

Załącznik do Zarządzenia Nr 214
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 22 lipca 2008 r.

INSTRUKCJA
DLA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO
Ct-1 (Mt-1)

Załącznik do Uchwały Nr 394/2008
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 22 lipca 2008 r.

Zarządzenie Nr 214
Zarządu PKP CARGO S.A.
z dnia 22 lipca 2008 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania w PKP CARGO S.A. „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” - Ct-1 (Mt-1).

Na podstawie § 13 ust. 2 Statutu PKP CARGO S.A. oraz § 10 pkt 12 Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. Zarząd Spółki zarządza, co następuje:

§ 1

Wprowadza z dniem 01 sierpnia 2008 r. do stosowania w Spółce PKP CARGO S.A. „Instrukcję dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” - Ct-1 (Mt-1), zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego RP **DECYZJĄ Nr TTN-501-35/08 z dnia 10 lipca 2008 r.**, stanowiącą załącznik do zarządzenia.

§ 2

Zobowiązuje Dyrektora Biura Kierowania Przewozami Centrali Spółki do wydania tekstu Instrukcji Ct-1 (Mt-1), jako oddzielnego wydawnictwa i jej dystrybucji według ustalonego rozdzielnika.

§ 3

Z dniem 01 sierpnia 2008 r. przestaje obowiązywać „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnej” Ct-1 (Mt-1), wprowadzona do stosowania w PKP CARGO S.A. Zarządzeniem Nr 122 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 11 sierpnia 2005 r. (Biuletyn PKP CARGO S.A. część A, Nr 15 poz. 27, z dnia 16 sierpnia 2005r.).

§ 4

Udostępnianie Instrukcji Ct-1 (Mt-1) innym podmiotom może odbywać się zgodnie z przyjętymi w spółce przepisami, tj. Zarządzeniem Nr 190 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 4 lipca 2007 r.

§ 5

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 01 sierpnia 2008r.

Rozdzielnik:

C, CF, CH, CE, CP, CR, CS,
CCZ, CCR, CPP, CPB, CEM, CET, CCK,
CETD, CETB,
wszystkie: CM, CZ, CL.

Zmiany i uzupełnienia

[illegible]

WYKAZ
stanowisk w PKP CARGO S.A. na których zatrudnieni pracownicy
otrzymują instrukcję do użytku

W zakładach spółki:

1. Naczelnik działu eksploatacji taboru trakcyjnego,
2. Naczelnik działu utrzymania i napraw taboru trakcyjnego,
3. Naczelnik sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego,
4. Maszyniści instruktorzy,
5. Maszyniści pojazdów trakcyjnych,
6. Inspektorzy ds. bhp, pracownicy zatrudnieni na stanowisku ds. ochrony przeciwpożarowej,
7. Pracownicy odpowiedzialni za szkolenia i prowadzenie postępowań wyjaśniających,
8. Dyspozytorzy,
9. Kontrolerzy.

Spis treści

Zmiany i uzupełnienia	3
WYKAZ	4
R o z d z i a ł I	
POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	7
§ 1 Przedmiot instrukcji.....	7
§ 2 Drużyna trakcyjna	7
§ 3 Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych	8
§ 4 Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty.....	8
§ 5 Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty.....	9
§ 6 Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym	10
§ 7 Znajomość szlaku	11
R o z d z i a ł II	
OBYWĄTKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY	11
§ 8 Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy	11
§ 9 Dojazd lokomotywy do składu pociągu	14
§ 10 Przygotowanie pociągu do jazdy	14
§ 11 Rozruch pociągu.....	15
§ 12 Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem	15
§ 13 Przeszkody w ruchu pociągów	17
§ 14 Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej	17
§ 15 Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”	17
§ 16 Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy	18
R o z d z i a ł III	
POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY.....	21
§ 17 Pożar	21
§ 18 Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej	21
§ 19 Postępowanie przy nagłym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu lub powstaniu zdarzenia bądź incydentu kolejowego.....	22
§ 20 Niezdolność do pracy maszynisty lub pomocnika maszynisty	23
§ 21 Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem	24
§ 22 Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego.....	24
§ 23 Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego	24
§ 24 Uszkodzenie prędkościomierza	25
§ 25 Uszkodzenie syreny	25
§ 26 Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego	25
§ 27 Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych.....	26
A. Trakcja elektryczna	26
B. Trakcja spalinowa.....	26
C. Trakcja elektryczna i spalinowa	26

Załącznik nr 1 do instrukcji Ct-1(Mt-1)	
Karta znajomości szlaku	27
Załącznik Nr 2 do instrukcji Ct-1(Mt-1)	
INSTRUKCJA	
OBSŁUGI PAROWOZU	29
Rozdział I	
POSTANOWIENIA OGÓLNE.....	29
§ 1 Drużyna Parowozu	29
Rozdział II	
OBSŁUGA PAROWOZU.....	29
§ 2 Zakres pracy i obowiązki drużyny parowozowej	29
§ 3 Wyjazd do pociągu i jazda z pociągiem	30
§ 4 Obowiązki drużyny parowozu podczas pracy pociągowej i pozapociągowej	31
§ 5 Obowiązki maszynisty po zakończeniu pracy pociągowej i pozapociągowej	32
§ 6 Dozór parowozu pod parą	32
§ 7 Zachowanie ostrożności podczas pracy na parowozie.....	33
§ 8 Przeciwpowozowe środki ostrożności.....	34
Rozdział III	
WYDARZENIA W CZASIE PRACY	34
§ 9 Niezdolność do pracy pomocnika maszynisty	34
§ 10 Uszkodzenia parowozu na szlaku	34
§ 11 Wadliwe działanie przyrządów zasilających	35
§ 12 Brak wody w kotle.....	35
§ 13 Uszkodzenie płomieniówek i płomienic oraz rur cyrkulacyjnych.....	36
§ 14 Uszkodzenie przepustnicy	36
§ 15 Uszkodzenie silnika parowego	36
§ 16 Uszkodzenie obręczy kół.....	37
§ 17 Uszkodzenie resorów.....	37
§ 18 Pożar w pociągu	37
Rozdział IV	
OBSŁUGA PAROWOZU W OKRESIE ZIMY	38
§ 19 Obowiązki drużyny parowozowej w czasie przygotowywania parowozu do pracy.....	38
§ 20 Obowiązki drużyny w czasie jazdy	39
§ 21 Obowiązki maszynisty w czasie przekazywania parowozu po pracy	39

R o z d z i a ł I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1

Przedmiot instrukcji

1. Instrukcja niniejsza ustala zakres podstawowych obowiązków i odpowiedzialność maszynisty pojazdu trakcyjnego.
2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego zwanym dalej „maszynistą” należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz.U.212, poz.2152) z późniejszymi zmianami i jest zatrudniony na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego.
3. Przez używane w dalszej części niniejszej instrukcji pojęcia:
 - 1) „pojazd trakcyjny” - należy rozumieć pojazd z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe,
 - 2) „pojazd prowadzący” - należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
 - 3) „lokomotywa przyprzęgowa” - należy rozumieć lokomotywę wpiętą do składu pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,
 - 4) „trakcja wielokrotna” - należy rozumieć połączone ze sobą na sprzęg mechaniczny, pneumatyczny oraz sterowniczy pojedyncze pojazdy trakcyjne, przez co uzyskuje się możliwość obsługi tych pojazdów z jednego stanowiska sterowniczego przez jedną drużynę trakcyjną.
 - 5) „lokomotywę nieczynną” - należy rozumieć lokomotywę nie wytwarzającą siły pociągowej, odpowiednio przygotowaną do transportu,
 - 6) „lokomotywa pracująca na popychu” - należy rozumieć czynną lokomotywę pracującą na końcu pociągu,
 - 7) „zakład” - należy rozumieć jednostki organizacyjne posiadające na swoim iłostanie inwentarzowym pojazdy trakcyjne,
 - 8) „ciężki pociąg towarowy” - jest to taki pociąg, którego masa ogólna jest większa niż $\frac{3}{4}$ maksymalnego obciążenia danej serii lokomotywy, na danej linii.
 - 9) „ogłoszenia” - należy rozumieć formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji podawanych do wiadomości drużynom trakcyjnym.

§ 2

Drużyna trakcyjna

- 1) Pojazd trakcyjny prowadzący obsługuje drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej lub dwuosobowej.
- 2) Drużyna trakcyjna w obsadzie jednoosobowej składa się z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa składa się z maszynisty i pomocnika maszynisty.
- 3) Jednoosobową obsługę stosuje się:
 - 1) w pociągach kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 130km/h i z lokomotywami elektrycznymi wyposażonymi w radiolączność pociągową oraz w urządzenia kontrolujące czujność maszynisty „Samoczynne Hamowanie Pociągu” (SHP), „Czuwak Aktywny” (CA) i Radio-Stop,
 - 2) w pociągach prowadzonych lokomotywami spalinowymi wyposażonymi w radiolączność pociągową oraz urządzenia kontrolujące czujność maszynisty (SHP i CA lub tylko CA),
 - 3) przy jeździe luzem pojazdów trakcyjnych nie wyposażonych w urządzenia wymienione w punkcie 1 i 2, przy czym prędkość tych jazd nie może przekraczać 60km/h,
 - 4) w obsłudze elektrycznych lokomotyw manewrowych,

- 5) w obsłudze spalinowych lokomotyw manewrowych o mocy do 850kW, wykonujących stałą pracę manewrową.
4. Lokomotywy spalinowe jednokabinowe o mocy większej niż 850kW wyznaczone do pracy manewrowej powinny być obsługiwane dwuosobowo. W zależności od rodzaju wykonywanych prac i warunków miejscowych zgodę na obsługę jednoosobową lokomotyw o mocy większej niż 850kW może udzielić dyrektor zakładu PKP CARGO S.A., po spełnieniu zasad i warunków określonych w Rozporządzeniu w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji Dz.U. 172 poz. 1444..
5. W trakcji wielokrotnej lokomotyw:
 - 1) połączonych sprzęgiem sterowania wielokrotnego - drużyna trakcyjna składa się z maszynisty na lokomotywie prowadzącej,
 - 2) nie połączonych sprzęgiem sterowania wielokrotnego z lokomotywą prowadzącą - obsada każdej lokomotywy składa się z maszynisty.Jeżeli jest wymagana dwuosobowa obsada wówczas drużyna trakcyjna składa się z maszynisty i pomocnika maszynisty na lokomotywie prowadzącej.
6. Drużyna trakcyjna, niezależnie od ilości zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych wchodzących w skład trakcji wielokrotnej, składa się z maszynisty.
7. Na lokomotywie pracującej na popychu drużyna trakcyjna składa się - z maszynisty, a jeżeli wymagana jest obsada dwuosobowa - z maszynisty i pomocnika maszynisty.
8. Maszyniście podlega pomocnik maszynisty, kandydat na maszynistę i pomocnika maszynisty oraz inni przydzieleni pracownicy.
9. Za właściwy skład drużyny trakcyjnej odpowiedzialny jest dyspozytor.

§ 3

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych

1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości:
 - 1) niniejszą instrukcję w zakresie posiadanych kwalifikacji,
 - 2) Instrukcję sygnalizacji na PKP – Ir-1 (E -1),
 - 3) Instrukcję dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego – Ct-2 (Mt-2),
 - 4) Instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych elektrycznych i spalinowych pojazdów trakcyjnych – Cbhp-1 (Mt-34a),
2. Niżej wymienione instrukcje maszynista obowiązany jest znać i stosować w częściach dotyczących pracy maszynisty i pomocnika maszynisty, określonych przez pracodawcę:
 - 1) Instrukcję o prowadzeniu ruchu pociągów na PKP – Ir-1,
 - 2) Instrukcję o radiołączności pociągowej – Ir-5 (R 12),
 - 3) Instrukcję o technice pracy manewrowej – Ir-9 (R 34),
 - 4) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego – Cw1 (Mw56),
 - 5) Instrukcję o ogrzewaniu wagonów osobowych normalnotorowych – (Mw-62),
 - 6) Instrukcję o sposobie wypełniania i trybie postępowania z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów na kolejach normalnotorowych i szerokotorowych,
 - 7) Instrukcję dla rewidenta taboru – Cw-2 (MW-28),
 - 8) Wytyczne postępowania przy przewozie kolejną towarów niebezpiecznych – Cpn-1,
 - 9) Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej – Ct-10,
 - 10) Instrukcję o technice pracy manewrowej – Ct-11.
3. Maszynista powinien znać i stosować się do wszelkich przepisów, związanych z jego pracą, przekazanych w sposób ustalony w zakładzie.

§ 4

Obowiązki i odpowiedzialność maszynisty

1. Maszynista obowiązany jest znać obsługę i ogólną budowę serii pojazdów trakcyjnych, do obsługi których posiada autoryzację.
2. Maszynista podczas wykonywania pracy obowiązany jest przestrzegać i stosować się do obowiązującego go zakresu przepisów wskazanych w § 3 niniejszej instrukcji.
3. Ponadto do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) nadzorowanie i kierowanie pracą pomocnika maszynisty i pracowników szkolonych,
 - 2) praktyczne szkolenie pomocnika maszynisty, przydzielonego kandydata na maszynistę lub pomocnika maszynisty w zakresie wiadomości niezbędnych do samodzielnego wykonywania obowiązków na danym stanowisku,
 - 3) dokładne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą,
 - 4) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych,
 - 5) regularne uczęszczanie na pouczenia okresowe, poddawanie się wymagany badaniom lekarskim oraz składanie wymaganych egzaminów,
4. Drużyna trakcyjna wyznaczona do obsługi trakcyjnej na odcinkach granicznych stosuje się do ustaleń zawartych w porozumieniach granicznych.
5. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii zarządów kolei innych państw, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących we właściwym zarządzie kolei.
6. W przypadku obsługi trakcyjnej na liniach lub odcinkach linii innych zarządców linii, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących u tego zarządcy, o czym maszynista powinien zostać poinformowany przez zarządcę infrastruktury.
7. Maszynista wykonujący pracę na stałym posterunku manewrowym obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji w części dotyczącej jego pracy.
8. Maszynista obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.
9. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:
 - 1) legitymację pracownika,
 - 2) prawo kierowania pojazdem kolejowym wydanym przez pracodawcę,
 - 3) aktualną kartę znajomości szlaku,
 - 4) zezwolenie upoważniające do wstępu na obszar kolejowy pozostający w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A,
 - 5) wypełnioną kartę pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514,
 - 6) aktualne rozkłady jazdy z dodatkami - niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,
 - 7) wymagane upoważnienia (np. przepustka graniczna, itp.).
10. Maszynista odpowiedzialny jest za wykonywanie pracy i obsługę przydzielonego pojazdu trakcyjnego w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ruchu kolejowego, w szczególności:
 - 1) wykonywanie pracy pociągowej i pozapociągowej zgodnie z obowiązującymi maszynistę postanowieniami przepisów,
 - 2) prawidłowe połączenie pojazdu trakcyjnego ze składem pociągu i za otwarcie kurków końcowych przewodu hamulcowego między lokomotywą, a składem pociągu,
 - 3) prawidłowe połączenie sprzęgu ogrzewczego między lokomotywą, a składem pociągu,
 - 4) prawidłową eksploatację przydzielonego mu pojazdu trakcyjnego wraz ze znajdującymi się na nim urządzeniami i wyposażeniem,
 - 5) przestrzeganie rozkładowego czasu jazdy pociągu,
 - 6) oszczędną gospodarkę paliwową i energetyczną,
 - 7) przestrzeganie przepisów i zasad bhp,

§ 5

Zależność funkcjonalna i organizacyjna maszynisty

1. Maszynista podlega naczelnikowi sekcji eksploatacji taboru trakcyjnego.
2. Nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określani w regulaminach organizacyjnych Zakładów.
3. Maszynista, podczas obsługi pociągu, w sprawach związanych z ruchem pociągu wykonuje polecenia kierownika pociągu i dyżurnego ruchu. Natomiast w czasie pracy manewrowej w zakresie wykonywanej pracy wykonuje polecenia kierownika manewrów.
4. Maszynista w czasie wykonywania pracy na pojeździe trakcyjnym stosuje się do poleceń wydawanych przez maszynistów instruktorów, kontrolerów w przypadku stwierdzenia, że występują nieprawidłowości w zakresie przestrzegania obowiązujących maszynistę przepisów dotyczących:
 - 1) obsługi pojazdów trakcyjnych,
 - 2) prowadzenia pociągu,
 - 3) wykonywania pracy pozapociągowej,
 - 4) przestrzegania dyscypliny pracy,
 - 5) bhp i p. poż.

