

ОАО "РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 29 декабря 2012 г. N 2770р

ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ИНСТРУКЦИИ
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ МАШИНИСТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН

В целях обеспечения безопасных условий и охраны труда:

1. Утвердить и ввести в действие с 1 февраля 2013 года прилагаемую Инструкцию по охране труда для машинистов железнодорожных строительных машин ИОТ РЖД-4100612-ЦДРП-036-2012.

2. Начальникам дирекций по ремонту пути, руководителям причастных подразделений ОАО "РЖД" довести до сведения работников и обеспечить изучение вышеуказанной Инструкции.

Вице-президент ОАО "РЖД"
А.В.ЦЕЛЬКО

Утверждена
распоряжением ОАО "РЖД"
от 29 декабря 2012 г. N 2770р

ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОХРАНЕ ТРУДА ДЛЯ МАШИНИСТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
СТРОИТЕЛЬНЫХ МАШИН

ИОТ РЖД-4100612-ЦДРП-036-2012

1. Общие требования охраны труда

1.1. Настоящая Инструкция разработана на основе Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений ПОТ РО-32-ЦП-652-99, утвержденных МПС России 24 февраля 1999 г., других нормативных актов по вопросам охраны труда и устанавливает основные требования охраны труда при выполнении машинистами и помощниками машинистов железнодорожных строительных машин (далее - машинистами) работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути и по техническому обслуживанию техники.

1.2. Руководители структурных подразделений обязаны разработать инструкции по охране труда на каждую конкретную машину с учетом требований:

настоящей Инструкции;
Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений;
руководства по эксплуатации;
конкретных особенностей модели машины;
местных условий (организационных форм эксплуатации техники, мест и условий базирования машины, особенностей производственной базы для ее эксплуатации и ремонта и т.п.).

1.3. К самостоятельной работе по управлению и техническому обслуживанию путевой техники допускаются лица не моложе 18 лет, имеющие свидетельство на право управления машиной, имеющие удостоверение по электробезопасности не ниже третьей группы, прошедшие в установленном порядке:

медицинское освидетельствование;
вводный инструктаж по охране труда;
первичный инструктаж по охране труда на рабочем месте;
инструктаж по пожарной безопасности;
профессиональное обучение и стажировку;
проверку знаний требований охраны труда в объеме, установленном профессиональными требованиями и настоящей Инструкцией.

1.4. Не позднее одного месяца после приема на работу машинисты должны пройти обучение по оказанию первой помощи пострадавшим при несчастных случаях.

1.5. В процессе работы машинисты должны проходить повторные, внеплановые и целевые инструктажи по охране труда в установленные сроки, периодические медицинские осмотры, проверку знаний по электробезопасности.

1.6. Машинисты и их помощники должны пройти обучение и проверку знаний в объеме своих обязанностей:

Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации;

Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации;

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации;

Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ;

Правил по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений;

должностных инструкций и других документов, устанавливающих его обязанности, правил и инструкций по охране труда.

1.7. В процессе работы машинисты должны проходить:

повторные инструктажи по охране труда - не реже одного раза в три месяца;

внеплановые и целевые инструктажи по охране труда;

обучение оказанию первой помощи пострадавшим - не реже одного раза в год;

проверку знаний по электробезопасности, требований нормативных документов (в объеме своих обязанностей) и периодические медицинские осмотры в установленные сроки.

1.8. Машинисты должны знать:

требования настоящей Инструкции;

назначение, устройство и принцип действия электрических машин и аппаратов, а также механического и пневматического оборудования машины;

руководство по эксплуатации машины, перечень и безопасные способы работ при техническом обслуживании машины;

действие на человека опасных и вредных производственных факторов, возникающих во время работы, и меры защиты от их воздействия;

правила оказания первой помощи пострадавшим;

место расположения аптечки или сумки с необходимыми медикаментами и перевязочными материалами;

типы и порядок приведения в действие первичных средств пожаротушения;

сигналы пожарной тревоги и способы сообщения о пожаре;

правила применения и использования противопожарного оборудования и инвентаря;

безопасные способы строповки, вывешивания и перемещения тяжелых и крупногабаритных узлов и агрегатов машины при ремонте, уметь определять пригодность к работе канатов, крюков талей, грузозахватных приспособлений;

видимые и звуковые сигналы, обеспечивающие безопасность движения, знаки безопасности и порядок ограждения места производства работ.

1.9. При нахождении на железнодорожных путях необходимо соблюдать следующие требования безопасности:

проходить вдоль путей по обочине или посередине междупутья, обращая внимание на движущиеся по смежным путям локомотивы, вагоны и другой подвижной состав;

переходить пути под прямым углом, перешагивая через рельс, не наступая на концы железобетонных шпал и масляные пятна на шпалах и предварительно убедившись в том, что к месту перехода не приближается подвижной состав (локомотив, моторвагонный подвижной состав, вагоны, дрезина или другое транспортное средство);

при переходе пути, занятого стоящим подвижным составом, следует пользоваться переходными площадками вагонов, предварительно убедившись в исправности поручней, подножек и пола площадки. Прежде чем сойти с переходной площадки вагона на междупутье, необходимо осмотреть место схода и убедиться в исправности подножек, поручней, а также в отсутствии движущегося по смежному пути подвижного состава и в отсутствии на междупутье посторонних предметов, которые мешают сходу. При подъеме на переходную площадку и при сходе с нее следует держаться за поручни и располагаться лицом к вагону;

проходить между расцепленными вагонами, локомотивами и секциями локомотивов, если расстояние между их автосцепками не менее 10 м;

обходить группу вагонов или локомотивы, стоящие на пути, на расстоянии не менее 5 м от автосцепки;

обращать внимание на показания светофоров, звуковые сигналы и предупреждающие знаки.

Запрещается:

становиться или садиться на рельсы, концы шпал, балластную призму, электроприводы, путевые коробки и другие напольные устройства;
наступать на концы железобетонных шпал;
подниматься в вагон, дрезину, мотовоз, автомотрису и на другой подвижной состав и сходить во время движения;
переходить стрелки, оборудованные электрической централизацией, в местах расположения остряков и крестовин, ставить ногу между рамным рельсом и остряком, подвижным сердечником и усовиком, в желоб на стрелочном переводе;
переходить или перебегать через пути перед движущимся поездом, подвижным составом;
пролезать под стоящими вагонами, залезать на автосцепки или под них при переходе через пути, а также протаскивать под вагонами инструмент, приборы и материалы;
находиться в междупутье при безостановочном движении поездов по смежным путям;
находиться на территории железнодорожной станции, дистанции пути и других производственных подразделений в местах, отмеченных знаком "Осторожно! Негабаритное место", а также около этих мест при прохождении железнодорожного подвижного состава или специального самоходного подвижного состава.

1.10. При следовании на работу, с работы или передвижениях по территории железнодорожной станции (далее - станции) следует соблюдать следующие требования безопасности:

переходить железнодорожные пути по установленным маршрутам, обозначенным указателями "Служебный проход", по пешеходным мостам, тоннелям, пешеходным настилам, переездам, путепроводам;

соблюдать требования знаков безопасности, видимых и звуковых сигналов;

следить за передвижением локомотивов, специального самоходного подвижного состава, вагонов, грузоподъемных кранов, автомобилей и другого подвижного состава.

1.11. Выходя на путь из помещения, а также из-за стрелочных постов, платформ, зданий, путевых и других сооружений, затрудняющих видимость пути, следует предварительно убедиться в отсутствии движущегося по нему подвижного состава.

1.12. После выхода из помещения в ночное время необходимо остановиться и выждать некоторое время, пока глаза привыкнут к темноте.

1.13. При невозможности пройти в стороне от пути или по обочине (в тоннелях, на мостах, при разливе рек или снежных заносах, при отсутствии обочин) проход по пути допускается с принятием следующих мер предосторожности:

на двухпутном участке следует идти навстречу правильному движению поездов;

руководитель должен находиться сзади группы, ограждая ее сигналами остановки: днем - развернутым красным флагом, а ночью - фонарем с красным огнем. Впереди группы должен идти специально назначенный и проинструктированный сигналист, ограждающий группу сигналами остановки;

в условиях плохой видимости (в крутых кривых, глубоких выемках, в лесной или застроенной местности, а также в темное время, в туман, метель и других случаях) должны назначаться сигналисты, один из которых должен следовать впереди, а другой сзади группы на расстоянии зрительной связи, но так, чтобы приближающийся поезд был виден им на расстоянии не ближе 500 м от идущей группы. Сигналисты должны идти с развернутыми красными флагами (ночью с фонарями с красным огнем) и ограждать идущую группу до тех пор, пока они не сойдут с пути. В случаях, если группа своевременно не сошла с пути, сигналист обязан своевременно - не ближе чем за 400 м от приближающегося поезда сойти с пути и продолжать подавать сигналы остановки. В случаях, если сигналист не виден на расстоянии более 500 м, должны назначаться промежуточные сигналисты.

1.14. Сходить с пути при появлении поезда (в том числе и по соседнему пути) нужно заблаговременно, но не ближе чем за 400 м от поезда (при установленной скорости до 140 км/ч включительно), на расстоянии не менее чем 2 м от крайнего рельса.

1.15. При пропуске подвижного состава следует следить за состоянием проходящего состава для своевременного обнаружения нарушений габарита из-за волочения проволоки, из-за неисправных, изогнутых и оторванных лестниц, подножек.

Запрещается:

при пропуске поезда переходить в колею или на концы шпал соседнего пути;

садиться на рельс во время перерыва в работе;

переходить или перебегать через путь перед приближающимся подвижным составом.

1.16. После прохода поезда перед выходом на путь необходимо убедиться в том, что ни с одной, ни с другой стороны не идет поезд или другая подвижная единица.

1.17. При производстве работ на закрытом для движения поездов пути (огражденном сигналами остановки) во время прохода поезда по соседнему пути работы прекращаются. Сходить, убирать инструмент и материалы с закрытого для движения поездов пути не требуется.

1.18. Машинист должен:

- соблюдать правила внутреннего трудового распорядка и установленный режим труда и отдыха;

- выполнять только входящую в его должностные обязанности или порученную руководителем работу;

- применять безопасные приемы выполнения работ;

- содержать в исправном состоянии и чистоте инструмент, инвентарь, материалы, спецодежду, спецобувь и другие средства индивидуальной защиты (далее - СИЗ);

- выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков безопасности и надписей, звуковых и световых сигналов, подаваемых машинистами локомотивов, моторвагонного подвижного состава, водителями специального самоходного подвижного состава, составителями поездов;

- соблюдать требования пожарной безопасности, обладать практическими навыками использования противопожарного оборудования и инвентаря;

- уметь оказывать первую помощь пострадавшим;

- быть внимательным в местах движения транспорта.

