki przypadek podczas jazdy parowozu luzem, pomocnik mający prawo kierowania powinien dojechać do najbliższej stacji. Jeżeli pomocnik nie ma prawa kierowania to obowiązany jest parowóz zatrzymać, zażądać pomocy i przybycia maszynisty

§ 13

Dozór parowozu pod parą 1. Parowóz znajdujący się pod parą poza terenem zakładu powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika, maszynistę parowozu, pomocnika maszynisty parowozu.

2. Nie wolno pozostawiać parowozu pod para bez dozoru.

Załącznik Nr 2

WYKAZ USTEREK

§ 1 Usterki eliminujące wydanie elektrycznego lub spalinowego pojazdu trakcyjnego z zakładu do pracy

§ 2 Usterki eliminujące wydanie parowozu z zakładu do pracy

§ 3 Usterki w nadwoziu pojazdu trakcyjnego

§ 1

Usterki eliminujące wydanie elektrycznego lub spalinowego pojazdu trakcyjnego z zakładu do pracy 1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych

- 1) obluźowanie obręczy na kole bosym lub osi w piaście koła,
- 2) poprzeczne pęknięcie osi,
- 3) powstanie więcej niż dwóch rys (skaz) o długości do 25 mm na osi zestawu kołowego,
- 4) powstanie rysy (skazy) dłuższej niż 25mm na osi zestawu kołowego,
- 5) wytarcie miejscowe na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 2,5 mm,
- 6) pęknięcie obręczy lub piasty koła
- 7) pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo pęknięcie wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego,
- 8) przekroczenie dopuszczalnych wymiarów geometrycznych zestawów kołowych określonych w Instrukcji Mt11

2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części pojazdów trakcyjnych (dotyczy trakcji

elektrycznej i spalinowej):

- 1) uszkodzony sygnał dźwiękowy,
 - 2) nienależycie działające osygnalizowanie,
 - 3) nieprawidłowo działająca sprężarka,
 - 4) niedostateczna szczelność układu powietrznego
 - 5) nieprawidłowo działający którykolwiek z hamulców lub przekroczona dopuszczalna grubość wstawek (klocków) hamulcowych,
 - 6) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze obrzeży zestawów kołowych,
 - 7) nieprawidłowo działająca lub nie zaopatrzona w piasek piasecznica,
 - 8) pęknięcie opaski, wieszaka, jednego z piór sprężyny piórowej (resoru) lub sprężyny śrubowej,
 - 9) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska,
 - 10) pęknięty kadłub łożyska osiowego, prowadnik łożyska osiowego, pęknięcia ostoi pojazdu oraz pęknięcia ramy wózka, pęknięty i odkształcony amortyzator hydrauliczny, pęknięcia podpór metalowo gumowych oparcia nadwozia na wózku lub przekroczenie parametrów stwierdzonych w czasie pomiarów wg karty pomiarowej,
 - 11) uszkodzony lub wadliwie działający układ napędowy (sprzęgło, skrzynia biegów, urządzenie zmiany kierunku jazdy, wały napędowe, przekładnia główna, silnik trakcyjny, przetwornik hydrauliczny, prądnica główna),
 - 12) obluzowane śruby w połączeniach ostoi, części podwozia lub silników,
 - 13) uszkodzone elementy układu cięgiwo - zderznego,
 - 14) nieprawidłowo działająca przetwornica,
 - 15) nieprawidłowo działające urządzenia samoczynnego hamowania pociągów (SHP) lub czuwaka aktywnego (CA), Radio-Stop oraz inne urządzenia automatycznego bezpieczeństwa pociągu, w które pojazd jest wyposażony.
 - 16) nieprawidłowo działająca radiołączność pociągowa, prędkościomierz
 - 17) niesprawne baterie akumulatorów
 - 18) uszkodzenie lub brak urządzeń ochrony przeciwprzepięciowej, napięciowej, przeciążeniowej, zwarciowej i odgromowej,
 - 19) nieprawidłowo działające mierniki pomiarowe prądu i napięcia,
 - 20) nieszczelność przekładni zębatej powodująca wyciekanie smaru,
 - 21) nieprawidłowo działające urządzenia chłodzenia silników trakcyjnych,
 - 22) uszkodzone lub nieprawidłowo działające manometry i zawory bezpieczeństwa układów powietrznych
 - 23) niesprawny układ sygnalizacji pożaru,
 - 24) niesprawne wycieraczki szyb
 - 25) nieprawidłowo działający układ sterowania i rozrządu,
 - 26) niesprawny układ ogrzewania pociągu,
 - 27) uszkodzona szyba w kabinie maszynisty, układ ogrzewania szyb,
 - 28) uszkodzone zamknięcia drzwi do kabiny maszynisty.
3. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji elektrycznej
- 1) nieprawidłowo działający odbierak prądu,
 - 2) nieprawidłowo działające styczniki WN obwodu głównego,
 - 3) nieprawidłowo działający wyłącznik szybki,
 - 4) uszkodzenia oporów rozruchowych,
4. Usterki i uszkodzenia dotyczące pojazdów trakcji spalinowej:
- 1) niesprawny układ rozruchu, smarowania, chłodzenia, doładowania, paliwa i wydechu spalin silnika spalinowego

