

Київська міська державна адміністрація  
Державне комунальне підприємство  
“Київелектротранс”

ІНСТРУКЦІЯ

ВОДІЯ ТРАМВАЯ

# КІІВ - 1998 р.

## ВИЗНАЧЕННЯ ТЕРМІНІВ

У ти інструкції терміни в.жмваються в такому визначенні

### Габарит рухомого складу

Кінцевий поперечний обрис, в якому повинен розмішуватися встановлений трамвайний вагон, як порожній, так і навантажений, при найбільш- ижх допустимих відхиленнях РОЗМІРІВ та зносах, за винятком бічного нахилу на ресорах Кінцевий поперечний, перпендикулярний осі колії, обрис, в якому, крім рухомого складу, не повинні перебувати ніякі частини споруд та устаткування, а також матеріали, запасні частини і обладнання, призначені для безпосередньої взаємодії з рухомим складом, за уиовн.  
«о положення цих пристроїв у габаритному' просторі пов, язано з частинами рухомого складу. до яких вони можуть дотикатися, і то вони ке можуть викликати дотику з іншими елементами рухомого складу.

### Габарит наближення будівель

### Гальмування службове

Гальмування рухомого складу для плавного зменшення швидкості або зупинки у визначених місцях

### Гальмування екстрене

Гальмування з найбільшим гальмівний ефектом для уникнення дорожньо-транспортних пригод та аварій

### Депо

Комплекс споруд, що забезпечують зберігання та технічне обслуговування рухомого складу

### Екіпірування

Забезпечення рухомого складу знімним устаткуванням! запасними частинами, інструментом, матеріалами та документами

### Інтервал маршрутний

Проміжок часу в хвилинах між прибуттям поїздів одного маршруту на одну і тож зупинку. шо рухають\*я один за одним в одному напрямку

### Кант рейки

Лінія на внутрішній грані, яка проходить нижче поверхні головки рейки на 6-8. 5 мм /трамвайного типу/ або 11 мм /залізничного типу

### Лист дорожній

Документ, оформлений на транспортний засіб, який дав право на виїзд із депо і призначений для обліку роботи рухомої одиниці на лінії

Мережа контактна •	Сукупність струмопроводників ІЗОЛЮЮЧИХ, ПІДТРИМУЮЧИХ та опорних елементів, призначених для підведення електроенергії до струмоприймачів рухомого складу
Несправний стан /не-справність/	Стан об'єкта, коли він не відповідає хоча б одній з вимог нормативно-технічної та /або/ конструкторської /проектної/ документації
Непрацездатний стан /непрацездатність/	Стан об'єкта, коли значення хоча б одного параметра, якими визначається здатність виконувати задані функції, не відповідає вимогам нормативно-технічної /або/ конструкторської /проектної/ документації
"нульовий рейс"	0 Пробіг
Поїзд	поїзда після виїзду з депо до кінцевої станції маршруту і у зворотному напрямку при заїзді в депо Сформований та екіпірований склад вагонів або одиночний вагон, який обслуговується водієм або поїзною бригадою
Поїзд за системою багатьох одиниць	Поїзд, сформований з двох або більше рухомих одиниць, керований з одного пульта
Перегін	Частина трамвайної лінії обмежена двома суміжними пунктами зупинки
Шлях гальмівний	Відстань, яку проходить вагон з моменту початку гальмування до повної зупинки
Керівний склад	Посадові особи, які мають розпорядчі функції в організації руху транспорту, його технічному обслуговуванні, здійснюють контроль* та несуть відповідальність за безпеку дорожнього руху

## 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. Ця інструкція встановлює службові обов'язки і ПОРЯДОК роботи на пасажирських і спеціальних трамвайних вагонах.

1.2. Інструкція складена відповідно до вимог таких нормативних документів:

- Закон України про дорожній рух
- Закон України про охорону праці
- Кодекс законів про працю України
- Правила надання послуг з перевезень міським електротранспортом
- Правила користування трамваєм і тролейбусом
- Правила техніки безпеки на міському електротранспорті
- Правил дорожнього руху України
- Правил експлуатації трамвая та тролейбуса
- Положення про кваліфікаційні комісії на міське електротранспорті
- Положення про порядок допуску водіїв до керування транспортними засобами, приймання екзаменів і видачі громадянам водійських посвідчень
- Класифікації маршрутів міське електротранспорту
- Положення про книжку водія міське електротранспорту
- Програм підготовки водія міське електротранспорту
- ІНСТРУКЦІЙ заводу-виготовця трамвая
- Системи технічного обслуговування та ремонту рухомого складу ЛР'ИМІТКА: У подальшому тексті вказуватимуться скорочення: Правил дорожнього руху /ПДР7. Правил експлуатації трамвая та тролейбуса /ЛЕТТА

1.3. Ця інструкція підлягає безумовному виконанню. Поси

лання на незнання ІНСТРУКЦІЙ, ндг.азів-розпоряджень, які стосуються роботи водія, не звільнюють його від відповідальності за скоєні ним порушення і їх наслідки.

## 2. СЛУЖБОВІ ОБОВ'ЯЗКИ ВОДІЯ

2.1. Водій повинен знати і СУВОРО дотримуватись вимог документів перелічених в пункті 1.2. а також:

- Положення про книгу поїзда
- Правил внутрішнього трудового розпорядку
- Вимог ЦІСІ ІНСТРУКЦІЙ

- 4 -

2.2. Водій при виконанні службових обов'язків повинен мати при собі:

- Посвідчення на право керування трамваєм з талоном, видане ДАІ
- Книжку водія з талоном попереджень, видану ДКП 'Київелектротранс
- Дорожній лист

ПРИМІТКА: Водій, у якого вилучена книжка водія, до керування трамваєм не допускається, а питання про його дисциплінарну відповідальність і подальші роботи водієм вирішується керівництвом депо у відповідності з чинним законодавством.

2.3. Водій проходить медичний огляд і перевірку знань будови поїзда. ПДР, ПЕТТ, з охорони праці, ІНСТРУКЦІЙ водія в терміни встановлені діючими нормативними документами.

### 3. ПІДПОРЯДКОВАНІСТЬ ВОДІЯ

3.1. Водій ПРИ виконанні службових обов'язків безпосередньо підпорядкований начальнику маршруту.

3.2. При виконанні службових обов'язків водій зобов'язаний виконувати розпорядження начальника маршруту та осіб керівного складу /начальник депо, головний інженер депо, заступник начальника депо по експлуатації, начальник ВІДДІЛУ експлуатації, диспетчера депо, водій-наставник . центральний та лінійний диспетчери Служби руху, начальники відділень Служби руху та пересувних постів, керівний склад Служби руху, працівники безпеки руху ДКП "Київелектротранс". працівники міліції та позаштатні співробітники чи дружинники ДАІ. які мають відповідне посвідчення/.

3. 3. Всій особам, вказаним в п. 3, 2. водій зобов'язаний на їх вимогу показати посвідчення на право керування трамваєм з тало- ном. книжку водія з талоном попереджень, дорожнім лист та книгу поїзда.

3. 4. Водію оперативно підпорядкований кондуктор.

### 4. ЯВКА ВОДІЯ НА РОБОТУ І ПРИЙМАННЯ ПОЇЗДА ПЕРЕД ВІЇЗДОМ НА ЛІНІЮ

4. 1. Згідно з нарядом водій зобов'язаний прибути до диспетчера депо по випуску у час зазначений у наряді. пред"явити у розгорнутому вигляді посвідчення на право керування трамваєм з талоном попереджень.

ПРИМІТКА: При неможливості прибути на зміну водій повинен заздалегідь повідомити диспетчера депо/ не пізніше ніж за 10 годин до початку зміни/.

4. 2. Одержати дорожній лист, пройти передрейсовий медич- НИЙ КОНТРОЛЬ з відповідним оформленням документально, отримати розклад руху, книгу поїзда /на кожний вагон.що складає, поїзд/ , ЗВІРИТИ годинник.

4. 3. Перевірити в книзі поїзда наявність штампів технічного і щоденного обслуговування та підписів двох майстрів про готовність поїзда до експлуатації на день роботи, а також підпису і особистого штампа майстра про усунення несправностей, відмічених в заявці водія.

При наявності повторної заявки її усунення повинно підтверджуватися підписами у книзі поїзда майстра та начальника цеху технічного обслуговування депо або іншої особи уповноваженої .на ие наказом керівника депо.

При випуску поїзда на маршрут з важкими умовами руху усунення несправності при повторній заявці підтверджується підписом головного інженера депо.

Яри третій заявці на одну і ту ж несправність у мІХ@глядобий період, поїзд може бути випущений на лінію лише за підписом головного інженера депо.

ПРИМІТКА: При невідповідності оформлення книги поїзда встановленим вимогам віїзд поїзда забороняється.