1.19. Машинисту запрещается:

- приступать к выполнению новой, не связанной с его прямыми обязанностями работы без получения от руководителя инструктажа о безопасных приемах ее выполнения;

- пользоваться индивидуальными средствами защиты с истекшим сроком их испытания;

- прикасаться к оборванным и оголенным проводам, контактам и другим токоведущим частям электрооборудования;

- находиться под поднятым грузом и на пути его перемещения;

- наступать на электрические провода и кабели;

- работать вблизи вращающихся частей оборудования, не защищенных ограждающими сетками или щитками;

- находиться на работе в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

1.20. Во время работы на машиниста могут воздействовать следующие основные опасные и вредные производственные факторы:

- нервно-психические перегрузки при интенсивной работе в "окно" в условиях движения поездов по соседнему пути;

- повышенные уровни шума и вибраций на рабочем месте;

- повышенная запыленность и загазованность воздуха рабочей зоны;

- движущийся подвижной состав и транспортные средства;

- движущиеся рабочие органы машины или элементы оборудования;

- повышенное значение напряжения электрической цепи, замыкание которой может произойти через тело человека;

- перемещаемые в процессе работы материалы верхнего строения пути, сборные конструкции и другие предметы;

- падающие с высоты предметы и инструменты;

- недостаточная освещенность рабочей зоны в темное время суток;

- неблагоприятные метеоусловия: плохие условия видимости при тумане и снегопаде, низкая или высокая температура воздуха, дождь, повышенная влажность;

- физические перегрузки при перемещении тяжестей вручную.

1.21. Режимы труда и отдыха машинистов должны устанавливаться в соответствии с Трудовым кодексом Российской Федерации и Положением об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов, а также с правилами внутреннего распорядка с учетом местных особенностей работы.

Для машинистов устанавливается суммированный учет рабочего времени с учетным периодом - месяц и непрерывной продолжительностью работы не более 12 часов.

Отдых между сменами не менее 12 часов.

Работникам, обслуживающим путевые машины, в рабочее время включается время непосредственной работы на машине, время на подготовку машины к работе, ожидания отправления, прицепки и отцепки от локомотива, следование по перегону, возвращение обратно, маневры на станции и постановка машины на отстой.

1.22. Машинисты должны обеспечиваться следующими сертифицированными специальной одеждой, специальной обувью и средствами индивидуальной защиты:

костюм "Механик" летний или костюм хлопчатобумажный;
рукавицы комбинированные;
сапоги юфтевые на маслбензостойкой подошве;
очки защитные;
страховочный пояс;
защитная каска;
сигнальный жилет;
респиратор;
наушники.

а) При наружных работах зимой дополнительно:
теплозащитный костюмом "Механик";
валенки;
галоши на валенки;
шапка-ушанка со звукопроводными вставками.

б) При выполнении работ по осмотру и ремонту электрооборудования дополнительно:
галоши диэлектрические;
перчатки диэлектрические;
ковёр диэлектрический.

в) При наружных работах по осмотру и ремонту в пунктах технического обслуживания дополнительно:

полуплащ из плащ-палатки или прорезиненной ткани.

При получении дополнительных средств индивидуальной защиты, таких как респиратор, противогаз, машинист должен пройти инструктаж по правилам пользования и простейшим способам проверки исправности этих средств, а также тренировку по их применению.

1.23. Машинисты должны следить за исправностью спецодежды, своевременно стирать и ремонтировать, а также содержать ее в чистоте и порядке.

Личная одежда должна храниться отдельно от спецодежды и спецобуви.

1.24. При выполнении работ в зоне движения поездов и при нахождении на железнодорожных путях станций и перегонов машинисты должны быть одеты в сигнальный жилет со световозвращающими полосами.

1.25. При работе на высоте машинисты должны использовать предохранительные пояса и страховочные канаты. Предохранительный пояс и страховочный канат должны осматриваться перед каждым применением и испытываться один раз в шесть месяцев.

Для защиты головы (при опасности ее травмирования, падения с высоты, при перемещении грузов и т.п.) машинисты должны использовать защитные каски.

1.26. Машинисты, подвергающиеся воздействию сверхнормативных уровней шума, должны использовать средства индивидуальной защиты органов слуха (наушники, вкладыши).

1.27. В районах распространения гнуса, комаров, мошки работники должны пользоваться защитными средствами против укусов - репеллентами и противомоскитными сетками.

1.28. Машинисты должны выполнять следующие требования пожарной безопасности:

курить только в установленных и приспособленных для этого местах;

не подходить с открытым огнем к газосварочному аппарату, газовым баллонам, подвижному составу, путевым машинам, легковоспламеняющимся материалам, емкостям с легковоспламеняющимися жидкостями и аккумуляторным батареям;

не применять электронагревательные приборы в неустановленных местах;

не прикасаться к кислородным баллонам и их редукторам руками, загрязненными маслом, а также промасленной одеждой и ветошью;

следить, чтобы на электрооборудование не попадало топливо и масло;

следить за тем, чтобы места электрических соединений имели надежный контакт, а соединенные провода надежно изолированы и закреплены;

не подогревать открытым огнем топливо и масло в баках;

не хранить на машине в неустановленных местах спецодежду, обтирочные материалы.

1.29. Лицом, ответственным за организацию тушения пожара, является старший машинист, который обязан знать пожароопасные места на машине, места расположения средств пожаротушения и уметь пользоваться ими.

1.30. В случае возникновения пожара обслуживающий персонал обязан принять меры к остановке подвижного состава, ограждению его установленным порядком, приступить к тушению пожара, сообщить о пожаре руководителю работ, поездному диспетчеру или дежурному по станции.

1.31. Запрещается приступать к тушению пожара без отключения автоматов или глушения дизель-генератора.

1.32. В машинах и в турных вагонах с печным отоплением запрещается:

- загромождать проходы и тамбурные двери;
- допускать пребывание посторонних лиц;
- пользоваться открытым огнем для подогрева масла в картере и баке дизеля, при осмотре, заправке, чистке дизеля, приборов электрооборудования;
- допускать скопление грязи и ветоши, пропитанной горючими веществами;
- пользоваться для растопки печи легковоспламеняющимися и горючими жидкостями, применять керосиновые и другие горелки для освещения машины;
- топить печь с открытой дверцей;
- применять для топки печей дрова, длина которых превышает размер топки;
- оставлять печи без присмотра;
- развешивать около печи одежду, сушить обувь, хранить рядом дрова и другие горючие материалы;
- выбрасывать на ходу поезда золу и шлак.

Отопительная печь должна быть прочно прикреплена к полу на стальном листе с асбестовой прокладкой, двери печи должны прочно закрываться.

Для хранения угля и дров должен быть оборудован железный ящик, жестко прикрепленный к полу.

По окончании работы печь должна быть потушена, дверцы закрыты.

На машине должны быть следующие противопожарные средства:

огнетушители порошковые или углекислотные - 4 шт. (по одному в каждой кабине) и дополнительно 2 шт. в дизельном помещении (при наличии его на машине);
лопата, лом, топор, ведро.

1.33. При получении травмы или при заболевании машинист должен прекратить работу, поставить в известность руководителя работ и обратиться за помощью в медпункт или ближайшее медицинское учреждение.

В случае получения травмы другим работником машинист должен прекратить работу, принять меры по оказанию первой помощи пострадавшему и немедленно сообщить о несчастном случае руководителю работ или вышестоящему руководителю.

2. Требования охраны труда перед началом работы и при следовании к месту работ и обратно

2.1. Перед выездом на линию машинисты путевых машин и их помощники должны проходить предрейсовый медицинский контроль.

2.2. Перед началом работы машинисты должны:

- проверить наличие сигнальных принадлежностей, средств индивидуальной защиты и защитных приспособлений;
- проверить исправность и комплектность необходимого инструмента и инвентаря;
- проверить исправность грузоподъемного оборудования, строповочных приспособлений, воздушных резервуаров;
- получить целевой инструктаж с записью в журнале регистрации инструктажей по охране труда о месте работ, о порядке следования к месту работ и о порядке пропуска поездов.

2.3. Машинисты должны надеть исправную спецодежду, спецобувь и привести их в порядок: застегнуть на пуговицы обшлаги рукавов;

заправить свободные концы одежды так, чтобы она не свисала.

Нельзя носить спецодежду расстегнутой и с подвернутыми рукавами.

Перед выездом машины экипажем должны быть выполнены работы ежесменного технического обслуживания (ЕО), в том числе обеспечивающие охрану труда:

- проверка действия блокирующих устройств и концевых выключателей, состояние заземлений, ограждений, защитных средств;
- проверка средств связи и сигнализации;
- проверка исправности кожухов и ограждений;
- проверка давления в пневматической системе;
- проверка работы автоматического тормоза;
- проверка работы прямодействующего тормоза;
- проверка песка в песочницах и правильное направление подачи песка под колеса;
- наружный осмотр машины, проверка комплектности оснащения;
- проверка уровня масла коробок передач и в гидробаке;
- проверка затяжки болтов крепления всех рабочих узлов, механизмов и их контровки;
- проверка заземления электрооборудования;
- проверка осветительных приборов и запаса ламп прожектора и светильников освещения рабочей зоны на пути;

осмотр поверхности крышек букс колес ходовой части на отсутствие течи смазки и другие работы ЕО.

2.4. Запрещается выпускать на работу машину, у которой имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность пневматического и стояночного тормозов;

неисправность автосцепных устройств;

неисправность колесных пар;

неисправность звукового сигнала;

неисправность предусмотренных конструкцией машины транспортных креплений рабочих органов;

неисправность электрооборудования;

неисправность гидросистемы;

неисправность радиосвязи;

неисправность освещения рабочей зоны при работе в темное время суток.

При ЕО машина должна быть ограждена переносными красными щитами на путях с обеих сторон, а в тупиках - со стороны стрелочного перевода. Машина должна быть заторможена, под колесную пару, в сторону уклона, должен быть установлен тормозной башмак.

2.5. При осмотре аккумуляторных батарей следует пользоваться переносным светильником или аккумуляторным фонарем. Запрещается курить, использовать для освещения открытый огонь, а также переносные светильники без предохранительных сеток, с поврежденной вилкой и изоляцией проводов. При подключении переносных светильников к источнику питания их следует держать в руках или прочно закрепить (подвязать) во избежание самопроизвольного падения. При креплении, снятии и перемещении аккумуляторных батарей, а также установке перемычек следует пользоваться торцовыми ключами с изолирующими рукоятками. Запрещается класть инструмент на аккумуляторные батареи. Работы должны выполняться в защитных очках.

