

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 1 от 20

РАБОТНА ПРОЦЕДУРА

РП 2.62.

Инструкция за работа на машиниста на РССМ

Екземпляр:

Контролиран ☒
Неконтролиран ☐

Копие ☒
Оригинал ☐

ИЗГОТВИЛ:	ИНСПЕКЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ПРЕВОЗИТЕ”	инж. Емил Симеонов	
ПРОВЕРИЛ:	ИНСПЕКЦИЯ „БЕЗОПАСНОСТ НА ПРЕВОЗИТЕ”	инж. Неделчо Спасов	
СЪГЛАСУВАЛ:	ГЛАВЕН РЕВИЗОР ПО БЕЗОПАСНОСТТА	инж. Бисер Минчев	
УТВЪРДИЛ:	ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР	инж. Милчо Ламбрев	



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 2 от 20

Раздел първи – Общи разпоредби

Чл.1.(1) Тази Инструкция, като съставна част от Ръководство за машиниста, се издава на основание на чл.12 от Наредба №58 на Министъра на транспорта от 02.08.20006 година за „Правила за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт” и има за цел да регламентира реда, начина на работа и действията на машинистите на Държавно Предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура” (ДП „НКЖИ”) при:

- обслужване на влакове и извършване на маневрена работа по железопътната инфраструктура;
- взаимодействие с оперативно-диспечерския и гаровия персонал на ДП „НКЖИ”;
- взаимодействие с оперативно-диспечерския, с локомотивния, с гаровия търговски и технически персонал на други, лицензирани в Република България железопътни предприятия за превоз на пътници и товари, когато между железопътните предприятия има сключени договори за взаимно предоставяне на услуги.

(2) Редът и начина на взаимодействие с локомотивния, с търговския и техническия персонал на лицензираните в съседните страни железопътни предприятия при съвместна работа в граничните гари се регламентира със сключените международни споразумения и правила за работа на съответните гранични железопътни преходи.

(3) Редът и начинът на действие при влошени условия за работа, при железопътни произшествия и инциденти, са регламентирани в отделна инструкция – съставна част от ръководството за машиниста.

Чл.2.(1) Машинистът освен тази инструкция е длъжен да познава и да изпълнява:

- разпоредбите на нормативните документи към Закона за железопътния транспорт (ЗЖТ) свързани непосредствено с експлоатацията на движещите се по релси железопътни машини (ДРЖМ) и движението на обслужваните от тях влакове;
- другите предписания и разпореждания свързани с изпълнението на служебните задължения.

(2) По ред и начин, регламентиран със заповед на ръководителя на съответното предприятие, машинистите на РССМ се запознават с новите нормативни документи към ЗЖТ, новите предписания и разпореждания свързани с изпълнението на преките им служебни задължения, както и на измененията на съществуващи такива.

Чл.3. В кабината на РССМ по време на движение по железопътната инфраструктура трябва да има следните документи:

- бордови дневник на РССМ;
- пътен лист на РССМ;
- удостоверение за спирачната маса на влака;
- ръководство за машиниста и допълненията към него;
- пътна книга;
- заповедна книга;
- разписания.

Чл.4.(1) Уредите, апаратите и защитите, вградени в РССМ и от чиято техническа изправност и точност зависи в голяма степен безопасната работа и надеждната експлоатация, подлежат на задължително пломбиране по ред и начин определен от собственика в неговите сервиси.

(2) Не се разрешава разпломбирането на уреди, апарати и защиты на РССМ по време на експлоатация, освен в изключителни случаи, описани в ръководството за обслужване на съответния тип ТПС, а редът и начина - регламентирани със заповед на ръководителя на съответното предприятие.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 3 от 20

(3) При разпломбиране на уреди, апарати и защиты, както и при повреди по РССМ във време на експлоатация, машинистът задължително прави запис за това в бордовия дневник.

Чл.5. Спирачният капацитет (ефективност) на всяко РССМ, при дадено положение на режимния превключвател (G/P/R - превключвател), се обозначава със спирачната маса на този РССМ, при съответното положение на превключвателя.

Спирачната маса се определя в тонове и е маркирана (шаблонирана) върху кабината (рамата) на РССМ.

Чл.6. В кабината на РССМ имат право да пътуват служебни лица, невлизащи в състава на бригадата, при спазване на разпоредбите на „Правила за правото на пътуване в кабините на локомотивите и мотрисните влакове на служебни лица, невлизащи в състава на локомотивната бригада” на Изпълнителна Агенция „Железопътна администрация” (ИА „ЖА”) в сила от 01.03.2008 година.

Раздел втори – Задължения на машиниста на РССМ

Чл.7.(1) Обслужването на РССМ се определя от ръководителя на съответното предприятие и се съгласува с ИА „ЖА”.

(2) Влакове с РССМ се обслужват от бригада в състав от двама души – машинист и придружител.

Чл.8.(1) Работата на машинистите се организира в съответствие с Графика за дежурства.

(2) Работата на всеки от машинистите се отчита по пътния лист. Машинистът е длъжен точно и своевременно да попълва всички данни в него и да следи за правилното вписване в пътния лист от другите железопътни служители, имащи задължение съгласно нормативната уредба към ЗЖТ, да вписват данни в него. За поправка на данни в пътния лист и невярно нанесени данни той носи дисциплинарна и материална отговорност, ако това не води и до наказателна отговорност.

(3) За изпълнението на възложената работа за всяко пътуване (дежурство) машинистът се отчита като предава пътния лист на определено длъжностно лице, по ред и начин регламентиран със заповед на ръководителя на предприятието.

Ако по време на пътуването е имало произшествие, инцидент, повреда на РССМ или друга характерна особеност в работата на същия, при предаването на пътния лист той задължително уведомява за това длъжностното лице, на което предава пътния лист.

Чл.9.(1) Контролният предпътен медицински преглед на машинистите и проверка преди дежурство за употреба на алкохол или друго упойващо вещество и годността им да изпълняват служебните си задължения се извършва в съответствие с разпоредбите на Наредба № 54 на Министъра на транспорта и съобщенията от 2.06.2003 г. „За медицинските и психологическите изисквания към персонала, който осъществява железопътни превози на пътници и товари и съпътстващите ги дейности, и за провеждане на предпътните (предсменни) медицински прегледи”.

(2) Редът и начина за извършване на прегледа и проверката се определят със заповед на ръководителя на предприятието.

(3) Машинист, на който не е извършен предпътен медицински преглед и проверка, преди започване на дежурство задължително декларира писмено и удостоверява с подпис в определен от ръководителя му документ, че е бодър, отпочинал и не работи под влиянието на алкохол и други упойващи вещества. В противен случай не се допуска до работа.

(4) Редът и начина за извършване на инструктаж на машинистите се определя със заповед на ръководителя на предприятието в зависимост от графика приетата организация за работа.

Чл.10.(1) Машинистите са длъжни:

а) при явяване на работа да носят със себе си документите необходими за правоуправление на РССМ, правилниците и инструкциите свързани с изпълнението на служебните им задължения;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 4 от 20

б) да познават техническите особености на РССМ относно експлоатационната му надеждност;

в) да изпълняват оперативните разпореждания на дежурните ръководители движение в гарите и на дежурните влакови диспечери на съответните диспечерски участъци по маршрута за движение;

г) да изпълняват безусловно указанията на сигналите и предписанията дадени от дежурните ръководители движение в гарите;

д) да оказват съдействие на назначената от Регионалната инспекция „Безопасност на превозите” (РИБП) към ДП „НКЖИ” оперативна група за запазване, регистриране и съхраняване на веществените доказателства при възникване на железопътни произшествия и инциденти и изготвяне на констативните протоколи, доколкото те са свързани с обслужвания от тях влак и РССМ.