4. 4. Самостійно у диспетчерській депо ознайомитись з інформацією оперативних змін на маршруті, змістом наказів і розпоряджень, що стосуються руху, з погодинними умовами на лінії і місцями виконання ремонтних робіт.

4. 5. Водій перед віїздом на лінію повинен перевірити технічний стан трамвайного вагона згідно вимогам ПЕТТ:

4.5.і. В кабіні водія перевірити стан вїрьовки, а також роботу і легкість ходу струмоприймача. При віднятому струмоприймачі перевірити: стан педалей управління; наявність

і цілісність запобіжників /автоматів/; стан сидіння водія; величину напруги акумуляторної батареї; роботу пісочниць. Встановити реверс в потрібне положення.

4. 5. 2. Зовні поїзда: наявність і відповідність маршрутних покажчиків; наявність склоочисників; наявність і надійність кріплення дзеркал заднього виду; наявність і справність колієочисника; стан і кріплення зчіпних приладів і скоб, а також наявність шплінтів; чистоту і цілісність кузова і зовнішнього сигнально-освітлювального обладнання, технічну справність дверей, регулювання і справність колодкового і рейкового гальми; наявність і збіг міток на колесах; правильність установки рукавів пісочниць; наявність додаткового жорсткого зчеплення; візуально перевірити справність струмоприймачів / перекося.

зарізи/.

4.5.3. В салоні трамвая: чистоту салону і цілісність обладнання; наявність піску в пісочницях.

4.5. 4. В кабіні водія після установки струноприйкача на контактний провід; роботу вимикача ланцюга управління /ВУ/; роботу мотор-генератора. дверей і сигналізації положення

склоочисників, лампочки напруги мережі; вольтного освітлення, дзвоника, зумера, роботу пісочниць. роботу загального низько-опалення;

4.5.5. При прийманні поїзда, що гатьох працює за системою ° 'ба-одиниць Л. водій зобов'язаний додатково перевірити

дверей, колодкового галька, прискорювача, сигналів поворотів, Фар; роботу справність механічних і електричних іїжвагонних з'єднань.

4.5.6. При огляді поїзда перед виїздом на лінію, водію необхідно керуватися переліком несправностей. з якими забороняється випуск поїздів з депо і перебування їх на лінії.  
/Додаток

4.5.7. Якщо при огляді поїзда водієм виявлена технічна несправність, він зобов'язаний повідомити про це диспетчера депо по випуску і діяти за його вказівкою. До усунення виявлених несправностей виїжджати на лінію на цьому поїзді водій не має права.

4.6 . Підготовлений до випуску на лінію поїзд повинен бути екіпірований:

- вогнегасником, або мішечком з піском;
- піском в пісочницях;
- знаком аварійної зупинки або миготливим червоним ліхтарем;
- лобовим, заднім і боковим маршрутними покажчиками;
- правилами користування трамваєм;
- радіоустановкою або радіоінформатором;
- противідкатним баймаком /у кожному вагоні поїзда/
- ломиком для переведення стрілок;
  - буксмувальним зчепленням;
- компостерами. •

4.6.1. Водій, який виїжджає на лінію повинен кати книгу поїїба. розклад руху, діелектричні і бавовняні рукавиці, сигнальний оранжевий жилет, комплект плавких запобіжників, мікрофон або радіоінформатор, ключ дверей кабіни водія.

4.7. Підготовка поїзда до руху.

4.7.1. Перед початком руху одиночного поїзда водій зобов'язаний увімкнути рубильник акумуляторної батареї, встановити струмоприймач на контактний провід, увімкнути при необхідності освітлення і опалення салону, габаритні вогні, вимкнути вимикач ланцюга управління /ВУ/, встановити рукоятку реверсора в пот-

Рівний напрямок руху, зачинити вхідні двері.

4.7.2. Вимикачі "розрив поїзда" і "розрив поїзда гальмом", а також вимикач безпеки повинні бути в положенні "включено". а вимикач "аварійне становите" - в положенні "виключено".

**4.7.3.** Перед початком руху двохвагонного поїзда поставки ЧССР до 1977 р. то працює за системою "багатьох одиниць".необхідної

- на ведучому вагоні вІМКНУТИ. а на веденому - вимкнуті "вимикач безпеки";
- на веденому вагоні поїзда при відсутності іїжвагонного кабелю встановити струмоприймач на контактний провід, вІМКНУТИ вимикач ланцюга управління /ВУ/, встановити РУКОЯТКУ реверсора в ■нейтральне положення, а гальмову педаль - на заскочку;
- встановити вимикач управління дверима в положення "виключено", а вимикач поворотів - р нейтральне положення;
- при необхідності вІМКНУТИ габаритні вогні, освітлення й опалення в салоні, а також зачинити двері кабіни на замок;
- на ведучому вагоні необхідно виконати вимоги, викладені  
В П. 4. 7. 1. • !

**4.7.4.** Перед початком руху двохвагонного поїзда поставки ЧССР після 1977 року необхідно;

- на обох вагонах поїзда встановити вимикач "аварійне становите" у положення "виключено";
- на веденому вагоні поїзда встановити вимикачі "розрив поїзда" і "розрив поїзда гальмо" у положення "включено";
- встановити вимикач дверей, ланцюга управління /ВУ/ в положення "виключено", реверсор і перемикач сигналів поворотів у нейтральне положення, а гальмову педаль у положення "на защіпці";
- поставити струмоприймач на контактний провід /якщо енергопостачання забезпечується від ведучого вагона - відняти і надійно закріпити у віднятому положенні пантограф/ при необхідності увімкнути освітлення і опалення салону, габаритні вогні, зачинити кабіну на замок;
- на ведучому вагоні поїзда встановити вимикачі "розрив поїзда", "розрив поїзда гальмо" в положення "виключено", а також виконати всі дії викладені в п. 4. 7. 1.

**4.7.5.** Перед початком руху тривагонного поїзда водію необхідно;

- на трьох вагонах поїзда встановити вимикачі "аварійне становите" в положення "виключено";
- на другому і третьому вагонах встановити вимикачі дверей. ланцюги управління /ВУ/ у положення "виключено", реверс і перемикач сигналів поворотів у нейтральне положення, а гальмову педаль - у положення "на защіпку";

- в -

- поставити струмоприймач на контактний провід у другому вагоні, а в третьому - відняти і надійно закріпити у відтягнутому • положенні, при необхідності увімкнути освітлення й опалення сало- на; габаритні вогні;
- на другому вагоні поїзда вимикач "розрив поїзда гальмо" встановити в положення "включено", а вимикач "розрив поїзда" - в положення "включено";
- на третьому вагоні поїзда вимикачі "розрив поїзда гальмо" і "розрив поїзда" встановити в положення "включено";
- на ведучому вагоні поїзда встановити вимикачі "розрив поїзда" . "розрив поїзда гальмо" в положення "виключено". а Оа- кож виконати всі дії викладені в п. 4. 7. 1.

ПРИГІНКА; Розпочинати підготовку поїзда до руху необхідно з третього вагона. Виключати обладнання необхідно у зворотній послідовності, з першого вагона. Водій повинен дотримуватись викладеної вище послідовності дій при підготовці ДО руху дво— і тривагонних поїздів, оскільки у протилежному випадку самовільно спрацює рейкове гальмо і включиться дзвінок.

**4.7.6.** Перед пуском поїзда на хід на території депо водій повинен перекопатися, чи нема в оглядовій канаві, близько біля поїзда і на колії ремонтних робітників, сторонніх предметів і шо шлях вільний; гучно оголосити "обережно вагон номер

причпп номер.... з колії номер. ... рушає" і дати попереджувальний сигнал дзвінком, лівою ногою



натиснути педаль безпеки, зняти гальмову педаль з зачіпки, зачинити двері поїзда, натиснути ходову педаль і відразу відпустити. Переконавшись у відсутності перепон /окриків, сигналів та іншого/, повторно включити поїзд на хід 1 продовжувати рух із швидкістю до 3 км/год. по оглядових канавах, або 5 км/год по території депо.

**4.7.7.** До проїзду воріт депо та в інших місцях з обмеженими габаритами водій зобов'язаний особисто переконатися, що ворота відчинені і не виникне їх самовільне закриття, в прорізах

немає людей і предметів, що заважатимуть проїзду, подавати попереджувальні звукові сигнали.

4.7.9. Виїзд з депо повинен здійснюватись на час і в напрямку, вказаному в розкладі руху для даного поїзда або за вказівкою диспетчера по випуску.

#### 4. 9. Порядок перевірки гальмових систем.

4.9.1. Гальмові системи поїзда повинні гарантувати безпеку руху на будь-якій дільниці колії при дотриманні встановленої швидкості руху.

4. 9. 2. Вагони моделі Т-3 обладнані трьома незалежними типа-

ми гальм.