2.6. При заправке машины машинисту необходимо следить за соблюдением следующих требований:

заправку следует производить через раздаточные топливные и масляные колонки с помощью заправочных пистолетов;

наконечник заправочного пистолета должен быть изготовлен из искробезопасного материала;

для отвода статического электричества, которое может возникнуть в процессе заправки топливом или маслом, необходимо следить за тем, чтобы запорный клапан заправочного шланга соприкасался с металлической поверхностью топливного бака или картера дизеля;

наполнять топливные баки следует не полностью (не менее чем на 50 мм ниже верхнего его уровня), чтобы не допустить утечки топлива в результате его расширения;

заправочный пистолет следует отводить от горловины топливного бака только после полного прекращения вытекания топлива;

после заправки горловины топливных баков необходимо плотно закрыть пробками;

запрещается сливать отработанное дизельное масло, некачественное дизельное топливо, а также охлаждающую жидкость на путь и в смотровые каналы. Случайно пролитое дизельное топливо или масло следует засыпать песком, после чего песок собрать в предназначенное для этого место.

2.7. Контролируемые машинистом параметры электрооборудования машин:

корпус дизель-генератора, электродвигателей и другого электрооборудования должны быть надежно заземлены на металлоконструкции машины, соединенные с рамами ходовых тележек, а рамы тележек с буксами гибким проводом;

сопротивление заземления генератора и трансформаторов не должно превышать 10 Ом, сопротивление заземления остального электрооборудования должно быть не более 40 Ом.

2.8. Сцепление машины с локомотивом выполняется локомотивной бригадой и контролируется машинистом машины.

После сцепления с локомотивом машинист машины должен проверить правильность соединения тормозной магистрали, опробовать тормоза, действие звуковой и световой сигнализации, работу электроосвещения и прожекторов.

Расцепление воздушной магистрали от локомотива производится машинистом машины или его помощником после закрепления машины тормозными башмаками.

2.9. Перед выездом на перегон необходимо убедиться, что все рабочие органы машины приведены в транспортное положение и надежно закреплены транспортными запорами, рычаги управления поставлены в нейтральное положение.

2.10. Перед началом работы прицепной машины руководитель работ должен установить с машинистом локомотива устойчивую радиосвязь, а машинист машины должен проинструктировать

машиниста локомотива о порядке работы, скорости рабочих передвижений, средствах связи и звуковых сигналах.

2.11. Перед началом работ по техническому обслуживанию и ремонту техники машинистом должна проверяться исправность инструмента.

Бойки молотков, кувалд и другого инструмента ударного действия должны иметь гладкую, слегка выпуклую поверхность без косины, сколов, выбоин, трещин и заусенцев.

Рукоятки молотков, кувалд и другого инструмента ударного действия должны быть изготовлены из сухой древесины твердых лиственных пород без сучков и косослоя или из синтетических материалов, обеспечивающих эксплуатационную прочность и надежность в работе. Рукоятки молотков и кувалд должны иметь по всей длине в сечении овальную форму, быть гладкими и не иметь трещин.

К свободному концу рукоятки должны несколько утолщаться (кроме кувалд) во избежание выскальзывания рукоятки из рук при взмахам и ударах инструментом. У кувалд рукоятка к свободному концу должна несколько утончаться. Кувалда должна быть насажена на рукоятку в сторону утолщенного конца без клиньев.

Клинья для укрепления инструмента на рукоятке должны выполняться из мягкой стали и иметь насечки (ерши).

Напильники и шаберы должны иметь исправные, надежно насаженные рукоятки с металлическими бандажными кольцами.

Зубила, крейцмейсели, бородки и керны должны иметь гладкую затылочную часть без трещин, заусенцев, наклепа и сколов. Длина их должна быть не менее 150 мм. На рабочем конце инструментов не должно быть повреждений.

Средняя часть зубил не должна иметь острых ребер и заусенцев на боковых гранях.

Рабочие поверхности гаечных ключей не должны иметь сбитых сколов, а рукоятки - заусенцев.

Инструмент ручной изолирующий (отвертки, пассатижи, плоскогубцы, круглогубцы, кусачки и т.п.) должен иметь исправные изолирующие рукоятки. Если изоляционное покрытие рукояток инструмента состоит из двух слоев изоляции, то при появлении другого цвета изоляции из-под верхнего слоя инструмент должен быть изъят из эксплуатации. Если покрытие состоит из трех слоев изоляции, то при повреждении или истирании верхнего слоя инструмент может быть оставлен в эксплуатации до появления нижнего слоя изоляции.

2.12. Запрещается:

удлинять гаечные ключи дополнительными рычагами, вторыми ключами или трубами;

применять прокладки в зазоре между плоскостями губок гаечных ключей и головок болтов или гаек;

сбрасывать детали, приспособления и инструмент с высоты, выбрасывать из дверей и окон, а также размещать их на краях крыши, площадок и на ступеньках;

работать без защитных очков и рукавиц при рубке металла зубилом, крейцмейселем;

промывать детали и узлы в бензине, керосине или других растворителях без специальных перчаток.

2.13. Перед использованием приставной лестницы или стремянки следует:

проверить наличие инвентарного номера, даты следующего испытания, принадлежность цеху (участку), наличие резиновых наконечников (шипов) и стяжек на ступеньках и тетивах, отсутствие сколов и трещин;

у стремянки проверить работоспособность приспособления от ее самопроизвольного раздвигания;

обеспечить страховку работника на приставной лестнице, для чего внизу должен находиться второй работник в защитной каске.

2.14. Запрещается:

применять лестницу, сбитую гвоздями, без скрепления тетив стяжками и врезки ступенек в тетивы;

работать с приставной лестницы, стоя на ступеньке, находящейся на расстоянии менее 1 м от верхнего ее конца;

работать с двух верхних ступенек стремянки, не имеющей перил и упоров;

устанавливать дополнительные опорные сооружения из посторонних предметов в случае недостаточной длины лестницы;

устанавливать приставную лестницу под углом более 75 градусов к горизонтали без дополнительного крепления верхней части;

находиться на ступеньках приставной лестницы или стремянки более чем одному человеку;

поднимать и опускать груз по приставной лестнице и оставлять на ней инструмент.

2.15. Запрещается использовать приставные лестницы и стремянки:

над вращающимися механизмами, работающими машинами, транспортерами и в непосредственной близости от них;

для работы с использованием электрического и пневматического инструмента;

для выполнения газосварочных и электросварочных работ;

для поддержки на высоте деталей.

2.16. Перед применением электроинструмента, ручных электрических машин, переносных светильников следует:

подвешивать (по возможности) их провода и кабели. Непосредственное соприкосновение проводов и кабелей с горячими, влажными и масляными поверхностями или предметами не допускается;

защитить кабель электроинструмента от случайного механического повреждения и соприкосновения с горячими, сырыми и масляными поверхностями;

не допускать натяжения, перекручивания и перегибания кабеля, ставить на него груз, а также пересечение его с тросами, другими кабелями или шлангами газосварки;

немедленно прекратить работу при обнаружении каких-либо неисправностей;

отключить инструмент выключателем при внезапной остановке, (например, при заклинивании сверла на выходе из отверстия, снятии напряжения в электрической цепи и т.п.);

отключить инструмент от электросети при перерыве в работе, ее окончании или переходе с одного рабочего места на другое;

пользоваться средствами индивидуальной защиты (резиновыми диэлектрическими перчатками, диэлектрическими галошами или диэлектрическим ковром) при работе ручным электрифицированным инструментом I класса.

2.17. Перед применением пневматического инструмента следует:

приводить пневмоинструмент в действие только после установки его в рабочее положение (прижатия его сменного инструмента: сверла, зубила) к обрабатываемой детали;

работать в защитных очках и рукавицах;

не допускать перегиба шланга, его запутывания, пересечения с тросами, электрокабелями, ацетиленовыми или кислородными шлангами;

размещать шланг таким образом, чтобы исключить возможность наезда на него транспорта и прохода по нему людей;

при обрыве шланга, проверке или замене сменного инструмента, а также при других перерывах в работе следует перекрыть запорный вентиль на воздушной магистрали;

при переноске пневматический инструмент держать за рукоятку корпуса, а шланг свернуть в кольцо.

2.18. Запрещается:

работать электроинструментом на открытых площадках во время дождя или снегопада;

сверлить и шлифовать детали, находящиеся в незакрепленном состоянии или удерживая их руками;

работать в рукавицах со сверлильным и другим вращающимся инструментом, а также касаться руками вращающегося режущего инструмента;

удалять стружку или опилки руками во время работы электроинструмента. Стружку и опилки следует удалять после полной остановки электроинструмента крючками или щеткой;

самостоятельно ремонтировать электрический и пневматический инструмент;

сдувать сжатым воздухом мусор с рабочего места, оборудования и одежды;

прекращать подачу сжатого воздуха путем пережатия шланга;

устанавливать рабочую часть в патрон электроинструмента (буксу пневматического инструмента), изымать ее из патрона (буксы), а также регулировать электроинструмент до отключения его от сети штепсельной вилки и полной остановки, а в пневмоинструмент - до перекрытия запорного вентиля на воздушной магистрали и выпуска сжатого воздуха из шланга.

2.19. Перед работами по осмотру и техническому обслуживанию машина должна быть заторможена, под колесную пару, в сторону уклона, должен быть уложен тормозной башмак.

2.20. Ответственным за выпуск путевых машин в исправном состоянии и оформление соответствующих документов является главный механик или мастер, назначенный приказом руководителя структурного подразделения. Ему запрещается допускать к управлению машинистов и помощников машинистов, находящихся в состоянии алкогольного или иного опьянения, в болезненном или утомленном состоянии.

2.21. Ответственность за обеспечение безопасной эксплуатации машины и за соблюдение требований безопасности и пожарной безопасности возлагается на начальника машины (инженера-технолога, старшего машиниста машины или старшего машиниста смены при многосменной работе путевой машины).

2.22. Ответственным лицом за обеспечение безопасности работающих при выполнении работ с применением путевых машин является руководитель работ, назначаемый начальником структурного подразделения.

2.23. К работе должны допускаться испытанные в установленном порядке, полностью укомплектованные машины в соответствии с инструкциями по их эксплуатации.

Грузоподъемные краны и приспособления всех типов на машинах, за исключением кранов с ручным приводом и пневмоподъемников при ручном приводе механизмов передвижения, должны быть аттестованы установленным порядком.

Воздушные резервуары, установленные на машине, должны периодически проверяться в соответствии с правилами устройства установок и освидетельствования сосудов, работающих под давлением.

