

INSTRUKCJA
DLA MASZYNISTY POJAZDU TRAKCYJNEGO

Warszawa 2012

Spis treści

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

WYKAZ ZMIAN

[illegible]

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 *nazywanego* 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 (do 31.12. 2017 roku) lub posiada licencję maszynisty oraz świadectwo maszynisty i spełnia wymogi formalne do zatrudnienia na stanowisku maszynisty.
3. Przez używane w dalszej części niniejszej instrukcji pojęcia:
 - 1) „pojazd trakcyjny” - należy rozumieć pojazd kolejowy z napędem własnym - lokomotywy parowe, elektryczne, spalinowe oraz elektryczne lub spalinowe zespoły trakcyjne, autobusy szynowe oraz wagony spalinowe i wagony sterownicze typu push-pull,
 - 2) „pojazd prowadzący” - należy rozumieć pierwszy pojazd trakcyjny patrząc w kierunku jazdy pociągu,
 - 3) „lokomotywa przyprzęgowa” - należy rozumieć lokomotywę znajdującą się w składzie pociągu za lokomotywą prowadzącą lub na końcu pociągu w celu przesłania jej między stacjami,
 - 4) „trakcja wielokrotna” - należy rozumieć połączone ze sobą *za pomocą* sprzęgu mechanicznego, oraz pneumatycznego czynne pojedyncze pojazdy trakcyjne.
 - 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) „ciężki pociąg towarowy” - jest to taki pociąg, którego masa ogólna jest większa niż $\frac{3}{4}$ maksymalnego obciążenia danej serii lokomotywy, na danej linii.
 - 8) „ogłoszenia” - należy rozumieć formę przekazania zarządzeń, decyzji, poleceń i informacji podawanych do wiadomości drużynom trakcyjnym,
 - 9) przejęcie „z ręki do ręki” – przejęcie pojazdu trakcyjnego od maszynisty w trakcie pracy, przez maszynistę zmieniającego.

§ 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 dwóch maszynistów lub maszynisty i pomocnika maszynisty. (do 2017 r.)
- 3) Jednoosobową obsługę można stosować:
 - 1) w pociągach lub pojazdach trakcyjnych luzem kursujących na liniach kolejowych z prędkością nie przekraczającą 130 km/h i z lokomotywami wyposażonymi w sprawną radiot łączność pociągową oraz w przynajmniej jedno sprawne urządzenie kontrolujące czujność maszynisty „Samoczynne Hamowanie Pociągu” (SHP), „Czuwak Aktywny” (CA) i czynny Radio-Stop,
 - 2) podczas manewrów w miejscach w których pozwala na to regulamin techniczny stacji lub regulamin pracy bocznicy kolejowej.
- 3) w pociągach kursujących na liniach kolejowych i z pojazdami trakcyjnymi wyposażonymi w sprawne urządzenia kontroli prowadzenia pociągu nadzorujące przynaj-

mniej hamowanie pociągu przy dojeździe do sygnału nakazującego zatrzymanie lub zmniejszenie prędkości pociągu oraz w sprawne urządzenia radiołączności pociągowej (np. ETSC).

§ 3

Znajomość obowiązujących przepisów wewnętrznych

1. Maszynista obowiązany jest znać i stosować w całości:
 - 1) niniejszą instrukcję i,
 - 2) Instrukcję sygnalizacji zarządcy infrastruktury,
 - 3) Instrukcję dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego –,
 - 4) Instrukcję bezpieczeństwa i higieny pracy drużyn trakcyjnych –,
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,
 - 2) Instrukcję o radiołączności pociągowej
 - 3) Instrukcję o technice pracy manewrowej
 - 4) Instrukcję obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego –,
 - 5) Instrukcję o ogrzewaniu wagonów osobowych normalnotorowych –,
 - 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 –,
 - 8) Wytyczne postępowania przy przewozie koleją towarów niebezpiecznych –,
 - 9) Instrukcję o użytkowaniu urządzeń radiołączności pociągowej –,
 - 10) Instrukcję o technice pracy manewrowej –
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) dokładne, zgodne ze stanem faktycznym wypełnianie dokumentów związanych z pracą,
 - 3) fachowe i dokładne opisywanie w odpowiednich dokumentacjach nieprawidłowości w pracy pojazdów trakcyjnych,
 - 4) 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 zarządców infrastruktury, maszynista stosuje się do przepisów obowiązujących u tego zarządcy, o zmianie zarządcy maszynista powinien zostać

poinformowany przez pracownika zarządcy infrastruktury na teren którego wjeżdża w sposób ustalony w porozumieniach pomiędzy zarządcami infrastruktury.