- 2) wytopienie lub uszkodzenie głównego lub korbowego łożyska wału silnika spalinowego,
- 3) nieprawidłowo działająca prądnicza pomocnicza (oświetleniowa) lub wzbudnica

§ 2

Usterki eliminujące wydanie parowozu z zakładu do pracy 1. Usterki i uszkodzenia w zestawach kołowych;

- 1) obluźowanie obręczy na kole lub osi w piaście koła;
 - 2) poprzeczne pęknięcie osi;
 - 3) podłużne pęknięcie lub skaza na osi długości ponad 25 mm;
 - 4) wytarcie miejsca na osi z ostrymi krawędziami głębsze niż 2,5 mm;
 - 5) pęknięcie obręczy lub piasty kotła;
 - 6) pęknięcie jednego ramienia koła łącznie z pęknięciem dwóch przyległych do tego ramienia części wieńca (oddzielenie się części koła) albo pęknięcie dwóch sąsiednich ramion koła, albo dwa pęknięcia wieńca między sąsiednimi ramionami lub pęknięcie tarczy koła jednolitego;
 - 7) zużycie obręczy na powierzchni tocznej, mierzone w płaszczyźnie kręgu tocznego, wzdłuż promienia koła w miejscu największego zużycia dla parowozów w ruchu pasażerskim ponad 5 mm a dla innych parowozów i wszystkich tendrów ponad 7 mm;
 - 8) zestawy kołowe posiadają parametry niezgodne z instrukcją pomiarów geometrycznych zestawów kołowych pojazdów trakcyjnych- Mt-11.
 - 9) wyszczerbienie na powierzchni bocznej obręczy dłuższe niż 25 mm i głębsze niż 3 mm;
- 2. Usterki i uszkodzenia dotyczące innych części parowozu:**
- 1) nieczynny sygnał dźwiękowy (gwizdawka, syrena),
 - 2) nienależycie działające oświetlenie latarni sygnałowych,
 - 3) nieprawidłowo działająca sprzężarka, jak również nieprawidłowo działający hamulec zespolony lub ręczny,
 - 4) nieprawidłowo działające urządzenia smarownicze,
 - 5) nieprawidłowo działająca piasecznica,
 - 6) pęknięta opaska wieszaka lub jednego z głównych piór sprężyny nośnej (resoru) albo sprężyny urządzenia zwrotnego,
 - 7) wytopiona lub pęknięta panewka łożyska,
 - 8) pęknięty kadłub łożyska,
 - 9) obluźowane śruby w połączeniach ostoji, części podwozia lub silników,
 - 10) brak zabezpieczających urządzeń dźwigniowej przekładni hamulca,
 - 11) nieprawidłowo działające urządzenia zderzakowe lub ciąglowe,
 - 12) pęknięcia ściany skrzyni ogniowej, ściany stojaka lub 2 zespórek obok siebie położonych,
 - 13) nieprawidłowo działające przyrządy zasilające,
 - 14) nieprawidłowo działający zawór bezpieczeństwa kotła,
 - 15) nieprawidłowo działający manometr kotła,
 - 16) nieprawidłowe działanie szkieł wodowskazowych lub kurków probierczych,
 - 17) nieszczelność korków topliwych,
 - 18) wytopienie lub zagrzenie panewki korbowej, wiązara lub osi,
 - 19) pogięcie lub nadpęknięcie korbowodu lub wiązara albo stawidła,
 - 20) pęknięcie pierścieni uszczelniających tłokowych lub suwakowych,
 - 21) obluźowanie śrub cylindrowych,
 - 22) nienależyty stan urządzeń przeciwpożarowych.