В необходимых случаях:

заблаговременно, накануне плановых работ, должна быть выдана заявка по одной из установленных форм на выдачу предупреждений на поезда об остановке у красного сигнала, об ограничении скорости движения или об особой бдительности и более частой подаче оповестительных сигналов;

до начала производства работ обеспечить установку сигнальных знаков (остановки, уменьшения скорости или "С" о подаче свистка) и выставить сигналистов.

В тех случаях, когда по условиям слышимости и видимости фронт работ не превышает 200 м, ставить сигналистов не требуется.

Для предупреждения работающих на путях о приближении поезда к месту работы на перегонах и станциях должны использоваться автоматические системы оповещения. Такие системы устраиваются в наиболее опасных местах. Их применение не отменяет ограждения места работ соответствующими сигналами.

2.24. Проход к месту работ и обратно в пределах железнодорожной станции должен осуществляться с учетом местных условий по маршрутам служебного прохода.

2.25. При переходе через путь, занятый стоящим подвижным составом, нужно обойти состав.

2.26. Запрещается:

подлезать под вагонами или автосцепками;

перебегать через пути перед приближающимся составом или локомотивом;

наступать на рельсы, ставить ноги между рамными рельсами и острьяками, подвижным сердечником и усовиком или в желоба на стрелочном переводе;

пролезать под вагонами и протаскивать под ними инструмент и материалы, а также переходить пути по сцепным приборам и между близко стоящими вагонами.

Обходить состав следует на расстоянии не менее 5 м. Можно пройти между расцепленным подвижным составом, если расстояние между вагонами не менее 10 м.

Можно пользоваться переходными площадками вагонов. Перед этим необходимо убедиться в исправности настила, подножек и поручней, а при сходе с площадки убедиться в отсутствии движущихся с обеих сторон по смежному пути локомотивов и вагонов. При сходе с площадки следует держаться за поручни, располагаясь лицом к вагону, запрещается спрыгивать с площадки.

Перед началом работ на путях и стрелочных переводах станции руководитель работ должен сделать запись в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств сигнализации, централизации, блокировки, связи и контактной сети (форма ДУ-46) для оповещения работающих дежурным по станции (ДСП) о подходе поездов.

Работы на горочных и сортировочных путях и на путях подгорочных парков могут производиться только во время перерыва в маневровой работе и роспуске вагонов или с закрытием пути после согласования с дежурным по станции (горке). На время роспуска составов или маневровой работы работники должны быть отведены в заранее определенные безопасные места.

При проходе по широкому междупутью подгорочного парка во время роспуска следует обходить места соударения отцепов, так как во время соударения возможно выплескивание из-под крышки люка цистерны перевозимой жидкости и попадание ее на одежду или кожу человека.

2.27. При работах в местах с особо сложными условиями (в условиях плохой видимости, слышимости и в стесненных условиях) скорость движения поездов должна быть ограничена или место работ должно быть ограждено сигналами остановки независимо от вида работ.

При работе комплексов машин для предупреждения о подходе поездов по соседнему пути с обеих сторон на расстоянии Б, установленном для проверяемого участка в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов, должны выставляться сигналисты с носимыми радиостанциями. Должно быть организовано оповещение работающих на пути с помощью громкоговорящей радиосвязи или сирен.

В условиях плохой видимости (в темное время суток, во время тумана, метелей и когда видимость менее 800 м) перед началом работ необходимо принимать дополнительные меры по обеспечению безопасности работающих:

- давать заявку на выдачу предупреждений на поезда об особой бдительности и о подаче оповестительных сигналов при приближении к месту работ;

- планировать работы так, чтобы фронт работ у одного руководителя был не более 50 м.

2.28. В условиях плохой слышимости (при работе с машинами и с электрическим, пневматическим инструментом) сигналист должен выставляться рядом с работающими, чтобы выключить инструмент или предупредить людей о приближении поезда любыми другими способами.

В стесненных условиях, когда по обеим сторонам пути расположены высокие платформы, здания, заборы и крутые откосы выемок, а также на мостах, в тоннелях и в снежных траншеях должны быть приняты следующие меры безопасности:

- регулярно уточнять у ДСП или ДНЦ время подхода поездов к месту работ;

- перед началом работ указать всем работникам, куда они должны сходить с пути при приближении поезда, при необходимости подготовить эти места, указать каждому работнику, куда он должен складывать инструмент, материал;

- ограждать в установленном порядке сигналами остановки место работы, если высокие платформы, здания, заборы, крутые откосы выемок, откосы траншей протяженностью более 50 м не позволяют работникам при пропуске поезда разместиться в стороне от пути;

- выделить сигналиста (сигналистов) для наблюдения за приближением поездов к месту работ и своевременного оповещения работников.

2.29. Перед проходом по железнодорожному мосту или по тоннелю работнику необходимо убедиться в том, что к нему не приближается поезд.

На мостах можно пройти только по исправным тротуарам или настилам моста.

2.30. Запрещается стоять на тротуаре у перил моста вне площадки убежища во время прохода поезда.

Пребывание в тоннеле разрешается только лицам, занятым осмотром, производством обследовательских или ремонтных работ.

Для производства работ на одном из путей двухпутного тоннеля перед проходом поезда по соседнему пути руководитель работ должен дать сигнал об их прекращении, подать команду об уборке инструмента и укрытии в нишах, указанных заранее каждому работнику.

2.31. Особенности требований охраны труда при обслуживании скоростных (скорость движения поездов от 141 до 200 км/ч) и высокоскоростных (от 201 до 250 км/ч) участков являются:

- недостаточность времени с момента появления скоростного поезда в пределах видимости на своевременный сход с пути с уборкой инструмента и материалов, потому что за 1 секунду поезд при скорости 200 км/ч проходит 55 м, при скорости 250 км/ч - до 70 м;

- повышенные требования к применению технологической связи и к автоматическим средствам оповещения работающих на пути;

- необходимость сходить с пути как можно дальше (не ближе 5 м от крайнего рельса) во избежание травм из-за воздействия воздушного потока и частиц балласта и мусора, поднимаемого этим потоком.

Перед началом работ необходимо уточнить выпуск из графика движения поездов на участках работ.

2.32. Запрещается:

- начинать выполнение плановых работ, требующих ограждения сигналами остановки, если до прохода скоростного поезда остается менее 1 часа;

- работа на пути без исправных средств технологической связи, в том числе и средств радиосвязи.

2.33. В случае если скоростной или высокоскоростной поезд не проследовал в установленное время, необходимо уточнить у дежурного по станции, ограничивающей перегон, о фактическом времени его проследования.

Поездной диспетчер и дежурные по станциям в случае отставания от графика на 10 и более минут должны заблаговременно известить дежурных работников структурных подразделений, чтобы они, в свою очередь, смогли передать эту информацию причастным руководителям работ на перегоне. На станции дежурный по станции обязан извещать руководителей работ об изменениях времени проследования скоростного поезда в соответствии с записью в журнале формы ДУ-46.

2.34. Перед выходом на путь руководитель работ обязан:

- указать работникам места схода, складирования инструмента и материалов при пропуске скоростных и высокоскоростных поездов;

- проверить работоспособность устройств радиосвязи;

убедиться у дежурных по станциям, ограничивающим перегон, или у поездного диспетчера, что заявка на выдачу предупреждений на поезда принята к исполнению, уточнить время проследования скоростных или высокоскоростных поездов и сверить часы;

регулярно уточнять поездную обстановку в период производства работ на пути;

оградить установленным порядком место работы;

выставить сигналистов, обеспечив их сигнальными принадлежностями, исправными средствами радиосвязи и выписками из расписания движения поездов.

2.35. За 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда работники по команде руководителя работ должны сойти в заранее подготовленное место на расстояние не менее чем 5 м от крайнего рельса пути, по которому должен проследовать поезд.

2.36. В стесненных условиях, когда по каким-либо причинам невозможно отвести работников на ближайшую обочину далее пяти метров (болотистая местность, высокая насыпь без обочины достаточной ширины с крутыми откосами и т.п.):

руководитель работ определяет местом схода противоположную обочину (откос). В этом случае инструмент складывается на обочине ремонтируемого пути, а работники сходят через соседний путь к установленному месту схода заблаговременно с тем, чтобы за 10 минут до проследования скоростного или высокоскоростного поезда работники находились в безопасном месте;

в этом случае, кроме уточнения времени прохода скоростного поезда по ремонтируемому пути, следует уточнять у ДСП (ДНЦ) и время прохода поездов по соседнему пути.

2.37. В стесненных условиях, где нет возможности своевременно сойти с пути (на мостах, в тоннелях, путепроводах и на подходах к ним, в районе пассажирских платформ, подпорных стен и т.п.), работы должны выполняться в "окно" с ограждением места работ сигналами остановки.

2.38. По окончании работ руководитель работ должен сообщить об окончании работ и выводе работников с железнодорожных путей дежурным по станциям, ограничивающим перегон (поездному диспетчеру при диспетчерской централизации).

При работах на пути, соседнем с тем, по которому должен проследовать скоростной поезд, они также должны быть прекращены заблаговременно с таким расчетом, чтобы за 5 минут до прохода скоростного поезда на пути никого не оставалось.

2.39. При работе на электрифицированных участках железных дорог запрещается:

касаться металлических и железобетонных опор контактной сети, анкерных оттяжек опор, корпусов шкафов с электрооборудованием;

приближаться ближе двух метров к токоведущим частям или к изоляторам либо работать в этой зоне какими-либо длинными предметами и приспособлениями;

приближаться к оборванным и лежащим на земле, деревьях проводам контактной сети или линий электропередачи на расстояние ближе 8 м, а также допускать к ним посторонних лиц. Следует считать эти провода находящимися под напряжением. Работник, оказавшийся на расстоянии менее 8 м от лежащих на земле оборванных проводов, должен выходить из опасной зоны мелкими шагами, не превышающими длину стопы. Следует принять все необходимые меры к ограждению опасного места.

При необходимости, по условиям производства работ, приближения к находящимся под напряжением и не огражденным частям контактной сети, волноводов и других воздушных линий электропередачи (ВЛ) на расстояние ближе 2 м с контактной сети, ВЛ и связанных с ними устройств должно быть снято напряжение и установлено заземление на весь период работ.

