

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Начальник СМЗП

_____ Р.Шайхрадієв
Наказ № 17-ВК від 04.05.2020р.

ІНСТРУКЦІЯ

З ОХОРОНИ ПРАЦІ № 2

ДЛЯ ПОМІЧНИКА МАШИНІСТА ЕЛЕКТРОПОЇЗДА

1. Загальні положення

1.1. Дія інструкції поширюється на всі підрозділи підприємства.

1.2. Інструкція розроблена на основі ДНАОП 0.00-8.03-93 “Порядок опрацювання та затвердження власником нормативних актів про охорону праці, що діють на підприємстві”, ДНАОП 0.00-4.15-98 “Положення про розробку інструкцій з охорони праці”, ДНАОП 0.00-4.12-99 “Типове положення про навчання з питань охорони праці”.

1.3. За даною інструкцією помічник машиніста електропоїзда інструктується перед початком роботи (первинний інструктаж), а потім через кожні 3 місяці (повторний інструктаж).

Результати інструктажу заносяться до «Журналу реєстрації інструктажів з питань охорони праці», в журналі після проходження інструктажу повинні бути підписи особи, яка інструктує, та помічника машиніста.

1.4. Власник повинен застрахувати помічника машиніста від нещасних випадків та професійних захворювань. В разі пошкодження здоров'я помічника машиніста з вини власника він має право на відшкодування заподіяної йому шкоди.

1.5. За невиконання даної інструкції помічник машиніста несе дисциплінарну, матеріальну, адміністративну та кримінальну відповідальність.

1.6. До самостійної роботи помічником машиніста електропоїзда допускаються особи не молодше 18 років, які пройшли медичне обстеження і не мають медичних протипоказань, спеціальне навчання і мають відповідне посвідчення, вступний інструктаж, інструктаж на робочому місці та інструктаж з пожежної безпеки.

- 1.7. Перевірку знань з охорони праці помічник машиніста електропоїзда проходить один раз на рік.
- 1.8. Машиніст електропоїзда повинен мати групу з електробезпеки не нижче IV.
- 1.9. Помічник машиніста електропоїзда при стажі роботи більше 3-х років повинен мати групу з електробезпеки не нижче IV; при стажі роботи до 3-х років - не нижче III.
- 1.10. Склад локомотивних бригад встановлюється власником підприємства (за винятком пасажирських поїздів).
- 1.11. Основні небезпечні та шкідливі виробничі фактори, які діють на машиніста електропоїзда:
- 1.11.1. Рухомі частини обладнання електропоїзда.
 - 1.11.2. Підвищені або знижені температури поверхні вузлів і агрегатів електропоїзда.
 - 1.11.3. Підвищені рівні шуму, вібрації, інфразвуку на робочих місцях.
 - 1.11.4. Підвищена або знижена температура та вологість повітря робочої зони.
 - 1.11.5. Підвищена швидкість руху повітря.
 - 1.11.6. Підвищене значення напруги в електричному колі.
 - 1.11.7. Напруженість електромагнітних коливань.
 - 1.11.8. Недостатня освітленість робочої зони.
 - 1.11.9. Знижена контрастність.
 - 1.11.10. Раптове пошкодження кабіни машиніста від ударів із вантажем, що вийшов із габариту зустрічного поїзда, чи з частинами колійних машин, зруйнованих елементів контактної мережі, штучних споруд залізниці тощо.
 - 1.11.11. Перевищення гранично допустимих концентрацій шкідливих речовин, а також пилу.
 - 1.11.12. Нервово-психічні перевантаження з розумовим перенапруженням на фоні монотонної праці з періодичними емоційними стресами.
- 1.12. На маневрових роботах машиніст електропоїзда забезпечуються спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту: костюм бавовняний, рукавиці комбіновані, окуляри захисні; взимку додатково: костюм бавовняний на теплій підкладці, валянці.