§ 6

Przewożenie osób i przedmiotów w pojeździe trakcyjnym

1. Prawo wstępu i przejazdu w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego, poza drużyną trakcyjną posiadając następujące osoby:
 - 1) Maszynista posiadający udokumentowaną znajomość linii kolejowych (szlaku) jadący z maszynistą PKP CARGO S.A. prowadzącym pociąg na nie znanym dla niego szlaku,
 - 2) kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę,
 - 3) drużyna trakcyjna PKP CARGO S.A. udająca się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,
 - 4) maszynista, pomocnik maszynisty PKP CARGO S.A. jadący na zapoznanie szlaku na podstawie wystawionej karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów,
 - 5) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich pociągów towarowych PKP CARGO S.A. w rejonie wykonywanej pracy, jeżeli nie mogą zająć innego odpowiedniego miejsca w pociągu,
 - 6) osoby legitymujące się dowodem tożsamości i pisemnymi upoważnieniami oraz zezwoleniami do przejazdu w kabinie maszynisty, których wzory podano do wiadomości pracownikom drużyn trakcyjnych,
 - 7) osoby, których przejazd regulują inne postanowienia, np. wskazane w rozkazie pisemnym „S”
2. Maszynista ma obowiązek od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie zażądać po ich wejściu dokonania adnotacji w książce pokładowej pojazdu z napędem o celowości odbywania przejazdu.
3. W kabinie maszynisty lokomotywy nie może się znajdować jednocześnie więcej niż cztery osoby łącznie z obsługą tej lokomotywy, a w kabinie zespołu trakcyjnego, wagonu spalinowego i autobusu szynowego nie więcej niż trzy osoby łącznie z obsługą tego pojazdu trakcyjnego. Postanowienie to nie dotyczy jazd próbnych i doświadczalnych, podczas których obowiązują zasady zawarte w regulaminach tych jazd.
4. Osobom jadącym w kabinie maszynisty nie wolno utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W takim przypadku maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny.
5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, (kabina ta powinna być zamknięta), z wyjątkiem:
 - 1) pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne, kontrolne,
 - 2) przejazdu drużyny trakcyjnej PKP CARGO S.A., o której mowa w ust.1 pkt. 3, jeżeli nie może ona zająć miejsca w składzie pociągu lub w czynnej kabinie maszynisty,
 - 3) przejazdu konwojenta dla obserwacji jazd pociągów kursujących między bazami montażowymi lub demontażowymi i miejscem robót na szlaku, albo w celu obserwacji wagonu z przekroczoną skrajnią,

- 4) przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego,
- 5) innych osób, na które PKP CARGO S.A. wyraziła zgodę.
6. Nieczynną kabinę maszynisty elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusów szynowych, maszynista w razie potrzeby musi udostępnić kierownikowi pociągu do wykorzystania w zakresie nałożonych na niego obowiązków. W tym celu kierownik pociągu osobiście przejmuje klucze od maszynisty do drzwi wejściowych nieczynnej kabiny i ponosi odpowiedzialność za stan urządzeń i wyposażenia.
7. Podczas korzystania z nieczynnej kabiny maszynisty niedozwolone jest:
 - 1) przebywanie w kabinie osób nie wchodzących w skład drużyny pociągowej,
 - 2) dokonywanie przełączeń znajdujących się tam urządzeń.
8. Maszynista może przewozić w pojeździe trakcyjnym tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz przesyłki na zasadach określonych odrębnymi przepisami wewnętrznymi PKP CARGO S.A.

§ 7

Znajomość szlaku

1. Znajomość szlaku polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
 - 2) usytuowania sygnalizatorów,
 - 3) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
 - 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
 - 5) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.
2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien, z zastrzeżeniem ust. 3 i ust. 5, postępować zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1 (R-1).
3. W sytuacji nieposiadania przez maszynistę znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych, może on w wyjątkowych przypadkach prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy, pod warunkiem, że podczas jazd na tych odcinkach obok niego znajduje się inna osoba posiadająca udokumentowaną znajomość tych odcinków linii kolejowych, w celu informowania maszynisty w czasie jazdy o warunkach miejscowych występujących na szlakach, stacjach i posterunkach technicznych.
4. Do wyjątkowych przypadków, o których mowa w ust. 3 zalicza się:
 - 1) zakłócenia ruchu kolejowego powodujące konieczność prowadzenia pociągów objazdem, w szczególności w przypadku sytuacji awaryjnych lub robót na torach, zgodnie z ustaleniami zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - 2) jednorazowe przewozy pociągami zabytkowymi,
 - 3) jednorazowe przewozy towarowe, za zgodą zarządcy infrastruktury kolejowej,
 - 4) dostawę lub prezentację nowego pociągu lub pojazdu kolejowego,
 - 5) szkolenie lub egzaminowanie maszynistów.
5. W przypadku zaistnienia poważnego wypadku, wypadku lub incydentu na liniach kolejowych, maszynista może prowadzić pociąg lub pojazd kolejowy bez posiadania znajomości obsługiwanych odcinków linii kolejowych do najbliższej stacji węzłowej, przy czym prędkość jazdy nie może być większa niż 40 km/h.
6. O zastosowaniu możliwości, wskazanych w ust. 3 i 5, decyduje przewoźnik kolejowy i informuje o tym zarządcę infrastruktury kolejowej.
7. Maszynista nabywa znajomość szlaku po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam i z powrotem.
8. Znajomość szlaku traci się po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej. Odzyskuje się znajomość szlaku po dokonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.
9. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości szlaku winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 3. niniejszego paragrafu.
10. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście w cyklu rocznym. Wzór karty znajomości szlaku stanowi Załącznik Nr 1 do niniejszej instrukcji.
11. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości szlaku kierującemu komórką organizacyjną eksploatacji pojazdów trakcyjnych, w której jest zatrudniony.

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

R o z d z i a ł II

OBOWIĄZKI MASZYNISTY W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 8

Obowiązki maszynisty przy rozpoczynaniu pracy

1. Maszynista obowiązany jest zgłosić się do pracy w wyznaczonym miejscu i czasie, uzyskać od właściwego dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Jeżeli nie może stawić się do pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym właściwego dyspozytora, nie później jednak niż dwie godziny przed rozpoczęciem pracy.
3. Maszynista ma obowiązek podjąć pracę w stanie psychofizycznym umożliwiającym bezpieczne wykonywanie wyznaczonych zadań.
4. Maszynista przed podjęciem pracy zobowiązany jest do zapoznania się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzenia tego faktu podpisem w sposób ustalony w zakładzie.
5. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, dopuszczony do eksploatacji i serii zgodnej z rozkładem jazdy. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach możliwość zastosowania innej serii pojazdu trakcyjnego (w tym z przyczyn technicznych lub ruchowych).
6. Jeżeli przyjęcie pojazdu trakcyjnego ma nastąpić na terenie zakładu, maszynista ma obowiązek pobrać książkę pokładową pojazdu z napędem i klucze do pojazdu trakcyjnego.
7. Na lokomotywie po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądu, odnotowanych napraw, prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdu sprawnego technicznie,
 - 2) sprawdzić:
 - a) ilość paliwa w zbiornikach,
 - b) stan zabezpieczenia układu paliwowego,
 - c) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć - w przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji lokomotywy,
 - d) stan wyposażenia pojazdu,
 - 3) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:
 - a) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach „Radio-Stop”, sprawność urządzeń radiołączności i czujności oraz „Radio-Stop” - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - b) przed uruchomieniem jazdy sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) na pojeździe trakcyjnym są odhamowane.
8. W trakcie przyjęcia składu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego po wymaganym przeglądzie technicznym, maszynista zobowiązany jest:
 - 1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie przeglądów, odnotowanych napraw, prawidłowego działania układów urządzeń hamulcowych celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi pojazdów sprawnych technicznie,
 - 2) sprawdzić:
 - a) ilość paliwa w zbiornikach,
 - b) stan zabezpieczenia układu paliwowego,
 - c) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć - w przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
 - d) stan wyposażenia pojazdu,
 - 3) uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły trakcyjne wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:

- a) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach „Radio-Stop”, sprawność urządzeń radiołączności i czujności oraz „Radio-Stop” - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - b) dokonać z rewidentem taboru wymaganą próbę hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe.
9. Podczas przyjmowania lokomotywy będącej w okresie międzyprzeglądowym, maszynista ma obowiązek:
- 1) sprawdzić w książce pokładowej pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi lokomotywy sprawnej technicznie,
 - 2) w miejscach dostępnych z poziomu toru, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych lokomotywy, (w tym zestawów kołowych i resorów), celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 3) sprawdzić wzrokowo w miejscach dostępnych, w miarę możliwości stan zamocowania i zabezpieczenia podkładek, zawleczek i nakrętek, wszystkich części składowych urządzenia oraz przekładni hamulcowej, pałaków ochronnych, stan i grubość wstawek hamulcowych, zamocowanie cylindrów hamulcowych, zbiorników powietrznych, przewodu głównego, kurków końcowych, sprzęgów hamulcowych, zaworów rozrządnych, sprężarek i pozostałych części, odwodnienie urządzeń hamulcowych tj. zbiorników powietrza, przewodu zasilającego, odpylacza, odwadniacza, odoliwiacza i sprężarki powietrza, przez otwarcie kurków spustowych,
 - 4) sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach,
 - c) stan zabezpieczenia układu paliwowego,
 - d) poziomy oleju w dostępnych z poziomu toru podzespołach i zespołach nadwozia i podwozia lokomotywy,
 - e) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji lokomotywy,
 - f) stan wyposażenia pojazdu,
 - 5) uruchomić lokomotywę oraz sprawdzić:
 - a) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach „Radio-Stop”, sprawność urządzeń radiołączności i czujności oraz „Radio-Stop” - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - b) działanie hamulców przez zahamowanie i odhamowanie hamulcem zespolonym i dodatkowym (działanie hamulca ocenić na podstawie wskazań manometrów) oraz ręcznym lub postojowym,
 - c) przed uruchomieniem jazdy sprawdzić czy hamulce ręczne (postojowe) na pojeździe trakcyjnym są odhamowane.
10. Podczas przyjmowania elektrycznego zespołu trakcyjnego, autobusu szynowego, wagonu spalinowego będącego w okresie międzyprzeglądowym, maszynista ma obowiązek:
- 1) sprawdzić w książkach pokładowych pojazdu z napędem zapisy potwierdzające wykonanie odnotowanych napraw oraz ważność przeglądu technicznego, celem upewnienia się o przydzieleniu mu do obsługi sprawnego technicznie składu pociągu złożonego z elektrycznych zespołów trakcyjnych, autobusu szynowego lub wagonu spalinowego,
 - 2) sprawdzić:
 - a) ilość płynu w układzie chłodzenia silnika spalinowego autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - b) ilość paliwa w zbiornikach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - c) stan zabezpieczenia układu paliwowego,
 - d) poziomy oleju w dostępnych podzespołach i zespołach autobusu szynowego, wagonu spalinowego,
 - e) taśmę w prędkościomierzu - w razie potrzeby założyć. W przypadku prędkościomierza elektronicznego przygotować do zapisu określonych parametrów w eksploatacji,
 - f) stan wyposażenia pojazdu,

- 3) uruchomić elektryczny zespół trakcyjny (elektryczne zespoły wchodzące w skład pociągu), autobus szynowy lub wagon spalinowy oraz sprawdzić:
 - a) stan plomb na urządzeniach czujności maszynisty i przyciskach „Radio-Stop”, sprawność urządzeń radiołączności i czujności oraz „Radio-Stop” - fakt sprawdzenia odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem,
- 4) dokonać z uprawnionym pracownikiem wymaganej próby hamulca pociągu oraz sprawdzić osygnalizowanie pojazdu i sygnały dźwiękowe.
11. W wyznaczonym czasie i miejscu zgłosić pojazd trakcyjny do pracy.
12. W trakcie pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. wraz z pomocnikiem maszynisty, czynności wymienione w ust. 6, 7, 9 maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
13. W przypadku wyznaczenia lokomotywy do prowadzenia pociągu lub wykonywania manewrów z ładunkami niebezpiecznymi sprawdzić, czy jest wyposażona dodatkowo w sprzęt wymagany Instrukcją Cbhp-1 (Mt-34a).
14. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.

§ 9

Dojazd lokomotywy do składu pociągu

Obowiązki maszynisty przy dojeżdżaniu do składu pociągu:

- 1) na dojazd do składu pociągu maszynista musi otrzymać zgodę uprawnionego pracownika,
- 2) dojazd do składu pociągu może nastąpić z prędkością nie przekraczającą 3 km/h (pojazdem dwukabinowym z kabiny czołowej w kierunku jazdy), po uprzednim zatrzymaniu pojazdu w odległości około 5m od składu i przygotowaniu sprzęgu śrubowego, przewodu głównego hamulcowego i zasilającego zgodnie z postanowieniami Instrukcji Cw1 (Mw56),
- 3) dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.
- 4) w przypadku lokomotywy wielosystemowej, oraz jednosystemowej przystosowanej do pracy na sieci obcego zarządcy kolei dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną odbywa się przy jednym podniesionym odbieraku prądu,
- 5) łączenie lokomotywy ze składem pociągu może nastąpić wyłącznie podczas postoju pojazdów, a po połączeniu lokomotywy z pociągiem maszynista ma obowiązek sprawdzić prawidłowość wykonanego połączenia.