3. Требования охраны труда во время работы путевых машин

3.1. Машинисты и помощники машинистов во время работы обязаны:

соблюдать правила внутреннего трудового распорядка и установленный режим труда и отдыха;

применять безопасные приемы работы;

подавать установленные сигналы при запуске машины, изменении режимов ее работы, возвращении назад по фронту работы;

пользоваться шумозащитными наушниками;

выполнять только ту работу, которая входит в его должностные обязанности или поручена начальником машины или старшим смены;

использовать и содержать в исправном состоянии и чистоте инструмент, приспособления, инвентарь, средства индивидуальной защиты;

выполнять требования запрещающих, предупреждающих, указательных и предписывающих знаков безопасности и надписей, а также сигналов, подаваемых машинистами и составителями железнодорожного подвижного состава, водителями транспортных средств и крановщиками грузоподъемных кранов;

обходить на безопасном расстоянии места, над которыми ведутся работы на высоте или производится перемещение грузов;

следить, чтобы другие работники во время работы машины находились спереди и сзади нее на безопасном расстоянии, не находились на междупутье напротив машины;

проверить средства блокировок, ограждений и заземления;

на время прохода поезда по соседнему пути работа машин должна быть прекращена, рабочие органы убраны в пределы габарита, при этом обслуживающему персоналу следует находиться в кабинах управления и следить за безопасным пропуском поезда, подавать сигналы работающим на пути.

При работе путевых машин нахождение машинистов на междупутье запрещено. В случае необходимости нахождения на междупутье непосредственно возле машины старший машинист должен доложить руководителю работ, а руководитель обязан выставить сигналистов и только после этого разрешить нахождение машинистов на междупутье.

Машины должны работать с включенными штатными проблесковыми маячками.

3.2. Перед производством работ в темное время суток машинист должен проверить исправность освещения подкузовного пространства и рабочей зоны.

3.3. Запрещается:

находиться на расстоянии менее 1 м от рабочих органов;

находиться в пространстве, где перемещаются рабочие органы. Доступ туда возможен только при остановке машины на стояночный тормоз, блокировке и отключении рабочих органов;

находиться в зоне перемещения рукавов гидросистемы;

управлять машиной с помощью выносного пульта, находясь на междупутье;

находиться на открытом подвижном составе и прицепной платформе машины во время движения в транспортном и рабочем режиме;

приступать к приведению машины из транспортного в рабочее положение и из рабочего положения в транспортное положение и к закреплению страховочными приспособлениями рабочих органов, контрольно-измерительных тележек разрешается только после полной остановки машины, по команде старшего машиниста;

приступать к выполнению новой, не связанной с прямыми обязанностями работы без получения от начальника машины или старшего машиниста смены инструктажа о безопасных приемах ее выполнения;

работать без индивидуальных средств защиты или использовать их после истечения срока испытаний;

устранять неисправности до полной остановки машины, силового привода и снятия давления в гидравлической и пневматической системах;

снимать без необходимости ограждения и защитные кожухи механических и токоведущих частей оборудования. При необходимости снимать ограждения можно только после полной остановки и отключения оборудования;

наступать на электрические провода и кабели;

прикасаться к оборванным электропроводам, зажимам (клеммам), другим токоведущим частям;

находиться на соседнем пути и на междупутье, а также в негабаритных местах, огражденных знаком "Осторожно! Негабаритное место";

находиться на работе в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;

приступать к работе при неисправных тормозах, ходовых частях, звуковой, световой сигнализации и неисправном переговорном устройстве, а также при любой неисправности, угрожающей безопасности движения поездов и безопасности обслуживающей бригады;

оставлять машину без присмотра с работающим двигателем.

4. Дополнительные требования охраны труда при работе конкретных путевых машин

4.1. При работе выправочно-подбивочно-рихтовочных машин запрещается:

при приведении машины из рабочего в транспортное положение и обратно находиться в зоне уплотнителей балласта и подъемно-рихтовочного устройства ближе 1 м;

стопорение машины на предохранительные приспособления следует осуществлять при разгруженной гидросистеме.

4.2. При работе планировщиков и распределителей балласта.

4.2.1. При производстве работ на перегоне двухпутной линии, связанных с выходом частей машины за пределы габарита подвижного состава со стороны междупутья (работа лобовым плугом, планировщиком), участок работы по соседнему пути ограждается с обеих сторон

сигналами остановки. Всем поездам, следующим по соседнему пути, должны выдаваться соответствующие предупреждения.

4.2.2. К проходу поезда машинист прекращает работу машины.

4.2.3. Крылья плуга и отвалы планировщика должны быть закрыты.

4.2.4. Обслуживающему персоналу и другим работникам запрещается находиться в зоне действия рабочих органов машины.

4.2.5. Работа машины со смерзшимся грунтом допускается только после предварительного рыхления.

4.2.6. Запрещается дозировка балласта из бункера при движении машины назад.

4.2.7. На кривых радиусом менее 300 м скорость движения не должна превышать от 10 до 12 км/час.

4.3. При работе рельсоочистительной машины.

4.3.1. Запрещается работать с неисправными ограждениями и находиться в пределах рабочей зоны гидромониторов с обеих сторон машины на расстоянии менее 5 м впереди и сзади машины.

4.4. При работе щебнеочистительных машин.

4.4.1. При работе щебнеочистительных машин машинисту необходимо следить за соблюдением следующих требований:

во время работы не допускается нахождение работников на расстоянии менее 5 м впереди или сзади щебнеочистительного устройства с центробежным способом очистки и менее 3 м с выгребным рабочим органом, при этом запрещается нахождение людей со стороны выброса засорителей и ближе 3 м от планировщиков и выбросных транспортеров;

при зарядке и разрядке рабочих органов с центробежной сеткой поднятая путевая решетка должна закрепляться на предохранительных захватах;

не допускается нахождение работников на расстоянии менее 2 м от поднимаемых или опускаемых краном тяжелых конструкций щебнеочистительного устройства;

при нарушенном габарите во время приведения машины в рабочее (при зарядке) и транспортное (при разрядке) положения пропуск поездов по соседнему пути не допускается.

4.4.2. При работающей машине обслуживающему персоналу запрещается:

залезать на вибрационный грохот;

очищать поддерживающие ролики транспортеров, открывать защитные листы на желобах;

подлезать под работающую машину;

приближаться и прикасаться к движущимся и вращающимся частям машины;

приступать к разборке подрезного ножа, сетки, подпутной балки и баровой цепи без отключения привода и включения блокировки.

4.5. При работе электробалластеров.

4.5.1. При работе электробалластера обслуживающий персонал должен находиться на расстоянии не менее 5 м от действующих рабочих органов.

4.5.2. Во время приведения машины в рабочее (при зарядке) и транспортное (при разрядке) положения пропуск поездов по соседнему пути не допускается.

4.5.3. Машинист должен установить предельный вылет крыльев дозатора, исходя из ширины междупутья.

4.5.4. Во время натяжения трос-хорды обслуживающему персоналу запрещается находиться под машиной.

4.6. При работе путеукладочных кранов, моторных платформ, платформ с универсальным съемным оборудованием, рельсоукладчиков и кранов для укладки стрелочных переводов.

4.6.1. Машинист должен выполнять следующие требования:

а) При рельсах типа Р-65 на электрифицированных линиях в пакет должно грузиться не более 5 звеньев рельсошпальной решетки с железобетонными шпалами. После окончания погрузки пакета и перетяжки его на платформы он должен быть закреплен от продольного смещения.

б) Порядок закрепления следующий:

поднять концевые упоры (4 шт.) в рабочее положение, корпус упора необходимо поднять вверх до ограничителя поворота рычага;

ограничительные цепи завести за крайние шпалы пакета звеньев рельсошпальной решетки, выбрать цепь, чтобы пакет при продольном перемещении натягивал цепь примерно одновременно с соприкосновением торцов рельсов с упорами, и зафиксировать положение цепи;

зазор между торцом упора и торцом рельса нижнего звена должен быть от 50 до 80 мм;

при переворачивании нижних звеньев следует использовать устройства, изготовленные по утвержденной технической документации;

в тех случаях, когда нижнее звено не переворачивается, а укладывается на лыжи, необходимо дополнительно закрепить старые шпалы, находящихся над автосцепкой (скобами или тросом);

межпакетные звенки, используемые при перетяжке пакетов звеньев рельсошпальной решетки, перед транспортировкой должны быть разъединены.

4.6.2. К работе на электрифицированных участках можно приступать только после получения письменного уведомления от работника дистанции энергоснабжения о снятии напряжения и заземлении контактной сети.

4.6.3. Все рычаги и рукоятки поста управления, расположенного со стороны междупутья, должны быть поставлены в нейтральное положение и закрыты крышкой, а сиденье машиниста со стороны междупутья должно быть снято.

4.6.4. Машинист должен:

допускать к строповке звеньев только работников, прошедших медицинское освидетельствование, обученных, сдавших экзамены и получивших удостоверение стропальщика и прошедших стажировку;

следить за тем, чтобы захваты траверсы захватывали рельс в шпальном ящике, а не на шпале;

не оставлять груз поднятым в момент прохождения поезда по соседнему пути.

4.6.5. Перед началом движения укладочного крана на переднем конце уложенного звена должны быть установлены на каждой рельсовой нитке по одному тормозному башмаку. Каждый тормозной башмак должен быть закреплен штырем через второе болтовое отверстие в шейке рельса.

4.6.6. После переезда разборочного крана за стык очередного звена также должны быть установлены со стороны разобранного пути тормозные башмаки.

4.6.7. Скорость передвижения крана при укладке (разборке) пути не должна превышать 5 км/ч.

4.6.8. На уклонах более 10 промилле, а также при гололеде, дожде, и других факторах, снижающих сцепление колес с рельсами, скорость не должна быть более 3 км/ч. В этих условиях рельсы должны посыпаться песком.

4.6.9. Передвижение крана по пути, стыки которого не соединены накладками или временными стыкователями, не разрешается.

4.6.10. При передвижении крана не допускается одновременный подход крана к концу уложенного пути и перемещение звена к переднему упору на ферме, так как инерция звена ухудшает условия остановки крана и создает опасность схода его с рельсов.

4.6.11. Стыкование звеньев должно производиться двумя стыкователями.

4.6.12. Сцепка части состава, подаваемого моторной платформой к головной части, и перетяжка пакетов на головную часть должны производиться только по указанию руководителя работ. При этом укладочный (разборочный) кран должен находиться в заторможенном состоянии на расстоянии не менее одного звена от конца уложенного (разобранного) пути, а тормозные башмаки должны оставаться закрепленными на обеих рельсовых нитках звена, на котором стоит кран.

4.6.13. При работе на ферме крана по обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей в узлах и оборудовании машинист должен быть застрахован от случайного падения предохранительным поясом.