Чл.11.(1) Машинистите са длъжни да осигурят:

а) безаварийно обслужване на влаковете при строго спазване на предписаните скорости на движение;

б) правилно и безаварийно извършване на маневрената работа;

в) поддържане в добро техническо и хигиенно състояние на РССМ, инструментите и инвентара;

г) пестеливо изразходване на дизеловото гориво.

д) в криви при видимост да наблюдава движението на вагоните след РССМ .

(2) При среща в гара, а на междугарие в двупътен участък, при среща или надминаване по съседен коловоз, машинистът да изисква от придружителя да следи целостта на минаващия влак и да обяви "влакът цял"; ако се установи, че на последния вагон на минаващия влак липсва сигнален диск, буфер или не е подгънат винтовия спръг да уведоми за това незабавно по влаковата диспечерска радиовръзка ВДРВ/GSM-R, от стационарна телефонна колонка или по друг начин дежурния ръководител движение в една от двете съседни гари ограждащи междугарието.

(3) Машинистът да изисква от придружителя да обявява, а той след като лично се убеди, да потвърждава положенията на стрелките, чистотата на коловозите в гарите, показанията на входните, изходните, проходните, заградителните, предпрелезните, прелезните светофори, сигналите за намаление на скоростта, сигналите изискващи подаване на сигнал със свирката на РССМ; показанието на светофорите при разрешаващо положение се обявява, като първо се изговаря **"даден"** и след това се изговаря разрешението съгласно нормативната уредба към ЗЖТ, а забранителното - като се изговаря **"затворен"**; при затворен обратен входен или предупредителен сигнал се изговаря **"обратния входен (предупредителен) сигнал нормален"**; при отворен обратен сигнал се изговаря **"отворен, спри"**; положението на стрелките се обявява **"входните стрелки са за главния (отклонителния) коловоз; коловозът е свободен"**, или **"изходните стрелки са за излизане от главен (отклонителен) коловоз"**;

Чл.12.(1) По време на движение на влака, при престои и маневра, машинистът трябва да следи за правилната работа на възлите, агрегатите и механизмите на РССМ.

При откриване на появили се неизправности, взема съответните мерки за отстраняването им, при възможност, със собствени сили.

(2) Във всички случаи, когато се наложи РССМ да спре на открит път или в гара за извършване на неотложни работи по него, машинистът е длъжен най-напред да вземе мерки срещу самопридвижване на РССМ и прикачените към него железопътни превозни средства, с автоматичната и с ръчните (паркинг) спирачки и след това да премине към извършването на неотложната работа.

(3) Когато откритата неизправност не може да се отстрани със собствените си сили, машинистът уведомява по ВДРВ/GSM-R (от аварийната телефонна колонка или по друг начин)

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 5 от 20

дежурния ръководител движение в една от двете ограждащи междугарието гари или дежурния влаков диспечер на съответния участък.

В случаите на невъзможност за освобождаване на междугарието се постъпва съгласно разпоредбите на нормативната уредба към ЗЖТ.

Чл.13.(1) Забранено е напускане на РССМ от машиниста, освен в следните случаи:

а) когато е гариран на собствен коловоз;
б) когато е гариран на гаров коловоз по указание на дежурния ръководител движение на съответната гара.

(2) Във всички случаи на оставяне на РССМ машинистът е длъжен да го приведе в състояние непозволяващо самопридвижването му или да вземе мерки, които не позволяват придвижването му негово отсъствие.

Чл.14.(1) Забранява се да пренася в РССМ багаж на лица, невключени в състава на бригадата. Членовете имат право да пренасят със себе си само личен багаж необходим им по време на пътуването и почивката предвидена в графика.

(2) Пренасянето на служебен багаж (резервни части, пратки) може да става само с разрешение на определено със заповед на ръководителя на предприятието длъжностно лице и то при условие, че не пречи на бригадата да изпълнява без допълнителни затруднения преките си задължения.

Чл.15. (1) При предаването на РССМ, машинистът е длъжен:

а) да предаде на приемащия машинист РССМ добре почистен, с подредени инструменти, инвентар и сигнални принадлежности, частично или цялостно екипиран в зависимост от конкретните условия;

б) да информира приемащия машинист за техническото състояние на РССМ и за особеностите в работата на някои възли, агрегати, апарати, механизми и други, които се проявяват в процеса на работа.

(2) За невярна и недостатъчна информация или скриване на някои дефекти, предаващия машинист се привлича към строга отговорност.

Чл.16.(1) При приемането на РССМ, машинист е длъжен:

а) да прегледа цялостно РССМ за техническото му състояние, екипировка, наличие на инвентар, инструменти и сигнални принадлежности;

б) да провери наличността и състоянието на пломбите на апаратите и възлите, които трябва да са пломбирани, както и сроковете на ревизия на контролните уреди;

в) откритите неизправности при приемането на РССМ се записват в бордовия дневник, като те информира и лицето отговорно за поддръжката в съответното предприятие, при възможност неизправностите се отстраняват със силите на съответната бригада, в противен случай РССМ се спира от експлоатация до отстраняване на неизправността.

(2) От момента на окончателното приемане на РССМ отговорността за неоткритите видими неизправности пада върху приемащия машинист.

Чл.17.(1) При оставяне на ТПС в по-продължителен престой машиниста трябва да изпълни стриктно действията предписани в ръководствата за обслужване на съответната серия (тип) ТПС.

(2) При оставяне на ТПС за по-дълго време на открито през зимата, машиниста изпълнява и допълнителните действия, предписани със заповед на ръководителя на предприятието за работа при зимни условия.

Чл.18.(1) Придружителят е длъжен:

а) да оказва пълно съдействие на машиниста и да изпълнява разпорежданията му свързани с обслужването по време на работа на ТПС и влака;

б) пръв да обявява положенията на стрелките, чистотата на коловозите в гарите и показанията на сигналите;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 6 от 20

в) при движение на влака в лява крива и наличие на видимост да наблюдава движението на вагоните след ТПС и незабавно да уведомява машиниста за всички забелязани нередности или съмнения за такива;

г) да изпълнява разпорежданията на машиниста, съгласно чл.11, ал.2 и ал.3 на тази инструкция;

и) когато машинистът загуби способност да управлява ТПС, да спре ТПС и по ВДРВ/GSM-R, аварийните телефонни колонки, или по друг начин, незабавно да уведоми дежурния ръководител движение в една от двете съседни гари ограждащи междугарието или дежурния влаков диспечер на съответния участък.

(2) На придружителя е забранено да привежда ТПС в движение.

Чл.19.(1) Съставът на бригадата при извършване на маневрена работа, в зависимост от серията (типа) на ТПС и спецификата ѝ в съответната гара, в т.ч. и в попътна по маршрута за движение на влака гара, се определя със заповед на ръководителя на предприятието.

(2) Преди началото на маневрата, трябва да бъде запозната от ръководителя на маневрата, заедно с другите работници участващи в маневрата, с плана за предстоящата маневра и реда за нейното извършване.