- 1.13. Кожухи електричних приладів, апаратів і корпусів допоміжних машин, до яких можливий дотик обслуговуючого персоналу, мають бути заземлені.
- 1.14. На кожному електропоїзді мають бути такі засоби індивідуального захисту:
- 1.14.1. Діелектричні рукавички на напругу вище 1000 В (одна пара на працівника локомотивної бригади),
- 1.14.2. Діелектричні килимки: два.
- 1.14.3. Штанги для заземлення первинної обмотки тягового трансформатора.
- 1.14.4. Штанги ізолюючі для відключення роз'єднувачів тягових двигунів.
- 1.14.5. Три пари шумоізолюючих навушників.
- 1.15. Електропоїзд має бути забезпечений установками пожежегасіння, вогнегасниками і протипожежним обладнанням у встановленому порядку.
- 1.16. Наявність і стан інструменту і засобів індивідуального захисту потрібно перевіряти при кожному ТО, всіх видах поточного ремонту, а також при прийманні і здаванні локомотива бригадами.
- 1.17. Секція , що використовується для маневрової або поїзної роботи, має бути обладнана прожекторами з обох боків згідно з вимогами Інструкції з сигналізації на залізницях України.
- 1.18. Маневрові локомотиви необхідно обладнати механізмом розчеплення з вагоном з дистанційним управлінням із кабіни машиніста.
- 1.19. Лобові та бокові вікна, вхідні двері в кабіну мають бути в справному стані, щільно зачинятися (мати надійні фіксатори і замки, хороше ущільнення).
- 1.20. Подушки сидіння крісла, механізм установки висоти сидіння, підлокітники мають бути в справному стані. Крісло повинно мати надійну фіксацію з підлогою кабіни і регулюватися з урахуванням індивідуальних антропометричних характеристик людини.
- 1.21. Вікна кабіни повинні мати шибки відповідно до технічних умов без тріщин і механічних пошкоджень. На випадок руйнування на шляху прямування лобового вікна кабіни машиніста на тепловозі повинен бути спеціальний щит для закриття отвору, що виник.
- 1.22. Склоочисники кабіни необхідно утримувати в справному стані. У вимкненому положенні вони не повинні заважати нормальному огляду шляху, що лежить попереду.

- 1.23. На електропоїзді, обладнаному склообігрівачами і склообмивачами, повинна забезпечуватися їх надійна робота. Склообмивачі необхідно систематично промивати.
- 1.24. Лобові вікна кабіни повинні бути оснащені справними сонцезахисними екранами за ГОСТ 12.2.056-81 або світлофільтрами.
- 1.25. На кабінах з обох боків зовні перед висувними боковими вікнами повинні бути встановлені дзеркала зворотного виду.
- 1.26. Перед висувними вікнами кабіни треба встановити повторні запобіжні вітрові щитки, над вікнами - жолобки для стоку дощової води.
- 1.27. Системи загального і місцевого освітлення кабіни, пульта і машинного відділення повинні бути в справному стані, працювати у встановлених режимах і мати штатне число електроламп і ковпачків світлофільтрів.
- 1.28. Забороняється довільна заміна потужності електроламп, арматури джерел світла і світлофільтрів.
- 1.29. Стійка апаратури дистанційного управління повинна мати штатне підсвічування від загального освітлення машинного відділення. Швидкостеміри і швидкостемірні стрічки повинні мати штатне чи додаткове підсвічування.
- 1.30. Підлога, стіни і стеля кабіни після ремонту чи ТО мають бути відновлені, ущільнені, особливо в місцях введення трубопроводів і органів управління. Підлогу кабіни слід покрити лінолеумом.
- 1.31. Відкриті частини опалювальних пристроїв, що мають температуру вище 45°C , повинні мати огорожу.
- 1.32. Установки кондиціювання повітря, опалювально-вентиляційні пристрої необхідно утримувати в дієздатному стані.
- 1.33. На електропоїзді обладнаному системами автоматичної підтримки температури повітря, при роботі опалювально-вентиляційної установки і кондиціонера температура повітря в кабіні має підтримуватися в холодний період року в межах $22\pm 2^{\circ}\text{C}$, а в теплий період - $24\pm 2^{\circ}\text{C}$. При температурі зовнішнього повітря вище 35°C температура в кабіні повинна бути на $10-12^{\circ}\text{C}$ нижче температури навколишнього середовища.
- 1.34. Час досягнення заданого значення температури повітря в кабіні після увімкнення кондиціонера не повинен перевищувати 12 хв.
- 1.35. На електропоїзді, обладнаному тільки опалювально-вентиляційними установками, в літній час має бути забезпечена подача в кабіні локомотива зовнішнього повітря при відключеному нагрівачеві калорифера.