§ 10

Przygotowanie pociągu do jazdy

Do obowiązków maszynisty przy przygotowaniu pociągu do jazdy należy:

- 1) właściwe wykonywanie czynności w czasie przeprowadzania przez uprawnionego pracownika wymaganej próby hamulców pociągu,
- 2) w przypadku drużyny trakcyjnej dwuosobowej na lokomotywie wyznaczonej do prowadzenia pociągu towarowego, w stacjach bez posterunku rewizji technicznej wagonów lub gdy nie ma wyznaczonych pracowników stacyjnych, maszynista zleca pomocnikowi, wykonanie wymaganej próby hamulca pociągu, który wcześniej został poddany oględzinom technicznym,
- 3) właściwe osygnalizowanie czoła pociągu,
- 4) za pomocą radiotelefonu zgłosić dyżurnemu ruchu gotowość pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,
- 5) odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu zezwolenia na jazdę oraz dokumentów pociągowych określonych w instrukcji Ir-1 (R-1), Cw1 (Mw56),
- 6) w przypadku konieczności włączenia ogrzewania pociągu postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji (Mw-62) i Cbhp-1 (Mt-34a).

§ 11

Rozruch pociągu

1. W ruchu pasażerskim podczas rozruchu należy:
 - 1) rozruch pociągu przeprowadzać w sposób nie powodujący szarpań, zadziałania przełączników nadmiarowych lub utraty przyczepności kół napędowych z szyną, jednak dający uzyskanie możliwie największego przyspieszenia,
 - 2) w przypadku niewłaściwego działania urządzeń samoczynnego rozruchu, powodujących szarpania w składzie pociągu, działanie przełączników nadmiarowych lub utratę przyczepności kół napędowych przejść na rozruch ręczny.
2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu nastawnik jazdy lokomotywy przestawiać powoli od pierwszej pozycji jezdnej - do momentu naciągnięcia całego składu. Jeżeli istnieje uzasadniona obawa wystąpienia utraty przyczepności kół z szyną należy:
 - 1) uruchomić piasecznice przed każdym przestawieniem nastawnika jazdy w dalsze położenie. Podczas przejazdu po zwrotnicach nie należy używać piasku,
 - 2) stosować przyhamowania kół napędnych oraz układ kompensacji odciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposażony w taki układ).
3. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.
4. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przełączników ochronnych, a skład pociągu nie rusza należy:
 - 1) w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napęlnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy.
 - 3) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.
5. Niezależnie od serii lokomotywy elektrycznej jednosystemowej, rozruch ciężkiego pociągu towarowego należy przeprowadzać przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu do momentu osiągnięcia jazdy bezoporowej na układzie jazdy szeregowej.

§ 12

Obowiązki maszynisty w czasie prowadzenia pociągu lub jazdy luzem

1. Po uruchomieniu pociągu maszynista sprawdza działanie urządzeń hamulcowych poprzez wykonanie hamowania kontrolnego zgodnie z postanowieniami Instrukcji Cw1 (Mw56).
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - 1) obserwować sygnały i ściśle stosować się do nich oraz zwracać uwagę na prowadzony pociąg. Przy mijaniu posterunków ruchu i strażnic przejazdowych powinien uważać, czy ich obsługa nie podaje sygnałów, a w przypadku podawania stosować się do nich,
 - 2) podczas przejazdu w obrębie stacji obserwować drogę przebiegu,
 - 3) obserwować stan toru oraz sieci trakcyjnej na torze, po którym prowadzi pociąg i w miarę możliwości na torach sąsiednich, a w razie zauważenia jakichkolwiek niewłaściwości zgłosić najbliższemu posterunkowi ruchu,
 - 4) prowadzić pociąg zgodnie z wewnętrznym rozkładem jazdy, dodatkami do niego i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie można przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego i prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
3. Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w następujących okolicznościach:
 - 1) podczas postoju pociągu w obrębie stacji,
 - 2) przed mijaniem się z pociągiem i innym pojazdem kolejowym jadącym z przeciwnego kierunku,
 - 3) podczas jazdy na szlakach położonych równolegle lub pod kątem ostrym w bliskiej odległości od dróg kołowych przed mijaniem się z pojazdami drogowymi,
 - 4) w innych okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.

4. Jeżeli zachodzi konieczność zatrzymania ciężkiego pociągu towarowego należy zatrzymać go w miejscu ułatwiającym późniejszy rozruch, mając jednak na uwadze widoczność podawanych dla pociągu sygnałów. Nie dotyczy to konieczności nagłego zatrzymania pociągu.
5. Podczas podjeżdżania do semafora wskazującego sygnał „Stój” maszynista powinien tak regulować prędkość, aby zatrzymać pociąg możliwie blisko semafora, jednak bez ryzyka pominięcia go, przy czym obraz sygnału na semaforze powinien być widoczny przez czołową szybę pojazdu trakcyjnego.
6. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.
7. Dla uniknięcia uszkodzeń odbieraków prądu bądź przeniesienia napięcia na uszynioną sieć trakcyjną elektryczne pojazdy trakcyjne w czasie przeciągania ich przez odcinki linii bez napięcia w sieci trakcyjnej muszą mieć opuszczone odbieraki prądu przez cały czas przejazdu.
8. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego. Postępowanie w tym przypadku zawarte jest w Załączniku Nr 3 do Instrukcji Ct-2 (Mt-2) oraz w postanowieniach Instrukcji Cbhp-1 (Mt-34a).
9. Przed rozłączeniem obwodu głównego pojazdu trakcyjnego stycznikami liniowymi za pomocą przycisku na pulpicie, dokonać cofnięcia nastawnika głównego (jazdy) do początkowych pozycji jazdy oporowej danego układu połączeń silników trakcyjnych.
10. Zabrania się wyłączania podczas jazdy w czynnych kabinach maszynisty pojazdów trakcyjnych sprawnych urządzeń kontroli prowadzenia pociągu, czuwaka aktywnego, SHP i urządzeń radiołączności pociągowej. Urządzenia radiołączności na pojeździe trakcyjnym powinny być ustawione na właściwy dla danego rejonu kanał pracy radiotelefonu.
11. W przypadku jazdy pociągiem przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej fakt uszkodzenia urządzenia czujności należy odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem i kontynuować jazdę do stacji docelowej.
12. Maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny powinien wezwać do kabiny sterowniczej kierownika pociągu, jeżeli w czasie jazdy pociągiem wystąpi co najmniej jeden z przypadków:
 - 1) prowadzenia pociągu w trudnych warunkach atmosferycznych (silna mgła, ulewny deszcz, śnieżyca, itp.),
 - 2) nie działania urządzeń kontrolujących czujność maszynisty, SHP i czuwaka aktywnego na pojeździe trakcyjnym,
 - 3) uszkodzenia radiotelefonu przewoźnego na pojeździe trakcyjnym,
 - 4) uszkodzenia urządzeń sterowania drzwiami z pulpitu sterowniczego maszynisty,
13. W takim przypadku przejście kierownika pociągu do i z pojazdu trakcyjnego powinno odbywać się na stacjach przyległych do miejsca wystąpienia usterki, po uprzednim zatrzymaniu pociągu, o czym z odpowiednim wyprzedzeniem w czasie, należy powiadomić dyżurnego ruchu.
14. W przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym urządzenia radiołączności pociągowej lub wszystkich urządzeń kontrolujących czujność maszynisty (SHP, czuwak aktywny), w czasie jazdy pociągiem bez drużyny konduktorskiej, maszynista obsługujący jednoosobowo pojazd trakcyjny może doprowadzić pociąg tylko do najbliższej stacji.
15. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu maszynista winien powiadomić o tym dyżurnego ruchu najbliższej stacji i postępować zgodnie z postanowieniami instrukcji Ir-5 (R-12).
16. Pierwsza lokomotywa jest lokomotywą prowadzącą pociąg. Maszynista drugiej lokomotywy powinien stosować się do sygnałów podawanych przez maszynistę pierwszej lokomotywy. Gdy jednak maszynista drugiej lokomotywy spostrzeże grożące niebezpieczeństwo, powinien zastosować środki zmierzające do zapobiegnięcia wypadkowi, nie oczekując na hamowanie i podanie sygnału przez maszynistę pierwszej lokomotywy.

Odpowiedzialność za dotrzymanie rozkładowego czasu jazdy ponoszą maszyniści obu lokomotyw. Gdy połączone pojazdy trakcyjne sterowane są z pierwszego pojazdu, regulowanie jazdy należy wyłącznie do maszynisty tego pojazdu.

Gdy obie lokomotywy wyposażone są w sprawne radiotelefony to zamiast podawania sygnałów dźwiękowych, maszyniści tych lokomotyw mogą porozumiewać się za pomocą radiotelefonu, zgodnie z postanowieniami instrukcji o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej.

17. Podczas postoju pociągu na stacjach pośrednich, należy w miejscach dostępnych pojazdowi trakcyjnego dokonać wzrokowych oględzin wewnętrznych i zewnętrznych oraz sprawdzić stan wyposażenia w materiały eksploatacyjne w dostępnych podzespołach i zespołach – jeżeli pozwala na to miejsce i czas postoju.
18. Podczas jazdy na pojeździe trakcyjnym w stanie czynnym muszą być załączone i pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych, a drzwi zewnętrzne do przedziałów maszynowych lokomotywy powinny pozostać zamknięte.
19. W czasie obsługi pojazdu trakcyjnego wyposażonego w komputerowy system sterowania i diagnostyki należy zwracać uwagę na treść komunikatów wyświetlanych na panelu operatorskim i ściśle się do nich stosować.
20. Podczas jazdy doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.

§ 13

Przeszkody w ruchu pociągów

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg-w następujących przypadkach:
 - 1) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
 - 2) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”,
 - 3) jeżeli semafor wskazuje sygnał wątpliwy lub sygnalizator świetlny jest ciemny,
 - 4) jeżeli pomimo podawanych sygnałów „Baczność” nie usuwają się z toru ludzie lub zwierzęta,
 - 5) dostrzeżenia przeszkody na swoim lub sąsiednim torze uniemożliwiającej przejazd.
 - 6) uszkodzenia pojazdu trakcyjnego w sposób uniemożliwiający jego dalszą jazdę,
2. W przypadku wystąpienia w prowadzącym pojeździe trakcyjnym usterki nie wymagającej natychmiastowego zatrzymania pociągu maszynista powinien starać się zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.
3. W każdym przypadku nieplanowanego zatrzymania pociągu lub pojazdu trakcyjnego na szlaku, maszynista obowiązany jest fakt ten niezwłocznie zgłosić do najbliższego posterunku ruchu.
4. Jeżeli nieplanowane zatrzymanie pociągu spowodowane zostało uszkodzeniem pojazdu trakcyjnego, maszynista obowiązany jest w ciągu 15 minut podjąć decyzję odnośnie możliwości kontynuowania dalszej jazdy, powiadamiając o tym najbliższy posterunek ruchu.

§ 14

Obowiązki maszynisty w czasie wykonywania pracy manewrowej

1. Zakres czynności drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, Instrukcji Ir-1 (R-1) i Ir-9 (R-34), Ct-11 oraz regulaminu technicznego stacji.
2. Lokomotywą pociągową dopuszcza się jedynie manewry ze składem prowadzonego pociągu (wystawienie lub dodawanie wagonów) na stacjach, gdzie brak jest lokomotywy manewrowej lub w danej sytuacji nie można jej do tego celu użyć.
3. W czasie manewrów wagonem silnikowym, autobusem szynowym, zespołem trakcyjnym lub lokomotywą dwukabinową, jazda winna odbywać się zawsze z czołowej kabiny sterowniczej, tj. tej, która jest pierwsza w kierunku jazdy. Nie dotyczy to spychania wagonów lokomotywą dwukabinową – w takim przypadku maszynista powinien zająć miejsce w kabinie, z której ma lepsze warunki obserwacji spychanego składu, drogi przebiegu i drużyny manewrowej.
4. Jednym elektrycznym zespołem trakcyjnym można jednocześnie przetaczać jeden nieczynny elektryczny zespół trakcyjny. Przetaczanie elektrycznym zespołem trakcyjnym z wyłączoną grupą silników trakcyjnych innego nieczynnego elektrycznego zespołu trakcyjnego jest zabronione.
5. W czasie prowadzenia manewrów drużyna trakcyjna powinna zwracać uwagę na bezpieczeństwo osób zatrudnionych przy manewrach.

§ 15

Przekazanie i przyjęcie pojazdu trakcyjnego „z ręki do ręki”

1. Maszynista przekazujący pojazd trakcyjny drużynie podmienniej:

- 1) w książce pokładowej pojazdu z napędem dokonuje wpisu informacji dotyczących:
 - a) stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
 - b) sprawności działania (ABP) urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP + czuwaka aktywnego +....) i urządzeń radiołączności,
 - c) stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,
 - d) przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych,
 - e) stanu paliwa oraz zabezpieczenia układu paliwowego,
- 2) wyjmując taśmę z prędkościomierza,
- 3) udziela ustnej informacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego,
2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać prawo kierowania pojazdem kolejowym maszyniście zdającemu, odebrać ustną informację o stanie technicznym pojazdu, przejąć dokumenty pociągowe i obowiązujące rozkazy pisemne od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz założyć taśmę prędkościomierza lub przygotować prędkościomierz elektroniczny do zapisu w pamięci danych określonych w eksploatacji.
3. Jeżeli pozwala miejsce i czas postoju pojazdu trakcyjnego maszynista przyjmujący obowiązany jest:
 - 1) sprawdzić adnotacje w książce pokładowej pojazdu z napędem dotyczące ważności przeglądu,
 - 2) w miejscach dostępnych z poziomu toru, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych lokomotywy, (w tym zestawów kołowych i resorów), celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków.