§ 3

Usterki w nadwoziu pojazdu trakcyjnego Pojazd trakcyjny nie może być wydany do pracy z uszkodzonym nadwoziem, zagrażającym bezpieczeństwu ruchu lub bezpieczeństwu podróży i obsługi pojazdu oraz z brakiem wyposażenia we właściwe narzędzia, sprzęt przeciwpożarowy oraz inny sprzęt zgodnie z obowiązującymi wymogami dla danej serii pojazdu

Załącznik Nr 3

Zasady użytkowania półsprzęgu do łączenia lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym

1. W półsprzęgu winien być wyposażony każdy pociąg składający się z elektrycznych zespołów trakcyjnych, przy czym wyposażenie pomocnicze stanowi drążek pomocniczy, wykonany z grubościennej rurki stalowej o średnicy minimum 25mm i długości 2800mm, zaopatrzony w hak umieszczony w jego środku. Drążek pomocniczy służy do regulacji półsprzęgu w pionie w czasie łączenia oraz do przenoszenia półsprzęgu.
2. Postanowienia dotyczące lokomotyw pomocniczych.
 - 1) przy planowych przeciąganiach pociągów przy użyciu półsprzęgu lokomotywa pomocnicza winna mieć obsadę dwuosobową oraz winna być zaopatrzona w dwa półsprzęgi zawieszane z tyłu i z przodu lokomotywy
 - 2) w przypadkach awaryjnych (brak napięcia w sieci trakcyjnej w wyniku jej uszkodzenia, brak zasilania, uszkodzenie e.z.t.) lokomotywa pomocnicza może być obsługiwana tylko przez maszynistę
 - 3) jako lokomotywę pomocniczą należy użyć taką serię lokomotywy, w której wysokość haka ciągnącego od główki szyny wynosi konstrukcyjnie 950mm. Mogą to być np. lokomotywy serii SM42, SP42, SP32 oraz wszystkie lokomotywy elektryczne,
 - 4) w sytuacjach awaryjnych w przypadku stosowania lokomotyw o innej wysokości haka ciągnącego od główki szyny (np. lokomotywa serii SM31, ST43) należy pośrednio stosować wagon platformę z czynnym hamulcem zespolonym – z uwagi na mogące wystąpić trudności w połączeniu tych lokomotyw z elektrycznym zespołem trakcyjnym
3. Postępowanie w trakcie łączenia elektrycznych zespołów trakcyjnych z lokomotywą pomocniczą:
 - 1) lokomotywę pomocniczą należy zatrzymać w odległości około 5m i zahamować hamulcem dodatkowym przed czołem zahamowanego hamulcem zespolonym i ręcznym lub postojowym (wkabinie prowadzącej) elektrycznego zespołu trakcyjnego,
 - 2) półsprzęg zawiesza na hak lokomotywy pomocniczej maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty lokomotywy pomocniczej (w przypadku obsługi lokomotywy pomocniczej jednoosobowo czynności te wykonuje maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego z maszynistą lokomotywy pomocniczej – w tym przypadku należy zabezpieczyć lokomotywę zgodnie z zasadami obsługi) w następujący sposób
 - a- uchwycić jedną ręką za uchwyt półsprzęgu z jednoczesnym podparciem drugą ręką korpusu od dołu,
 - b- unieść półsprzęg na wysokość haka ciągnącego lokomotywy lub wagonu w ten sposób, aby korpus był ustawiony w górę (około 90o) w stosunku do osi wzdłużnej haka ciągnącego,
 - c- założyć pałąk w paszczę haka ciągnącego opuszczając korpus do pozycji zablokowania się półsprzęgu na haku,
 - d- założyć hak drążka pomocniczego w uchwyt znajdujący się w górnej części korpusu

półsprzęgu, jednocześnie opierając drążek na zderzakach lokomotywy pomocniczej.

3) maszynista lokomotywy pomocniczej dojeżdża na odległość około 1,5 m od czoła elektrycznego zespołu trakcyjnego na sygnał kierującego manewrami (np. kierownika poci) i zahamowuje lokomotywę hamulcem dodatkowym oraz ręcznym lub postojowy

4) maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego na sygnał kierownika pociągu zamyka drzwi w składzie elektrycznego zespołu trakcyjnego

5) jeżeli na elektrycznym zespole trakcyjnym może być uruchomiona jazda, wówczas do stojącej lokomotywy pomocniczej dojeżdża elektryczny zespół trakcyjny po odhamowaniu składu. W pozostałych przypadkach lokomotywa pomocnicza dojeżdża do stojącego elektrycznego zespołu trakcyjnego. Na wykonanie ruchów manewrowych wymagane jest podanie sygnału zezwalającego przez kierującego manewrami,