- 1.36. Люки і рефлектори природної вентиляції повинні регулюватися, мати надійне ущільнення і не пропускати холодне повітря в зимовий період року.
- 1.37. Кольорове оформлення агрегатів і елементів тепловоза, що впливає на безпеку праці та руху, має бути виконане згідно з ГОСТ 12.2.056-81.
- 1.38. Санітарно-побутові прилади електропоїзда повинні бути у справному стані і відповідати заводській штатній установці.
- 1.39. Шафа для схову одягу повинна мати необхідне число гачків. Не слід захарашувати її сторонніми предметами. У кабінах, не обладнаних шафами для одягу, повинна бути вішалка з полицею для головних уборів і гачками для верхнього одягу.
- 1.40. Холодильник для зберігання продуктів харчування локомотивних бригад необхідно утримувати в дієздатному стані.
- 1.41. У кабіні машиніста мають бути місця (або гнізда) для розміщення двох термосів.
- 1.42. Електропоїзд, що має в колах управління напругу 42 В і вище, має бути оснащений для підігрівання їжі спеціальною електроплиткою з пристроєм для її підключення (розеткою).
- 1.43. Санітарний вузол (умивальник, унітаз та інші пристрої побутового призначення) на електропоїзді слід утримувати у чистоті.
- 1.44. У кабіні машиніста слід установити попільнички.
- 1.45. На електропоїзді повинна бути шафа для зберігання аптечки з набором медикаментів для надання першої долікарняної допомоги та з інструкцією по її наданню.
- 1.46. На електропоїздах призначених за допомогою дистанційного управління має забезпечуватися:
- 1.46.1. Екстрене гальмування.
 - 1.46.2. Екстрена зупинка дизеля.
 - 1.46.3. Зміна напрямку руху локомотива.
 - 1.46.4. Зміна швидкісного режиму дизеля.
 - 1.46.5. Подача піску під колісні пари.
 - 1.46.6. Додатково повинні бути встановлені:

- 1.46.6.1. Манометр тиску повітря в циліндрах.
 - 1.46.6.2. Кнопки управління переднім і заднім автозчепами.
 - 1.46.6.3. Кран допоміжного гальма.
 - 1.46.6.4. Пульт управління радіостанцією.
 - 1.46.6.5. Світлова сигналізація скиду навантаження.
- 1.47. Зазначені прилади і сигналізатори повинні бути розташовані на другому пульті управління. З зовнішніх бічних сторін кабіни мають бути встановлені світильники з оранжевими світлофільтрами для сигналізації місця знаходження машиніста і дзеркала зворотного виду. Увімкнення відповідного світильника має бути автоматичним при зміні пульта управління, а дзеркала повинні забезпечувати огляд зони роботи електропоїзда.
- 1.48. Перелік додаткових приладів і устаткування, що встановлюються на електропоїздах має бути узгоджений з органами державного нагляду за безпекою руху та охороною праці.
- 1.49. Порядок обладнання електропоїзда приладами, що забезпечують їх обслуговування одним машиністом, визначається Міністерством транспорту України у встановленому порядку.
- 1.50. Весь інструмент на електропоїзді завжди повинен бути чистим і справним.
- 1.51. Машиніст повинен:
- 1.51.1. Виконувати правила внутрішнього трудового розпорядку.
 - 1.51.2. Знати інструкцію з сигналізації на залізницях України.
 - 1.51.3. Виконувати тільки ту роботу, яка доручена керівником та по якій він проінструктований.
 - 1.51.4. Не допускати сторонніх осіб на своє робоче місце.
 - 1.51.5. Не виконувати вказівок, які суперечать правилам охорони праці.
 - 1.51.6. Користуватись спецодягом та засобами індивідуального захисту.
 - 1.51.7. Вміти надавати першу медичну допомогу потерпілим від нещасних випадків.
 - 1.51.8. Вміти користуватись первинними засобами пожежегасіння.
 - 1.51.9. Не захаращувати своє робоче місце.