**4.8.3.** Колодкове гальмо необхідно перевіряти перед виїздом з депо, для чого переконатися в тому, що педаль поставлена на зачіпку і за положенням стрілок соленоїдів у правильності регулювання колодкового гальма /стрілки повинні бути в положенні "загальмовано" /7.

4. 8. 4. При віднятому пантографі вийняти запобіжник колодкового гальма 40 А.

**4.8.5.** Поставити пантограф на контактний провід.

**4.8.6.** Натиснути лівою ногою на педаль безпеки, включити реверс, вимикач ланцюга управління /ВУ/.

4. 8. ?. Зняти гальмову педаль з зачіпки.

**4.8.** 8. Впевнившись у відсутності перешкод, натиснути ходову педаль на перші пускової позицію /пускова напруга 230 А/ і через 1-2 сек. відпустити. Якщо поїзд не рушив з місця, колодкове гальмо справне.

**4.9.** Рейкове гальмо перевіряються перед виїздом з депо . для чого:

**4.9.1.** Натиснути гальмову педаль до упору і по звуку, переконатися, що всі башмаки притиснуті до рейок, а стрілка вольтметра показують, не менше 21 В.

**4.9.2.** При ввімкненому ланцюзі управління і знятій з зачіпки гальмовій педалі відпустити педаль безпеки, вийти з вагона і переконатися, що всі башмаки притиснуті до рейок і дзвонить дзвінок.

**4.9.** 3. На вагонах поставки після 19?? р. натиснути кнопку екстреного гальма - переконатися, що всі башмаки впали і притиснуті до рейок і дзвонить дзвінок.

**4.10.** Електродинамічне гальм водій перевіряє на першому перегоні "НУЛЬОВОГО рейсу" без пас Ч.ЖИРІБ, для чого:

4. 10. 1. Вибрати рівну /не юзову/ дільницю колії, затверджено наказом по депо і переконатися у відсутності перешкод попереду і ззаду.

**4.10.2.** Розігнати поїзд до 40 км/год. і вибрати орієнтир /контактну опору/ початку гальмування.

4. 10. 3. Відпустити ходову педаль і порівнявши з орієнтиром, встановити гальмову педаль на зачіпку.

4. 10.4. Гальмовий шлях повинен бути не більше 45 м. при максимальному гальмовому струмі 360-380 А і швидкості 40 км/год.

**4.10.** 5. При несправності одного з видів гальм або хоча б одного соленоїда колодкового гальма, чи одного башмака рейкового гальма виїзд поїзда на лінію і його експлуатація забороняється.

## 10 -

5. ВИЇЗД З ДЕПО І РУХ НА "НУЛЬОВОМУ РЕЙСІ".

**5.1.** На "нульовому рейсі" на дільниці, визначеній наказом' по депо, водій зобов'язаний перевірити:

**5.1.1.** Плавність наростання швидкості руху;

**5.1.2.** Електродинамічне гальмо згідно з п. 4.10;

**5.1.3.** Роботу сигналізації та дверей?

**5.1.** 4. Відсутність якого-небудь стороннього шуму або стуку; ПРИМІТКА: Якщо в процесі приймання поїзда технічних несправностей не виявлено, водій зобов'язаний в книзі поїзда засвідчити приймання особистим підписом і написанням прізвища у дужках. <sup>0</sup>

**5.** 1.5. При виявленні під час руху на "нульовому . рейсі" несправності в роботі поїзда водій зобов'язаний заявити про це лінійному диспетчеру і за його вказівкою поставити поїзд на відстійний майданчик або їхати в депо.

При виявленні несправності, що загрожує безпеці руху, водій пови-. нен зупинити поїзд і доповісти<sup>^</sup> про це центральному диспетчеру.

**5.** 1. 6. При РУСІ з депо до лінійної диспетчерської станції водій зобов'язаний зупинитися на всіх зупиночкмх пунктах незалежно від номеру маршруту, брати пасажирів сповіщаючи їх по радіо про шлях руху.

**5.1.7.** При прибутті на диспетчерську станцію водій зобов'язаний показати диспетчеру посвідчення на право управління поїздом, дорожній лист, книгу поїзда і одержати вказівки про режим роботи і порядок руху на маршруті.

**6. ОСНОВНІ ОБОВ'ЯЗКИ ВОДІЯ ПІД ЧАС РОБОТИ НА ЛІНІЇ /МАРШРУТІ/**

**6.1.** Необхідно виконувати правила дорожнього руху та правила експлуатації трамвая і тролейбуса.

**6.2.** Суворо дотримуватись заданого розкладу руху по всіх контрольних пунктах марпк>уту.

« 6. 3. Забезпечити збереження рухомого складу і обладнання.

**6.** 4. Культурно й ввічливо обслуговувати пасажирів. виявляти особливу увагу до літніх пасажирів, дітей та інвалідів.

**6.** 5. Економно витрачати електроенергію.

6. 6. Контролювати показання приладів, стан рейкової колії, дорожнього покриття, контактної мережі.

6. 7. Неухильно виконувати інструкцію охорони праці водія трамвая.

6. 6. Утримувати в чистоті робоче місце.

**6.9.** Усувати несправності рухомого складу з метою недопущення затримок руху. В разі виникнення затримки руху брати участь в її ліквідації разом з бригадою технічної допомоги депо та Служби руху.

**6.10.** Мати охайний зовнішній вигляд, виявляти витримку і ввічливість у спілкуванні з пасажирами, попереджати виникнення конфліктних ситуацій і скарг. На вимогу

пасажира називати своє прізвище, а також депо.

**6.11.** Брати участь у зборі проїзної плати. Періодично «через 2-3 зупинки) нагадувати пасажирам про необхідність сплати за проїзд, а при відсутності кондуктора інформувати пасажирів про можливість придбання талонів у водія.

**6. 12.** На кожній зупинці обов'язково оголошувати з допо могою радіоінформатора або мікрофона її назву і назву наступної зупинки, а при зміні маршруту руху оголошувати про це пасажирам на кожній зупинці. Перед відправленням від зупинки водій зобов'язаний оголосити по мікрофону "обережно двері зачиняються". ПРИМІТКА: На вагонах,обладнаних радіоінформаторами з іншою інформацією, водій повинен /в залежності від ситуації/ звертатися до пасажирів по мікрофону.

**6. 13.** Передати по акту , лінійному диспетчеру, для реєстрації, речі, які були залишені пасажирами в салоні поїзда

#### **7. ВОДІЮ ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ:**

7.1. Відволікатись від сприйняття дорожньої обстановки і від управління поїздом будь-якими сторонніми заняттями /розмови. куріння, прийняття їжі. прослрховування радіопередач і магнітофонних записів/.

7. 2. Залишати управління трамваєм при загрозі виникнення дорожньо-транспортної пригоди або раптового псуванні обладнання. У цьому випадку водій зобов'язаний вжити усіх залежних від нього заходів для запобігання аварії і екстремної зупинки поїзда.

**7.5.** Керувати рухомим складом в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння. а також передавати управління поїздом особам, які перебувають у вищезгаданому стані.

7.4. Керувати поїздом в хворобливому, стомленому стані і під дією лікарських препаратів, які знижують гостроту реакції, а також передавати управління особам, що перебувають у такому стані.

ПРИМІТКА:У випадку раптового захворювання під час роботи на лінії водій повинен негайно припинити рух і повідомити про те.

12 - пго трапилось, лінійному працівнику або центральному диспетчеру Служби руху.

**7.5.** Приймати в експлуатацію і працювати на лінії на несправному рухомому складі, а при виникненні несправності, що загрожує безпеці руху, водій зобов'язаний негайно припинити рух та інформувати центрального диспетчера Служби руху.

**7.6.** Приймати рухомий склад в експлуатацію і працювати на лінії з неправильно оформленою книгою поїзда, або при її відсутності.

7. 7. Захарашувати кабіну водія речами і сторонніми предметами, які погіршують видимість, оглялеість і роботу приладів управління.

7.0. Без потреби зупиняти рухомий склад між зупиночни- мм пунктами для посадки і висадки пасажирів, а також залишати кабіну вагона! крім диспетчерських станцій маршруту, для виявлення і усунення несправностей, що виникли.

7.9. Рухатись заднім ходом без провідника /водій трамваю, лінійний працівник, кондуктор/, а також рухатись з відчиненими дверима.

,  
7.10. Передати управління поїздом будь-кому. КРІМ

водія своєї зміни і учня-стажиста при наявності о них відповідних документів.

ПРИМІТКА\* Водій зобов'язаний передати управління поїздом на вимогу посадових осіб депо. ДКП "Київелектротранс", Служби руху. які мають службове посвідчення і талон до нього на право контролю і дачі розпоряджень, а також права управління поїздом відповідного класу. Посадова особа. яка

прийняла управління поїздок, зобов'язана в дорожньому листі водія у графі "особливі позначки" зробити відповідний запис за особистим підписом.