§ 16

Obowiązki maszynisty w czasie kończenia pracy

1. Zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym może nastąpić w zakładzie lub w stacji.
2. Podczas kończenia pracy na lokomotywie w zakładzie i w stacji, bez przekazania pojazdu maszyniście podmiennemu, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) zatrzymać pojazd trakcyjny w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 2) po wyłączeniu wszystkich urządzeń odwoźnić układ pneumatyczny pojazdu trakcyjnego,
 - 3) sprawdzić ilość paliwa w zbiornikach,
 - 4) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem informację o stanie paliwa, stanie technicznym pojazdu, stwierdzonych nieprawidłowościach i usterkach w czasie pracy pojazdu trakcyjnego,
 - 5) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 6) zdać lub zabezpieczyć pobrane wyposażenie pojazdu,
 - 7) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 8) zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza,
 - 9) o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 10) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
3. Podczas kończenia pracy w zakładzie na elektrycznych zespołach trakcyjnych, autobusie szynowym lub wagonie silnikowym, do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) zatrzymać elektryczny zespół trakcyjny lub autobus szynowy w miejscu wyznaczonym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 2) sprawdzić ilość paliwa w zbiornikach,
 - 3) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem informację o stanie paliwa, stanie technicznym pojazdu, stwierdzonych nieprawidłowościach i usterkach w czasie pracy pojazdu trakcyjnego,
 - 4) wyjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 5) zdać lub zabezpieczyć wyposażenie pojazdu,

- 6) zdać klucze od pojazdu trakcyjnego,
 - 7) zgłosić się do dyspozytora, przekazać wypełnione karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, zdać opisaną taśmę z prędkościomierza,
 - 8) o wszystkich wydarzeniach w czasie pracy zgłosić dyspozytorowi, a niezależnie od tego złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 9) potwierdzić z dyspozytorem datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
4. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego w zakładzie, w którym maszynista nie jest zatrudniony, winien on zgłosić się do właściwego dyspozytora tego zakładu z kartą pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów Mt-514, przekazać informację o stanie technicznym pojazdu i zastosować się do poleceń wydanych przez tego dyspozytora.
 5. Podczas kończenia pracy w stacji na elektrycznych zespołach trakcyjnych, autobusie szynowym lub wagonie silnikowym, bez przekazania pojazdu maszyniście podmiennemu do obowiązków maszynisty należy:
 - 1) uzgodnić miejsce odstawienia pojazdu na postój,
 - 2) zatrzymać pojazd w miejscu uzgodnionym i zabezpieczyć przed zbiegnięciem,
 - 3) po wyłączeniu wszystkich urządzeń sprawdzić wzrokowo czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków w dostępnych zespołach i podzespołach pojazdu oraz sprawdzić stan wyposażenia,
 - 4) sprawdzić ilość paliwa w zbiornikach,
 - 5) dokonać w książce pokładowej pojazdu z napędem adnotacji o stanie technicznym pojazdu trakcyjnego, wyposażeniu i stanie paliwa,
 - 6) zdjąć i opisać taśmę prędkościomierza, a w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym postępować zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 7) uzgodnić z dyżurnym ruchu miejsce zdeponowania kluczy od pojazdu trakcyjnego,
 - 8) zgłosić właściwemu dyspozytorowi zakończenie pracy na pojeździe trakcyjnym, złożyć informację o jego stanie technicznym, ewentualnych wydarzeniach oraz potwierdzić datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
 6. W przypadku pracy maszynisty w obsadzie dwuosobowej tj. wraz z pomocnikiem maszynisty, wymienione w tym paragrafie czynności maszynista wykonuje wspólnie z pomocnikiem maszynisty.
 7. Zapisy w książce pokładowej pojazdu z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem, wpisując przy podpisie numer statystyczny zakładu, w którym jest zatrudniony.
 8. Jeżeli maszynista kończy pracę w zakładzie, w którym jest zatrudniony zapoznaje się z ogłoszeniami.

R o z d z i a ł III

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 17

Pożar

1. W przypadku powstania pożaru w pociągu maszynista winien postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji Ir-1(R-1) oraz Mt-34a.
2. W przypadku wystąpienia pożaru na pojeździe trakcyjnym należy:
 - 1) podawać sygnał „Pożar”,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny (pociąg),
 - 3) zgłosić radiotelefonem lub innymi dostępnymi środkami do najbliższego posterunku ruchu o wystąpieniu pożaru, podając miejsce zatrzymania pojazdu (np. kilometr, tor, lokata słupa trakcyjnego itp.) oraz zażądać przybycia straży pożarnej,
 - 4) w miarę możliwości odjechać palącym się pojazdem trakcyjnym od składu pociągu, jeżeli zachodzi obawa, że pożar swoim rozmiarem może objąć skład pociągu,
 - 5) w przypadku linii zelektryfikowanej zażądać wyłączenia napięcia z sieci trakcyjnej,

- 6) zabezpieczyć pojazd trakcyjny i skład pociągu przez zbiegnięciem,
 - 7) opuścić odbieraki prądu lub wygasić silnik spalinowy, odłączyć baterię akumulatorów, zamknąć okna i drzwi na pojeździe trakcyjnym, przystąpić do gaszenia pożaru posiadanymi środkami gaśniczymi.
3. W przypadku zauważenia pożaru pociągu lub pojazdu szynowego na torach sąsiednich maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu oraz w miarę możliwości jego drużynę pociągową, podając lokalizację zauważonego pożaru.
 4. W przypadku zauważenia pożaru lasu, skarpy, zabudowań, podkładów itp, maszynista obowiązany jest powiadomić najbliższy posterunek ruchu, podając lokalizację pożaru.
 5. W przypadku pożaru pod siecią trakcyjną należy mieć na uwadze możliwość przepalenia sieci i wystąpienia zagrożenia porażenia prądem elektrycznym.
 6. Zabrania się gaszenia wodą lub środkami gaśniczymi zawierającymi wodę urządzeń elektrycznych, mogących znajdować się pod napięciem oraz palących się materiałów pędnych.

§ 18

Przerwa w zasilaniu lub uszkodzenie sieci trakcyjnej

1. W razie zaniku napięcia w sieci trakcyjnej maszynista obowiązany jest natychmiast ustawić nastawnik jazdy w położenie „0” i wzrokowo obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej. Wyłączyć obwody pomocnicze WN, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h i jazdę prowadzić z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku osygnalizowanym wskaźnikami We 2 i We 8, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z § 23 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku utrzymywania się w sieci trakcyjnej zaniku napięcia, maszynista fakt ten zgłasza dyżurnemu najbliższego posterunku ruchu i oczekuje na dalsze dyspozycje.
4. W przypadku zauważenia uszkodzenia sieci trakcyjnej lub jej oberwania czy obniżenia, maszynista obowiązany jest opuścić odbieraki prądu i jeżeli jest to możliwe zatrzymać pociąg przed miejscem uszkodzenia.
5. Jeżeli zatrzymanie nastąpiło w miejscu uszkodzenia sieci trakcyjnej, dalsze postępowanie uzależnione jest od otrzymanych dyspozycji.
6. Jeżeli pojazd trakcyjny przejechał poza miejsce uszkodzenia sieci trakcyjnej z opuszczonymi odbierakami prądu i nie zostały one uszkodzone, wówczas po upewnieniu się, że w sieci trakcyjnej jest napięcie, można kontynuować jazdę dalej. Jednocześnie informację o uszkodzeniu sieci trakcyjnej należy przekazać do najbliższego posterunku ruchu.
7. Podczas przejazdu elektrycznym pojazdem trakcyjnym przez miejsce sygnalizowane wskaźnikami We1 i We 2, maszynista obowiązany jest ograniczyć prędkość jazdy do 60 km/h (awaryjne opuszczanie odbieraków prądu dozwolone jest przy każdej prędkości).
8. Jeżeli maszynista zauważy uszkodzenie sieci trakcyjnej na sąsiednim torze, zgłasza ten fakt niezwłocznie do najbliższego posterunku ruchu, a w przypadku jadącego po tym torze pociągu ma obowiązek wykorzystać dostępne środki, aby go zatrzymać.

§ 19

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

1. W przypadku zaistnienia nagłego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu na linii wyposażonej w sieć radiołączności pociągowej, maszynista zobowiązany jest natychmiast do:
 - 1) użycia na manipulatorze radiotelefonu przycisku automatycznego nadania sygnału „Alarm”. Spowoduje to automatyczne, samoczynne zahamowanie wszystkich pojazdów kolejowych z napędem wyposażonych w system „Radio – Stop”, których radiotelefony odebrały sygnał „Alarm”.
 - 2) podawania dźwiękowego i wzrokowego sygnału „Alarm” A1 (jeden długi, trzy krótkie sygnały syreną z jednoczesnym miganiem dwoma światłami białymi na czole lokomotywy),

- 3) po nadaniu sygnału „Alarm” w sposób automatyczny należy niezwłocznie poinformować przez radiotelefon na kanale ratunkowym (kanał nr 8) najbliższego dyżurnego ruchu o przyczynie nadania tego sygnału. Nie dotyczy to pracowników, którzy muszą opuścić kabinę sterowniczą w trybie nagłym,
 - 4) w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej w ruchu towarowym dodatkowo osygnalizować czoło pociągu sygnałem Pc 6 – przed udaniem się maszynisty wzdłuż pociągu w celu ustalenia przyczyny jego zatrzymania.
2. Warunki użycia środków technicznych wymienionych w ust.1 regulują postanowienia instrukcji zarządcy infrastruktury.
 3. Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny, winien go niezwłocznie zatrzymać w przypadku:
 - a) odebrania przez radiotelefon automatycznie nadanego sygnału „Alarm”, o ile zatrzymanie nie nastąpiło samoczynnie lub pojazd nie jest wyposażony w system „Radio – Stop”,
 - b) stwierdzenia sygnału „Alarm” podawanego w inny sposób.
 4. Po odebraniu sygnału „Alarm” nadanego automatycznie, należy przełączyć radiotelefon na kanał ratunkowy (kanał nr 8), w celu wyjaśnienia przyczyny nadania tego sygnału z najbliższym dyżurnym ruchu.
 5. Po odebraniu słownie nadanego sygnału „Alarm”, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
 6. Fakt nadania lub odebrania sygnału „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
 7. Po wyjaśnieniu przyczyn automatycznego nadania sygnału „Alarm”, należy postępować zgodnie z otrzymanymi poleceniami. W przypadku braku określenia przyczyn i stwierdzeniu, że nie ma widocznych z miejsca zatrzymania przeszkód do jazdy, maszynista powinien uruchomić jazdę i jechać do najbliższego posterunku ruchu z zachowaniem ostrożności – tak, aby mógł w każdej chwili zatrzymać pociąg w razie nagłego zauważenia przeszkody, przy tym prędkość jazdy nie powinna przekraczać 20 km/h.
 8. Maszynista po stwierdzeniu lub podejrzeniu faktu zaistnienia wypadku bądź wydarzenia – powinien niezwłocznie zgłosić o tym za pomocą dostępnych środków łączności najbliższemu posterunkowi ruchu, podając miejsce, rozmiary wypadku oraz czy są ranni lub ofiary w ludziach.
 9. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.
 10. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
 11. Maszyniście zabrania się samowolnego oddalania z miejsca wypadku lub wydarzenia, a ponadto bez uzyskania zgody komisji badającej przyczyny wydarzenia lub wypadku dokonywać zmiany usytuowania pojazdu trakcyjnego, ustawienia jego urządzeń tj. nastawnika jazdy i kierunkowego, głównego zaworu maszynisty itp. Dopuszczalne jest odstępstwo od powyższego wówczas, kiedy zachodzi konieczność zapobiegnięcia dodatkowemu zagrożeniu.
 12. Do obowiązków maszynisty po zdarzeniu kolejowym należy:
 - 1) zabezpieczenie wszystkich posiadanych przez niego dokumentów związanych z wykonywaną pracą,
 - 2) w przypadku wyposażenia pojazdu trakcyjnego w prędkościomierz rejestrujący parametry na taśmie – wyjęcie taśmy z prędkościomierza rejestrującego pojazd trakcyjnego w obecności członka komisji badającej przyczyny zdarzenia i naniesienie na niej następujących danych:
 - a) zakresu prędkości urządzenia rejestrującego,
 - b) daty i godziny zdjęcia taśmy,
 - c) numeru pociągu,
 - d) serii i numeru lokomotywy oraz macierzystego zakładu,
 - e) imienia i nazwiska maszynisty oraz miejsca zatrudnienia,
 - f) imienia i nazwiska oraz stanowiska przejmującego taśmę członka komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego,
 - 3) dokonane na taśmie prędkościomierza zapisy poświadczają własnym podpisem maszynista oraz członek komisji badającej przyczyny zdarzenia kolejowego, potwierdzając odbiór taśmy od maszynisty w książce pokładowej pojazdu z napędem,
 - 4) w przypadku prędkościomierza z zapisem elektronicznym należy postępować zgodnie z instrukcją obsługi i odczytywania danych z pamięci tych prędkościomierzy.

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

§ 20

Niezdolność do pracy maszynisty lub pomocnika maszynisty

1. Gdy maszynista stanie się niezdolny do dalszej pracy należy:
 - 1) w przypadku jednoosobowej obsługi niezwłocznie przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - 2) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego dwuosobowo z pomocnikiem maszynisty bez prawa kierowania, pomocnik maszynisty żąda pomocy i zatrzymuje pociąg lub przerywa pracę manewrową,
 - 3) w przypadku obsługi pojazdu trakcyjnego z pomocnikiem maszynisty posiadającym prawo kierowania należy:
 - a) w pracy manewrowej przerwać pracę i zażądać pomocy,
 - b) w pracy pociągowej lub jeździe luzem dopuszcza się doprowadzić pociąg lub lokomotywę luzem przez pomocnika maszynisty z zachowaniem szczególnej ostrożności do najbliższej stacji i zażądać pomocy.
2. Gdy pomocnik maszynisty stanie się niezdolny do dalszej pracy należy zażądać pomocy i w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji, a następnie:
 - 1) w przypadku, gdy w pociągu znajduje się drużyna konduktorska wezwać na lokomotywę kierownika pociągu i pociąg doprowadzić do stacji docelowej,
 - 2) w przypadku braku obsady konduktorskiej zażądać przybycia pomocnika maszynisty, gdy jest wymagany,
 - 3) w przypadku, gdy do dalszej jazdy pomocnik maszynisty nie jest wymagany, pociąg doprowadzić do stacji docelowej w jednoosobowej obsadzie trakcyjnej,
 - 4) w pracy manewrowej należy przerwać pracę i zażądać pomocy oraz pomocnika maszynisty do dalszej pracy.