1.52. За виконання даної інструкції помічником машиніста відповідальність несе машиніст електропоїзда.

1.53. На електропоїзді, що експлуатується, мають бути нанесені знаки безпеки праці:

1.54.1. "ОБЕРЕЖНО! ЕЛЕКТРИЧНА НАПРУГА" в місцях, де можливе ураження електричним струмом, - на остовах допоміжних машин, розміщених поза високовольтної камери, а також на дверях і щитах високовольтної камери.

1.54.2. "НЕ ПІДНІМАТИСЯ НА ПОКРІВЛЮ ПІД КОНТАКТНИМ ПРОВОДОМ" - біля сходів, що ведуть на покрівлю.

1.54.3. Інші необхідні знаки безпеки.

2. Вимоги безпеки перед початком роботи

2.1. Локомотивна бригада перед заступанням на роботу повинна пройти передрейсовий медичний огляд.

2.2. Прийняти електропоїзд.

2.3. Для приймання і здавання електропоїзда на території депо необхідно обладнати спеціальне місце. Штучне освітлення цього місця має забезпечувати освітленість не менше 10 лк (у темний час доби або при недостатньому природному освітленні).

2.4. Перед кожним прийманням електропоїзда локомотивна бригада повинна ознайомитися з усіма заново виданими і невідомими їй наказами, розпорядженнями, вказівками і попередженнями, які відносяться до безпеки руху поїздів і охорони праці, а також до роботи на обслуговуючій дільниці.

2.5. При прибутті на електропоїзд бригада і, в першу чергу, машиніст повинні впевнитись в тому, що електропоїзд не може самостійно зрушити з місця.

2.6. При прийманні електропоїзда машиніст і помічник повинні ретельно перевірити стан і справність його приладів і механізмів, а також його ходової частини.

2.7. Помічник машиніста, приймаючи участь разом з машиністом в перевірці стану електропоїзда, повинен докласти йому про всі виявлені недоліки і несправності.

2.8. Машиніст повинен застосувати необхідні заходи по усуненню виявлених недоліків та несправностей.

2.9. При перевірці дій і справності приладів, які знаходяться під тиском, відкриття вентилів і кранів необхідно робити повільно і обережно.

Забороняється відкривати і закривати вентиля і крани, вдаряючи по них молотком чи іншими предметами.

2.10. Для усунення пропускання повітря в з'єднаннях і частинах, які знаходяться під тиском, ці прилади слід відключити від джерела живлення чи знизити тиск.

2.11. Члени локомотивної бригади, відлучаючись з кабіни машиніста для огляду чи змашування частин, повинні попередити про це інших членів бригади.

2.12. При прийманні електропоїзда перед опробуванням гальм машиніст обов'язково повинен попередити про це помічника і впевнитись в тому, що під тепловозом ніхто не виконує ніяких робіт, пов'язаних з оглядом чи ремонтом автогальм, важільної передачі та інших частин електропоїзда.

2.13. Перед запуском двигуна локомотивна бригада повинна оглянути стан вузлів електропоїзда, прибрати непотрібний інструмент, а в момент підняття струмоприймача подати оповіщувальний сигнал.

2.16. В випадках незадовільної роботи електропоїзда члени бригади повинні негайно його зупинити та усунути несправність.

3. Вимоги безпеки під час виконання роботи

3.1. Перше, ніж почати рух електропоїзда, машиніст повинен після подачі сигналу впевнитись в тому, що його помічник знаходиться в кабіні, а інші особи, які знаходилися поблизу електропоїзда чи на його шляху, відійшли у безпечне місце.

3.2. Під час прямування з маневровим потягом чи одиночним порядком машиніст і його помічник повинні вести постійний нагляд за колією і подавати встановлені сигнали.

3.3. Під час наближення до людей, які ідуть по коліях, переїздах, кривих ділянках шляху, необхідно подавати оповіщувальні сигнали, поки люди не зійдуть з колії, приймати заходи до зупинки, якщо колія не звільняється.