**7.11.** Провозити в кабіні водія сторонніх осіб, окрім начальника каршрутрСводія - наставника), ревізора з безпеки руху, які здійснюють контроль на лінії та інструктора (майстра виробничого Завчання) НКК в період навчання.

**7.** 12. Забиратися на дах вагона для усунення несправності.

## **8. ПОРЯДОК РУХУ НА ЛІНІІ І ВИКОНАННЯ ЗАДАНОГО РОЗКЛАДУ.**

**8.** 1. Під час руху водій зобов'язаний стежити за дорожньою обстановкою, станом трамвайної колії і контактної мережі, маршрутними сигналами ДКП "Київелектротранс".

0- 2. Болій зобов'язаний враховувати дорожні обставини, що виникають, і обрати оптимальну швидкість та Режим руху поїзда.

щоб уникати різких гальмувань і пусків.

**8.** 3. При русі на перегоні водій зоов'язаний гранично ви- • користувати інерційний вибіг поїзда, не допускати невиправданих повторних пусків. У режимі вибігу ліву ногу тріяти на педалі безпеки, а праву - на гальмовій педалі.

**8.** 4. На контрольні і кінцеві пункти маршрути водій зо- бов'язаний прибавати і відїжджати з них у вказаний в розкладі час або з допустимими відхиленнями.

**8.** 5. При наявності на диспетчерських контрольних годинників самостійно відзначати ними кожне прибуття в шляховому листі.

8.6. Зміна маршруту руху поїзда допускається тільки за розпорядженням диспетчера станції або лінійного працівника.

**ПРИМІТКА**» - Про зміну маршрути поїзда водій повинен інформувати пасажирів на кожній зупинці\*

- У випадку тривалої затримки і неможливості зв'язатися з центральним диспетчером, водій має право змінити маршрут руху у відповідності з класифікацією маршрутів і повідомленням центрального диспетчера, коли це стане можливим.

**8.** 7. При введенні оперативного стани водій зобов'язаний прибути на кінцевий пункт маршруту /з встановленим запізненням/.

**ПРИМІТКА:** При погіршенні погодних або дорожніх умов, які не дозволяють рухатися за розкладом, водій зобов'язаний зменшити швидкість до безпечних меж і після прибуття на кінцевий ПУНКТ інформувати лінійного оператора /диспетчера/.

**8.8.** При введенні "спеціального режиму руху" водій зобов'язаний обирати швидкість, пг- гаранту? безпеку руху в даних погодних і дорожніх умовах.

На дільницях маршруту, де умови для руху задовільні, водій повинен рухатися за встановленим розкладом.

**8.** 9. Працюючи на маршруті, водій оперативно підпорядковується лінійному оператору /диспетчеру/ і зобов'язаний виконувати його розпорядження щодо забезпечення регулярного і безпечного РУКУ.

**8.10.** Про всі виявлені недоліки на маршруті /пошкодження колії, контактної мережі, забрудненні або залиті водою рейки та інше/ водій зобов'язаний повідомляти лінійному оператору /диспетчеру/.

**8.** 11. При вибутті рухомого складу з ладу через технічну несправність чи інші

ПРИЧИНИ, заїхавши на маневрові ПРМГ-

## 14 -

трої. волій зобов'язаний інформувати про це лінійного оператора /диспетчера/.

8. 12. Водій зобов'язаний протягом зміни на кінцевих пунктах маршруту періодично оглядати поїзд і перевіряти:

**8.12.1.** Стан рейкового гальма і положення важелів ручного розгальмування соленоїдів:

8. 12.2. Стан колісних пар, положення риски, нанесеної на бандаж і притискний диск;

**8.12.** 3. Стан струмоприймача;

ПРИМІТКА» При виявленні несправностей, що заважають нормальній і безпечній роботі поїзда, водій зобов'язаний негайно повідомити -про це лінійного диспетчера (оператора? або лінійного працівника і діяти за їх вказівками.

**8.13.** Особливу обережність водій повинен проявляти в таких випадках:

**8.13.1.** Коли поблизу трамвайної колії є діти.

**8.13.2.** При проїзді мимо місць масового скупчення людей.

**8.13.3.** При проїзді мимо проходження людей і колон.

8. 13.4. Якщо поблизу трамвайного полотна або на СУСІДНІЙ КОЛІЇ ВИКОНУЮТЬСЯ якісь роботи.

**8.14.** При русі в темний час доби або інших умовах недостатньої видимості водій зобов'язаний вмикати Фари ближнього /дальнього/ освітлення.

**8. 15.** При появі зустрічного транспортного засобу водій зобов'язаний перемкнути дальнє світло на ближнє не менш як за 250 м.

8.16. При засліпленні світлом Фар зустрічного транспорту водій зобов'язаний негайно зупинити поїзд, продовжити рух він може лише після адаптації зору.

## 9. ПОРЯДОК ЗУПИНКИ ПОЇЗДА.

9.1. При під'їзді до зупинки водій зобов'язаний зменшити швидкість руху, щоб плавно зупинити поїзд передньою частиною першого вагона навпроти покажчика зупинки. Відчинити двері й ОГЛОСИТИ цю ЗУПИНКУ.

ПРИМІТКА» Якщо на зупинці щось перешкоджає нормальному входу та виходу пасажирів.то водій зобов'язаний зупинити поїзд в безпечному місці.

**9. 2.** Перед пуском вагона з зупинки водій зобов'язаний:

- користуючись бічними зеркалами заднього виду.

## 15 -

перевірити чи закінчився вхід і вихід пасажирів. і оголосивши по мікрофону"обережно двері зачиняються . наступна зупинка. ...\* •, зачинити двері і переконатися, то вони зачинені по сигнальній лампочці:

- переконатися, що неіа перепон для руху;
- сигнали світлофора, регулювальника дозволяють рух;
- якщо попереду стрілка, перевірити відповідність її положення необхідному

напрямку руху.

**9.3.** Для рушання поїзда з зупинки водій зобов'язаний плавно натиснути ходову

педаль на першу пускову позицію, забезпечивши пусковий струм в межах 220-240 А і, витримавши 2-3 сек., плавно натиснути її до упору.

**9. 4.** На дільницях маршрутів з великою частотою руху, з метою збільшення пропускної спроможності трамвайної мережі можуть улаштовуватися здвоєні зупинки /для одночасної посадки і висадки пасажирів у два поїзди/. На таких зупинках встановлюється другий показник з надписом "зупинка другого поїзда".

**9. 5.** Водій зобов'язаний зупинити поїзд у таких випадках»

9.5.і. На зупиночних пунктах /постійних і тимчасових/

**9. 5. 2.** На зупинках " на вимогу \* при наявності пасажирів, які бажають вийти з трамваю або зайти.

9. 5.3. На технічних зупинках /без посадки, висадки пасажирів/

**9.5.4.** При тривожному сигналі кондуктора . пасажирів, або іншої особи .

**9.5.5.** На вимогу лінійних працівників трамвая, міліції, громадських автоінспекторів.

9. 5. 6. При наявності перешкоди для руху.

9.5.7. При підїзді до г.-рілки. якщо вона потребує зміни положення гостряка.

**9. 6.** Водій зобов'язаний застосовувати екстрене гальмування поїзда в таких випадках:

9. 6.1. При небезпеці виникнення дорожньо-транспортної пригоди.

9. 6. 2. При тривожних сигналах кондуктора або пасажирів /3 і більше/

9. 6. 3. При тривожних окриках пасажирів і пішоходів.

**9.6.4.** При раптовому різкому повтвовсі вагонів, або стуку /схід з рейок, поломка осі. пошкодження контактної мережі, поломка струмоприймача та інш./.

9. 6.5. При раптовій появі на ніжхолії людини під час зустрічі поїздів.

9. 6. 6. У всіх випадках. коли це загрожує безпеці руху.

9. 7. При вимушеній зупинці на перегоні водій зобов'язаний, на вимогу пасажирів, відчинити двері і надати можливість їм вийти з поїзда, попередивши про небезпеку. Після закінчення виходу пасажирів, водій зобов'язаний зачинити двері.

**9.8.** При потребі в короточасній зупинці поїзда, водій зобов'язаний встановити гальмову педаль на защіпку. виклк>- чити ланцюг управління /ВУ/. встановити ручку реверсора в нейтральне положення і зачинити двері кабіни на ключ.

**9.9.** При потребі залишити поїзд на тривалий час водій зобов'язаний, крім виконання вимог, викладених у пункті 9. 8 цієї інструкції, відняти струмоприймач і зачинити вручну двері поїзда.