6) jeżeli dojeżdża elektryczny zespół trakcyjny, wówczas półsprzęg naprowadza pomocnik maszynisty z lokomotywy pomocniczej a przy jednoosobowej obsadzie - maszynista lokomotywy pomocniczej,

7) jeżeli dojeżdża lokomotywa pomocnicza, wówczas półsprzęg naprowadza pomocnik maszynisty z lokomotywy pomocniczej a przy jednoosobowej obsadzie - maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego,

8) naprowadzanie półsprzęgu odbywa się podczas dojeżdżania elektrycznego zespołu trakcyjnego lub lokomotywy pomocniczej poprzez unoszenie jednego końca drążka ku górze (drugi koniec oparty na zderzaku),

9) po połączeniu elektrycznego zespołu trakcyjnego z lokomotywą pomocniczą drążek należy zdjąć i przechowywać w elektrycznym zespole trakcyjnym,

10) łączenie przewodów powietrznych hamulca wraz z otwarciem kurków tych przewodów wykonuje pracownik, który naprowadzał półsprzęg

11) w każdym przypadku za prawidłowe połączenie lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego.

4. Przygotowanie pociągu i jazda z użyciem półsprzęgu

1) po połączeniu lokomotywy pomocniczej z elektrycznym zespołem trakcyjnym należy przeprowadzić przewidzianą postanowieniami Instrukcji **Cw-1 Mw-56** próbę hamulca zespolonego. Próbę wykonuje maszynista lokomotywy pomocniczej przy udziale rewidenta taboru lub drużyny konduktorskiej. Maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego obserwuje w tym czasie wskazania manometrów w kabinie maszynisty elektrycznego zespołu trakcyjnego. Fakt przeprowadzenia próby hamulca zespolonego musi być odnotowany w dokumentacji pociągowej,

2) przed uruchomieniem pociągu prowadzonego przez lokomotywę pomocniczą maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego opuszcza odbieraki prądu i sprawdza, czy wszystkie opadły,

3) w czasie prowadzenia lokomotywą pomocniczą pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych prędkość jego nie może przekraczać 60 km/h,

4) obsługę hamulca zespolonego pociągu zestawionego z elektrycznych zespołów trakcyjnych i lokomotywy pomocniczej należy prowadzić zgodnie z postanowieniami Instrukcji **Cw-1 Mw-56** dla prowadzenia pociągu podwójną trakcją,

5) w przypadkach szczególnych, gdy brak jest możliwości ciągnięcia elektrycznych zespołów trakcyjnych lokomotywą pomocniczą i zachodzi konieczność pchania elektrycznego zespołu trakcyjnego przy użyciu półsprzęgu, manewr należy przeprowadzić ze szczególną ostrożnością z rędkością do 5 km/h na odcinku do najbliższej stacji oraz ograniczyć spychanie do niezbędnego minimum podczas manewrów na torach stacyjnych

6) podczas jazdy maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego ze swojego miejsca w

kabinie sterowniczej zwraca uwagę na prawidłowe działanie hamulca zespołu trakcyjnego i jego współpracę z lokomotywą pomocniczą,

7) ruszanie pociągu z miejsca przy użyciu lokomotywy pomocniczej powinno odbywać się w sposób płynny, bez szarpań.

5. Zakończenie przeciągania pociągu.

1) po zakończeniu przeciągania pociągu, po zahamowaniu lokomotywy pomocniczej i elektrycznego zespołu trakcyjnego, pomocnik maszynisty lokomotywy pomocniczej rozłącza sprzęgi powietrzne po uprzednim zamknięciu kurków, a przy pojedynczej obsadzie lokomotywy pomocniczej czynności te wykonuje maszynista elektrycznego zespołu trakcyjnego

2) rozłączenia półsprzęgu ze sprzęgiem Scharfenberga należy dokonać po rozłączeniu sprzęgów powietrznych,

3) po zatrzymaniu się lokomotywy pomocniczej w odległości około 5 m od elektrycznego zespołu trakcyjnego i jej zahamowaniu, półsprzęg z haka lokomotywy pomocniczej zdejmują ci pracownicy, którzy zakładali półsprzęg na hak w czasie łączenia,

6. Pomocnik maszynisty, a przy pojedynczej obsadzie lokomotywy pomocniczej - maszynista tej lokomotywy zobowiązany jest do udzielenia pomocy maszyniście z elektrycznego zespołu trakcyjnego do przeniesienia półsprzęgu do najbliższej kabiny maszynisty elektrycznego zespołu trakcyjnego (jeżeli półsprzęg jest z elektrycznego zespołu trakcyjnego).