4.6.14. При перетяжке звеньев по платформам необходимо:

обеспечить отвод работников от канатов перед их натяжением на безопасное расстояние;

плавно растягивать канат лебедки передвижения пакетов, не допуская рывков;

натянуть канат лебедки на первых позициях контроллера, а затем плавно перевести контроллер в последнее положение, продолжительная работа на промежуточных позициях не допускается;

при работе лебедки следить за правильной навивкой каната на барабан;

при подходе звена на расстояние от 1 до 2 м до конца платформы плавно выключать рукояткой контроллера лебедку, не допуская при этом надвигания звена на канат.

4.6.15. При работе крана для укладки стрелочных переводов блоками:

смена стрелочных переводов с применением специальных машин, имеющих перемещение стрелы только в горизонтальной плоскости или ограниченный подъем стрелы в пределах габарита подвижного состава по высоте 5300 мм над уровнем верха головки рельса, может производиться без снятия напряжения с контактной сети при высоте подвески контактного провода более 5750 мм над уровнем верха головки рельса. В этом случае для пропуска обратного тока при смене входного или выходного стрелочных переводов перед его разборкой должна быть установлена временная продольная перемычка, параллельная разрыву рельсового пути из медного провода

сечением не менее 100 кв. мм на участках переменного тока и не менее 240 кв. мм на участках постоянного тока;

движение поездов по соседнему пути должно быть закрыто, если междупутье меньше 5400 мм.

4.6.16. При работе путеукладочного крана, рельсоукладчика и крана для укладки стрелочных переводов обслуживающему персоналу запрещается:

выполнять работы по укладке (разборке) и по перетяжке пакетов при проходе поездов по соседнему пути;

работать без исправных ограничителей грузоподъемности;

находиться на поднимаемом (опускаемом) звене (блоке);

производить путевые работы впереди, считая по направлению движения рабочего поезда на расстоянии менее 25 м;

находиться под поднятым звеном (блоком) и сбоку от него. Работники в это время должны находиться впереди или сзади поднятого звена на расстоянии не менее 2 м;

находиться и проходить между незакрепленными пакетами звеньев;

находиться на расстоянии менее 10 м от троса в момент перетяжки пакетов (блоков);

направлять руками канат лебедки передвижения пакетов при укладке каната на барабан;

удерживать траверсу на грузовой канат;

использовать канаты, имеющие завязанные узлами петли, заломы, оборванные и изношенные проволоки в количестве, превышающем нормы браковки;

поднимать примерзшие или засыпанные балластом звенья (блоки);

работать без защитных касок;

эксплуатировать платформы, у которых истек срок очередного капитального ремонта;

влезать на платформы во время движения состава;

находиться на расстоянии ближе 1 м от края звена (самого длинного бруса) при перетяжке его вдоль состава.

4.7. При работе машины для нарезки кюветов.

4.7.1. Перед началом работы руководитель работ обязан ознакомить начальника машины или старшего машиниста смены с фронтом работ с имеющимися препятствиями для работы машины, местами зарядки и разрядки.

4.7.2. Перед выполнением операций по зарядке и разрядке машины, а также перед пуском рабочих органов начальник машины и машинист должны убедиться в отсутствии около них людей и предупредить руководителя работ и занятых с машиной рабочих звуковым сигналом. Работникам запрещается находиться ближе двух метров от поднимаемого и опускаемого роторного устройства.

4.7.3. При работе машины на электрифицированных участках напряжение в контактной сети должно быть снято, а контактная сеть на месте работ заземлена. При работе в пределах станции в исключительных случаях разрешается производство работ без снятия напряжения, с обязательным проведением инструктажа и отметкой, что работа производится без снятия напряжения в контактной сети.

4.7.4. При работе в местах, где в непосредственной близости проложен кабель или другие подземные коммуникации, работы должны выполняться в присутствии представителя организации владельца.

4.7.5. При работе машины ротором или плугом или с выбросом загрязнителей в сторону от пути поворотный конвейер должен находиться под постоянным надзором одного из работников бригады для предупреждения наезда на препятствия и для оповещения работников в опасной зоне.

4.8. При работе выправочно-подбивочно-отделочной машины.

4.8.1. При работе необходимо, исходя из ширины междупутья, установить допустимый вылет крыльев дозатора и планировщика.

4.8.2. Во время зарядки, разрядки и работы машины пропуск всех поездов по соседнему пути запрещается.

4.8.3. При работе машины пропуск по соседнему пути поездов с негабаритными грузами запрещается.

4.8.4. Скорость пропуска подвижного состава габарита 1-Т при междупутье 4100 мм в прямых и соответствующего уширения в кривых должна быть не более 40 км/ч, а габарита Т - 25 км/ч.

4.8.5. При междупутье более 4100 мм в прямом и соответствующего уширения в кривых разрешается пропуск подвижного состава габарита 1-Т и Т со скоростью до 50 км/ч.

4.8.6. При наличии радиосвязи и систем оповещения работающих допускается скорость пропуска поездов при работе ВПО 3000 - до 70 км/ч.

4.8.7. Для пропуска поездов по соседнему пути работа машины прекращается, при этом со стороны междупутья крыло планировщика откосов должно быть опущено на балласт и прикрыто

вплотную к несущей балке виброплиты, уплотнитель откосов должен быть поднят в транспортное положение.

4.8.8. Запрещается:

производить какие-либо работы ближе 50 м впереди и сзади машины;

находиться под машиной во время натяжения трос-хорды;

находиться на расстоянии ближе 1 м от возможного вылета крыльев дозатора и планировщиков. Приближаться к машине допускается лишь при остановке работы машины, по разрешению и под наблюдением старшего машиниста.

4.9. При работе хоппер-дозаторов.

4.9.1. Осмотр и необходимый ремонт ходовых частей, рам, кузовов, приборов автосцепки и тормозного оборудования выполняются силами службы вагонного хозяйства.

4.9.2. Перевозка любых грузов, кроме балластных материалов, в хоппер-дозаторах запрещается.

4.9.3. В местах загрузки перед подачей хоппер-дозаторов под погрузку бригада машинистов должна проверить правильность закрепления разгрузочно-дозировочных механизмов.

4.9.4. Перед отправлением хоппер-дозаторов и на стоянках хоппер-дозаторной вертушки в груженном или в порожнем состоянии машинисты должны проверить закрепления разгрузочно-дозировочных механизмов в транспортном положении.

4.9.5. На месте работ руководитель должен иметь устойчивую радиосвязь с локомотивной бригадой и видимую с помощью сигнальных принадлежностей.

4.9.6. Машинисту на месте работ должен быть указаны план работы, места препятствий, протяженность фронта работ, порядок выгрузки и дозировка.

4.9.7. Запрещается:

транспортировка не полностью выгруженных хоппер-дозаторов;

нахождение посторонних лиц в турном вагоне и на площадках хоппер-дозаторов как в пути следования, так и во время производства работ по погрузке или выгрузке балластных материалов;

находиться внутри кузова во время погрузки и выгрузки;

пролезать через открытые люки в кузов;

производить удаление отдельных фракций щебня, мешающих открытию, закрытию крышек люков дозаторов, при наличии сжатого воздуха в пневматической системе хоппер-дозатора;

производить регулировку механизмов и находиться в зоне поднятия и опускания дозаторов при включенном воздухе;

находиться в зоне работы экскаватора или под бункером при бункерной загрузке;

работа по выгрузке балласта из хоппер-дозаторов при пропуске поезда по соседнему пути. Бригаде, обслуживающей состав, необходимо сойти на обочину или подняться на площадки хоппер-дозаторов;

находиться на междупутье при пропуске поездов по соседнему пути.

4.9.8. Перед заполнением воздухом рабочей магистрали необходимо убедиться в отсутствии работников внутри хоппер-дозаторов и на расстоянии ближе 1 м от разгрузочно-дозировочных механизмов.

4.9.9. Включение воздуха в рабочую магистраль допускается только после оповещения работающих, команда о включении воздуха подается руководителем работы.

4.9.10. Выделенному для включения воздуха работнику запрещается отходить от разобitchительных кранов в период подключения питания.

4.9.11. Перед рассоединением рукавов тормозной или рабочей магистрали следует обязательно закрыть концевые краны.

4.9.12. Скорость движения хоппер-дозаторов во время выгрузки должна быть не более 5 км/час.

4.9.13. Во время движения хоппер-дозаторов вдоль фронта выгрузки подниматься на них и сходить с них запрещается.

4.9.14. Особую осторожность необходимо соблюдать при выгрузке балласта в негабаритных местах и у высоких пассажирских платформ. Находиться во время выгрузки балласта между платформой и хоппер-дозатором запрещается. При разгрузке хоппер-дозаторов вдоль высоких пассажирских платформ к выгрузке подготавливают только те вагоны, которые должны быть выгружены в пределах платформы. Опускают дозаторы и открывают крышки в пределах высоких платформ только при остановленном составе.

4.9.15. Если до места препятствия выгрузке расстояние менее 50 м, то выгрузку необходимо производить начиная от препятствия в обратном направлении.

4.9.16. Перед проследованием вертушки через препятствие (мост с контррельсами, стрелочный перевод и т.д.) необходимо остановить состав, а ранее выгруженные хоппер-дозаторы привести в транспортное положение. Переезжать через указанные препятствия с опущенными разгрузочно-дозировочными механизмами запрещается.

4.9.17. При необходимости выгрузки балласта на стрелочных переводах работы должны вестись с особой осторожностью, отметку выгрузки следует устанавливать с учетом гарантированного прохода дозатора над контррельсом.

4.9.18. При выгрузке балласта из хоппер-дозаторов на одну сторону пути остаток невыгруженного балласта должен быть выгружен на том же фронте работ.

4.10. При работе путевого струга-снегоочистителя.

4.10.1. Машинист струга должен осмотреть участок работы, определить препятствия в виде материалов верхнего строения пути, подземных коммуникаций и обустройства энергоснабжения, сигнализации и связи.

4.10.2. Не допускается нахождение работников ближе 5 м со стороны выноса или закрытия земляного крыла и снегоочистительного устройства при приведении их из транспортного положения в рабочее и обратно.

4.10.3. При работе струга-снегоочистителя не допускается нахождение людей впереди и сзади крыла на расстоянии ближе 10 м.

4.10.4. На время прохода по соседнему пути поезда работа струга-снегоочистителя прекращается, рабочие органы со стороны междупутья убираются в габарит.

4.10.5. При работе струга-снегоочистителя на электрифицированном участке напряжение в контактной сети должно быть снято.

4.11. При работе снегоуборочных машин.

4.11.1. Машина с постоянными бригадами машинистов закрепляется за конкретными участками обслуживания.

4.11.2. Руководителями работ назначаются лица, по должности не ниже дорожного мастера, знающие участки работы и препятствия, работу машины сопровождает местный работник СЦБ.