**ПРИМІТКА»** У темний час доби при відстої на кінцевому пункті маршруту треба вмикати габаритні вогні.

**9.10.** При постановці на відстій поїзда за системою багатьох одиниць" на ведучому вагоні треба виконати всі операції, як і на одиночному вагоні, а на веденому вагоні»

**9.10.1.** Виникнути освітлення салона і опалення /якщо воно було ввімкнене/.

**9. 10. 2.** Відняти струмоприймач від контактного проводу. **ПРИМІТКА»** а/ На ведених вагонах, які мають сигналізацію розриву і автоматичне спрацювання рейкового гальма, перед відняттям струмоприймача треба вимкнути вимикачі "розрив поїзда" і "розрив поїзда гальмо"

б/ При залишенні поїзда на відстій у депо в кабіні кожного вагона треба вимкнути

рубильник акумуляторної батареї.

## 10. ПОРЯДОК РУХУ НА УХИЛАХ,

**10.1.** Рухаючись по ухилу /вверх або вниз/, водій повинен виявляти зібраність і особливу пильність, недопускати перевищення швидкості руху /маршрутні знаки з зазначенням допустимої швидкості встановлюються перед спуском з ухилу/.

**10. 2.** Рушаючи після зупинки на підйомі, водій повинен не допускати відкочування поїзда.

**10.3.** Під'їжджаючи до зупинки, ао передє ухилу, водій повинен переконатися в справності електродинамічного, колодочного і рейкового гальм, а в осінньо-зимовий період року упевнитись, що трамвайні колії на ухилі оброблені посипальниками матеріалами.

**10. 4.** У випадку, коли один із видів гальм виявився несправним, або трамвайні колії необроблені-, рух заборонено. Водій

## 17 -

повинен інформувати негайно про це центрального диспетчера для вжиття відповідних заходів.

**10. 5.** При наявності світлофора - діяти за його сигналами, а при відсутності- дотримуючись дистанції безпеки не менше 200 м. рухатись з допустимою швидкістю.

**10.6.** При вимушеній зупинці поїзда на підйомі або спуску водій зобов'язаний»

**10. 6.1,** Встановити гальмову педаль на зачіпку і не виключати ланцюги управління.

**10. 6. 2.** Постійно перебувати в кабіні біля приладів управління.

**10. 6. 3.** Послати проінструктовану особу підкласти баш- мак з боку спуску під колесо поїзда і повідомити центрального диспетчера.

**10.6.4.** Залишати своє робоче місце і виходити з , кабіни • на підйомах і спусках водію категорично заборонено.

**10. 7.** При буксуванні поїзда на підйомі водій зобов'язаний»

**10.7.1.** Відпустити ходову педаль.

**10. 7. 2.** Примінити екстрене гальмування.

**10. 7. 3.** Подаючи на рейки пісок, повторити пуск, плавно натискуючи ходову педаль.

**10. 7. 4.** Якщо буксування повториться, водій повинен засосувати рейкове гальмо, потім встановити гальмову педаль на зачіпку і в подальшому не рушати поїзд з місця? через інших осіб повідомити про це центрального диспетчера. Починати рух у цьому випадку можна лише після якісної обробки рейок посипальним матеріалом. \ -

**10.8.** У випадку відсутності напруги в контактній мережі або виникнення перешкод для руху, водій зобов'язаний зупинити поїзд і в подальшому діяти згідно з пп. 9. 7. 9. 8 цієї інструкції.

## 11. ПОРЯДОК РУХУ ПО СПЕЦЧАСТИНАХ КОНТАКТНОЇ МЕРЕЖІ РЕЙКОВОЇ КОЛІЇ.

**11.1.** Під'їжджаючи до кривої, водій зобов'язаний лет іть зазда- зменшити швидкість руху, щоб в'їхати в неї плавно і ти. як правило, на вибігу з проїха- встановленою швидкістю руху.

колії

водій зобов'язаний враховувати довжину поїзда, щоб не допустити перевищення швидкості до повного виходу всіх вагонів поїзда з ділянки обмеження швидкості.

**11.2.** При проїзді кривих і спецчастин трамвайної

## 18 -

**11.3.** Зустріч поїздів в кривих малого радіуса забороняється. Право першочергового проїзду кривої нас поїзд, то йде по зовнішній кривій. Якщо крива розташована на підйомі, то право першочергового проїзду нас поїзд, по *але* на підйом.

**11.4.** Порядок руху на одноколієних ділянках трамвайних маршрутів визначається спеціальними інструкціями затвердженими ДКП "Київелектротранс".

**11.5.** При проїзді колійних протишвртних стрілок, які мають автоматичне управління водій зобов'язаний виконати такі дії»

**11.5.1.** Заздалегідь зменшити швидкість, по маршрутному покажчику переконатися в який напрямок необхідно рухатись "під струмом".

**11.5.2.** При русі в напрямку "під струмом" водій зобов'язаний, проїжджаючи на вибігу з швидкістю 5 км/год... під управляючим контактом натиснути на пульт в кабіні кнопку "стрілка" /утримувати її в натисненому стані дозволяються не більше 8 сек. /•

**11. 5.3.** При русі в напрямку "без струму" водій зобов'язаний рухатись під контактом на вибігу, а в осінньо-зимовий період рокур. проїжджаючи під контактом, натиснути на пульт в кабіні кнопку, яка відключає опалення у вагоні . з метою попередження довільного переведення стрілок.

**11.5.4.** Переконатися, що стрілки перебувають у необхідному для руху напрямку, а пера тільки прилягають до рамної рейки.

**11. 5. 5.** Пропустити поїзд, що йде в зустрічному напрямку. ПРИМІТКА: а/ Стрілку, яка не має автоматичного переводу, або. при несправності автоматика, перевести -вручну і виконати після цього всі вимоги, викладені в п. п.11.5. 4» 11.5.5 цієї інструкції»

б/ Зупинити поїзд /крім випадків вимушеної зупинки/ забороняється.

в/ В'їжджати під датчик стрілок, обладнаних блок-світло- Форами. дозволяються тільки при виключеному світлофорі, щоб не допустити "підсічки" поїзда, ао рухається попереду. При відсутності блок-світлоФора стрілки в'їжджати під її управляючі контакти дозволяються лише в тому випадку, коли поїзд, що перебуває попереду, вийшов за стрілки.

**11.6.** При сході поїзда з рейок водій зобов'язаний негайно повідомити про це центрального диспетчера і діяти за його вказівками. Водію забороняється застосовувати самостійні спроби поставити поїзд на рейки до приїзду бригади технічної допомоги.

-19 -

**11.7.** Під час руху водій повинен постійно стежити за станом і положенням контактної мережі по відношенню до його поїзда, знати розташування спецчастин на маршруті і їх конструктивні особливості, а також з допомогою світлової й звукової сигналізації контролювати нормальне проходження струмоприймача по спеичастинах.

**11. 8.** Водій повмнен правильно розраховувати шлях гальмува- ня поїзда /крім екстремальних ситуацій/, щоб уникнути зупинки поїзда пантографом на спеичастинах контактної мережі, що може викликати пошкодження обладнання. ПРИМІТКИ» 1/ Якщо пантограф поїзда



зупинився на знеструмленій ділянці спеціалізованої контактної мережі, водій повинен відняти пантограф і зрушити поїзд за допомогою другого вагона, що входить у поїзд.

2/ На одиночному поїзді у цьому випадку треба натиснути, кнопку "секвенція" на пульті і одночасно - на ходову педаль, поїзд рорзгальмується і накатом зрушить з місця. Якщо ці дії ефекту не дадуть, тоді треба застосувати буксирнування.

11.9. Проїжджати секційні ізолятори і пересічення з тролейбусними лініями в режимі інерції,

•11.10. У випадку пошкодження контактної мережі водій зобов'язаний зупинити поїзд і повідомити про це вод'яного поїзда, що рухається за ним. і центральному диспетчеру. Якщо є можливість проїхати пошкоджену ділянку мережі, водій повинен рухатися зі швидкості до 5 км/год. Водій заднього поїзда, перш ніж проїхати місце пошкодження мережі, зобов'язаний також попередити про небезпеку водія поїзда, що рухається за ним.

11.11. При обриві контактного проводу або підвісних тросів попереду або позаду поїзда, що рухається, водій зобов'язаний зупинити поїзд . вимкнути усі електроланцюги і з'ясувати, чи не перешкоджає обриваний провід рухові поїзда і чи не загрожує він безпеці пішоходів або іншому транспорту. При наявності такої небезпеки водій зобов'язаний вжити заходів для попередження пішоходів і водіїв транспорту, а також повідомити про те, що трапилось, центрального диспетчера Крім того, необхідно впевнитись в справності пантографа

11.12. Якщо при обледенінні контактного проводу перервався електричний ланцюг управління поїздом, водій зобов'язаний вимкнути високовольтні та низьковольтні ланцюги і кілька разів відтягнути пантограф і відпустити його, щоб ударами збити лід з ПРОВОДУ.