(3) При извършване на маневра ТПС се управлява лично от машиниста.

(4) Забранява се на машиниста, който извършва маневра, да привежда в движение ТПС и състава, без да е получил разрешаващ сигнал от ръководителя на маневрата.

Отварянето на маневрения светофор не дава право на машиниста да привежда в движение ТПС и състава.

Чл.20.(1) При извършване на маневра машиниста е длъжен:

- да следи за подаваните сигнали от ръководителя на маневрата и да ги изпълнява точно и своевременно;

- да изпълнява незабавно сигнала „Спри!” независимо от кого е подаден;

- да не превишава разрешените скорости при маневра.

(2) Когато ТПС е начело или се движи изолиран, машинистът е длъжен да следи:

- при преминаване през стрелки със стрелкови указатели за тяхното положение;

- за положението на стрелките и вагоноизхвъргачките, за хора пресичащи маршрута на маневрата;

- за положението на подвижния състав по съседните коловози.

(3) При извършване на маневра машиниста не е освободен от задължението стриктно да спазва и да изпълнява и други дейности предвидени в Дял шести „Маневрена работа” на „Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт”.

РАЗДЕЛ ТРЕТИ – РАБОТА С ПЪТНИЯ ЛИСТ НА ТПС

Чл.21. Пътният лист е основен първичен документ за отчитане работата на ТПС и обслужващият го машинист. Той се използва за регистриране и изчисляване на допълнителна контролирана информация, техническата годност на ТПС, пропътувани километри, времето употребено за обслужване на влакове, за извършване на маневра или за изолирано движение, разхода на гориво, откази по системите на ТПС и сверката на часовниците.

Чл.22.(1) Пътният лист е и финансово отчетен документ и следва да се попълва четливо и точно без поправки. За всяко констатирано нарушение в попълването на пътния лист се търси дисциплинарна и материална отговорност.

(2) Необходимият брой пътни листа за текуща работа се получават от машинистите в зависимост от графика за дежурства. Редът за контролиране на броя, получаването и връщането на пътните листа, както и попълването на съответните графи при получаване и връщане се определят със заповед на управителя на предприятието.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 7 от 20

(3) Пътните листа се съхраняват в архива на предприятието за справки в продължение на 3 (три) години, подредени по дати за всеки конкретен номер ТПС.

Чл.23.(1) От момента на издаване на пътния лист, отговорност за неговото съхранение, правилно водене и своевременно предаване носи машинистът.

Машинистът попълва данните в пътния лист в съответствие с изискванията на съответните графи.

(2) Машинистът е задължен да представя пътния лист на други длъжностни лица (от своето и от други железопътни предприятия, с които има договор за взаимно предоставяне на услуги) за вписвания в него.

Чл.24. Когато по някаква причина се наложи подмяна на машинист, подменящият се вписва в същия пътен лист. За явяване се счита часът, в който новият машинист е инструктиран, като се спазват разпоредбите посочени в чл.9 на тази инструкция.

РАЗДЕЛ ЧЕТВЪРТИ – РАБОТА С БОРДОВИЯ ДНЕВНИК НА ТПС

Чл.25.(1) Във всеки ТПС в експлоатация задължително трябва да има бордови дневник. Бордовият дневник е прошнурована и пронумерована книга, която носи номера на ТПС, за който е предназначена, подписана от длъжностно лице определено със заповед на ръководителя на предприятието и подпечатана с печата на предприятието.

(2) Броят на листата в бордовия дневник се определят така, че да се гарантира най-малко едногодишното му ползване.

Забранено е късането на листа от бордовия дневник, а допуснатите грешни записи се зачертават с хоризонтални линии на всеки ред и се записват на ново и чисто.

(3) След изразходването му, бордовият дневник се съхранява в архива на предприятието по ред и начин определен със заповед на ръководителя на предприятието.

Чл.26. В началото на бордовия дневник се прави опис на сигналните и инвентарни принадлежности числящи се към ТПС и списък на всички уреди, апарати и възли, които следва да бъдат пломбирани.

Чл.27. (1) При приемане на ТПС всеки машинист вписва в бордовия дневник датата, вида работа за дежурството, имената на придружителя.

Вписват се всички констатиранни особености в работата на ТПС, а ако няма особености се вписва "Б.О." ("без особености").

(2) При предаване на ТПС на сменен машинист се вписват констатираните особености и евентуално открити по време на работа неизправности, както и отстранените със собствени сили неизправности.

Чл.28. (1) При липса на „Дневник за съобщения и формуляри” в бордовия дневник на ТПС се записват и телефонограмите, посочени в чл.29 на тази инструкция, които машинистът разменя с влаковите диспечери и с дежурните ръководители движение.

При размяната на телефонограмите се записват фамилните имена на предалия и получилия телефонограмата и квитанционните номера.

(2) За размяна на телефонограмите се използва ВДРВ/ GSM-R, аварийни телефонни колонки монтирани на междугарието, както и телефони на жп спирки, кантони и жп презлези.

(3) Телефонограми получени в гара, чрез дежурния ръководител движение, не се вписват в бордовия дневник, а се получават като документ.

Чл.29. (1) При липса на „Дневник за съобщения и формуляри” в бордовия дневник се записват разменени телефонограми за искане на помощен ТПС за изтегляне на влак (изолиран ТПС) от междугарие поради невъзможност на дадения ТПС да продължи обслужването и за освобождаване на междугарието; при искането на помощен ТПС в телефонограмата дадена от машиниста задължително се посочват:

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 8 от 20

- датата, часът, номерът на влака и ТПС;
- по безспорен начин установеното точно километрично местоположение на влака и ТПС, особености на мястото (мост, тунел, прелез, спирка, изкоп, насип и т.н.), които биха помогнали в точното ориентиране на машиниста на изпращания помощен ТПС;
- ако е изяснена същността на повредата на ТПС или контактната мрежа, то тя се посочва също.

(2) За изпращането на помощния ТПС се разменя втора (отделна) телефонограма, в която се посочва от коя гара (коя страна) ще се изпрати помощния ТПС, кога се очаква да стане това (час и минути), както и номерът на ТПС (ако е уточнен);

Чл.30. Всички други разменяни с влаковете диспечери и с дежурните ръководители движение телефонограми, извън посочените в чл.29, се вписват в „Дневник за съобщения и формуляри”, по ред и начин даден в упътването за ползването му.

Раздел пети – Действия на машиниста при прикачване и откачване на връзките между подвижния железопътен състав

Чл.31. (1) Връзки между подвижния железопътен състав (ПЖПС) са:

1. винтов спръг, автоматично устройство за куплиране, автосцепка, теглич, адаптор, двузвенка;

2. съединителни ръкави на главния въздухопровод (ГВП) на спирачната система;

3. допълнителни въздухопроводи;

4. електрически захранващи междувагонни съединителни кабели;

5. захранващи електрически кабели между ТПС и вагон;

(2) Разкачените връзки между ПЖПС се поставят на местата, определени за тях, от длъжностните лица извършващи прикачването и разкачването.