4.11.3. Машинист снегоуборочной машины во время уборки пути должен следить за сигналами руководителя работ и работника СЦБ, которые должны идти по междупутью и предупреждать машиниста снегоуборочной машины о скрытых препятствиях или (при отсутствии скрытых препятствий) находиться в кабине головной машины.

4.11.4. Во время выгрузки снега или мусора руководитель должен находиться у концевого полувагона, поддерживать связь с локомотивной бригадой и руководить передвижениями машины при выгрузке.

4.11.5. Машинист снегоуборочной машины во время выгрузки должен следить за сигналами руководителя работ, который должен следить за препятствиями для выбросного транспортера.

4.11.6. По окончании выгрузки машинист должен привести выбросной транспортер в транспортное положение и закрепить его.

4.11.7. Во время работы машины запрещается:

находиться на транспортерах головной части или полувагонов;

скалывать лед на оборудовании;

садиться и сходить на ходу;

находиться в зоне раскрытия крыльев, боковых щеток и льдоскалывателя;

находиться в зоне выброса снега и мусора во время разгрузки машины;

находиться впереди машины при работе питателя.

4.11.8. При проходе поезда по соседнему пути рабочие органы машины прикрываются в габарит.

4.11.9. Персонал, обслуживающий снегоуборочную машину, обязан своевременно производить очистку ступенек лестниц дизельной, головной и хвостовой частей машины от снега и льда.

4.12. При работе снегоочистителей.

4.12.1. Для обеспечения безопасности движения поездов и правил охраны труда при работе снегоочистителей приказом назначаются руководители работ, по должности не ниже дорожного мастера, знающие участки работы и препятствия; на станции снегоочиститель сопровождают работники СЦБ.

4.12.2. При подготовке к работе необходимо:

убедиться в том, что время подъема переднего щита и закрытие крыльев соответствуют нормам: время подъема щита - от 1 до 3 секунд. Время закрытия крыльев - от 2,5 до 3,5 секунд;

убедиться, что в рабочем положении щита ножи опускаются ниже головки рельса не более чем на 50 мм;

убедиться в устойчивой радиосвязи между снегоочистителем и локомотивом.

4.12.3. Запрещается подогревать открытым огнем воздушные резервуары и рукава при открытых кранах и наличии воздушного давления.

4.12.4. При отпирании или запираании транспортных запоров крыльев необходимо располагаться таким образом, чтобы избежать попадания в зону действия указанных рабочих органов в случае их самопроизвольного перемещения.

4.12.5. На двухпутных и многопутных участках во время прохода поезда по соседнему пути необходимо заблаговременно закрывать угловое крыло.

4.12.6. При работе СДПМ нельзя далеко высовываться из боковых окон, необходимо помнить, что при закрывании бокового крыла верхняя часть подкрылка подходит к окну на расстояние 20 см.

4.12.7. При работе роторных снегоочистителей запрещается:

стоять на железнодорожном пути или на поверхности разрабатываемого снежного массива перед вращающимися роторами-питателями или фрезами роторного снегоочистителя на расстоянии менее 30 м;

находиться со стороны выброса снега или ближе 5 м от пути с противоположной стороны;

производить осмотр и обслуживание рабочих органов и электрооборудования при работающем дизеле тепловоза и неотключенных контакторах станции управления;

открывать двери станции управления, если роторный снегоочиститель не обесточен;

подниматься выше красной полосы с надписью "Опасно для жизни. До контактного провода 2 м" на электрифицированных участках пути.

4.13. При работе путевой рельсосварочной машины.

4.13.1. Один раз в неделю на машине следует проверять состояние изоляции. Все детали и узлы необходимо тщательно очистить от частиц грата и окалины.

4.13.2. Систематически не реже одного раза в месяц должно проверяться сопротивление изоляции сварочных трансформаторов. Если сопротивление ниже 0,5 МОм, необходимо просушить обмотки током от 100 до 150 А.

4.13.3. При обработке сварных швов должен применяться исправный абразивный инструмент, прошедший испытания в соответствии с правилами применения абразивных кругов.

4.13.4. Сварочные машины должны быть оборудованы защитными экранами для предохранения обслуживающего персонала от брызг расплавленного металла в процессе сварки стыков.

4.13.5. Переключение ступеней сварочного трансформатора должно проводиться только при отключенном контакторе сварочного тока.

4.13.6. При переезде по фронту работы на расстояние не более 25 м сварочная головка должна быть поднята над уровнем головки рельса от 40 до 50 мм.

4.13.7. При движении на большее расстояние головку необходимо устанавливать на пол платформы.

4.13.8. Запрещается:

касание руками стыкуемых рельсов во время зажатия их в губках сварочной машины;

находиться в зоне натяжения троса при подтаскивании рельсов с помощью лебедки;

находиться со стороны вогнутого участка плети ближе чем 1 м при укладке изогнутой части плети на подкладки после восстановления рельсовой плети с частичным ее раскреплением;

производить сварочные работы ближе 5 м от легковоспламеняющихся и огнеопасных материалов, сухой травы.

В зоне сварки должны иметься необходимые средства пожаротушения.

4.14. При работе рельсошлифовального поезда.

4.14.1. Запрещается:

работа РШП без исправных защитных экранов и без средств пожаротушения;

работа РШП на участках с неубранной сухой растительностью;

находиться в зоне рабочих органов ближе 5 м от машины.

4.14.2. После окончания шлифовки рельсов для наблюдения за участком работы должен быть оставлен работник для ликвидации возможного загорания растительности.

5. Действия машиниста по оказанию первой помощи

5.1. В случае травмирования любого из работников следует сообщить о происшествии руководству структурного подразделения, при необходимости дежурному по станции, вызвать скорую помощь и принять меры по оказанию первой помощи пострадавшему.

5.2. При механической травме.

При мелких ранах и ссадинах кожу вокруг них протереть спиртом (одеколоном), осуществляя движения в направлении от раны или смазать края раны 2%-ным или 5%-ным спиртовым раствором йода, наложить бактерицидный лейкопластырь или повязку стерильным бинтом.

При венозном кровотечении (кровь темная, вытекает сплошной струей) необходимо остановить кровотечение наложением давящей повязки в области ранения, приподняв пострадавшую часть тела.

При артериальном кровотечении (кровь алая, вытекает пульсирующей или фонтанирующей струей). Способ остановки кровотечения - наложение жгута, закрутки или сдавливание артерии пальцами или резкое сгибание конечности в суставе с фиксацией ее в таком положении.

Правила наложения жгута:

жгут на конечности накладывается выше места ранения, вокруг поднятой вверх конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью (бинтом, марлей), и связывают узлом на наружной стороне конечности;

жгут на шею накладывают без контроля пульса, охватывая им вместе с шеей заведенную за голову руку, и оставляют до прибытия врача.

Для герметизации раны накладывают чистую салфетку или многослойную ткань, упаковку бинта.

Под жгут (закрутку) обязательно следует положить записку с указанием времени его наложения. Жгут (закрутку) можно наложить не более чем на один час.

Дать пострадавшему обезболивающее средство.

При переломах, вывихах конечностей произвести обездвиживание сломанной конечности, наложив на поврежденную часть тела шину (стандартную или изготовленную из подручных средств - доски, рейки, палки, фанеры), обернутую мягким материалом, с фиксацией двух смежных суставов или фиксацией руки к туловищу, ноги к ноге.

При открытых переломах необходимо смазать поверхность кожи вокруг раны 2%-ным или 5%-ным спиртовым раствором йода и наложить стерильную повязку до наложения шины. Шину располагать так, чтобы она не ложилась поверх раны и не давила на выступающую кость.

При растяжении связок наложить на место растяжения тугую повязку и приложить холод.

При переломе позвоночника обеспечить пострадавшему полный покой в положении лежа на спине на жестком щите.

При болях в шейном отделе позвоночника необходимо зафиксировать голову и шею.

Пострадавшего с травмой позвоночника запрещается сажать или ставить на ноги.

5.3. При термических ожогах.

При ожоге первой степени (покраснение кожи) следует охлаждать обожженную часть тела струей холодной воды (от 10 до 15 минут) или приложить холод на 20 или 30 минут (пакет со льдом, снегом), смазать кремом, вазелином.

При ожоге второй степени (образуются пузыри, наполненные жидкостью) необходимо наложить на обожженное место стерильную повязку.

При тяжелом ожоге (некроз тканей) следует наложить на обожженное место стерильную повязку. Пострадавшего необходимо обильно поить горячим чаем и дать ему обезболивающее средство.

При ожогах второй и третьей степени запрещается смазывать обожженное место жиром или мазями, вскрывать или прокалывать пузыри, отрывать пригоревшие к коже части одежды.

5.4. При ожогах кислотами и щелочами.

При ожогах кислотами обожженный участок тела следует обмыть двухпроцентным (2%-ным) раствором пищевой соды. При отсутствии пищевой соды следует обильно поливать обожженный участок тела чистой водой.

При ожогах щелочами обожженный участок тела следует обмыть водой, подкисленной уксусной или лимонной кислотой, или обильно поливать чистой водой.

На обожженный участок тела наложить повязку стерильным бинтом и дать пострадавшему обезболивающее средство.

5.5. При отравлении.

При отравлениях кислотами следует тщательно промыть желудок водой, для чего пострадавшему надо дать выпить несколько стаканов теплой воды и искусственно вызвать рвоту. Повторить эту процедуру следует 2 или 3 раза. Затем дать выпить активированный уголь.

При отравлении недоброкачественными пищевыми продуктами необходимо вызвать у пострадавшего искусственную рвоту и промыть желудок, дав ему выпить большое количество (от 6 до 10 стаканов) теплой воды, подкрашенной марганцовокислым калием, или слабого раствора пищевой соды, а затем напоить молоком и дать выпить одну 1 две 2 таблетки активированного угля.

При отравлении газами пострадавшего необходимо вынести из помещения на свежий воздух или устроить в помещении сквозняк, открыв окна и двери. При отравлениях газами не допускается употребление молока, кефира, растительных и животных жиров, так как они усиливают всасывание яда.

При остановке дыхания и сердечной деятельности обеспечить проведение искусственного дыхания и непрямого массажа сердца.

5.6. При травме глаз.

При ранениях и сильных ушибах глаза (глаз) следует наложить на глаз (оба глаза) стерильную повязку. Не следует вынимать из глаза пострадавшего попавшие в него предметы, чтобы еще больше не повредить его.

При попадании в глаза пыли, химических веществ или яда глаза следует обильно промыть слабой струей проточной воды от 3 до 5 минут и наложить стерильную повязку.