§ 21

Uszkodzenie w układach hamulcowych i urządzeniach zasilanych sprężonym powietrzem

1. Jeżeli wystąpi uszkodzenie w układach hamulcowych pojazdów, maszynista jest zobowiązany:
 - 1) przy uszkodzeniach hamulca zespolonego – pociągowego:
 - a) jeżeli niewłaściwe działanie występuje tylko w układzie hamulcowym lokomotywy, a działanie hamulca zespolonego pociągu jest właściwe – jazdę pociągu można kontynuować z prędkością nie przekraczającą 120 km/h,
 - b) jeżeli działanie hamulca zespolonego nie gwarantuje bezpiecznego prowadzenia pociągu – należy pociąg zatrzymać i uzgodnić z najbliższym posterunkiem ruchu dalszy tok postępowania,
 - 2) przy uszkodzeniu hamulca dodatkowego przy jeździe luzem, lokomotywę należy hamować hamulcem zespolonym,
 - 3) w przypadku uszkodzenia w pojeździe trakcyjnym hamulców zespolonego i dodatkowego w czasie jazdy luzem należy pojazd trakcyjny zatrzymać hamulcem ręcznym (postojowym) i zażądać pomocy,
 - 4) w przypadku uszkodzenia hamulca ręcznego lub postojowego na pojeździe trakcyjnym, przy jego odstawieniu na postój, należy zabezpieczyć go przed zbiegnięciem zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego tego posterunku,
 - 5) przy elektrycznych zespołach trakcyjnych:
 - a) w przypadku uszkodzenia hamulca elektropneumatycznego – maszynista winien kontynuować jazdę bez ograniczeń, wykorzystując hamulec pneumatyczny,
 - b) w przypadku uszkodzenia hamulca pneumatycznego, należy pojazd trakcyjny zatrzymać i zażądać pomocy,
 - 6) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego jazdę można kontynuować bez ograniczeń.

2. Jeżeli w pojeździe trakcyjnym układ zasilający sprężonym powietrzem nie utrzymuje ciśnienia powietrza w zbiorniku głównym powyżej 0,55 MPa zabrania się dalszej jazdy.

§ 22

Stwierdzenie uszkodzeń, usterek w podwoziu i częściach biegowych podczas pracy pojazdu trakcyjnego

1. Maszynista w przypadku stwierdzenia wystąpienia podczas jazdy zaklinowania się zestawu kołowego, uszkodzenia sprężyny śrubowej lub piórowej zawieszenia, zestawu kołowego, uszkodzenia układu napędowego lub grzania się łożysk oraz w przypadku stwierdzenia stuków i uderzeń dochodzących od podwozia pojazdu, ma obowiązek obsługiwany pojazd niezwłocznie zatrzymać i ocenić możliwości dalszej jazdy.
2. Przy awaryjnym zjeździe ze szlaku do stacji określić prędkość jazdy i fakt ten odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
3. W przypadku stwierdzenia, że dalsza jazda jest niemożliwa zgłosić usterkę dyżurnemu ruchu i zażądać pomocy.
4. W przypadku wykrycia nieprawidłowości w zestawach kołowych przez przytorowe urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru, maszynista zobowiązany jest przestrzegać uregulowań zarządcy infrastruktury w tym zakresie.

§ 23

Uszkodzenia urządzeń na dachu elektrycznego pojazdu trakcyjnego

1. W przypadku wystąpienia uszkodzeń urządzeń na dachu pojazdu trakcyjnego, takich jak:
 - 1) uszkodzenie odgromnika zaworowego (lub ogranicznik przepięć) ,
 - 2) uszkodzenie izolatora wsporczego odbieraków prądu,
 - 3) uszkodzenie izolatora wsporczego odłączników odbieraków prądu,
 - 4) uszkodzenie kondensatora,
 - 5) uszkodzenie odbieraka prądu,maszynista zobowiązany jest pojazd trakcyjny zatrzymać i zabezpieczyć przed zbiegnięciem.
2. Dalszy sposób postępowania w tych przypadkach określają postanowienia Instrukcji Cbhp-1 (Mt-34a).

§ 24

Uszkodzenie prędkościomierza

W przypadku uszkodzenia prędkościomierza w czynnej kabinie maszynisty należy:

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

§ 25

Uszkodzenie syreny

W przypadku uszkodzenia syreny maszynista obsługujący pojazd trakcyjny obowiązany jest:

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

§ 26

Uszkodzenia maszyn, urządzeń elektrycznych lub silnika spalinowego

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

§ 27

Obsługa pojazdów trakcyjnych w warunkach zimowych

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

A. Trakcja elektryczna

1. Dojeżdżać do składu pociągu lokomotywą przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu. Podniesienie wszystkich odbieraków prądu utrzymywać w czasie postoju oraz rozruchu do czasu uzyskania jazdy szeregowej bezoporowej z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt. 4 niniejszej instrukcji.
2. Podczas postoju pociągu ponad 5 minut ogrzewać skład przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.
3. W przypadku oblodzenia przewodów sieci trakcyjnej powodującego silne iskrzenie na styku odbierak prądu – sieć trakcyjna prowadzić pojazd trakcyjny przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu, z zastrzeżeniem postanowień § 9, pkt 4 niniejszej instrukcji.
4. Przy temperaturze poniżej -10°C opuszczać odbieraki prądu co 30 min. i powtórnie je podnosić celem przeciwdziałania tężeniu smaru w przegubach i cylindrach odbieraków prądu. W czasie jazdy czynność tą należy wykonywać przy prędkości nie przekraczającej 60 km/h.
5. W elektrycznych zespołach trakcyjnych co około 30 min. należy użyć hamulca zespolonego – pneumatycznego w celu niedopuszczenia do jego zamarznięcia.
6. W okresie zimowym nie dopuszcza się przesyłania więcej niż trzech czynnych lokomotyw elektrycznych połączonych ze sobą lub dwóch lokomotyw dwuczłonowych, na których muszą pracować wentylatory chłodzenia silników trakcyjnych.
7. Podczas intensywnych opadów śniegu i zamieci śnieżnej podczas postojów wentylatory silników trakcyjnych bezwzględnie muszą pracować.

B. Trakcja spalinowa

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

C. Trakcja elektryczna i spalinowa

1. Wykonać czynności w zakresie układu pneumatycznego i hamulcowego zgodnie z postanowieniami instrukcji Cw1 (Mw56), a w szczególności:
 - 1) na dłuższych postojach pociągu odwadniać zbiorniki powietrzne i urządzenia aparatury pneumatycznej (nie rzadziej jak raz na trzy godziny), aby nie dopuścić do zbierania się nadmiernej ilości wody,
 - 2) podczas przyjęcia pojazdu nie bezpośrednio po wymaganym przeglądzie sprawdzić poziom alkoholu w zbiorniku rozpylacza, a w razie potrzeby uzupełnić jego ilość,
 - 3) hamowanie I stopnia przy temperaturze otoczenia poniżej 0°C dokonywać przez obniżenie ciśnienia w przewodzie głównym hamulca pociągu o 0,08 – 0,1 MPa.
2. W okresie jesiennym i zimowym rozpoczynać hamowanie pociągu odpowiednio wcześniej, unikając przy normalnych zatrzymaniach pełnego napełniania cylindrów (siłowników) hamulcowych, aby nie dopuścić do blokowania i poślizgu kół na skutek mogących znajdować się na powierzchni tocznej szyn, liści, szronu lub lodu.
3. Po wjeździe pojazdu trakcyjnego do ogrzewanej hali należy utrzymywać pracę wentylatorów silników trakcyjnych przez 10 minut.

Załącznik nr 1 do instrukcji Ct-1(Mt-1)

Karta znajomości szlaku

PKP CARGO S.A.

Zakład Spółki:

1. Karta znajomości szlaku służy na okres od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego.
2. Po upływie każdego miesiąca, maszynista wpisuje do rubryki 5 datę ostatniej jazdy w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej. Jeżeli w danym miesiącu i na danym odcinku jazdy nie dokonał, należy postawić kreskę poziomą.
3. Po zakończeniu okresu obowiązywania karty znajomości szlaku, należy ją podpisać i zwrócić wystawiającemu, otrzymując w zamian nową. Do nowej karty znajomości szlaku należy wpisać do rubryki 4 datę ostatniej jazdy z rubryki 5 poprzedniej karty.
4. Nagłówek karty znajomości szlaku oraz rubryki 1, 2, 3 i 4 wypełnia administracja zakładu pracy, a rubrykę 5 pracownik drużyn trakcyjnych.

KARTA

znajomości szlaku

pracownik drużyn trakcyjnych.....

(stanowisko, imię nazwisko)

ważna na rok

.....

(własnoręczny podpis posiadacza karty)

Strona zewnętrzna karty znajomości szlaku

PKP S.A.2726-300-01 (Ct-525)

Karta znajomości szlaku

Odcinek linii kolejowej			Ostatnia jazda wg danych z rubryki 5 poprzedniej karty	Ostatnia jazda w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej - w dniu miesiąca											
Od stacji	Do stacji	przez stację		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3	4	5											
Warszawa Zachodnia	Gdynia Główna	Działdowo / Iława	29.12.04	27											
Warszawa Zachodnia	Olsztyn	Działdowo / Nidzica	17.12.04	21											
Warszawa Zachodnia	Brześć	Działdowo / Łuków	24.12.04	30											
Warszawa Wschodnia	Szczecin	Działdowo / Poznań	14.11.04	-											
Warszawa Wschodnia	Piła	Działdowo / Bydgoszcz	02.10.04	4											

Zgodność zapisów ze stanem faktycznym w rubryce 5 potwierdzam
własnoręcznym podpisem

.....
(podpis wystawiającego kartę)

.....
podpis maszynisty(pomocnika maszynisty)

Strona wewnętrzna karty znajomości szlaku

Załącznik Nr 2 do instrukcji Ct-1(Mt-1)

INSTRUKCJA OBSŁUGI PAROWOZU

Rozdział I POSTANOWIENIA OGÓLNE

§ 1 Drużyna Parowozu

1. Załącznik Nr 2 do instrukcji Ct-1 (Mt-1) zawiera postanowienia, które zobowiązana jest przestrzegać drużyna trakcyjna podczas obsługi lokomotywy parowej zatrudnionej w pracy pociągowej i pozapociągowej.
2. Drużynę lokomotywy parowej stanowi pomocnik maszynisty i maszynista parowozu lub dwóch maszynistów pojazdu trakcyjnego posiadający „Prawo kierowania parowozem”.
3. Ilekroć w dalszej części załącznika będzie występować określenie maszynista, należy rozumieć maszynistę parowozu – maszynistę pojazdu trakcyjnego z prawem kierowania parowozem.

Rozdział II OBSŁUGA PAROWOZU

§ 2 Zakres pracy i obowiązki drużyny parowozowej

1. Drużyna parowozowa powinna zgłosić swoje przybycie do pracy właściwemu dyspozytorowi zgodnie z ustalonym planem pracy.
2. Po zgłoszeniu swego przybycia właściwemu dyspozytorowi maszynista powinien zapoznać się z wydanymi ogłoszeniami i potwierdzić to swym podpisem w sposób ustalony w zakładzie.
3. Po otrzymaniu przydziału i parowozu znajdującego się na terenie zakładu maszynista zobowiązany jest do zapoznania się z zapisami w książce pokładowej pojazdu z napędem.
4. Przygotowując parowóz do pracy maszynista wraz z pomocnikiem maszynisty, powinni:
 - 1) udając się na parowóz sprawdzić ostatnie zapisy w książce napraw, a po stwierdzeniu, że usterki zostały usunięte pokwitować ten fakt swoim podpisem;
 - 2) zapoznać się z wynikiem ostatniej analizy wody kotłowej;
 - 3) sprawdzić, czy parowóz nie stoi poza ukresem i czy jest zabezpieczony przed zbiegnięciem;
 - 4) sprawdzić, czy przepustnica jest zamknięta, nawrotnica znajduje się w położeniu środkowym, zawory przedmuchowe cylindrów są otwarte, a hamulec ręczny zaciśnięty;
 - 5) zbadać poziom wody w kotle oraz prawidłowe działanie wodowskazu przez przedmuchanie szkła wodowskazowego i przekonać się przy tym, czy kurki wodowskazu łatwo otwierają się i zamykają;
 - 6) zbadać stan ognia na rusztach, właściwe rozłożenie żaru i pokrycie rusztów oraz stan skrzyni ogniowej, korków topliwych, płomieniówek i płomienic, jak również sklepienia;
 - 7) zbadać działanie zasadniczych urządzeń i przyrządów na parowozie, a w szczególności:
 - a) przyrządów zasilających,
 - b) sprężarki, dmuchawki,
 - c) gwizdawki parowozowej,
 - d) sztokera,
 - e) zakraplaczy popielnika i dymnicy,
 - f) piasecznic,

- 8) przygotować prędkościomierz do rejestracji, w razie potrzeby założyć taśmę,
 - 9) sprawdzić czy manometr kotłowy i zawory bezpieczeństwa są zaplombowane,
 - 10) jeżeli parowóz wyposażony jest w urządzenia czujności, sprawdzić ich zaplombowanie i działanie oraz działanie radiotelefonu i Radio-Stop;
 - 11) zbadać ilość wody w tendrze, położenie wskaźnika ilości wody, czystości siatki w otworze wlewowym tendra, szczelność połączenia przewodów wodnych między parowozem a tendrem oraz ilość piasku w piasecznicy,
 - 12) sprawdzić czystość dymnicy, stan i czystość siatki odiskiernej, płomieniówek i płomienic, szczelność drzwi dymniczych i otulin (blach) przy przewodach parowych, jak również klap popielnika;
 - 13) odnotować stan urządzeń odiskiernych w przeznaczonej do tego książce;
 - 14) sprawdzić działanie turbopomp do oświetlenia elektrycznego, stan latarni i żarówek;
 - 15) dociągnąć luźne nakrętki wyczystek z wyjątkiem wyczystek zamykanych korkiem oraz znajdujących się w dymnicy; dokręcania luźnych nakrętek wyczystek należy dokonywać ostrożnie stając z boku oraz wystrzegając się jakichkolwiek uderzeń;
 - 16) dokonać oględzin zestawów kołowych, mechanizmu napędowego i rozrządczego, urządzeń hamulca samoczynnego i niesamoczynnego oraz ręcznego, urządzeń zderzakowych i ciągowych, połączeń parowozu z tendrem, podwozia oraz wszelkich dostępnych części parowozu i tendra zwracając szczególną uwagę na zamocowanie śrub i klinów, zabezpieczenie sworzni od wypadnięcia;
 - 17) dokonać próby hamulców parowozu i tendra;
 - 18) zbadać stan urządzeń smarowniczych, szczelność przewodów, kurków i dławic oraz dopilnować należytego nasmarowania wszystkich części trących się nie wyłączając ślizgów stojaka i ślizgów bocznych kotła, przy badaniu stanu urządzeń smarowniczych należy pokręcać ręcznie korbkami pomp olejowych tak długo, aż w otwartych kurkach kontrolnych pokaże się olej; należy to wykonać przed wyjazdem do pracy;
 - 19) zauważone usterki, których drużyna nie jest w stanie usunąć w krótkim czasie, zapisać do książki napraw i dopilnować szybkiego wykonania;
 - 20) odwodnić zbiorniki powietrzne i przedmuchać przewód hamulcowy.
5. W przypadku ujawnienia uszkodzeń lub usterek eliminujących parowóz z eksploatacji, maszynista obowiązany jest zgłosić o tym dyspozytorowi, a uszkodzenie odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
 6. Sprawdzić wyposażenie parowozu oraz jego przydatność.
 7. Po dokonaniu wszystkich czynności niezbędnych do zagwarantowania prawidłowej pracy parowozu i wszystkich jego urządzeń maszynista powinien podgrzać cylindry, wyjechać parowozem do pracy trakcyjnej, podnosząc uprzednio obniżone ciśnienie pary w kotle do wysokości odpowiadającej przewidywanym potrzebom.
 8. Gdy drużyna kończąca pracę przekazuje parowóz bezpośrednio drużynie rozpoczynającej na nim pracę wówczas powinna poinformować drużynę rozpoczynającą pracę o stanie parowozu i zauważonych usterekach oraz okazać pomoc przy ich usuwaniu.