3.4. Під час руху забороняється:

3.4.1. Висовуватись з бокових вікон кабіни за межі кабіни.

3.4.2. Відривати вхідні зовнішні двері і висовуватись з них.

3.4.3. Знаходитись на сідцях, підніжках та інших зовнішніх частинах.

3.5. З електропоїзда дозволяється сходити тільки після повної зупинки, попередньо уважно оглянувши місце зупинки і впевнившись в безпеці виходу.

В темний час освітити місце виходу.

Не дозволяється сходити з електропоїзда, якщо по суміжній колії наближається чи рухається потяг.

3.6. До огляду екіпажної частини електропоїзда можна приступати тільки після закінчення набігання чи відтяжки вагонів.

3.7. При зупинці потяга на спуску чи підйомі слід прийняти заходи до гальмування потяга і тільки після цього можна приступати до огляду чи ремонту.

При цьому один член локомотивної бригади повинен залишатися в кабіні.

3.8. Для огляду чи ремонту електропоїзда в темний час слід користуватись переносними світильниками або акумуляторним ліхтарем.

3.9. Забороняється провозити в кабінах електропоїзда осіб, які не входять до складу локомотивної бригади, за винятком кондукторів, складальницької бригади, а також осіб, які мають на це дозвіл, що видається у встановленому порядку, але не більше двох осіб одночасно в передній кабіні.

3.10. При зустрічному русі поїздів по суміжних коліях на перегонах або станціях у темний час доби треба перемикати прожектор у положення «Тьмяне світло», як тільки з'явиться зустрічний поїзд на сусідній колії, щоб не було засліплення локомотивної бригади зустрічного поїзда. Після проходження локомотива зустрічного поїзда прожектор треба переключити в положення «Яскраве світло».

3.11. Забороняється при зустрічному русі поїздів по суміжних коліях на перегонах або станціях залишати прожектор у вимкненому положенні.

3.12. У випадку осліплення прожектором зустрічного поїзда при прямуванні на забороняючий сигнал машиніст повинен зупинити поїзд.

При знаходженні поїздів на станціях прожектор на електропоїзді, що зупинився, має бути вимкнений, а освітлення в кабіні - включене.

3.13. При прямуванні поїзда по станції машиніст повинен користуватися перемикачем яскравості прожектора залежно від метеорологічних умов, швидкості руху, наявності попереджень про виконання на коліях робіт і з урахуванням пересування поїздів і локомотивів по суміжних коліях станції.

3.15. Перед наближенням зустрічного поїзда помічникові машиніста необхідно перейти на бік машиніста для запобігання можливості травмування.

3.16. При підході поїзда до тунелю слід закривати бокові вікна в кабіні.

3.17. В випадках вимушеної зупинки в тунелі негайно слід встановити причину зупинки і можливість подальшого руху.

Порядок дії в аварійних ситуаціях повинен бути регламентований в інструкції депо.

При виявленні запаху газу слід одягнути протигаз.

3.18. Всі роботи по з'єднанню і роз'єднанню пневматичних рукавів, міжвагонних, міжлокомотивних і міжсекційних ланцюгів управління і опалення, перевірки автозчеплення слід проводити при загальмованому електропоїзді з особистого дозволу машиніста.

3.19. При роз'єднанні з'єднувальних рукавів гальмівної магістралі слід перекрити кінцеві крани.

Перед продуванням гальмівної магістралі з'єднувальний рукав слід взяти біля головки, а потім відкрити кран.

Перелік станцій і колій, на яких слід підкладати гальмівні башмаки під електропоїзд, встановлюється в інструкції підприємства.

3.20.3. Заміну гальмівних колодок слід проводити при технічному обслуговуванні електропоїзда (ТО-2) разом з робітниками пункту технічного обслуговування чи при прийманні та здачі електропоїзда.

3.20.4. При раптовому погіршенні стану здоров'я в дорозі слідування чи виникненні аварійних ситуацій, які загрожують безпеці руху і безпеці працюючих на залізничних коліях і рухомому складі, слід прийняти заходи до негайної зупинки поїзда, повідомити про те, що трапилося, по радіозв'язку чергового по станції та домовитись про подальші дії.