При ожоге глаз горячей водой, паром промывание глаз не рекомендуется, на глаза следует наложить стерильную повязку.

Пострадавшего независимо от его самочувствия и отсутствия жалоб следует доставить в лечебное учреждение.

5.7. При переохлаждении.

Пострадавшего необходимо как можно быстрее доставить в теплое помещение. В помещении снять с него одежду, растереть тело, обложить большим количеством теплых грелок (пластиковых бутылок с теплой водой). На место обморожения наложить стерильную повязку, надеть на пострадавшего теплую сухую одежду, укрыть теплым одеялом.

Массировать переохлажденные места чистыми руками от конечностей к туловищу. При легком переохлаждении необходимо растереть переохлажденное место чистой суходой или варежкой.

Не допускается переохлажденные места смазывать жиром, мазями, маслами, растирать снегом, а обмороженные конечности помещать в теплую воду, обкладывать грелками. Когда кожа покраснеет и появится чувствительность, наложить стерильную повязку. Напоить пострадавшего теплым чаем, кофе.

5.8. При обморожениях.

Доставить пострадавшего в теплое помещение с невысокой температурой.

Не снимать с обмороженных конечностей одежду.

Немедленно укрыть поврежденные конечности от внешнего тепла охлажденной теплоизолирующей повязкой с большим количеством ваты или одеялом, одеждой.

Нельзя ускорять внешнее согревание обмороженных частей. Тепло должно возникнуть внутри с восстановлением кровообращения.

Дать пострадавшему обильное теплое питье, заставить двигаться. Накормить пострадавшего.

Дать 1 или 2 таблетки анальгина или другого обезболивающего средства.

Если при обморожении появились пузыри, необходимо перевязать обмороженное место сухим стерильным материалом. Не допускается вскрывать и прокалывать пузыри.

Нельзя растирать или смазывать обмороженную кожу чем-либо, помещать обмороженные конечности в теплую воду или обкладывать их грелками.

5.9. Укусы насекомых, змей и животных.

Порядок оказания первой помощи:

удалить жало пчелы, промыть место укуса;

при укусе змеи уложить пострадавшего и обеспечить ему покой. На место укуса наложить повязку (не слишком тугую). При укусе конечности обязательно наложить шину, придать конечности возвышенное положение.

Дать пострадавшему обильное питье (сладкую или подсоленную воду). При потере сознания положить пострадавшего на живот, повернув его голову на бок. При отсутствии дыхания и сердцебиения приступить к реанимации (проведению наружного массажа сердца и искусственного дыхания);

при укусе клеща перед его удалением необходимо приложить к нему на 3 минуты тампон, смоченный бензином или керосином. Затем на клеща (как можно ближе к поверхности кожи) набросить петлю из тонкой прочной нити и, вращая, резко выдернуть его из кожи.

В случае укуса диким животным или собакой необходимо промыть место укуса (царапины), а также кожу вокруг раны водой с мылом, смазать йодом, наложить стерильную повязку и направить пострадавшего в ближайшее медицинское учреждение для проведения курса прививок.

5.10. При тепловом или солнечном ударе.

Перенести (перевести) пострадавшего в прохладное место, приложить холод к голове, шее, груди (можно вылить на грудь ведро холодной воды).

При судорогах повернуть пострадавшего на живот, прижать плечевой пояс и голову к полу.

При потере сознания более чем на 3 - 4 минуты повернуть пострадавшего на живот.

5.11. При электротравме.

При поражении электрическим током необходимо как можно быстрее освободить пострадавшего от действия тока: отключить электроустановку с помощью выключателя, рубильника путем снятия предохранителей или разъема штепсельного соединения. При напряжении до 1000 В для освобождения пострадавшего от действия тока можно перерубить провод (разрубая провод каждой фазы отдельно) топором с сухой деревянной рукояткой или

отбросить провод от пострадавшего сухой палкой, доской или каким-либо другим сухим предметом, не проводящим электрический ток.

Для отделения пострадавшего от токоведущих частей или провода можно оттащить пострадавшего от токоведущих частей за одежду, если она сухая и отстает от тела. Действовать при этом следует одной рукой, соблюдая меры безопасности, чтобы самому не оказаться в контакте с токоведущей частью электрооборудования и под напряжением шага, находясь в зоне растекания тока замыкания на землю. При этом не прикасаться к пострадавшему голыми руками, пока он находится под действием тока. Для этого оказывающий помощь должен надеть диэлектрические перчатки или обмотать руку шарфом, натянуть рукав пиджака или пальто, накинуть на пострадавшего прорезиненную ткань (плащ) или сухую ткань.

При напряжении выше 1000 В для отделения пострадавшего от токоведущих частей оказывающий помощь должен надеть диэлектрические перчатки и боты и вместо подручных средств (сухой палки, доски, других не проводящих электрический ток предметов) действовать штангой или изолирующими клещами (при их наличии), рассчитанными на соответствующее напряжение.

После освобождения пострадавшего от действия электрического тока расстегнуть на пострадавшем одежду, обеспечить приток к телу свежего воздуха.

Если пострадавший от поражения электрическим током или молнией не дышит или дышит редко, судорожно, необходимо проводить искусственное дыхание. В случае отсутствия дыхания и пульса надо немедленно применить искусственное дыхание и непрямой массаж сердца.

Искусственное дыхание и непрямой массаж сердца делаются до тех пор, пока не восстановится естественное дыхание пострадавшего или до прибытия врача.

После того как пострадавший придет в сознание, необходимо при наличии у него электрического ожога на место ожога наложить стерильную повязку.

6. Требования охраны труда в особых условиях и в аварийных ситуациях

6.1. При работе на участках с асбестосодержащим балластом работники должны работать в одноразовых или многоразовых респираторах и защитных очках.

6.2. При работах на участках радиоактивного загрязнения должны соблюдаться следующие правила:

6.2.1. Работы в зонах радиоактивного загрязнения должны сопровождаться радиационным контролем (плановым и оперативным) за соблюдением норм радиационной безопасности, уровнями радиационного воздействия на работающих и радиационной обстановкой на обслуживаемых участках пути и прилегающей к ним территории.

6.2.2. Все работы на участках с повышенным уровнем радиоактивного загрязнения должны выполняться по письменному наряду-допуску.

6.3. При сходе с рельсов подвижного состава и при устранении других аварийных последствий на месте работ не должны находиться посторонние лица.

6.3.1. Если при проходе вдоль пути обнаружен неприятный запах от разлива или запыленность от рассыпания неизвестных, предположительно опасных или вредных веществ из подвижного состава, то обойти их следует так, чтобы ветер не нес на работников пары или частицы этих веществ.

6.3.2. Необходимо прекратить курение в местах разлива нефтепродуктов, технического спирта и других легковоспламеняющихся и горючих жидкостей.

6.3.3. Приступать к аварийно-восстановительным работам с опасными грузами можно только после:

получения разрешения главного санитарного врача, который определяет порядок и продолжительность работ в опасной зоне;

получения полной информации о способах и средствах ликвидации последствий аварий;

выделения каждому работнику необходимых средств индивидуальной защиты, разъяснения порядка их использования в соответствии с Инструкцией по организации аварийно-восстановительных работ на железных дорогах Российской Федерации и Правилами безопасности и порядка ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и требованиями, изложенными в аварийных карточках на опасные грузы.

6.4. При обнаружении загорания или в случае пожара следует:

сообщить об этом в пожарную охрану, указав точное место возникновения пожара;

вывести людей из опасной зоны;

сообщить о случившемся руководителю работ и далее исполнять его указания;

приступить к тушению пожара имеющимися первичными средствами пожаротушения в соответствии с инструкцией по пожарной безопасности;

при угрозе жизни покинуть помещение.

6.4.1. При возникновении пожара вблизи устройств контактной сети или других линий электропередачи следует:

немедленно сообщить об этом энергодиспетчеру или поезвному диспетчеру и в пожарную охрану;

тушить горящие предметы, находящиеся ближе 2 м от контактной сети, можно только углекислотными, углекислотно-бромэтиловыми и порошковыми огнетушителями, при этом нельзя приближаться к проводам контактной сети ближе 2 м.

6.4.2. Тушение горящих предметов водой, химическими, пенными или воздушно-пенными огнетушителями разрешается только при снятом с контактной сети напряжении и после ее заземления в установленном порядке.

6.4.3. Нельзя дотрагиваться до кабеля, обнаруженного при производстве работ под балластным слоем или в грунте. Работа в этом случае должна быть прекращена, работник обязан известить об этом руководителя работ.

6.4.4. При обнаружении обрыва проводов контактной сети или воздушных линий электропередачи, а также свисающих с них посторонних предметов следует немедленно сообщить об этом в район контактной сети, дежурному по станции, энергодиспетчеру или поезвному диспетчеру.

6.4.5. При угрозе безопасности движения поездов оградить место сигналами остановки и следить, чтобы никто не приближался к месту обрыва ближе 8 м.

7. Требования охраны труда по окончании работы

7.1. По окончании работы в целях обеспечения безопасных условий труда машинистами должны выполняться обязательные работы ЕО, в том числе:

проверка соединений пневматического и гидравлического оборудования;

визуальный контроль состояния электропроводки на предмет механических повреждений;

проверка температуры электродвигателей (на ощупь), температура не должна превышать 70 °С;

проверка температуры подшипниковых узлов (на ощупь), нагрев не должен превышать 40 °С;

проверка состояния тормозной, рычажной передачи (ход поршней тормозных цилиндров не должен превышать 80 мм, толщина тормозных колодок должна быть не менее 15 мм, зазор между колесом и колодкой должен быть от 10 до 20 мм);

проверка состояния рабочих органов, болтовых соединений.

7.2. Все операции выполняются при выключенных главных автоматах и заглушенных двигателях.

7.3. Перед отправлением путевых машин с места работ своим ходом или в составе поезда рабочие органы должны быть приведены в транспортное положение и надежно закреплены.

7.4. Перед разъединением (соединением) соединительных рукавов тормозных, питательных (напорных) магистралей необходимо перекрыть их концевые краны. Во избежание удара головкой рукава необходимо, не снимая головки с кронштейна для подвески соединительного рукава, прижать ее рукой к крюку кронштейна или, надежно удерживая рукой, прижать ее к ноге (бедру), после чего плавно открыть и тут же закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха следует направлять параллельно поверхности земли во избежание подъема песка и пыли и засорения ими глаз.

7.5. При устранении неисправностей приборов и утечек воздуха в соединениях аппаратов, резервуаров и устройств, находящихся под давлением, их следует отключить от воздушной магистрали и выпустить воздух. При выполнении этих работ необходимо пользоваться рукавицами и защитными очками.