Чл.32. Работниците, които извършват прикачване и разкачване на електрически кабели, трябва да притежават не по-ниска от трета квалификационна група за безопасност, съгласно изискванията на чл.7, ал.1, т.3 от „Правилник за безопасност и здраве при работа в електрически уредби на електрически топлофикационни централи и по електрически мрежи” и чл. 455, т. 2 от Наредба № 13 на Министъра на труда и социалната политика и Министъра на транспорта от 30.12.2005 г. „За осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт”.

Чл.33. (1) Прикачващо се, респективно разкачващо се е това возило, което се придвижва преди прикачването, респективно след разкачването.

(2) Спръг ТПС на около един метър от вагоните, или от друг ТПС, към които ще се прикачва, се придвижва по устно указание на работника, който ще прикачи винтовия спръг (респ. ще постави теглича), до допирането на буферите с тези на стоящото возило.

(3) Машинистът е длъжен да провери на място правилното прикачване на връзките между ТПС и вагоните, независимо от това кой го е извършил, и носи отговорност за това.

Чл.34. Преди разкачване на ТПС от вагонния състав на влака, машинистът е длъжен да направи пълно задържане на автоматичната спирачка на вагонния състав. Осигуряването на вагонния състав срещу самопридвижване се извършва от длъжностни лица по ред, определен в Технологията за работа на съответната гара.

Чл.35. (1) Задълженията по прикачване и разкачване на връзките се изпълняват от придружителя.

(2) Когато ТПС се обслужва само от машинист, тези задължения се изпълняват от него, като същият е длъжен да вземе и необходимите мерки против самопридвижване на ТПС.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 9 от 20

Чл.36. (1) При прикачване на един ТПС към друг ТПС, прикачването на връзките между тях се извършва от машиниста на прикачващото се возило, а при разкачване - от машиниста на разкачващото се возило.

(2) По посочения в ал.1 начин се постъпва и при прикачване/разкачване на връзки между ТПС и влак.

(3) Прикачването между ТПС се извършва с винтовия спръг на челния ТПС.

(4) При прикачване и разкачване на ТПС, от които единият се обслужва само от машинист, а другият – от машинист и придружител, прикачването и разкачването на връзките се извършва от придружителя.

Чл.37. Прикачването на ТПС към вагон се извършва с винтовия спръг на ТПС.

Чл.38. Разпоредбите, дадени в този раздел, се прилагат и в случаите, когато:

1. между ДП НКЖИ и железопътни предприятия, на основа сключени договори, се оказват взаимно предоставени услуги с персонал и/или ТПС;

2. железопътни предприятия, на основа сключени договори, предоставят услуги със свой персонал и/или ТПС на ДП „НКЖИ”;

3. на края в състава на товарен влак се включат релсови самоходни специализирани машини; прикачването и разкачването на връзките между отделните железопътни возила и към вагонния състав на края на влака се извършва от машинистите на съответните возила;

Раздел шести - Действия на машинистите при извършване на проба на плътност на спирачната система на ТПС и на автоматичните спирачки на влак

Чл.39. (1) При извършване на проба на плътност локомотивният машинист изпълнява, съгласно „Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт” от 2006 г. на Генералния директор на ДП „НКЖИ”, следните действия:

1. преди прикачване към състава на влака установява ТПС на разстояние около един метър от първия вагон в състава на влака;

2. в присъствието на извършващия пробата продухва главните въздушни резервоари (ГВР) на ТПС (това не се отнася за ТПС с автоматично продухване на ГВР);

3. заедно с извършващия пробата проверяват плътността на ТПС в следната последователност:

а) след зареждане на главния въздухопровод (ГВП) с предписаното налягане от кран-машиниста, от който ще се управлява влака, се извършва степенно спиране с $0,5 \div 0,7$ бара, след което ръкохватката на кран-машиниста, в зависимост от типа му, се поставя на положение при което няма допълване на ГВП („изолирано”, „неутрално” и т.н.);

б) по манометъра се наблюдава понижаването на налягането в ГВП; допуска се максимална неплътност не повече от 0,3 бара на една минута.

(2) При извършване на пълна проба (проба „А”) в профилни гари, които не са начални за влака, проба на плътност и продухване на ГВР на ТПС не се прави.

Чл.40. (1) След извършване на пробата за плътност на ТПС, по устно указание на извършващия пробата, ТПС се придвижва за прикачване към състава.

(2) След прикачване на ТПС към състава, извършващият пробата продухва спирачния съединителен ръкав на ТПС докато започне да излиза чист и сух въздух, след което го свързва с ръкава на ГВП на първия вагон от състава.

(3) След свързването на ръкавите се отварят въздухоспирателните кранове. Продухват се и съединителните ръкави на въздухопровода за високо налягане, когато той се свързва към състава.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 10 от 20

(4) След като спирачната система на състава е цялостно подготвена за проба, се отварят въздухоспирателните кранове на ГВП на ТПС и на първия вагон. За правилното свързване на ръкавите между тяговите единици и към първия вагон отговорност носят извършващият пробата и машинистът.

(5) След зареждане на спирачните системи на вагоните в състава с предписаното работно налягане, извършващият пробата продухва ГВП през въздухоспирателния кран на последния вагон, докато започне да излиза чист и сух въздух. При прикачване към влак на вагони, на които ще се извършва проба „А”, продухването на ГВП се прави в мястото на съединяването, след което се извършва продухване и от последния вагон на влака. Продухва се и въздухопровода за високо налягане, когато той е свързан към състава.

Чл.41. (1) След продухване на ГВП и след като спирачните системи на вагоните са напълно заредени с предписаното налягане, машинистът, в присъствието на извършващия пробата, прави проба на плътност на влака като извършва намаляване на налягането в ГВП с $0,5 \div 0,7$ бара; поставя кран-машиниста, в зависимост от типа му, в положение при което няма допълване на ГВП („изолирано”, „неутрално” и т.н.) и следи понижението на налягането в ГВП; максимално допустимата неплътност е:

- а) за всички категории пътнически и товарни влакове - до 0,5 бара за 60 секунди;
- б) за влакове, съставени само от товарни вагони със спирачка тип „Матросов”, или такива, в които е включена група от товарни вагони със спирачка тип „Матросов” - до 0,5 бара за 30 секунди.

(2) След измерване плътността на влака машинистът отново зарежда пневматичната спирачна система с предписаното работно налягане.

(3) По подаден сигнал от извършващия пробата, машинистът прави, чрез кран-машиниста, степенно намаляване на налягането, като изпуска:

- а/ от 0,8 до 0,9 бара от ГВП и поддържа установеното налягане постоянно - за товарни влакове, в състава на които са включени вагони с композиционни калодки;
- б/ от 0,5 до 0,7 бара от ГВП и поддържа установеното налягане постоянно - за всички останали влакове.

(4) Извършващият пробата проверява в режим „задържане”:

- а/ за подвижен състав с калодкова спирачка:
 - спирачката на всеки вагон поотделно дали е задържала, като за ПЖПС с чугунени калодки ги почуква с чук, а с композиционни калодки - побутва с чук калодките на всеки триъгълен вал от страната, от която извършва пробата;
 - големината на хода на спирачните цилиндри; следи за неплътности по спирачните цилиндри и свързващите ги тръбопроводи с функционалните вентили; ходовете на буталата на спирачните цилиндри трябва да съответстват на посочените в табл.1-3 на Приложение № 7 от „Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт”
- б/ за подвижен състав с дискова спирачка - дали показанията на сигнализаторите от страната, от която се извършва пробата, са червени, като не се разрешава почукване на накладките;
- в/ изправността на лостовата спирачна система;
- г/ съответствието на ръкохватките на режимните обръщатели в зависимост от категорията на влака и броя на осите;
- д/ положението на ръкохватките на товарообръщателите и показанията на индикаторите за натоварване на вагоните.