§ 3

Wyjazd do pociągu i jazda z pociągiem

1. Wyjazd do pociągu powinien nastąpić w takim czasie, aby zgłoszenie parowozu na punkcie kontrolnym nastąpiło nie później niż w czasie ustalonym w planie pracy.
2. W przypadku wyjazdu przez obrotnicę i znajdowania się parowozu na obrotnicy zabrania się:
 - 1) przerabiania ognia i zasilania paleniska,
 - 2) uruchamiania przyrządów zasilających, piasecznicy, otwierania zaworów przedmuchowych cylindrów i odmulania kotła,
 - 3) przedmuchiwania szkła wodowskazowego lub odwadniania jakichkolwiek urządzeń.
3. Podczas postoju parowozu na punkcie kontrolnym lub przed dojazdem do pociągu maszynista powinien:

- 1) przedmuchać przewód hamulcowy, a w okresie ogrzewania pociągów również przewody parowe,
- 2) podnieść ciśnienie pary w kotle oraz przystosować ogień w palenisku do przewidywanej pracy parowozu wystrzegając się dymienia.
4. Dla uniknięcia obrotowego poślizgu kół przy ruszaniu z pociągiem towarowym, należy przy dojeżdżaniu do pociągu uruchomić piasecznicę.
5. Po dojechaniu do pociągu należy dokonać sprzęgnięcia parowozu ze składem pociągu oraz wymaganej i prawidłowej próby hamulców,
6. Właściwie osygnałizować czoło i koniec pociągu, jeżeli należy to do obowiązków drużyny trakcyjnej.
7. Odwodnienie cylindrów należy dokonać podczas postoju parowozu przy pociągu, a po ruszeniu dopiero wtedy, kiedy parowóz znajdzie się za peronem.

§ 4

Obowiązki drużyny parowozu podczas pracy pociągowej i pozapociągowej

Podczas pracy pociągowej i pozapociągowej maszynista jest obowiązany do:

1. Częstego zwracania uwagi na poziom wody w kotle i wskazania manometrów,
2. Nadzorowania pracy pomocnika maszynisty, szczególnie w zakresie:
 - 1) utrzymywania możliwie równomiernego natężenia ognia w palenisku, ciśnienia pary i poziomu wody w kotle,
 - 2) zasilania paleniska i kotła małymi dawkami paliwa i wody oraz częstego odmulania kotła,
 - 3) używania na przemian obydwóch przyrządów zasilających kocioł wodą,
 - 4) stosowania właściwej ilości środka zmiękczającego wodę,
 - 5) utrzymywania dostatecznego ciśnienia pary w przewodach ogrzewczych,
 - 6) niedopuszczania do nadmiernego dymienia podczas jazdy na szlaku i unikanie go w ogóle podczas przejazdów przez stacje oraz podczas postoju na stacji,
 - 7) przestrzegania przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy;
 - 8) oszczędnego zużywania paliwa.
3. Utrzymywania w należytym stanie technicznym i czystości przydzielony parowóz do obsługi,
4. Właściwej obsługi i konserwacji wszystkich urządzeń na parowozie i tendrze.
5. Przestrzegania postanowień przepisów obowiązujących maszynistę pojazdu trakcyjnego.
6. Oszczędnego zużywania paliwa, olei i smarów.
7. Przestrzegania bezpieczeństwa i higieny pracy, w szczególności podczas jazdy po liniach zelektryfikowanych.
8. Prawidłowo wypełniać dokumenty związane z pracą drużyny parowozowej oraz zapisywać w książce pokładowej pojazdu z napędem uwagi dotyczące pracy parowozu oraz usterki parowozu jakie wystąpiły podczas pracy pociągowej lub pozapociągowej.
9. Dokonywania podczas postoju oględzin parowozu oraz sprawnego naboru wody w miejscach wyposażonych w urządzenia do tego celu..
10. Przy dojeżdżaniu do stacji końcowej lub stacji zmiany parowozu obniżać odpowiednio natężenie ognia w palenisku i nie dopuszczać na stacji do uchodzenia pary przez zawory bezpieczeństwa.
11. Podczas obsługi parowozu w pracy pociągowej i pozapociągowej maszyniście zabrania się:
 - 1) wyłączać hamulec zespolony parowozu i tendra,
 - 2) wyłączać działanie sprężarki powietrznej parowozu prowadzącego pociąg zarówno w czasie jazdy, jak i na postoju na szlaku.
 - 3) dopuszczać do opadnięcia poziomu wody w kotle poniżej najniższego dopuszczalnego,
 - 4) używać dmuchawki przy otwartej przepustnicy,
 - 5) wyrzucania na tory żaru, żużła, popiołu i kamieni znalezionych w węglu,

- 6) zatrzymywania parowozu pod izolatorami sieci trakcyjnej,
- 7) odmulania parowozu na rozjazdach,
- 8) wyłączania na parowozie czynnych urządzeń czujności i radiołączności pociągowej. W przypadku uszkodzenia radiotelefonu należy o tym zawiadomić dyżurnego ruchu najbliższej stacji.

§ 5

Obowiązki maszynisty po zakończeniu pracy pociągowej i pozapociągowej

1. Po zjeździe parowozem na kanał oczystkowy (skład opału) maszynista obowiązany jest:
 - 1) poinformować dyspozytora o stanie technicznym parowozu,
 - 2) dopilnować należytego oczyszczenia paleniska, popielnika i dymnicy w następującej kolejności:
 - a) dymnicy przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i klapach popielnika,
 - b) rusztu przy zamkniętych drzwiach dymnicy i klapach popielnika,
 - c) popielnika przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i drzwiach dymnicy,
 - 3) wykorzystać otwarcie dymnicy do zbadania stanu urządzeń odiskiernych, oraz szczelności dymnicy, drzwi dymnicznych i rur płomiennych.
2. Ruszt należy czyścić częściami, zaczynając od ściany sitowej, a każdą oczyszczoną część zaraz pokrywać warstwą żarzącego się koksu.
3. Po całkowitym oczyszczeniu rusztu pozostałe na nim żarzące się paliwo należy rozprowadzić po całej powierzchni rusztu i pokryć go cienką warstwą świeżego węgla, a następnie dorzucać węgiel tak, aby ogień utrzymywał się wzdłuż wszystkich ścian paleniska.
4. Wyposażyć parowóz w pełny zapas paliwa, wody, piasku, smarów i innych materiałów niezbędnych do następnej pracy parowozu - dokonując poboru wg decyzji wewnętrznych zakładu.
5. Dokonać szczegółowych oględzin parowozu, tendra oraz poszczególnych części i zauważone usterki, jak również niedomagania stwierdzone podczas jazdy po odstawieniu parowozu na miejsce postoju zapisać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz w książce napraw parowozu.
6. Dopilnować odwodnienia zbiorników powietrznych, przewodu hamulcowego i pozostałych urządzeń, jak również wytarcia ze smaru i brudu mechanizmów napędowych i paro rozdzielczych, szyb okiennych i sygnałowych oraz kotła w budce maszynisty.
7. Oddać do analizy próbkę wody kotłowej.
8. Po odstawieniu parowozu na wyznaczone miejsce postoju należy przepustnicę dobrze zamknąć, nawrotnicę ustawić w położeniu środkowym, zawory przedmuchowe cylindrów otworzyć, hamulec ręczny zacisnąć i szczelnie zamknąć klapy popielnika.
9. Przed zejściem z parowozu należy sprawdzić poziom wody i ciśnienie pary w kotle, przekazać parowóz wyznaczonemu pracownikowi do nadzoru.

§ 6

Dozór parowozu pod parą

1. Parowóz znajdujący się pod parą poza terenem zakładu powinien być dozorowany przynajmniej przez jednego pracownika: maszynistę parowozu lub pomocnika maszynisty parowozu.
2. Nie wolno pozostawiać parowozu pod parą bez dozoru.

§ 7

Zachowanie ostrożności podczas pracy na parowozie

1. Maszynista jest obowiązany wykonywać wszystkie czynności związane z obsługą parowozu w taki sposób, aby zapewnione przy tym było bezpieczeństwo drużyny trakcyjnej i innych pracowników, a także osób postronnych.
2. Ze względów, o których mowa w ust.1.należy przestrzegać następujących zasad:
 - 1) przed każdym ruszeniem samym parowozem należy podać sygnał: „Baczność” oraz upewnić się, że nikogo nie ma pod parowozem;

- 2) wchodzenie na pomost przy kotle, na kocioł, na dach parowozu oraz na tender naładowany węglem, dozwolone jest tylko podczas postoju parowozu na torach nie zelektryfikowanych; jeżeli wyjście na pomost, dach, kocioł lub tender jest konieczne dla usunięcia usterki uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, należy parowóz (pociąg) zatrzymać i usterkę usunąć, przy czym, jeżeli linia jest zelektryfikowana, należy przed wykonywaniem tej czynności wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej i założyć uszynienie ochronne oraz zachować środki ostrożności;
 - 3) nieznaczne wychylenie się podczas jazdy poza linię zewnętrzną parowozu jest dozwolone tylko z okna bocznego;
 - 4) wchodzić pod parowóz nie stojący na kanale można tylko przy zachowaniu następujących środków ostrożności:
 - a) na parowozie znajduje się maszynista lub pomocnik,
 - b) parowóz jest zahamowany, przepustnica jest zamknięta, nastawnica znajduje się w położeniu środkowym i zawory przedmuchowe cylindrów są otwarte,
 - c) parowóz jest zabezpieczony od najechniania przez inny tabor,
 - d) nie będzie uruchamiany odmulacz i dokonywane przedmuchiwanie szkła wodowskazowego,
 - e) są zamknięte kłapy popielnika;
 - 5) przy smarowaniu parowozu, czyszczeniu latarni sygnałowych, dokonywaniu oględzin i napraw, nigdy nie należy stawać w taki sposób, aby mogło nastąpić zgniecenie zderzakami podjeżdżającego lub uruchamianego taboru;
 - 6) zdejmowanie podczas jazdy długich narzędzi ogniowych umieszczonych na tendrze lub umieszczenie ich z powrotem powinno się odbywać z zachowaniem największej ostrożności, przy czym nie wolno nimi w ogóle manipulować przy zbliżaniu się do mostów, tuneli, przepustów oraz budynków stojących w bliskiej odległości od toru, jak również przy wyprzedzaniu lub krzyżowaniu się z innymi pociągami; poza tym narzędzia te powinny być zabezpieczone przed wysuwaniem się do przodu lub tyłu podczas jazdy;
 - 7) po naborze wody należy wysięgnicę żurawia ustawić we właściwe położenie równoległe do osi toru oraz zabezpieczyć przed wychyleniem; nie należy również dopuszczać do przelewania się wody z tendra oraz rozlewania jej koło żurawia, co w okresie zimy może przyczynić się do powstania wypadków; poza tym zabrania się skręcania wysięgnicy żurawia podczas ruchu parowozu;
 - 8) stopnie parowozu i tendra, poręcze, pomosty oraz podłogę w budce maszynisty, jak również narzędzia ślusarskie, należy utrzymywać w czystości,
3. Szczególne i dodatkowe środki ostrożności należy stosować na torach zelektryfikowanych dla uniknięcia porażenia prądem. Na takich torach zabrania się:
- 1) wchodzić na dach parowozu, kocioł i tender zarówno na postoju, jak i podczas jazdy; wchodzenie na tender w celu otwarcia lub zamknięcia pokrywy otworu wlewowego powinno odbywać się z dołu po stopniach (drabince) i tylko do wysokości niezbędnej dla wykonania tej czynności – zachowuje odległość nie mniejszą niż 1,5 m od sieci trakcyjnej,
 - 2) posługiwać się długimi narzędziami ogniowymi w sposób umożliwiający dotknięcie sieci trakcyjnej; manipulowanie tymi narzędziami powinno odbywać się w płaszczyźnie poziomej najwyżej na wysokości górnej krawędzi tendra i w granicach jego szerokości;
 - 3) polewać węgiel na tendrze strumieniem wody z węża podczas jazdy;
 - 4) kierować strumień wody przy polewaniu węgla podczas postoju parowozu wyżej niż górna krawędź tendra;
 - 5) używać dmuchawki podczas postoju na odcinkach, na których przewody sieci są zawieszone na wysokości niższej od normalnej.

§ 8

Przeciwpowozarowe środki ostrożności

1. Drużyna trakcyjna podczas obsługi parowozu zobowiązana jest stosować następujące przeciwpowozarowe środki ostrożności:
 - 1) utrzymywać urządzenia odiskierne stale w należytym stanie technicznym, zgodnie z obowiązującymi zarządzeniami, badać je po każdym przyjeździe z drogi i przed każdym wyjazdem w drogę, a wszelkie chociażby najmniejsze w nich usterki zapisywać do książki pokładowej pojazdu z napędem oraz książki

napraw;

- 2) utrzymywać przyrządy przeciwpożarowe przydzielone na parowóz w stanie zdatnym do użytku i przechowywać je w miejscach do tego przeznaczonych;
- 3) często zakrapiać dymnicę i popielnik przy zamkniętej przepustnicy, a obowiązkowo przy zbliżaniu się do drewnianych mostów, magazynów i składowisk z materiałami łatwopalnymi oraz lasów i terenów zalesionych;
- 4) dokonywać oczyszczenia paleniska, dymnicy i popielnika tylko w miejscach do tego przeznaczonych, a w przypadkach koniecznego odstępstwa wyrzucony żar, żużel lub lesz zalać wodą, aż do zupełnego wygaszenia;
- 5) podczas jazdy otwierać przednią klapę popielnika, a tylną trzymać szczelnie zamkniętą (z wyjątkiem jazdy przy dużym śniegu i zaspach śnieżnych);
- 6) stosować szczególne środki ostrożności w czasie jazdy przez lasy i tereny zalesione, szczególnie w okresie suszy, a przede wszystkim:
 - a) unikać w miarę możliwości iskrzenia z komina parowozu,
 - b) unikać zasilania paleniska, a jeżeli to jest konieczne, zmniejszać w tym czasie w miarę możliwości napełnienie cylindrów i otwarcie przepustnicy;
 - c) unikać dłuższego zatrzymania parowozu na mostach drewnianych lub pod nimi, a przy wjeździe na most drewniany obie klapy popielnika powinny być szczelnie zamknięte;
- 7) na torach koło ramp krytych, magazynów i składowisk z materiałami łatwopalnymi, koło urządzeń stacyjnych i bocznicowych nie wolno używać dmuchawki.