3.21. Забороняється підніматися на покрівлю електропоїзда, що знаходиться на електрифікованих ділянках, до відключення і заземлення проводів контактної мережі.

3.22. Забороняється підніматися на покрівлю електропоїзда для виконання ремонтних робіт у межах охоронних зон повітряних ліній електропередач, що перетинають колію.

3.23. При необхідності огляду і ремонту покрівельного обладнання електропоїзда на електрифікованому перегоні машиніст повинен:

3.23.1. Запросити по рації у енергодиспетчера прибуття працівників району контактної мережі.

3.23.2. Перевести реверсивну рукоятку в нейтральне положення і вийняти ключі блокування пульта управління. Вони мають знаходитися у машиніста на весь час огляду і ремонту.

3,23.3. Загальмувати електропоїзд автоматичними і ручними гальмами. При необхідності підкласти під колеса гальмові башмаки.

Контактну мережу заземлюють працівники району контактної мережі за наказом енергодиспетчера.

3.23.4. Про виконання відключення і заземлення контактної мережі працівник району контактної мережі видає машиністові довідку з зазначенням часу відключення. До одержання довідки підніматися на покрівлю електропоїзда забороняється.

3.24. Забороняється експлуатувати електропоїзд з пошкодженими (що встановлюється візуально) чи відсутніми:

3.24.1. Блокуючими пристроями дверей (штор) високовольтних шаф, ящиків, панелей пульта управління, легкознімних огорож електричних машин з напругою вище 42 В змінного струму і вище 110 В постійного струму.

3.24.2. Заземленнями металевих кожухів електрообладнання.

3.24.3. Огорожами конструкцій для кріплення струмопровідних частин.

3.24.4. Ізоляцією електропроводів.

3.24.5. Огорожами механічного обладнання.

3.24.6. Приладами сигналізації за наявності напруги у високовольтній камері.

3.24.7. Діелектричними рукавичками і килимками.

3.24.8. Знаками безпеки та попереджувальними написами.

3.25. При загальмованому електропоїзді можна виконувати:

3.25.1. Контролювати справність дії автостопа.

3.25.2. Перевіряти наявність і справність блокуючих пристроїв, засобів захисту, сигнальних пристроїв і протипожежного обладнання.

3.25.4. Заряджати гальмівну магістраль стиснутим повітрям.

3.25.5. Протирати скло, обтирати нижню і лобову частини кузова, проводити прибирання кабіни машиніста.

3.25.6. Замінити перегорілі лампи в кабіні машиніста слід при знеструмлених ланцюгах освітлення.

3.25.7. Замінити в ланцюгах управління запобіжники.

- 3.25.8. Оглянути механічне і гальмівне обладнання, виконувати його кріплення.
- 3.26. При підйманні на електропоїзд і сході з нього слід знаходитись обличчям до ступіней і триматись руками за поручні.
- 3.27. При знаходженні на залізничних коліях слід дотримуватись наступних вимог:
- 3.27.1. Проходити вздовж колії по узбіччю чи посередині між коліями, звертаючи увагу на локомотиви, які рухаються по суміжних коліях.
- 3.27.2. Переходити колії під прямим кутом, переступаючи через рейки, впевнившись, що в цьому місці нема рухомих локомотивів на небезпечній відстані.
- 3.27.3. Перед переходом колії, зайнятої рухомим складом, по перехідних площадках вагонів треба впевнитись, що в цьому місці нема рухомих локомотивів чи вагонів.
- 3.27.4. При сході з перехідної площадки слід триматись за поручні і розташовуватись обличчям до вагона, впевнившись у відсутності перешкод до сходу.
- 3.27.5. Проходити між розчепленими вагонами, локомотивами, електросекціями і секціями локомотивів можна, якщо відстань між їх автозчепками не менше 10 м.
- 3.27.6. Обходити групу вагонів чи локомотиви, які стоять на коліях, слід на відстані не менше 5 м від автозчепки.
- 3.28. Забороняється:
- 3.28.1. Ставати чи сідати на рейки, ставати між гостряком і рамною рейкою чи в жолоб з хрестовинами рухомих серцевин стрілочних переводів.
- 3.28.3. Знаходитись на підніжках, сходах та інших зовнішніх частинах електропоїзда під час руху.
- 3.28.3. Переходити колію по стрілочних переводах.
- 3.28.4. Переходити (перебігати) через колії перед рухомим складом, що наближається.
- 3.28.5. Підлізати під рухомий склад і влізати на автозчепки при переході через колію.