(5) След извършване на проверката на автоматичната спирачка в режим „задържане”, извършващият пробата подава на машиниста сигнал за „разхлабване” и той поставя ръкохватката на кран-машиниста в положение „пътуване”.

(6) Извършващият пробата проверява в режим „разхлабване”:

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 11 от 20

а/ за ПЖПС с калодкова спирачка - дали калодките на всички вагони са отделени от колелата и прибрани ли са буталата на спирачните цилиндри;

б/ за ПЖПС с дискова спирачка - дали показанията на сигнализаторите от страната, от която се извършва пробата, са зелени;

(7) Ако при проверките се установи, че всички изисквания са изпълнени, извършващият пробата подава сигнал за край на пробата;

Чл.42. (1) За всяка извършена проба „А” на спирачната система на влак, на група вагони, при всяка промяна на състава или на състоянието на спирачките извършващият пробата издава удостоверение за спирачната маса на влака.

(2) Редът и начина за издаване на удостоверението и за извършване на промени на вписаните в него данни става в съответствие с разпоредбите на „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт”.

Чл.43. (1) Редът и начина за извършване на проба „В” (частична проба), проба „D” (съкратена проба) и „топла” проба са в съответствие с разпоредбите на „Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт”.

(2) Посочените в този раздел на инструкцията действия на „извършващия пробата” на плътност на спирачната система на ТПС и на автоматичните спирачки на влак могат да се изпълняват и от придружител при условие, че същият притежава допълнителна професионална квалификация „Извършване проби на влакови спирачки”. В този случай машинистът борави с кран-машиниста на ТПС, а придружителят изпълнява функциите на „извършващия пробата”.

Раздел седми – Работата на машинист със спирачката на ТПС и с автоматичната влакова спирачка

Чл.44. При нормални експлоатационни условия машинистът трябва да спира влака на точно определено място или да регулира скоростта му без да понижава налягането в ГВП под 4 бара. При такива условия "внезапно (екстрено) задържане" не трябва да се използва. Мястото на началото на спирачния процес, машинистът определя по своя преценка, като отчита категорията на влака, мощността на спирачните му средства и профила на пътя.

Чл.45. При управлението на автоматичната влакова спирачка по време на движение трябва да се отчитат характерните особености на спирачните системи на вагоните във влака - вида и режима на функционалните вентили, вида на фрикционните възли и др.

Чл.46. Вагоните, движещи се по железопътната инфраструктура, са съоръжени с функционални вентили, осигуряващи степенно задържане и степенно разхлабване на спирачната система. При управление на спирачката на влакове, съставени от такива вагони, машинистът трябва да има предвид:

а) наличието на "степенно задържане" и "степенно разхлабване" подобрява управляемостта на влака при спиране, тъй като спирачната сила се изменя на степени в съответствие с промяната на положението на кран-машиниста;

б) пълно разхлабване на спирачките на отделните вагони настъпва след повишаване на налягането в ГВП на влака над 4,85 бара; това налага, особено при по-дълги влакове, да се използва ударно пълнене за доразхлабване на спирачките на последните вагони.

Чл.47. (1) Режимът, на който са включени функционалните вентили G (товарен влак) и P (пътнически влак), определя продължителността за напълване и изпразване на спирачните цилиндри, т. е. определя времето, за което трябва да се получи окончателния спирачен ефект от зададената с кран-машиниста спирачна степен.

(2) Ориентировъчните времена за задържане и разхлабване са следните:

1. времена за пълно служебно задържане:

а) за режим "G" - минимум 25 сек;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 12 от 20

б) за режим "Р" - минимум 10 сек, за влакове с дължина до 100 оси;

2. време на разхлабване след пълно служебно спиране за режим "Р" и "R" – в зависимост от дължината на влака.

(3) След извършено "внезапно задържане" времето за разхлабване на спирачките се увеличава значително. В този случай след спиране на влака кран-машиниста се поставя на положение "пътуване".

В зависимост от дължината на влака, пълното разхлабване на вагони на режим "Р" е от 2 до 3 минути, а на вагони на режим "G" - от 5 до 8 минути.

Чл.48. Особености на управлението на влаковете в зависимост от типа на фрикционните възли (чугунени калодки, композиционни калодки и дискова спирачка):

1. при управление на влакове съоръжени с чугунени калодки трябва да се спазва:

а) първата степен на задържане трябва да бъде с понижение на налягането в ГВП минимум с 0,5 бара, като в зависимост от изменението на скоростта на влака спирачната позиция се повишава или понижава;

б) предвид увеличения коефициент на триене при ниски скорости, при понижаване на скоростта на влака под 20 км/ч, ако няма опасност да се задмине забранителен сигнал или ако влака не спира в глух коловоз, локомотивният машинист започва разхлабване на влаковата спирачка;

2. при управление на влакове съоръжени с композиционни калодки или с дискова спирачка трябва да се има предвид следното:

а) при задържане за регулиране на скоростта машинистът трябва да започне регулировъчния спирачен процес с една спирачна позиция по-висока от тази, прилагана при влакове с чугунени калодки; в зависимост от изменението на скоростта на влака спирачната позиция се повишава или понижава; целта е да се управлява спирачния процес на влака така, че да се достигне до постоянна спирачна позиция на влаковия кран-машинист и да се поддържа скоростта на влака близка до допустимата за участъка;

б) при движение в продължителни надолници, когато спирачките са били непрекъснато в действие трябва да се има предвид, че в резултат на повишените температури във фрикционните възли може да се прояви понижен спирачен ефект;

в) спирането до установяване в покой трябва да става след прилагане на подходяща спирачна степен на регулировъчно спиране, в зависимост от скоростта на движение на влака и профила на пътя; за разлика от влаковете с чугунени калодки автоматичната влакова спирачка не се разхлабва, докато влакът не спре окончателно; по преценка на машинистът избраната спирачна позиция може да се увеличи или намали с оглед точно спиране в гарите или пред забранителен сигнал.

3. при управляване на спирачката на влакове, в които са включени вагони с различни типове фрикционни възли, машинистът трябва да има предвид следното:

а) когато вагоните с чугунени калодки са по-малко от половината от състава на влака, при регулировъчно спиране и при спиране до установяване в покой да се спазват указанията, дадени в предходната т.2;

б) когато вагоните с чугунени калодки са повече от половината от състава на влака, при регулировъчни спираня да се използва технологията за управление, прилагана при влакове с чугунени калодки; при спиране до установяване в покой се препоръчва при скорост под 30 км/ч степенно разхлабване на по-ниска спирачна позиция.