20 -

11.13. При відсутності напруги в мережі рух поїздів забороняється. З появою напруги водій має право продовжувати рух після того, як передній поїзд відійде на відстань не менше 100 м.

11.14. Про всі помічені несправності контактної мережі, сигнальних пристроїв, системи автоматичного управління стрілками, та інше водій зобов'язаний повідомляти лінійних працівників і диспетчера маршруту.

## 12. ПОРЯДОК РОБОТИ В ОСІННЬО-ЗИМОВИХ УМОВАХ

12. 1. Умови руху в осінньо-зимовий період значно ускладнюються через зміну погодних умов. Зменшується коефіцієнт зчеплення бандажів коліс з поверхнею рейок, що значно збільшує гальмові шляхи і може призвести до буксування і руху поїзда "ю- зои".

12.2. В осінньо-зимовий період при прийманні поїзда, водій повинен звернути особливу увагу на технічну справність опалення і обдуву лобового скла кабіни, склоочисників, пісочниць, а також наявність достатнього запасу сухого піску в бункерах пісочниць.

12.3. Вести поїзд з урахуванням дорожніх і погодних умов, уникати різких пусків і гальмувань, щоб не допустити буксування і "ЮЗУ".

12.4. Якщо поїзд увійшов в "юз" . водій повинен натиснути гальмову педаль до упору і утримувати її в цьому положенні до повної зупинки поїзда .

12.5. При буксуванні поїзда на рівній ділянці колії водій зобов'язаний»

- відпустити ходову педаль;
- встановити гальмову педаль на заскочку;

- подаючи на рейки пісок, здійснити плавний пуск; якщо буксування продовжується, вказані дії повторити.

ПРИМІТКА: Якщо поїзд з місця не рухається і виникла затримка руху, Уодій повинен надійно загальмувати поїзд, вручну посипати рейки як безпосередньо під колесами, так і попереду поїзда на відстань 25-30 м.

**12.6.** Дії водія при буксуванні поїзда на підйомі викладені в п. 12.5 цієї інструкції.

12. 7. Якщо колія в буксовому стані, водій зобов'язаний зменшити швидкість руху і подвоїти дистанцію безпеки, а під'їжджаючи до поїзда, що стоїть попереду - завчасно зменшувати швидкість, не застосовуючи різкого гальмування, і зупинити на подвоєній допус-

тіймій

12. 8. В умовах снігопаду, в разі потреби водій зобов'язаний зменшувати швидкість руху і підніжжати двері від снігу і льоду й посипати підніжки піском. поїзда відстані.

12. 8. В умовах снігопаду, в разі потреби водій зобов'язаний очищати маршрутні покажчики і підніжки дверей від снігу і льоду й посипати підніжки піском.

12. 9. Під час роботи в осінньо-зимових умовах водій зобов'язаний стежити за наявністю піску в бункерах пісочниць і на кінцевих станціях маршруту постійно поповнювати його.

При відсутності ПІСКУ в пісочницях відправлятися в черговий рейс не дозволяється.

**12.10.** При русі під час туману і обмеженої видимості водій зобов'язаний

**12.10.** 1. Повністю ввімкнути освітлення поїзда, габаритні вогні і Фари /ближнє світло/.

**12.10.2.** Вести поїзд з такою швидкістю, щоб для забезпечення безпеки руху його можна було зупинити в межах видимості, а в густому тумані при видимості менше 30 м швидкість руху не повинна перевищувати 5 км/год.

**12.10.** 3. Систематично подавати короткі звукові сигнали.

**12.11.** Якщо головка рейки покрита водою чи сніго-водною сумішшю, подальший рух трамваїв забороняється.

•12.12. При введенні оперативних положень або спеціального режиму руху пов'язаних з ускладненням дорожніх умов водій обирає оптимальний режим, який забезпечує безпеку руху в залежності від стану колії, видимості і дорожніх обставин.

12.13. Якщо в наслідок сильного дощу, листопаду або снігопаду склалися на окремій ділянці маршруту несприятливі умови для руху, що не відповідають вимогам безпеки руху, водій зобов'язаний повідомити про це лінійного працівника або лінійного диспетчера /оператора/, після прибуття на кінцевий пункт маршруту.

### 13. ПОРЯДОК РУХУ НА ДІЛЯНКАХ МАРШРУТІВ. ДЕ ВИКОНУЮТЬСЯ РЕМОНТНІ РОБОТИ.

13. 1. Перед ділянкою, на якій проводяться ремонтні роботи колій або контактної мережі встановлюються два дорожні знаки "дорожні роботи" за 60 м з правого боку колії на відстані від рейки не ближче одного метра та на трамвайній колії не ближче 10 м до місця роботи /огороджуючий бар'єр/.

до 5 км/год. 13.2. При під'їзді до першого знака водій зобов'язаний зменшити швидкість руху

13.3. При під'їзді до другого знака - зупинитися.

22 -

13. 4. Для поновлення РУХУ воді\* повинен:

13.4.1. Одержати дозвіл керівника робіт.

13. 4.2. Переконавшись, що вс^ робітники відійшли від

колії в правий бік на відстань не ближче одного метра і повернулись обличчям до поїзда, а на колії не залишлось огорожі, інструментів або інших предметів, що заважають рухові.

13.5. Проїжджати ділянку, що ремонтується, дозволяється тільки зі швидкістю до 5 км/год. -, дотримуючись особливої уваги і обережності.

13. 6. При виконанні ремонтних або дорожніх робіт на трамвайному полотні одиночними робітниками або проведення ремонтних робіт на зустрічній\* трамвайній\* колії, а також в разі виконання дорожніх або ремонтних робіт поряд з трамвайним полотном за 10--15 м повинен встановлюватися знак "дорожні роботи" та інші огороджувальні і сигнальні пристрої. Після їх встановлення до зна-\

ка, водій зобов'язаний зупинити поїзд і в подальшому діяти згідно з п. 13.4 цієї ІНСТРУКЦІЇ.

13. 7. Місця, виконання ремонтних робіт на контактній мережі трамвая з використанням автовишки або спеціальних драбин, огорожуються сигналістом з червоним прапорцем або ліхтарем червоного кольору в темний час доби.

13. 8. Водій зобов'язаний виконувати вимоги сигналіста і проїжджати ділянку ремонту мережі лише за дозволом, попередньо переконавшись у відсутності перешкод ДЛІЯ РУХУ.

ПРИМІТКА: Якщо ремонтні роботи контактної, мережі виконуються на зустрічній колії, водій зобов'язаний зупинити поїзд і переконавшись, що ремонтники його бачать і нема перешкод для руху, проїжджати цю ділянку зі швидкістю до 5 км/год.

13.9. Про місця, де виконуються ремонтні роботи на коліях або на контактній мережі, водій повинен бути проінформований перед зміною диспетчером депо по ВИПУСКУ і лінійним диспетчером/оператором/ маршруту,

14. ОСОБЛИВИ ВИПАДКИ ПРИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАМВАЙНИХ ПОЇЗДІВ НА ЛІНІЇ.

14.1. При потребі подати поїзд заднім ходом /не більше 10-15 м/ водій повинен виставити проінструктовану особу біля задньої частини кузова в межах прямої видимості. Водій повинен особисто впевнитись в правильності прилягання стрілок. За його сигналом подавати поїзд назад зі швидкістю до 5 км/год.

ПРИМІТКИ» і/ Для руху заднім ходом поїзда за системою "багатьох одиниць" водій повинен перейти в кабінку заднього вагона, попередньо поставив®\* в нейтральне положення ручки всіх приладів управління, а гальмову педаль на заскокку у першому вагоні.

2/ При русі заднім ходом поїзда моделі Т-3М /дво- і трискладового у т. ч. / управління ним здійснювати з виносного маневрового пульта, розташованого на задній платформі останнього

вагона поїзда.

14.2. При потребі буксирування або маневрування водій повинен керуватися спеціальною інструкцією.

14.3. Рух в неправильному напрямку, як виняток, допускається тільки за дозволом центрального диспетчера, при цьому водій повинен рухатися з швидкістю не більше 10 км/год. з особливою обережністю і увагою.

14.4. В усіх випадках вимушеної зупинки на перегоні з обмеженою видимістю, а також за крутими поворотами, водій зобов'язаний встановити знак аварійної зупинки або миготливий червоний ліхтар, відповідно до ПДР/ п. 9.10/ вийти назустріч поїзду, «о рухається позаду і подати сигнал зупинки.

14.5. Якщо на підйомі стався обрив заднього вагона поїзда, що працює за системою "багатьох одиниць", водій повинен зупинити передній вагон, послати проінструктовану особу підкласти противідкатний башмак під колесо з боку ухилу на передньому вагоні. Після цього водій повинен перейти на задній вагон, аго обірвався, підкласти башмак під колесо з боку ухилу і вимкнути ланцюги управління, а також вимикачі "розрив поїзда" і "розрив поїзда гальмо" /якщо вагони обладнані ними/. Водій повинен перебувати в кабіні заднього вагона, вжити заходів для повідомлення про те, що трапилось, центрального диспетчера. Обидва вагони повинні боти звільнені від пасажирів, а двері зачинені.