Rozdział III

WYDARZENIA W CZASIE PRACY

§ 9

Niezdolność do pracy pomocnika maszynisty

1. Jeżeli podczas jazdy z pociągiem pomocnik stanie się niezdolny do służby, to maszynista jest obowiązany zatrzymać pociąg i dokonać zgłoszenia o zaistniałym fakcie właściwemu dyspozytorowi zażądać pomocy oraz postępować według otrzymanej dyspozycji.
2. Jeżeli parowóz jedzie luzem, to maszynista powinien odpowiednio zmniejszyć prędkość i dojechać do najbliższej stacji.

§ 10

Uszkodzenia parowozu na szlaku

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg, gdy w pociągu został uszkodzony parowóz w sposób uniemożliwiający dalszą jazdę.
2. Jeżeli w prowadzonym parowozie wystąpi usterka nie wymagająca natychmiastowego zatrzymania pociągu to maszynista powinien starać się doprowadzić pociąg (lub dojechać luzem) do najbliższej stacji lub zatrzymać pociąg w miarę możliwości na poziomym profilu toru szczególnie przy prowadzeniu ciężkich pociągów towarowych.
3. Szybko powziąć decyzje co do możliwości usunięcia uszkodzenia i czasu trwania naprawy oraz zgłosić o tym kierownikowi pociągu lub dyżurnemu ruchu najbliższej stacji.
4. Usunąć uszkodzenie własnymi środkami, a jeśli to jest niemożliwe zażądać lokomotywy zastępczej,
5. W czasie oczekiwania na lokomotywę zastępczą maszynista powinien w zależności od rodzaju uszkodzenia przygotować parowóz do jazdy jednym silnikiem lub na zimno.

§ 11

Wadliwe działanie przyrządów zasilających

1. Jeżeli jeden z przyrządów zasilających nie działa wcale lub działa wadliwie, to pociąg można prowadzić dalej pod warunkiem, że drugi przyrząd działa sprawnie. W takich przypadkach poziom wody w kotle należy utrzymywać na wysokości od 1/2 do 3/4 szkła wodowskazowego.
2. Jeżeli obydwa przyrządy zasilające działają wadliwie, to należy w miarę możliwości doprowadzić pociąg do najbliższej stacji i tam dokonać naprawy przynajmniej jednego przyrządu.
3. Jeżeli maszynista stwierdzi, że przyrządy zasilające nie działają z powodu usterek, które można usunąć tylko w warsztacie, to powinien nie zwlekając zażądać parowozu zastępczego.

§ 12

Brak wody w kotle

1. Maszynista ponosi odpowiedzialność za dopuszczenie do wybuchu kotła oraz wyżarzenia podniebienia z powodu braku wody w kotle.
2. Zabrania się zasilania kotła wodą, gdy nastąpiło wytopienie korków topliwych, wyżarzenie podniebienia paleniska lub wydęcie ścian skrzyni ogniowej.
3. Maszynista ponosi odpowiedzialność służbową za wytopienie korków topliwych i uszkodzenia skrzyni ogniowej spowodowane niewłaściwym lub nieumiejętnym opalaniem i zasilaniem kotła, nieprawidłowym czyszczeniem paleniska, zbyt rzadkim odmulaniem kotła oraz niewłaściwym dawkowaniem środków chemicznych do zmiękczenia wody.
4. W celu niedopuszczenia do uszkodzeń skrzyni ogniowej należy:
 - 1) często obserwować szkło wodowskazowe i brać pod uwagę możliwość obnażenia podniebienia paleniska przy przejściu parowozu ze wzniesienia na spadek oraz podczas silnego hamowania przy niskim stanie wody w kotle;
 - 2) pamiętać o pozornym stanie wody w kotle przy otwartej przepustnicy oraz o tym, że im praca silników jest intensywniejsza, tym różnica pomiędzy pozornym i rzeczywistym poziomem jest większa;
 - 3) dbać o sprawne działanie szkła wodowskazowego i kurków probierczych i często je przedmuchiwać;
 - 4) zasilać kocioł małymi, lecz częstymi dawkami wody i tylko przy zamkniętych drzwiczkach paleniska i dobrym, jasnym ogniu;
 - 5) utrzymywać równomierne natężenie ognia, zarzucać paliwo małymi dawkami i nie dopuszczać do raptownych zmian temperatury w skrzyni ogniowej;
 - 6) nie ochładzać zbyt szybko skrzyni ogniowej przy oczyszczaniu rusztów; z tego też względu czynność tę wykonywać możliwie szybko przy szczelnie zamkniętych kłapach popielnika i drzwiach dymnicy, a dmuchawce otwartej tylko na tyle, aby gazy z paleniska nie wydobywały się przez drzwiczki paleniska;
 - 7) kontrolować przy jakim ciśnieniu pary w kotle zaczynają działać zawory bezpieczeństwa, a wszelkie usterki zapisywać do książki napraw.
 - 8) natychmiast wygasić w palenisku, jeżeli z jakichkolwiek przyczyn nie da się utrzymać poziomu wody w kotle na przepisowej wysokości.

§13

Uszkodzenie płomieniówek i płomienicy oraz rur cyrkulacyjnych

1. Nieznaczne cieknięcie płomieniówek można usunąć przez utrzymywanie dobrego ognia w palenisku, a szczególnie pod ścianą sitową.
2. Jeżeli nastąpiło większe pęknięcie płomieniówki lub płomienicy i odpływ wody z kotła odbywa się prędzej niż wygaszenie lub usuwanie ognia, to należy uruchomić przyrządy zasilające, aby nie dopuścić do obnażenia podniebienia.

§ 14

Uszkodzenie przepustnicy

1. Jeżeli uszkodzenie przepustnicy zamkniętej nastąpiło na stacji, to należy zażądać pomocy, a jeżeli na szlaku, gdy pociąg jest w biegu, to należy starać się doprowadzić go do najbliższej stacji.

2. Jeżeli przepustnica została uszkodzona wtedy, gdy jest otwarta to należy pociąg doprowadzić do najbliższej stacji lub stacji zmiany parowozu, regulując szybkość pociągu nastawnicą przy użyciu hamulców.

§ 15

Uszkodzenie silnika parowego

1. W celu uniknięcia uszkodzeń silnika należy:
 - 1) utrzymywać niezbyt wysoki poziom wody w kotle i nie otwierać przepustnicy raptownie, co pozwoli uniknąć porywania wody do cylindrów i wszelkich następstw z tym związanych, jak również zmywania smaru i gładzi cylindrowych i suwakowych; poza tym należy dbać o sprawne działanie zaworów bezpieczeństwa cylindrów;
 - 2) nie dopuszczać do obrotowego poślizgu kół przy ruszaniu z pociągiem, zamykać przepustnicę przed użyciem piasecznicy i często odwadniać cylindry, a szczególnie przy niskich temperaturach zewnętrznych, przez co uniknie się uszkodzeń trzonu tłokowego, krzyżulca oraz korbowodów i wiązarów;
 - 3) dbać o dostateczne smarowanie suwaków i cylindrów, panewek korbowodowych i wiązarowych, czopów, sworzni oraz klinów łożyskowych, przez co uniknie się pęknięcia pierścieni suwakowych i tłokowych, urywania czopów, zatarcia części ruchomych oraz uszkodzeń łożysk osiowych;
 - 4) dopilnować, aby kliny łożysk osiowych były prawidłowo ustawione;
 - 5) sumiennie dokonywać oględzin parowozu, aby nie dopuścić do wypadnięcia sworzni, śrub, zatyczek, klinów nastawczych panewek korbowodowych i wiązarowych, pęknięcia wykładów krzyżulcowych wskutek zbyt dużego luzu między wykładem a prowadnicą krzyżulca.
2. Do bardzo niebezpiecznych uszkodzeń silnika należy pęknięcie sworznia krzyżulca lub powstanie usterki w jego zamocowaniu, które mogą spowodować groźną w skutkach katastrofę. Jazda chociażby z najmniejszą usterką przy sworzniu krzyżulca jest niedopuszczalna.
3. Przy następujących uszkodzeniach należy pociąg zatrzymać i przygotować parowóz do jazdy jednym nieuszkodzonym silnikiem;
 - 1) pęknięciu cylindra, skrzyni suwakowej, tłoka oraz pokrywy cylindrowej lub suwakowej;
 - 2) pęknięciu trzonu tłokowego, obłuzowaniu tłoka suwakowego na trzonie, prowadnicy krzyżulca, pęknięciu korbowodu lub wiązara, czopa albo też jarzma stawidła (kulisy) lub przesuwaka jarzma; przy uszkodzeniu wiązara należy zdjąć również odpowiedni wiązar z drugiej strony;
 - 3) urwaniu się lub zgięciu wodzidła suwaka, wahacza, wodzidła wahacza, drążka mimośrodowego lub przeciwkorby.
4. W przypadku zgubienia klina panewki korbowodu lub wiązara, pęknięcia lub zgubienia wykładu krzyżulca należy pociąg zatrzymać a w miejsce zgubionych części dać zastępcze i jechać dalej przynajmniej do następnej stacji lub stacji zmiany parowozu.
5. Jeżeli nastąpiło uszkodzenie wiązara złączonego z zestawem napędnym należy zdjąć wszystkie wiązary z obydwóch stron parowozu.
6. Przygotowania parowozu do jazdy jednym silnikiem należy dokonać w sposób następujący:
 - 1) zdjąć korbowód, drążek mimośrodkowy (wodzidło jarzma), wodzidło wahacza i uszkodzony wiązar oraz taki sam wiązar z drugiej strony parowozu.
 - 2) odłączyć trzon suwaka lub wodzidło suwaka od wahacza,
 - 3) ustawić krzyżulec i tłok w położenie skrajne, suwak okrągły w przeciwne położenie skrajne, a płaski suwak w to samo położenie co tłok,
 - 4) zabezpieczyć krzyżulec i tłok od przesunięcia przez przywiązanie do prowadnicy krzyżulca deski odpowiedniej długości, a suwak przez ukośne dokręcenie dławicy,
 - 5) przywiązać wodzidło, kulisę i wahacz,
 - 6) przy ustawieniu krzyżulca w położeniu tylnym skrajnym należy sprawdzić, czy czop poprzedniego wiązara i sworzni przegubowy wiązara nie zaczepia o krzyżulec,
 - 7) podczas jazdy jednym silnikiem należy uważać, aby przy zatrzymaniu parowozu czop korbowy nie znalazł się w martwym punkcie, co uniemożliwiłoby ruszenie parowozem.

§ 16

Uszkodzenie obręczy kół

1. Jeżeli podczas jazdy maszynista stwierdzi obluźowanie się obręczy, to może doprowadzić pociąg do najbliższej stacji przy wyłączonym hamulcu parowozowym.
2. W przypadku pęknięcia obręczy na jakimkolwiek zestawie kołowym należy pociąg natychmiast zatrzymać i zażądać lokomotywy zastępczej.
3. Przy pęknięciu obręczy na zestawie dowiązanym należy:
 - 1) zdjąć wiązary złączone z uszkodzonym zestawem kołowym;
 - 2) wjechać uszkodzonym zestawem kołowym na kliny położone na szynach, wskutek czego nastąpi podniesienie zestawu, który należy utrzymać w tym położeniu przez podłożenie podkładek między łożyska osiowe i zawory wykrojów ostojnicy; podniesiony zestaw nie powinien obręczami dotykać szyn.
W takim stanie wolno dojechać luzem do parowozowni macierzystej.
4. Przy pęknięciu obręczy na zestawie napędnym należy zdjąć korbowodory i sąsiednie wiązary z obu stron parowozu, a następnie postąpić, jak w przypadku o którym mowa w ustępie 3 i czekać przybycie lokomotywy zastępczej.

§ 17

Uszkodzenie resorów

1. W przypadku pęknięcia opaski resoru, wieszaka, podpórki resoru lub jednego z głównych piór resoru należy pociąg zatrzymać i zażądać lokomotywy zastępczej.
2. Po odciążeniu resoru oraz położeniu drewnianej wkładki między łożysko i wykroj ostojnicy można dojechać luzem do zakładu, zmniejszając odpowiednio szybkość i zwracając uwagę na stan panwi tych osi, które zostały dodatkowo obciążone.

§ 18

Pożar w pociągu

1. Przy gaszeniu pożaru wodą z parowozu, należy wody zostawić w tendrze tyle, aby jej starczyło na dojechanie do najbliższej stacji wodnej.
2. Gaszenie pożaru wodą na liniach zelektryfikowanych, może być dokonane po uprzednim wyłączeniu prądu z sieci trakcyjnej również na torach sąsiednich.