Чл.49. Особености при управлението на спирачните системи в продължителни надолници:

а) преди навлизането в продължително и стръмно надолнище машинистът трябва да вземе мерки за зареждане с въздух на автоматичната влакова спирачка; за целта, ако експлоатационната обстановка позволява е необходимо влаковият кран-машинист да се остави в положение "пътуване" за 4-5 минути;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 13 от 20

б) спирачния процес трябва да започне при достигане на скорост за товарни влакове с 15-20 км/ч под допустимата със спирачна степен в зависимост от типа на фрикционните възли, след което се търси оптималното положение; след 10-12 минути пътуване скоростта на влака трябва да се понижи с 10-20 км/ч под допустимата в зависимост от наклона, след което да се проведе ударно пълнене с продължителност за всеки 10 оси по 1 секунда, след което кран-машиниста се поставя на положение "пътуване"; управлението на спирачката продължава по описания начин;

в) автоматичната спирачка на ТПС се характеризира с безстепенно разхлабване; при извършено степенно спиране всяко минимално повишаване на налягането в ГВП води до пълно разхлабване на автоматичната спирачка на ТПС; ново спиране с автоматичната спирачка на ТПС е възможно след пълно разхлабване на спирачката на ТПС или чрез ново степенно спиране, по-дълбоко от първоначалното;

г) след извършване на първото степенно задържане, ако спирачния ефект е недостатъчен и влакът е навлязал в надолнището, още преди да е започнало бързо нарастване на скоростта на влака, машинистът трябва да направи по-голямо степенно задържане; ако тези мерки не помогнат и скоростта не намалява бързо се зарежда ГВП с въздух на положение "ударно пълнене", като директната спирачка остава да действа; прави се пълно задържане, като след падане на скоростта под 30% от допустимата, отново се прави ударно разхлабване по указания по-горе начин; влакът се установява в първата попътна гара, където машинистът изисква извършване на „топла” и след това на пълна проба на влака; влакът заминава от гарата след осигуряването му с необходимата спирачна маса.

Чл.50. Внезапно задържане се позволява само в случай на опасност, като кран-машиниста се поставя на съответното положение и се държи там до окончателното спиране на влака.

Чл.51. При установяване на влак в гари, коловозите на които са разположени в наклон по-голям или равен на 3 ‰, или на места по текущия път, намиращи се в наклон, спирачката не бива да се разхлабва. Разхлабването се извършва непосредствено преди потегляне.

Чл.52. Особеностите при обслужване на спирачките в периоди на ниски температури под 0° С са дадени в „Инструкция за работа на машиниста при влошени условия и при произшествия и инциденти”.

Раздел осми – Експлоатация на устройството за бдителност

Чл.53. Устройството за бдителност на машиниста (УБ), на ТПС на който е монтирано, контролира бдителността на машиниста при обслужване с ТПС на влак, или в изолирано движение, чрез въвеждане на изискване за задължително периодично въздействие върху бутон или педал, намиращи се на пулта, от които се управлява ТПС. При несвоевременно потвърждение на бдителността УБ задейства автоматичната влакова спирачка и прекратява тяговото усилие на ТПС.

Чл.54. При всяко приемане на ТПС, с монтирано УБ, машинистът проверява действието му чрез задържане в натиснато положение на педал или бутон за управление на УБ за проба.

Чл.55. (1) В случай на повреда по инсталацията на УБ при обслужване на влак или изолирано движение, машинистът изключва УБ по ред и начин посочен в Ръководство за обслужване на съответната серия (тип) ТПС и прави бележка в бордовия дневник.

(2) Продължаване на обслужването на влака (изолирания ТПС) с повредено УБ се допуска само след разрешение дадено от длъжностно лице, определено със заповед на ръководителя на предприятието, получено чрез телефонограма. Номерът и текстът на телефонограмата се регистрират „Дневник за съобщения и формуляри”, а при липса на такъв, в бордовия дневник на ТПС.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 14 от 20

Раздел девети – Експлоатация на колоосите

Чл.56. (1). Всяка колоос на ТПС в експлоатация трябва да притежава технически паспорт, предвидените обозначения при производството, ремонта и освидетелствването и да отговаря на основните технико-експлоатационни параметри, характеристики и изисквания дадени в Наредба №58.

(2) Забранява се експлоатирането на ТПС и превозването му в студено състояние в състава на влакове, чиито колооси не отговарят на предвидените в нормативната уредба за железопътен транспорт изисквания.

(3) При всяко приемане и предаване на ТПС машинистът извършва обикновен преглед на колоосите.

Този преглед цели установяване на годността на колоосите по време на експлоатация, чрез визуален контрол, очукване с чук и при необходимост ползване на други средства.

Чл.57. (1) По време на обикновения преглед се проверява за:

- неизправности по повърхнината на търкаляне – плоски места, канали, ръбове, откъртвания, олющвания, всички видове пукнатини, побитости, образуване на ръб (стриха) от развалцуван материал, поява на разслоен метал и други;

- пукнатини във всички части на колелата;

- пукнатини, побитости, надирания по видимите части на осите;

- проверка на болтовете свързващи карданныя вал с моноблока на колелото, чрез които се предават тяговите и спирачните сили;

- повреда на други части от ходовата част, които могат да доведат до повреда на колоосите (буксови лагери и други).

(2) Извършването на обикновения преглед се регистрира в бордовия дневник на ТПС със следния запис:

"Дата.....; Колоосите са прегледани и няма/има забелязани неизправности (констатираните неизправности се описват); машинист - (подпис)"

Чл.58. (1) ТПС, за който по време на обикновения преглед е констатирана неизправност, характерът и състоянието на която при продължаване на експлоатацията би създавало предпоставка за железопътно произшествие, се спира от движение и се подлага на преглед с измервания или обикновено освидетелствование и при потвърждаване на констатацията - на необходимия ремонт.

(2) В случаите, когато характерът и състоянието на неизправността са такива, че не застрашават сигурността на движението, ТПС продължава обслужването на влака до крайната за него гара.

Чл.59. След дерайлиране или удар с друг подвижен състав или моторно превозно средство (МПС) машинистът, чрез визуален контрол и очукване, установява дали има последствия по колоосите от станалото произшествие.

Анкетната комисия, назначена да разследва произшествието, може да изиска и извършване на измервания в необходимия обем, без да се демонтират колоосите от ТПС.

Чл.60. Пускане в експлоатация на ТПС след дерайлиране или удар с друг подвижен състав или моторно превозно средство (МПС) може да стане само след като е извършен технически преглед и резултатите показват, че няма отклонения от основните технико-експлоатационни параметри, характеристики и изисквания дадени в Наредба №58 и констатираните неизправности са отстранени.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 15 от 20

Раздел десети – Експлоатация на токоснемателите

Чл.61. (1) Токоснемателите, монтирани на специализирания подвижен състав за проверка и ремонт по контактната мрежа, трябва да гарантират надеждна работа при всички скорости на движение, независимо от атмосферните условия, без да увреждат контактната мрежа.

(2) Параметрите на токоснемателите на ТПС трябва да кореспондират с параметрите на контактната мрежа, с която си взаимодействат.

Чл.62. (1) По време на движение машинистът трябва да наблюдава контактната мрежа за разлюлявания на проводниците, както и за наличие на други видими неизправности, включително и за нарушен габарит за нея.

(2) При забелязани повреди по контактната мрежа, както и на нарушен габарит от нея, машинистът трябва да предприеме мерки за преминаване на мястото със свален токоснемател.

Раздел единадесети – Превозване на ТПС в неработно състояние

Чл.63. (1) ТПС "в неработно състояние" се превозва само по писмена заявка до ДП „НКЖИ”, Поделение „Управление движение на влаковете и капацитета” (Поделение „УДВК”), когато общото му техническо състояние не представлява опасност за движението на влака, в състава на който е включен.