6. Maszynista wykonujący pracę na stałym posterunku manewrowym obowiązany jest znać regulaminy techniczne stacji i regulaminy pracy bocznic kolejowej w części dotyczącej jego pracy.
7. Maszynista obowiązany jest wykonywać pracę w przydzielonej odzieży roboczej oraz korzystać ze środków ochrony indywidualnej, ponadto powinien dbać o czysty i schludny wygląd.
8. Podczas pracy maszynista obowiązany jest posiadać:
 - 1) stosowne uprawnienia do kierowania pojazdem kolejowym,
 - 2) dokument potwierdzający znajomość szlaku,
 - 3) aktualne rozkłady jazdy lub wyciągi z tych rozkładów - niezbędne do prowadzenia pociągu na wyznaczonym odcinku,
 - 4) 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 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.....
2. Nadzór w zakresie pracy maszynisty w zmianie roboczej sprawują dyspozytorzy określani w regulaminach organizacyjnych .
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 może odmówić wykonania polecenia (bez względu na kto by je wydał) - jeżeli uzna, że wykonanie polecenia zagraża bezpieczeństwu. Za powyższą decyzję ponosi pełną odpowiedzialność.

§ 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 prowadzącym pociąg na nie znanym dla niego szlaku,
 - 2) kierownik prowadzonego pociągu wezwany przez maszynistę,
 - 3) drużyna trakcyjna udająca się do podjęcia pracy lub po zakończeniu pracy na pojeździe trakcyjnym, jeżeli nie ma innej możliwości przejazdu,

- 4) maszynista lub kierownik pociągu jadący na zapoznanie szlaku na podstawie stosownego dokumentu potwierdzającego tę czynność, (prawo to dotyczy wszystkich przewoźników – o ile zawarto stosowne porozumienia),
 - 5) pracownicy drużyn manewrowych i konduktorskich pociągów towarowych 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 przepisy prawa
2. Maszynista ma obowiązek zażądać od osób uprawnionych do przejazdu w kabinie, 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. Osoby jadące w kabinie maszynisty nie mogą utrudniać pracy obsłudze pojazdu trakcyjnego. W przypadku utrudniania pracy maszyniście - maszynista ma prawo zażądać opuszczenia kabiny przez te osoby.
 5. Przebywanie w nieczynnej kabinie maszynisty jest niedozwolone, (kabina ta powinna być zamknięta), z wyjątkiem:
 - 1) przejazdu pracowników realizujących jazdy próbne, doświadczalne i kontrolne,
 - 2) przejazdu drużyny trakcyjnej, 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 w celu obserwacji wagonu z przekrozoną skrajnią,
 - 4) przejazdu funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (SOK) dla obserwacji konwojowanego pociągu towarowego,
 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. W pojeździe trakcyjnym maszynista może przewozić tylko przedmioty niezbędne do wykonywania pracy oraz przesyłki na zasadach określonych odrębnymi przepisami wewnętrznymi.

§ 7

Znajomość szlaku

1. Znajomość szlaku polega na znajomości warunków technicznych danej linii lub odcinka linii kolejowej, po której maszynista prowadzi pociąg, a przede wszystkim na znajomości:
 - 1) rodzaju blokady liniowej stosowanej na danej linii,
 - 2) usytuowania sygnalizatorów,
 - 3) usytuowania stacji, torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych, peronów i miejsc zatrzymania pociągu,
 - 4) ogólnej orientacji odnośnie usytuowania przejazdów kolejowych leżących w poziomie szyn i sposób ich zabezpieczenia,
 - 5) ogólnej orientacji usytuowania mostów, tuneli i innych obiektów oraz profilu linii.
2. Jeżeli maszynista nie posiada znajomości szlaku, po którym ma prowadzić pociąg, powinien postąpić zgodnie z postanowieniami obowiązującej instrukcji prowadzenia ruchu kolejowego zarządcy infrastruktury.