14.6. В разі виникнення пожежі водій повинен негайно зупинити поїзд, попередивши пасажирів про дотримання обережності при виході з поїзда. ВІДЧИНІТИ УСІ ДВЕРІ. ВИМКНУТИ низьковольтні й високовольтні електроланцюги. відняти пантограф і надійно його закріпити, викликати пожежну частину, вжити заходів для гасіння пожежі я повідомити центрального диспетчера.

14.7. При нещасному випадку або раптовому захворюванні Пасажира в салоні водій зобов'язаний зупинити поїзд, повідомити про це центрального диспетчера і діяти за його вказівкою,

14.8. При дорожньо-транспортній пригоді водій, причетний до неї. зобов'язаний»

14.8.1. Негайно зупинити поїзд, не змінювати положення приладів управління і не починати рух. а також не чіпати предмети. які мають відношення до пригоди.

14.8.2. В разі потреби надати потерпілому перші медичну допомогу, викликати \* швидку медичну допомогу" або організувати відправку потерпілого на попутньому транспорті в найближчий лікувальний заклад. ПРИМІТКА: В разі потреби зрушити поїзд з місця для надання допомоги потерпілому водій повинен переконатися, що своїми діями не принесе потерпілому тяжких каліцтв, відмітити місце положення поїзда і потерпілого, записати свідків, які зможуть підтвердити необхідність здійснення подібних дій з боку водія.

14.8.3. Записати прізвища і адреси очевидців пригоди як з числа пасажирів, що перебувають у поїзді. так і з числа пішоходів. При цьому в разі потреби записати вид і номер транспортного засобу, що має відношення до пригоди, прізвище водія і адресу організації, якій належить транспорт.

14.8.4. Повідомити про пригоду центрального диспетчера і чекати прибуття представників державтоінспекції, лінійних працівників ДКП "Київелектротрамс" і в подальшому діяти за їх вказівкою.

ПРИМІТКА: Якщо дорожньо-транспортна пригода обійшлася без потерпілих /зіткнення з іншим

транспортним засобом / водій зобов'язаний виконати вимоги п. п. 14.8.3, 14.8.4. повідомивші центрального диспетчера, і діяти за його вказівкою.

14.8.5. При поломці пантографа його потрібно відняти від контактної мережі і надійно закріпити. Якщо пантограф зачепився за спеціальні контактної мережі і відняти його неможливо, то до прибуття аварійної бригади виконувати будь-які дії заборонено.

14.8.8. При відмові електродинамічного гальма водій зобов'язаний застосувати рейкове гальмо.

14.8.7. При поломці поїзда водій зобов'язаний звільнити вагони від пасажирів, зачинити усі двері і їхати в депо або до ремонтного - пункту.

25 -

## 15. ЗМІНА ВОДІВ НА ЛІнії.

15.1. Зміна, водіїв повинна здійснюватись точно за часом і в місцях, вказаних в розкладі руху і в дорожніх листах.

15.2. При здачі зміни водій зобов'язаний переконавшись в наявності р водія, що змінює, посвідчення на право керування трамваєм і талона, виданого ДАІ, книжки водія і талона попереджень. дорожнього листа на даний поїзд.

15.3. Передавати зміни водію, який перебуває у стомленому, хворобливому стані, а також в алкогольному сп'янінні, чи "під дією наркотичних препаратів, забороняється. Про це водій зобов'язаний повідомити лінійного диспетчера /оператора/ або лінійного працівника депо.

15.4. В разі неявки змінника, водій зобов'язаний повідомити про це лінійного диспетчера/оператора/, диспетчера депо по випуску і продовжувати працювати на маршруті до виклику іншого змінника, але загальна тривалість зміни не повинна перевищувати 10 год.

15.5. При здачі поїзда водій зобов'язаний повідомити свого змінника про:

15.5.1. Технічний стан вагонів поїзда, його несправності і пошкодження, які калі місце протягом зміни.

15.5.2. Стан рейкової колії і контактної мережі та інші особливості руху на маршруті.

15.5.5. Одержані ним протягом зміни розпорядження /режим їзди, зміни в напрямку руху і маршруту та інш. /

15.5.4. Стан гальмових систем, зчепних приладів і електрошланів з'єднання.

15.6. Водій, який приймає трамвайний поїзд, повинен візуально його оглянути.

15.7. Приймаючи поїзд, водій зобов'язаний перевірити роботу рейсових гальм, соленоідів, стан струмоприймача, кузова і відповідність маршрутних показників; на першому перегоні перевірити ефективність гальм.

15.6. Приймання поїзда на лінії оформляється в поїзному журналі підписом водія, що приймає зміну.

15.9. Забороняється передавати зміннику поїзд з несправностями.

ПРИМІТКА» При виявленні під час зміни несправностей, котрі не можуть бути усунені на лінії, поїзд заводять в депо водій першої зміни.

26 -

## 16. ПОВЕРНЕННЯ ПОЇЗДА В ДЕПО І ПОРЯДОК ЙОГО ЗДАЧІ-

16.1. Повернення поїзда з лінії після закінчення зміни згідно з розкладом або з інших причин здійснюється тільки - за дозволом лінійного диспетчера/оператора/ з відповідним записом в дорожньому листі та зазначеним іїариуту руху.

**16.2.** Направляючись в депо, водій зобов'язаний їхати СУВОРО за маршрутом, вказаним в розкладі руху, зупиняти поїзд на всіх зупинках незалежно від того, за яким маршрутом він їде, брати пасажирів, оголошувати куди їде поїзд і прибути в депо на час, вказаний в розкладі руху.

**ПРИМІТКА»** Водій зобов'язаний виставити покажчики, що поїзд їде в депо.

**16.3.** Якщо поїзд направлений в депо з технічними несправностями, водій зобов'язаний звільнити поїзд від пасажирів, виставити відповідні покажчики, включити ближнє світло Фар і рухатись з обережністю, особливо ПРИ ПРОЇЗДІ-ЗУПИНОЧНИХ ПУНКТИВ.

**16.4.** Під'їжджаючи до депо, водій повинен бути особливо уважним і обережним. спостерігати за положеннях вхідних стрілок і поїздами, шю заходять в депо.

**16.5.** Під'їхавші до депо, водій повинен висадити пасажирів ма останній зупинці, зачинити вікна і люки в салоні. **ПРИМІТКА.** Завозити пасажирів в депо заборонено.

**16.6.** При виїзді на оглядову канаву депо водій зобов'язаний подавати звуковий сигнал і стежити за тин, щоб виїзні ворота були відчинені і закріплені, в проріз воріт небуло робітників, на коліях або в канаві не було людей і предметів, які б заважали рухові, -

**16.7.** Під'їжджати до поїздів, що стоять на території депо дозволяється не ближче ніж 1.5 м.

**16.8.** Пред'явити поїзд приймальнику депо для огляду.

**16. 9.** Поставивші поїзд на місце, вказане приймальником, водій зобов'язаний :

**16.9.1.** Загальмувати поїзд колодковим гальмом /встановити гальмову педаль на заскокчу/.

**16. 9.2.** Вимкнути УСІ електроланпюги» освітлення високовольтне і низьковольтне, опалення, калорифер, рубильник акумуляторної батареї.

**16. 9. 3.** Відняти пантограф від контактного проводу.

**16. 9. 4.** Зачинити двері кабіни ключем.

**16.9.5.** При наявності технічної несправності поїзда записати заяву в поїзний журнал.

**16.10.** Віддати диспетчеру дорожній лист, книгу поїзда, розклад руху, радіоустановку.

**16. 11.** Про всі несправності на лінії або особливі випадки з поїздок при слідуванні в депо, а також при виявленні несправності контактної мережі, світлофорів, лінійних споруд і трамвайної колії, водій зобов'язаний повідомити диспетчеру депою

**17. ДИСТАНЦІЯ БЕЗПЕКИ, БІЧНИЙ ІНТЕРВАЛ І ШВИДКІСТЬ РУХУ.**

**17.1.** Залежно від швидкості руку, стану рейок, профілю колії, водій повинен вибирати таку дистанцію безпеки, щоб уникнути зіткнення з поїздом. Іно рухається попереду, в разі, яклю він загальмує. Відстань між трамвайними поїздами, які рукаються один за одним, повинна бути не менше 60 н при швидкості до 20 км/год» 120 м при швидкості понад 20 ки/год. та 200 м на ухилах понад 30/.

**17.2.** Наближення поїзда до поїзда, то стоїть попереду, дозволяється на відстань не менше 15 м на рівній ділянці • колії- і 60 м - на підйомах і спусках більше 40 промлей.