За техническата годност и допустимата скорост за движение на заявления за превоз в неработно състояние ТПС отговаря предприятието, което го е заявило.

(2) Когато се налага ТПС в неработно състояние да се включи в състава на влак от посредна гара, за техническата му годност и условията на движение отговаря обслужващият го машинист.

(3) Всеки ТПС, превозван в състава на влак, се придружава от техническо лице с квалификация най-малко на машинист. То отговаря за техническото състояние на ТПС и не е задължено да следи сигналите по време на движение. То е длъжно да уведоми локомотивния машинист, управляващ автоматичната спирачка на влака, за предписаната скорост на ТПС.

Чл.64. (1) С товарен влак може да се превозва ТПС в неработно състояние, който се включва в състава на влака непосредствено след влаковия ТПС.

(2) Разрешава се ТПС в неработно състояние да се прикачва на края на товарен влак, когато:

1. има конструктивна скорост не по-малка от скоростта на влака, дадена в книжка-разписание;
2. има теглично-отбивачни съоръжения за прикачване;
3. междусието му е не по-малко от 3,5 м;
4. има изправна автоматична спирачка;
5. не е изтекъл срокът на ревизията му;
6. се придружава от правоспособен машинист за съответния ТПС.

(3) Автоматичната спирачка на превозвания ТПС в неработно състояние трябва да бъде включена и поставена на режим, съответстващ на категорията на влака.

Чл.65. Служебната маса на ТПС в неработно състояние се включва в брутната маса на влака. При изчисляване на наличната спирачна маса на влака се взема под внимание и спирачната маса на този ТПС.

Раздел дванадесети – работа с аварийните телефонни колонки

Чл.66. Аварийните телефонни колонки служат за провеждане на телефонен разговор от междугарие, посредством телефонна слушалка.

Телефонната слушалка е оборуудвана с букса за включване към колонката.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 16 от 20

Чл.67. Всеки ТПС е оборудван с телефонна слушалка. Тя е с пластмасов корпус, от който излиза двупроводен шнур, завършващ с разклонител и запоеени единични банан-щекери.

Двата фиксиращи винта на пластмасовия корпус са запечатани с печат на съответното Поделение „Сигнализация и телекомуникация” (ПСТ) към ДП”НКЖИ”.

На аварийните телефонни колонки, под затварящия се капак, са монтирани букси за включване на преносимата телефонна слушалка, обозначени с влагоустойчив надпис.

Чл.68. Начинът за използване на подвижната аварийна телефонна слушалка е следния:

1. отваря се капака на аварийната телефонна колонка със съответния ключ, слушалката се включва в буксите, обозначени за целта и се изчаква обаждането на гарата (експлоатационния пункт, номератора);

2. след завършването на разговора подвижната аварийна телефонна слушалка се изважда от буксите и колонката се затваря със завиване на болта-ключалка.

Чл.69. Аварийни телефонни колонки, производство на ЗАТ-БДЖ от 1997 г., вместо с болт-ключалка са оборудвани със захлопваща се ключалка. Отварянето им се извършва със завъртане с ключ тип „ексцентрична пъпка” около четвърт оборот надясно. Затварянето им се извършва само със захлопване на капака.

В аварийната телефонна колонка, в зависимост от типа, може да има една или две двойки букси. Включването трябва да става само в означените за включване на подвижната аварийна телефонна слушалка букси.

Раздел тринадесети – Здравословни и безопасни условия на труд

Чл.70. Машинистите на РССМ в ДП НКЖИ, са длъжни да се грижат за безопасността и здравето си, както и за безопасността и здравето на други лица, засегнати от тяхната дейност, в съответствие с изискванията на нормативните актове по безопасност и здраве при работа и нормативните актове за железопътния транспорт.

Чл.71. Машинистът на РССМ трябва да отговаря на следните изисквания:

1. възраст, образование, професионална квалификация и стаж, изисквани за заеманата длъжност;

2. годен след медицинско и психологическо освидетелстване;

3. притежава правоспособност съгласно нормативните актове за придобиване на правоспособност за съответните длъжности в железопътния транспорт;

4. притежава квалификационна група за електробезопасност;

5. работодателят може да определи допълнителни изисквания при извършване на дейности, свързани с висока степен на риск.

Чл.72. Инструктажите за безопасност и здраве при работа на машинистите на РССМ се извършват, съгласно заповед на съответните Директори на поделения на ДП „НКЖИ“, която се издава в съответствие с нормативните актове определящи условията и редът за провеждане на обучение и инструктаж по безопасност и здраве при работа.

Чл.73. При изпълнение на възложената работа в съответствие със своята квалификация и правоспособност машинистите на РССМ имат основни задължения, като:

1. да изпълнява всички задължения произтичащи от нормативен акт, в т.ч. вътрешните правила, трудов договор и от характера на работа;

2. използват правилно и безопасно возилата и други транспортни средства, инструментите и другото работно оборудване;

3. използват правилно дадените им от работодателя лични предпазни средства и специално работно облекло;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 17 от 20

4. информират незабавно съответните длъжностни лица и работодателя при реализирана злополука, както и за всяка възникнала ситуация при работа, която може да представлява сериозна и непосредствена опасност за тяхната или за безопасността на други лица. По възможност да се съхрани мястото на събитието непроменено;

5. оказват първа долекарска помощ на пострадал, съдействат за извикване на спешна медицинска помощ и уведомяват прекия си ръководител;

6. спазват техническите и технологичните правила;

7. спазват правилата по здравословни и безопасни условия на труд;

8. не ползват слушалки, наушници и други аксесоари, които затрудняват възприемането на звуковете и светлинните сигнали.

9. уведомяват ръководителя за наличие на непреодолими пречки за извършване на възложената работа;

10. не предприемат по своя инициатива работа, която не им е възложена, с която не са запознати или не притежават квалификация и правоспособност;

11. се явяват на работа отпочинали и трезви, да не употребяват алкохол или други упойващи вещества през работно време и да не работят под тяхно влияние.

Чл.74. Общи изисквания за безопасна работа

1. Забранено е машинистът да излиза на път с неизправен РССМ.

2. В кабината на РССМ трябва да се поддържа чистота и ред. Забранено е да се оставят предмети, пречещи на нормалната работа, в кабината или работната площадка.

3. След завършване на пътуването, машинистът е длъжен да почисти основно кабината, а стъпалата на стълбите и ръкохватките — от лед, вода или масло.

4. Машинистите на РССМ спазват изискванията за безопасност при работа на електрифицирани участъци.

5. На всички РССМ се поставят предупредителни надписи за високо напрежение.

6. Когато по някаква причина се налага да се отстрани повреда по покрива или работната площадка и РССМ се намира в електрифициран участък (в гари и междугарие), машинистът изисква от дежурния енергодиспечер напрежението да се изключи. Повредата се отстранява след заземяване на контактната мрежа.

Чл.75. При изпълнение на служебните си задължения машинистите на РССМ са длъжни да спазват правилата за движение в района на гара и междугарие и електрифицирани участъци с напрежение 25 KV посочени в Наредба № 13 от 30 декември 2005 г. за осигуряване на здравословни и безопасни условия на труд в железопътния транспорт.