3. Maszynista nabywa znajomość szlaku po dokonaniu czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jako jedną jazdę należy rozumieć przejazd tam i z powrotem.
4. Znajomość szlaku 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.
5. W przypadku braku jazd na danej linii (odcinku linii kolejowej) powyżej dwóch lat, odzyskanie znajomości szlaku winno się odbyć na zasadach wymienionych w ust. 3. niniejszego paragrafu.
6. Do rejestracji znajomości szlaku służy „Karta znajomości szlaku” wydawana maszyniście w cyklu rocznym, lub świadectwo maszynisty zgodne z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18.02.2011 r. w sprawie świadectw maszynisty.
7. Maszynista obowiązany jest z dwumiesięcznym wyprzedzeniem zgłosić termin utraty znajomości szlaku kierującemu komórką organizacyjną eksploatacji pojazdów trakcyjnych, w której jest zatrudniony.

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 dyspozytora niezbędne informacje o zakresie wykonywanej przez niego pracy.
2. Jeżeli nie może stawić się do pracy, to zobowiązany jest niezwłocznie powiadomić o tym dyspozytora.
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.
5. Maszynista powinien otrzymać do wykonania pracy, pojazd trakcyjny sprawny, dopuszczony do eksploatacji i serii zgodnej z rozkładem jazdy. Dopuszcza się w uzasadnionych przypadkach zastosowania innej serii pojazdu trakcyjnego (w tym z przyczyn technicznych lub ruchowych).
6. *Maszynista może przyjmować pojazd trakcyjny w miejscach do tego przeznaczonych (np: stacja postojowa, lokomotywnia itd.) lub przejmować pojazd w sposób „z reki do ręki”.*
7. Podczas przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista powinien;
 - 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 pojazdu trakcyjnego sprawnego technicznie,
 - 2) w miejscach dostępnych podczas przyjęcia, dokonać wzrokowych oględzin zewnętrznych pojazdu trakcyjnego, (w tym zestawów kołowych i innych części układu biegowego), celem sprawdzenia czy nie ma widocznych uszkodzeń lub braków,
 - 3) sprawdzić stan urządzeń bezpieczeństwa (SHP ,CA. Radio-stop - czy są sprawne i zaplombowane),
 - 4) sprawdzić stan urządzeń rejestrujących pracę przydzielonego pojazdu,
8. Jeżeli w czasie przyjmowania pojazdu trakcyjnego maszynista stwierdzi nieprawidłowości, które uniemożliwiają bezpieczne wykonanie pracy tym pojazdem, to powinien stwierdzone nieprawidłowości zgłosić dyspozytorowi i zażądać przydzielenia innego pojazdu trakcyjnego.
- 9.

§ 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 obsługi i utrzymania hamulców kolejowych,
- 3) dojazd do składu pociągu lokomotywą elektryczną jednosystemową winien odbywać się przy podniesionych wszystkich odbierakach prądu.
- 4) w przypadku lokomotywy elektrycznej wielosystemowej, dojazd do składu powinien odbywać się przy podniesionych odbierakach prądu przystosowanych do systemu zasilania ,
- 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) właściwe osygnalizowanie czoła pociągu,
- 3) zgłoszenie dyżurnemu ruchu za pomocą radiotelefonu gotowości pociągu do odjazdu, jednocześnie informując o wszelkich odchyleniach od parametrów określonych w rozkładzie jazdy,
- 4) odjazd pociągu może nastąpić po otrzymaniu zezwolenia na jazdę oraz dokumentów pociągowych określonych w instrukcji prowadzenia ruchu kolejowego.....,
- 5) w przypadku konieczności włączenia ogrzewania pociągu postąpić zgodnie z postanowieniami Instrukcji o ogrzewaniu..... i BHP.....

§ 11

Rozruch pociągu

1. W ruchu pasażerskim podczas rozruchu należy:
 - 1) rozruch pociągu przeprowadzać korzystając z urządzeń samoczynnego rozruchu pociągu zainstalowanych na pojeździe trakcyjnym,
 - 2) w przypadku niewłaściwego działania urządzeń samoczynnego rozruchu lub braku takich urządzeń, należy przejść na rozruch ręczny (jeżeli jest taka możliwość).
2. W ruchu towarowym w czasie rozruchu najpierw należy dążyć do „naprężenia całego składu” i dopiero później przystąpić do właściwego rozruchu. Stopniowo zwiększać siłę pociągową aby nie doprowadzić do utraty przyczepności kół z szyną. Jeżeli zachodzi obawa wystąpienia utraty przyczepności kół z szyną należy uruchomić piasecznice. Podczas przejazdu po rozjazdach zabrania się używać piasecznic.
3. W przypadku utraty przyczepności kół z szyną należy (o ile nie nastąpiło to automatycznie):
 - 1) zmniejszyć siłę pociągową lokomotywy
 - 2) stosować przyhamowanie kół napędnych oraz układ kompensacji odciążenia osi (jeżeli pojazd jest wyposażony w taki układ).
4. Na lokomotywach elektrycznych z rozruchem oporowym należy dążyć do szybkiego uzyskania jazdy bezoporowej.
5. Jeżeli prąd rozruchu wzrasta do wielkości zagrażającej utratą przyczepności kół względnie mogącej spowodować zadziałanie przekładników ochronnych, a skład pociągu nie rusza należy:

- 1) w stacji zażądać przeprowadzenia szczegółowej próby hamulców,
 - 2) na szlaku przy jednoosobowej obsadzie trakcyjnej wykonać hamowanie pełne, a następnie napełnić przewód główny hamulca. Jeżeli przy próbie rozruchu pociąg nie rusza należy fakt ten zgłosić dyżurnemu i zażądać pomocy.
 - 3) na szlaku przy dwuosobowej obsadzie trakcyjnej sprawdzić działanie hamulców we własnym zakresie.
6. 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 obsługi i utrzymania hamulców kolejowych.
2. W czasie jazdy maszynista obowiązany jest:
 - 1) obserwować sygnały i ściśle stosować się do nich oraz w miarę możliwości 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 i otrzymanymi rozkazami pisemnymi. W żadnym jednak przypadku nie można przekraczać prędkości konstrukcyjnej pojazdu trakcyjnego i prędkości wskazanej w wewnętrznym rozkładzie jazdy.
 - 5) Maszynista obowiązany jest zmniejszyć natężenie światła reflektorów w okolicznościach, w których zredukowanie natężenia światła może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa jazdy innych użytkowników toru lub drogi.
3. 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.
4. 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.
5. Wszystkie zauważone usterki w działaniu urządzeń sygnalizacyjnych obowiązany jest niezwłocznie zgłosić dyżurnemu ruchu ostatniego miniętego posterunku ruchu lub najbliższego.
6. 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.
7. W przypadku przeciągania elektrycznego zespołu trakcyjnego lokomotywą, za prawidłowe połączenie lokomotywy z elektrycznym zespołem trakcyjnym odpowiedzialny jest maszynista z elektrycznego zespołu trakcyjnego.
8. 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.
9. 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.
10. 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 o radiołączności pociągowej
 16. 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.
 17. 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.
 18. Podczas jazd doświadczalnych i próbnych obowiązują zasady obsługi pojazdu trakcyjnego określone w regulaminie tych jazd.

§ 13

Przeszkody w ruchu pociągów

1. Maszynista obowiązany jest niezwłocznie zatrzymać pociąg-w następujących przypadkach:
 - 1) na sygnał „Stój” podawany jakimkolwiek sposobem,
 - 2) po usłyszeniu lub zaobserwowaniu sygnału „Alarm”, jeżeli nie nastąpiło samoczynne zatrzymanie pociągu, a przepisy wymagają żeby pociąg został zatrzymany,
 - 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. Obowiązki drużyny trakcyjnej przy wykonywaniu pracy manewrowej ustalają postanowienia niniejszej instrukcji, instrukcji o prowadzeniu ruchu kolejowego, instrukcji sygnalizacji, instrukcji o technice pracy manewrowej oraz regulaminu technicznego stacji i regulaminu pracy bocznic kolejowej.

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 przyjmującej;
 - 1) sprawdza uprawnienia do prowadzenia pojazdu trakcyjnego maszynisty zgłaszającego się na podmianę;
 - 2) w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem dokonuje wpisu istotnych informacji dotyczących;
 - a) stanu technicznego pojazdu trakcyjnego,
 - b) sprawności działania wyposażonych urządzeń automatyki bezpieczeństwa pociągu (SHP, czuwaka aktywnego, ETCS itd.) oraz urządzeń radiołączności,
 - c) stanu wyposażenia pojazdu trakcyjnego,
 - d) przekazania obowiązujących rozkazów pisemnych,
 - 3) wyjmuje taśmę z prędkościomierza lub dokonuje wpisu na tej taśmie, a w przypadku prędkościomierza elektronicznego postępuje zgodnie z instrukcją obsługi dla danego typu prędkościomierza,
 - 4) 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 upewnić się, że jest wystarczająca ilość taśmy w prędkościomierzu lub prędkościomierz elektroniczny jest sprawny i gotowy do zapisu w pamięci danych określonych w instrukcji eksploatacji danego prędkościomierza.
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 innych części układu biegowego), w celu 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 na 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 odvodnić układ pneumatyczny pojazdu trakcyjnego,
 - 3) w lokomotywie spalinowej sprawdzić ilość paliwa w zbiornikach,