**ПРИМІТКИ»** 1. Ця відстань може бути зменшена до 3 н на кінцевих станціях маршруту, здвоєних зупинках і при скупченні поїздів на перехрестях.

2. При виникненні небезпеки руху /листопад, обледеніння або забруднення колії та інш. / вказані відстані подвоюються. На території депо під'їжджати до поїзда? що стоїть попереду, дозволяється не ближче 1,5 м.

17. 3. Водій зобов'язаний постійно враховувати габарити, правильно оцінювати бічний інтервал під час руху на рівній ділянці і особливо в кривій. ПРИМІТКА: На рівній ділянці колії бічний звис поїзда /відстань від зовнішньої бокової грані бокового зносу поїзда/ дорівнює 530 мм.

**19. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВОДИЯ.**  
17. 4. При проїзді кривих малого радіуса /й - 20 м/ у зовнішній бік кривої вносяться передні і задні кулаки відносно відомої ділянки бік кривої вносяться середня частина кузова поїзда. Від зовнішньої грані рейки.

19. 1. 1. На прямих горизонтальних ділянках колії швидкість руху допускається не більш, як 60 км/год. 19. 1. 2. Правильне положення ПТО кривої Електробезпеки, водія

19. 1. 3. Швидкість руху поїзда на кривих ділянках трамвайної колії та ухилах не повинна перевищувати обмежень встановлених маршрутними знаками ДКП "Київелектротранс".

19. 1. 4. Викот цієї інструкції 28 -  
19. 2. При невиконанні вимог нормативних документів перелічених в п. 19.1 водій може бути притягнутий до адміністративної, дисциплінарної або кримінальної відповідальності відповідно до чинного законодавства.  
важні поїзди, и остоять, буксирування несправних вагонів, проходженні поворотних стрілок і

## 20. СИГНАЛІЗАЦІЯ колійних спецтастмн.

17. 6. 2. 10 км/год. - при русі\* під трамвайно-тролейбусники пересіченнями, при проїзді мимо проїзних знаків з рухом трамвайних вагонів подіймається на позначки в довжину поїзда і ширину колії. 20. 2. 1. Сигнали регулювання дорожнього руху та маршрутні. Львів-зимський /лістопад, обledenіння, забруднені рейки/ при ВИДИМОСТІ ДО 50 N В КРИВИХ Збоку \*ПОШЕРСТНИХ" СТРІЛОК, при відсутності до поїздах сигналів належать.

**17.6.3.** 5 км/год. - при проїзді місць скупчення пішоходів, прохідженні ділянок огорожених туманами зменшення швидкості /якщо немає меж обмеження/, русі по коліях Сдепо. Сигнали повороту та стоп-сигнали.

при густому тумані, в заметлі при обмеженні видимості, при маневрах і постановці поїзда на запасну колію, русі по \* проти-шерстних" стрілок. Звукові сигнали, що подають водії, кондуктори

17. 6. 4. 3 км/год - при русі заднім ходом та по оглядовій канаві.  
20. 2. 4.

## 16. ПРАВА ВОДИЯ.

або пасажирів.

Водій має право

20. 3. До сигналів регулювання дорожнього руху належать:

**18.1.** Не виконувати розпорядження посадових осіб, якщо вони ідуть в супереч вимогам цієї інструкції. ПДР, ГІЕТТ трамвая і створюють загрозу безпеці руху.

**18.2.** 2.1. Вносити пропозиції щодо поліпшення організації і безпеки руху, умов роботи водія, економічних показників маршруту підвищення надійності роботи обладнання рухомого складу. 20. 3. 2. Сигнали регулювання.  
20. 4. 2. 20.3.3. Дорожні знаки.

**18.3.** 2.2. Вимагати від начальника маршруту та керівництва депо зміни режиму швидкостей відповідно до маршрутних знаків. 20. 4. 3. Сигнали регулювання. Знаки обмеження швидкості ДКП

**18.4.** 4. Вимагати від керівництва "Київелектротранс" шувати у відповідних інстанціях питання вдосконалення систем регулювання руху з перевагою для трамвая, а також питання ремонту і прибирання трамвайних колій. Знаки обмеження швидкості руху.

**18.5.** Відмовити в перевезенні пасажирів, які перебувають в нетверезому стані, порушують правила користування місць - Електротранспортом і громадський порядок, своїм одягом і багажем забруднюють одяг інших пасажирів чи салон рухомого складу, чи намагаються перевезти заборонений для перевезення багаж. Знаки і пересувні сигнальні ліхтарики для обмеження місць з перешкодами

або проведення робіт.

20. 4. 5. Знаки з написами "ковзання", "початок зони відстою" "кінець зони відстою". " обмеження максимальної швидкості".

"кінець ділянки обмежена максимальної швидкості", "автоматична стрілка".





# 30 -

.Форма, конструкція і умови використання знаків повинні відповідати стандарту ДСТУ - 3308-96.

20.5. Сигнали взаємодії водіїв один з одним, з кондукторами, лінійними працівниками і пасажирями наведено в таблиці»

Таблиця.

Вимоги сигналів	Сигнал	. Хто подає сигнал	В яких випадках, кому подається сигнал
Рух вперед	Один довгий дубний РУХ рукою над головою ж/	Кондуктор	
	Ремонтному персоналу депо при	Водій, лінійний робітник. кондуктор	
	відправленні з канави		
	Водію після закінчення висадки та посадки пасажирів		
	Водію при подачі поїзда вперед		

Рух назад	Два довгих або дугоподібний рух рукою біля ніг	Водій, лінійний робітник, торконтруктор	Ремонтному персоналу при роботах в депо  Водію при подачі поїзда назад
- *-----			
Повільно Тихий хід	Два коротких або повільний рух рукою вверху і вниз з правого боку сигнальника мм/	Лінійний робітник	Водію у всіх випадках для тимчасового зменшення ШВИДКОСТІ з будь-яких ПРИЧИН
Стоп	Три КОРОТКИХ або круговий рух рукою перед собою **«/	Лінійний робітник, 1 ДУКТОР	Водію для беззастережної зупинки поїзда

<b>Верениоісь поїзда</b>	<b>Один короткий або короткі періодичні сигнали</b>	<b>Водій</b>	<b>Пішоходам, водіям транспорту, ремонтним робітникам на шляху, а також в умовах недостатньої видимості для попередження ДТП</b>
--------------------------	-----------------------------------------------------	--------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

i

<b>Зупинка за вимогою</b>	<b>Сигнал будь-якої тривалості</b>	<b>Пасажир поїзда</b>	<b>Водію для ЗУПИНКИ</b>
---------------------------	------------------------------------	-----------------------	--------------------------

\*/ Сигнали подають рудою, жезлом /вдень/, ліхтарем /вночі/ - ручні, дзвоником або свистком - звукові;

мм/ При подачі сигналу жезлом, зелений бік жезла оберений до водія; - <sup>1</sup>

«\*\*/ При подачі сигналу жезлом, червоний бік жезла оберений до водія.

21. Правила користування рухомим складом.

21.1. Правила користування трамваєм вивішуються в салоні рухомого складу в зручному для читання місці.



**Тираж 1300. Замовлення**  
**375.**

**ПВКП 'Укртиппроєкт'**  
**252057, м. Київ-57, аул. Е.**  
**Гкльє.12**

Голова професійного комітету

  
С. В. Болдинюк  
1998 року

**Київська міська. державна  
адміністрація** Державне комунальне підприємство  
**"Київелектротранс"**

**Затверджено** л "ре" "

а л С. П. Бейкул

'\*\_л \_\_\_\_\_ 1998 року

Т Р У К С П Я



ВОДІЯ

ТР АМВАЯ<sup>0</sup>

ПОГОДЖЕНО

Головний інженер ДКП "Київелектротранс"

N. Резніков

Заступник директора ДКП "Київелектротранс"  
В. Г. Медвник

Начальник Служби руху ДКП "Київелектротранс"

Л. О. Смирнов

Начальник відділу безпеки руху ДИД "Київелектротранс" п. ф. Жвiera

Начальник Служби рухомого складу ДКП

"Київелектротранс"  
Анагулін

Провідюсй Юрий СКОНСИЛЬТ  
ДКП "Київелектротранс"

- / В«4ЯЙ»пенко

РОЗРОБЛЕНО

Навчально-курсвий комбінат ДКП "Київелектротранс"

Директор НКК

В. Г. Марченко

Заступник директора НКК

К.В. Красавін

Заступник директора НКК  
А. П. Загорулько

"Г/заступники трамвайних начальників депо

Служба руху  
Київське

N. I Галуцький N.  
Ф. Мудрак

В. N. Береговий Л.  
I. Олійник

трамвайне депо

В. П. Белосвет  
В. I. Філілемко

КИЇВ - 1998 р.