Чл.76. Специфични изисквания за безопасна работа на машинистите на РССМ при извършване на маневра:

1. Забранено е качването и слизането от РССМ по време на движение, стоенето или сядането на стъпалата, буферите или по другите външни части на РССМ. Изключение се прави само за член на маневрената бригада, който при маневра използва специалните стъпенки.

2. Прикачване на РССМ към вагон или друг локомотив се извършва внимателно, като се следи между теглично-отбивачните съоръжения или автосцепките да няма лица. Прикачването се извършва от машинистите на РССМ или от съответното упълномощено длъжностно лице само при спрян и със задържана спирачка РССМ или влаков състав.

(1) При прикачване и разкачване на РССМ се спазват изискванията за безопасност при маневра:

1. задължително се ползват ръкавици и каска;

2. влиза се внимателно под буфера, като се използва специалната ръкохватка под него;

3. през време на откачването или закачването на куплите се застава странично при челната страна на вагона между тракционната кука и буфера;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 18 от 20

4. преди скачването въздушните магистрала се продухvat, преди да се отвори акермановият кран за продухване, муфата на ръкава, независимо дали е в свободно състояние или е закрепена на стойката, се държи здраво с ръка;

5. след свързване на съединителните (кноровите) ръкави най-напред се отваря кранът на РССМ, а след това кранът на вагона или двата крана се отварят едновременно, първо се отваря кранът на РССМ, за да се продуха съединителният ръкав на вагона, което е задължително при продължителен престой на вагон;

6. след скачването се излиза по посока на движението, здраво държейки се за ръкохватката под буфера.

(2) Забранено е да се откачват куплите, преди да се затворят крановете на въздухопроводите, и преди да бъдат разединени влаковите проводници и поставени съединителите на определените места.

Чл.77. Специфични изисквания за безопасна работа на машинистите на РССМ при движение на РССМ и влакове в междугарие и гара:

(1) При движение на РССМ, машинистът проявява особена бдителност и взема бързи мерки за предпазване от хвърлени предмети към кабината при:

1. опасни райони, пътни надлези;
2. разминаване с влак.

(2) Забранено е при движение на РССМ показването на главата и част от тялото през прозореца на кабината при:

1. преминаване през опасни райони;
2. разминаване с влак;
3. намален габарит, прелези.

4. Показването на главата и част от тялото през прозореца се разрешава само тогава, когато това се налага от служебните задължения.

(3) Не се разрешава поставянето в кабината или на други места багаж, инструменти, други предмети. Забранено е съхраняването на леснозапалими и взривоопасни материали.

(4) Категорично е забранено преминаването от един РССМ на друг по време на движение.

(5) При спиране на открит път, преди да слезе от РССМ, машинистът или придружителят внимателно оглеждат мястото на спирането. Обръща се особено внимание в случаите, когато РССМ е спрял на мост или водосток, при висок стръмен насип в близост до съоръжения, храсти и други подобни.

(6) При спиране по ал.5 нощно време или в тунел мястото на спирането и слизането предварително се осветяват.

(7) Забранено е слизането от РССМ, спрял на мост, когато няма пешеходна настилка за движение. В такъв случай влакът бавно и внимателно се придвижва напред или назад до излизането на РССМ от моста.

(8) При забелязване нарушено укрепване или излязъл от габарита товар машинистът на РССМ е длъжен да подаде сигнал „Обща тревога“ и взема мерки за незабавно спиране на своя или насрещния влак.

Чл.78. Изисквания за безопасност и здраве при ремонт на РССМ

1. До работа по ремонт на РССМ да се допускат квалифицирани лица, с които са проведени инструктажи по безопасност и здраве при работа.

2. Ремонтът на РССМ да се извършва в помещение, оборудвано с канал, като се вземат предпазни мерки за безопасна работа. Да се работи с добре прибрано към тялото работно облекло и лични предпазни средства за защита на крайниците, очите и тялото.

3. Преди започване на ремонт на РССМ да се провери:

- порядъкът на работното място;
- чистотата на каналите;

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 19 от 20

- изправността на осветлението в каналите;
- изправността на хидравличния крик.

4. При ремонт да се поставят предупредителни табели, ограничаващи достъпа на лица, които не са ангажирани с дейността.

5. При работа под повдигнат частично или изцяло РССМ, да се вземат мерки за безопасност чрез укрепване, **като не бива да се допуска:**

- работа по РССМ повдигнато и задържан само с крик или подемно съоръжение, без да се използва допълнително осигуряване;
- използване на подръчни материали за подпиране и укрепване;
- използване на неизправни ръчни крикове;
- използване на неизправни инструменти за ремонт на РССМ.

6. Работата на електрическите апарати да се проверява само при спрян дизелов двигател.

7. Забранено е да се преглежда електрическото оборудване на РССМ при включен прекъсвач на акумулаторната батерия.

8. При преглед и ремонт на акумулаторната батерия е забранено да се пуши и да се пали огън.

9. Забранено е да се поставят в близост и върху клемите на акумулаторната батерия инструменти и материали, да се закачват и откачват кабелите при включен прекъсвач и др.

10. При установяване на РССМ за ремонт се спазват предписаните технологични разстояния между возилата, като те не могат да бъдат по-малки от 1 m. Когато това изискване не може да се спазва, возилата са с допрени буфери.

11. При смяна на калодки, спирачката се изолира сигурно, а въздухът от спирачната система на возилото се изпуска. Не се отварят тапите на спирачни прибори и резервоари, когато последните се намират под налягане.

12. Изправността на защитните блокировъчни устройства, състоянието на заземленията и предупредителните надписи се проверяват при всеки ремонт на подвижния състав.

13. При подаване на РССМ за ремонт, ръкохватките и ключовете за управление се предават на лицата, отговорни за ремонта. Да не се употребяват неинвентарни ръкохватки и ключове и заменящи ги инструменти.

14. При оставянето на РССМ за ремонт акумулаторната батерия се изключва от електрическите вериги и кабелните обувки се откачват от полюса и минуса на батерията.

15. Не се извършват ремонтни работи на открит ремонтен коловоз по РССМ при буря, гъста мъгла, силен дъжд, снеговалеж и силен вятър.

16. Не се извършват ремонтни работи по покриви на РССМ, когато са влажни, заскрежени и по тях има лед или сняг.

17. Не се разрешава от покрива да се хвърлят материали и инструменти, както и да се подхвърлят материали на хора, работещи на покрива.

Чл.79. Когато при необходимост се извършва ремонт на РССМ, който се намира на електрифицирани линии, до изключване и заземяване на проводниците от контактната мрежа е забранено:

а) да се качва на покрива и да извършва работи по него;

б) да извършва работи, ако работниците или използваните от тях инструменти и приспособления могат да се приближат до контактната мрежа на разстояние, по-малко от 2 метра.

ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”			
СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА			
РП 2.62. „Инструкция за работа на машиниста на РССМ”			
Дата на издаване: 12.08.2014 г.	Версия 02	Промяна 01/ дата: 20.08.2014 г.	Стр. 20 от 20

Раздел четиринадесети – Заключителни разпоредби

§ 1. Издаваните от ръководителя на съответното железопътното предприятие заповеди и предписания за регламентиране на задълженията на собствения локомотивен персонал и на други длъжностни лица от предприятието, свързани с изпълнението на конкретни и специфични дейности по експлоатацията на ТПС, обслужването на влакове и маневрена работа, допълват и стават неразделна част от тази инструкция.