Rozdział IV

OBSŁUGA PAROWOZU W OKRESIE ZIMY

§ 19

Obowiązki drużyn parowozowej w czasie przygotowywania parowozu do pracy

1. W przypadku przymarznięcia kół parowozu do szyn, przed użyciem innej lokomotywy do przemieszczenia parowozu należy upewnić się, czy w cylindrach nie ma lodu, który mógłby spowodować wybite pokryw cylindrowych oraz pocięcie korbowodów i wiązarów. W tym celu należy parowóz i tender zahamować i przy otwartych zaworach przedmuchowych cylindrów, lekko uchylić przepustnicę. Uchodzenie pary z zaworów przedmuchowych wskazuje, że w cylindrach nie ma lodu. Jeżeli para z zaworów przedmuchowych nie uchodzi, to znaczy, że w cylindrach utworzył się lód i wtedy należy cylindry podgrzać przez ustawienie obok nich koszy z żarzącym się koksem.
2. Następnie należy zbadać wszystkie urządzenia i przewody, w których mogłaby zamarznąć woda lub smar, a w szczególności należy sprawdzić:
 - 1) czy podgrzewacz wody, inżektory dolne i przewód wodny do tendra są podgrzewane oraz woda w tendrze nie zamarzła lub nie jest zanadto nagrzana, co może utrudnić lub zupełnie uniemożliwić zasilanie kotła, a także, czy pokrywa otworu wlewowego na tendrze jest lekko uchylona i w ten sposób zabezpieczona od przymarznięcia do krawędzi otworu;
 - 2) działanie sprężarki – uruchamiając ją bardzo ostrożnie i powoli;

- 3) czy pompy olejowe są ciepłe i czy rurką spustową przechodzi para;
 - 4) działanie zaworków przy rurkach spustowych odwadniających poszczególne przyrządy oraz przewody wodne i parowe;
 - 5) czy rurka spustowa wodowskazu nie jest zamarznięta, co uniemożliwiłoby przedmuchanie szkła wodowskazowego, dolny koniec tej rurki powinien się znajdować tuż przy podłodze budki maszynisty;
 - 6) czy manometry: kotła, powietrzne, pompy wodnej i ogrzewania wskazują prawidłowo, gdyż mały przekrój rurek i liczne załamania ułatwiają zamarzanie w nich wody;
 - 7) czy przewodami ogrzewczymi przechodzi para do przodu i tyłu parowozu;
 - 8) działanie zakraplacza popielnika i jego szczelność oraz czy popielnik został oczyszczony; zakrapianie popielnika w zimie stosować w zależności od natężenia mrozu; przy dużych mrozach nie należy go w ogóle zakrapiać, by nie zamrozić jego zawartości;
 - 9) czy główny zbiornik powietrzny jest odwodniony i czy kurek spustowy lekko się obraca; w razie stwierdzenia lodu w zbiorniku należy go podgrzać, a potem przedmuchać w celu usunięcia resztek wody;
 - 10) czy główny przewód hamulcowy nie jest zapchany i w tym celu przedmuchać go do przodu i tyłu, a końcówki sprzęgów hamulcowych zawiesić na wspornikach;
 - 11) czy przewód hamulcowy pod parowozem i tendrem jest odwodniony, otwierając w tym celu kurki odwadniaczy i odpylaczy;
 - 12) czy w maźnicach nie ma śniegu, lodu lub wody oraz czy knoty są odpowiedniej grubości na okres zimowy (powinny być cieńsze niż latem); w okresie zimowym należy używać olejów rzadszych (zimowych);
 - 13) czy w skrzyni sprzęgowej parowozu i tendra nie ma zlodowaciałej masy utworzonej z mokrego węgla lub innych zanieczyszczeń, a nawet z samej wody lub mokrego śniegu, która utrudniałaby przechodzenie parowozu przez łuki oraz czy płyty zderzakowe sprzęgu (poduszki) są smarowane; należy unikać przedostawania się wody do skrzyni sprzęgowej, czy to wskutek wylewania się wody z tendra, czy też z innych powodów;
 - 14) czy układy drążków hamulcowych parowozu i tendra nie są pokryte lodem.
3. Poza tym w czasie przygotowywania parowozu do pracy należy:
- 1) do pomp olejowych, oliwiarek i maźnic wlewać olej podgrzany (wskazane jest nalewanie na krótko przed odjazdem);
 - 2) dla zmniejszenia wilgotności powietrza zasysanego przez sprężarkę, nie dopuszczać do parowania dławic i innych części parowozu;
 - 3) bezpośrednio przed dojazdem do pociągu przedmuchiwać przewód ogrzewczy, a następnie zamknąć zupełnie dopływ pary, aby nie utrudniać połączenia parowozu i ogrzewania.

§ 20

Obowiązki drużyny w czasie jazdy

1. Podczas jazdy należy dążyć do utrzymania jednakowego ciśnienia pary w kotle, a przez to do jednakowej temperatury, której ciągłe wahania ujemnie wpływają na stan skrzyni ogniowej oraz jej połączenia z płomieniówkami i płomienicami.
2. Jeżeli parowóz ma pompę wodną, to przez cały czas jazdy przy otwartej przepustnicy powinna ona pracować tak, aby stan wody w kotle utrzymał się możliwie na jednym poziomie. W przerwach w pracy pompa powinna być podgrzewana. Nie należy również zapominać o drugim przyrządzie zasilającym – iniektorze i co pewien czas na krótko go uruchamiać.
3. W razie zepsucia się pompy wodnej należy odwodnić jej kadłub oraz wszystkie przewody, otwierając kurki odwadniające, a po zamknięciu zaworu wodnego, otworzyć nieco zawór parowy i w ten sposób ją podgrzewać. Po takim ogrzaniu pompy należy odłączyć od niej przewód parowy.
4. Przy dwóch iniektorach należy używać ich na przemian i pamiętać o potrzebie zaciśnięcia grzybka zaworu wietrznikowego (szczególnie przy iniektorach dolnych) po zakończonej pracy iniektora i uchylenia zaworu parowego w celu ogrzewania przewodu wodnego do tendra.
5. Podczas śnieżycy lub przy grubej warstwie śniegu należy przednią klapę popielnika zamknąć, a tylną otworzyć.

6. Wyjątkowej czujności wymaga jazda przy zaspach śnieżnych. Dla uniknięcia utknięcia w śniegu należy cały czas jechać z otwartą przepustnicą. Gdy jednak wskutek gęsto rozmieszczonych i wysokich zasp śnieżnych szybkość pociągu zaczyna gwałtownie maleć i powstaje obawa utknięcia, należy pociąg zatrzymać. Uchroni to od całkowitego nabicia się śniegu pod podwozie i popielnik oraz umożliwi (przy zachowaniu obowiązujących przepisów) cofnięcie pociągu. Następnie należy próbować przebić drogę przez zasy samym parowozem nie dopuszczając jednak do zamrożenia składu pociągu. Po ewentualnym utorowaniu drogi parowozem należy próbować uruchomić pociąg, jeżeli będzie to niemożliwe należy zażądać pomocy.
7. Na każdym postoju należy sprawdzać czy smarowanie wszystkich trących się powierzchni jest dostateczne.
8. Nieczynną podczas jazdy w dzień turbinkę oświetleniową należy często uruchamiać by nie dopuścić do jej zamrożenia.
9. Jeżeli powstanie konieczność wygaszania kotła z braku wody lub z innych przyczyn, to należy zapewnić wolne chłodzenie kotła. W tym celu należy szczelnie zamknąć drzwiczki paleniska, kłapy popielnika, a komin przykryć kawałkiem blachy.
10. Zawory wodne tendra należy zamknąć i rozłączyć przewód wodny między parowozem i tendrem. Rozłączone przewody należy zabezpieczyć przed urwaniem przy ściąganiu parowozu do parowozowni oraz odwodzić wszystkie przewody i przyrządy.
11. Należy bezwzględnie unikać przedostawania się wody do przewodu i ślimaka podawczego stokera. Przed dłuższymi przerwami w pracy stokera należy go opróżnić z węgla, uruchamiając ślimak podawczy przy zamkniętych pokrywach. Podczas niezbyt długich postojów parowozu, gdy w korycie i przewodzie podawczym znajduje się węgiel, należy co pewien czas ostrożnie uruchomić na kilka obrotów śrubę podawczą nadając jej kolejno bieg w jednym i drugim kierunku.
12. Po ukończeniu jazdy (po wyłączeniu ogrzewania wagonów i otwarciu kurków odwadniających) należy skład pociągu przedmuchać parą o ciśnieniu 0,4MPa. Przedmuchiwanie powinno trwać tak długo, aż przez całkowicie otwarty kurek końcowy wychodzić będzie strumień suchej pary.

§ 21

Obowiązki maszynisty w czasie przekazywania parowozu po pracy

1. Po odpięciu parowozu od pociągu należy przednią i tylną część przewodu parowego służącego do ogrzewania składu pociągu przedmuchać, a następnie po ustawieniu kurka trójdrogowego na ogrzewanie do tyłu parowozu uchylić zawór parowy na tyle, aby z końca przewodu wydobywał się cienki strumień pary.
2. Wykorzystać postój parowozu na kanale i odwodzić;
 - 1) główny zbiornik powietrzny,
 - 2) główny przewód powietrzny,
 - 3) odwadniacze przewodu głównego parowozu i tendra przez otwarcie kurków.
3. Wszystkie przewody parowe i wodne oraz przyrządy należy zabezpieczyć przed zamarznięciem w nich wody. Sprężarkę należy pozostawić w powolnym ruchu (2 do 3 skoków na minutę).
4. Odstawiony na postój parowóz ogólnie tak zabezpieczyć, aby użycie go do pracy przez następną drużynę nie nastręczało żadnych trudności i nie spowodowało opóźnienia wyjazdu do pociągu.

Decyzja Nr ¹¹...
Członka Zarządu ds. Operacyjnych
PKP CARGO S.A.
z dnia ²⁸...^{maja}... 2015 r.

w sprawie: wprowadzenia do stosowania w PKP CARGO S.A. zmiany nr 6 do „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” – Ct-1.

Na podstawie § 21 ust. 1 i § 25 pkt 1 Regulaminu Zarządu PKP CARGO S.A. oraz § 1 ust. 1 Uchwały Nr 316/2014 Zarządu PKP CARGO S.A. z dnia 26 sierpnia 2014 r. ustaliam co następuje:

§ 1

Przyjmuję i wprowadzam do stosowania w PKP CARGO S.A. zmianę nr 6 do „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Ct-1, stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji, zwaną dalej „Instrukcją Ct-1”.

§ 2

Zobowiązuję Dyrektora Biura Kierowania Przewozami Centrali PKP CARGO S.A. do udostępnienia tekstu jednolitego Instrukcji Ct-1 w formie elektronicznej właściwym komórkom organizacyjnym Centrali PKP CARGO S.A. i zakładów Spółki.

§ 3

Za wdrożenie i nadzór nad przestrzeganiem postanowień Instrukcji Ct-1 odpowiedzialni są Naczelnik Wydziału Eksploatacji Lokomotyw w Biurze Kierowania Przewozami Centrali Spółki oraz dyrektorzy regionalni ds. przewozowych.

§ 4

Decyzja obowiązuje z dniem podjęcia.

Rozdzielnik:

C, CF, CH, CO, CZ,
CG, CP, CU, CS, CW,
CCZ, CCB, CCL, COP, COT, CHE,
zakłady Spółki.

CZŁONEK ZARZĄDU
ds. Operacyjnych
Wojciech Derda
-1-

Załącznik nr 1
do Decyzji Nr 11...
Członka Zarządu ds. Operacyjnych PKP CARGO S.A.
z dnia 28.05.2015 r.

Zmiana nr 6
do „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego” Ct-1

1. Występujące dotychczas w treści instrukcji symbole „(Mt-1)” i „(Mt-2)” wykreśla się.
2. W „Wykazie stanowisk w PKP CARGO S.A., na których zatrudnieni pracownicy otrzymują instrukcję do użytku”, punkty 1 – 3 otrzymują nowe brzmienie:
„W zakładach spółki:
 1. Naczelnik działu eksploatacji lokomotyw,
 2. Naczelnik działu utrzymania taboru,
 3. Naczelnik sekcji eksploatacji lokomotyw,”.
3. § 1 ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:
„2. Przez maszynistę pojazdu trakcyjnego, zwanego dalej „maszynistą”, należy rozumieć pracownika, który posiada kwalifikacje i wymogi zdrowotne określone:
 - 1) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 roku w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. Nr 212 poz. 2152 z późn. zm.),
lub
 - 2) Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie licencji maszynisty (Dz. U. Poz. 211), Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 10 lutego 2014 r. w sprawie świadectwa maszynisty (Dz. U. Poz. 212), Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 15 marca 2011 r. w sprawie badań niezbędnych do otrzymania świadectwa maszynisty oraz zachowania jego ważności (Dz. U. Nr 66, poz. 349),
i jest zatrudniony na stanowisku maszynisty pojazdu trakcyjnego”.
4. W § 2 ust. 4 w drugim zdaniu po słowie „dyrektor” dodaje się wyrazy „regionalny ds. przewozowych”.
5. § 4 ust. 9 pkt 2 otrzymuje nowe brzmienie:
„2) prawo kierowania pojazdem kolejowym wydane przez pracodawcę lub licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty wydane przez pracodawcę”,
6. W § 7 ust. 8 pierwsze zdanie otrzymuje nowe brzmienie:
„Znajomość szlaku traci się po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej.”.

7. W § 7 ust. 9 wyrazy „w ust. 3. niniejszego paragrafu” zastępuje się wyrazem „w ust. 7.”.
8. § 15 ust. 2 otrzymuje nowe brzmienie:

„2. Maszynista przyjmujący pojazd trakcyjny obowiązany jest okazać prawo kierowania pojazdem kolejowym lub świadectwo maszynisty wydane przez pracodawcę maszyniście zdającemu, odebrać ustną informację o stanie technicznym pojazdu, przejąć dokumenty pociągowe i obowiązujące rozkazy pisemne od maszynisty kończącego pracę na pojeździe, dokonać wpisu potwierdzającego przyjęcie pojazdu trakcyjnego w książce pokładowej pojazdu z napędem oraz założyć taśmę prędkościomierza lub przygotować prędkościomierz elektroniczny do zapisu w pamięci danych określonych w eksploatacji”.
9. Załącznik Nr 1 do instrukcji „Karta znajomości szlaku” otrzymuje nowe brzmienie:

Załącznik nr 1 do instrukcji Ct-1

Karta znajomości szlaku

PKP CARGO S.A.

..... Zakład Spółki

KARTA
znajomości szlaku

pracownik drużyn trakcyjnych
(stanowisko, imię nazwisko)

ważna od 01 stycznia 20.....r. do 31 stycznia 20.....r.

.....
(własnoręczny podpis posiadacza karty)

1. Karta znajomości szlaku służy do rejestracji znajomości szlaku za okres od 1 stycznia do 31 grudnia każdego roku kalendarzowego.
2. Po upływie każdego miesiąca, pracownik drużyn trakcyjnych wpisuje do rubryki 5 datę ostatniej jazdy w czynnej kabinie pojazdu kolejowego prowadzącego. Jeżeli w danym miesiącu i na danym odcinku, jazda nie była realizowana należy postawić kreskę poziomą.
3. W ostatnim miesiącu obowiązywania karty znajomości szlaku, należy ją podpisać i zwrócić wystawiającemu, otrzymując w zamian nową. Do nowej karty znajomości szlaku należy wpisać do rubryki 4 datę ostatniej jazdy z rubryki 5 poprzedniej karty lub datę nabycia (odzyskania) znajomości odcinka linii kolejowej.
4. Nagłówek karty znajomości szlaku oraz rubryki 1, 2, 3 i 4 wypełnia administracja zakładu pracy, a rubrykę 5 pracownik drużyn trakcyjnych.

Strona zewnętrzna karty znajomości szlaku

Karta znajomości szlaku

Odcinek linii kolejowej			Data ostatniej jazdy wg danych z rubryki 5 poprzedniej karty lub data nabycia (odzyskania) znajomości odcinka linii kolejowej		Ostatnia jazda w charakterze pracownika drużyny trakcyjnej - w dniu miesiąca											
Od stacji	Do stacji	przez stację	4	5	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	2	3														

Zgodność zapisów ze stanem faktycznym w rubryce 5 potwierdzam
własnoręcznym podpisem

.....
(podpis wystawiającego kartę)

.....
podpis maszynisty (pomocnika maszynisty)

Strona wewnętrzna karty znajomości szlaku