- 4) odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem istotne informacje 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,
 - 9) poinformować dyspozytora o wszystkich wydarzeniach w czasie wykonywania pracy a jeżeli będzie taka konieczność złożyć zgłoszenie pisemne,
 - 10) potwierdzić u dyspozytora datę i godzinę rozpoczęcia następnej zmiany roboczej.
3. W przypadku zdania pojazdu trakcyjnego w zakładzie, w którym maszynista nie jest zatrudniony, winien on zgłosić się do właściwego dyspozytora z kartą (wykazem) pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów, przekazać informację o stanie technicznym pojazdu i zastosować się do poleceń wydanych przez tego dyspozytora.
 4. Zapisy w książce pokładowej pojazdu kolejowego z napędem maszynista obowiązany jest potwierdzić czytelnym podpisem..
 5. Jeżeli maszynista kończy pracę w zakładzie, w którym jest zatrudniony zapoznaje się z ogłoszeniami.

R o z d z i a ł I I I

POSTĘPOWANIE MASZYNISTY W SYTUACJACH SZCZEGÓLNYCH W CZASIE WYKONYWANIA PRACY

§ 17 Pożar

1. W przypadku wystąpienia pożaru w pojeździe lub pociągu należy:
 - 1) podawać sygnał „Pożar”,
 - 2) zatrzymać pojazd trakcyjny (pociąg) w miejscu gdzie jest możliwe przeprowadzenie akcji ratunkowej,
 - 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.
2. 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.
3. 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 wyłączyć obwody WN, opuścić odbieraki prądu, zmniejszyć prędkość do 60 km/h obserwować zachowanie się sieci trakcyjnej i jeżeli jest to możliwe kontynuować jazdę z rozbiegu. Po upływie około 1,5 minuty, podnieść ponownie odbieraki prądu i po stwierdzeniu napięcia w sieci trakcyjnej uruchomić pojazd i kontynuować jazdę. Jazda z rozbiegu dozwolona jest do czasu kiedy wartość ciśnienia w zbiornikach głównych pojazdu trakcyjnego nie jest niższa niż 0,55 MPa. W czasie jazdy z rozbiegu, gdy zachodzi obawa zatrzymania pojazdu trakcyjnego na odcinku na którym obowiązuje jazda z opuszczonymi pantografami lub jazda bezprądowa, należy pojazd zatrzymać odpowiednio wcześniej.
2. Ponowny zanik napięcia bezpośrednio po podniesieniu odbieraków prądu najczęściej jest oznaką, że przyczyną zaników napięcia może być zwarcie na prowadzonym pojeździe trakcyjnym. W takim przypadku należy postąpić zgodnie z § 23 niniejszej instrukcji.
3. W przypadku utrzymywania się braku napięcia w sieci trakcyjnej, 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 osygnalizowane 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 radiolączności 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,
2. Po odebraniu słownie nadanego sygnału „Alarm”, należy natychmiast przerwać prowadzoną rozmowę.
3. Następnie wyjaśnić przyczyny jego nadania na kanale, na którym ten sygnał został nadany.
4. Fakt nadania lub odebrania sygnału „Alarm” oraz otrzymane w tym zakresie dyspozycje maszynista powinien odnotować w książce pokładowej pojazdu z napędem.
5. 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.

6. 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.
7. Maszyniście nie wolno opuścić kabiny dopóki nie wykorzysta wszelkich środków mogących zapobiec lub złagodzić rozmiary wypadku.
8. Maszynista powinien w miarę możliwości udzielić pomocy poszkodowanym w wypadku.
9. 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.
10. 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.
11. 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 samoczynnego, należy zespół trakcyjny zatrzymać i zażądać pomocy,
 - 6) w przypadku uszkodzenia na pojeździe trakcyjnym hamulca elektrodynamicznego jazdę można kontynuować bez ograniczeń - chyba, że instrukcja obsługi pojazdu stanowi inaczej
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 regulacji wewnętrznych w zakresie BHP.

§ 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 „Bacność” 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 obsługi i utrzymania hamulców kolejowych, 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.