4. Вимоги безпеки після закінчення роботи

5.1. Після закінчення роботи електропоїзд, що прибув у депо, необхідно загальмувати ручним гальмом, знеструмити всі електричні кола, вимкнути рубильник акумуляторної батареї, замкнути електропоїзд і здати ключі в установленому порядку.

5. Вимоги безпеки в аварійних ситуаціях

5.1. Аварійна ситуація може виникнути в разі неспрацювання блокуючих пристроїв, ураження електричним струмом, погіршення стану здоров'я та у інших випадках, які загрожують безпеці руху і безпеці працюючим на залізничній колії.

5.2. При виникненні такої ситуації слід негайно зупинити електропоїзд і по радіозв'язку повідомити про те, що сталося, чергового по станції, узгодивши з ним подальші дії.

5.3. Якщо є потерпіли, надавати їм першу медичну допомогу.

5.4. Надання першої медичної допомоги:

5.4.1. Надання першої допомоги при ураженні електричним струмом.

При ураженні електричним струмом необхідно негайно звільнити потерпілого від дії електричного струму, відключивши електроустановку від джерела живлення, а при неможливості відключення - відтягнути його від струмоведучих частин за одяг або застосувавши підручний ізоляційний матеріал.

При відсутності у потерпілого дихання і пульсу необхідно робити йому штучне дихання і непрямий (зовнішній) масаж серця, звернувши увагу на зіниці. Розширені зіниці свідчать про різке погіршення кровообігу мозку. При такому стані необхідно негайно приступити до оживлення потерпілого і викликати "швидку медичну допомогу".

5.4.2. Перша допомога при пораненні.

Для надання першої допомоги при пораненні необхідно розкрити індивідуальний пакет, накласти стерильний перев'язочний матеріал, що міститься у ньому, на рану і зав'язати її бинтом.

Якщо індивідуального пакету якимсь чином не буде, то для перев'язки необхідно використати чисту носову хустинку, чисту полотняну ганчірку тощо. На те місце ганчірки, що приходиться безпосередньо на рану, бажано накапати декілька крапель настойки йоду, щоб одержати пляму розміром більше рани, а після цього накласти ганчірку на рану. Особливо важливо застосовувати настойку йоду зазначеним чином при забруднених ранах.

5.4.3. Перша допомога при переломах, вивихах, ударах.

При переломах і вивихах кінцівок необхідно пошкоджену кінцівку укріпити шиною, фанерною пластинкою, палицею, картоном або іншим подібним предметом. Пошкоджену руку можна також підвісити за допомогою перев'язки або хустки до шиї і прибинтувати до тулуба.

При передбачуваному переломі черепа (несвідомий стан після удару голови, кровотеча з вух або роту) необхідно прикласти до голови холодний предмет (грілку з льодом або снігом, чи холодною водою) або зробити холодну примочку.

При підозрінні перелому хребта необхідно потерпілого покласти на дошку, не підіймаючи його, чи повернути потерпілого на живіт обличчям униз, наглядаючи при цьому, щоб тулуб не перегинався, з метою уникнення ушкодження спинного мозку.

При переломі ребер, ознакою якого є біль при диханні, кашлю, чханні, рухах, необхідно туго забинтувати груди чи стягнути їх рушником під час видиху.

5.4.4. Надання першої допомоги при опіках кислотами і лугами.

При попаданні кислоти або лугу на шкіру ушкоджені ділянки необхідно ретельно промити цівкою води на протязі 15-20 хвилин, після цього пошкоджену кислотою поверхню обмити 5%-ним розчином питної соди, а обпечену лугом -3%-ним розчином борної кислоти або розчином оцтової кислоти.

При попаданні на слизову оболонку очей кислоти або лугу необхідно очі ретельно промити цівкою води протягом 15-20 хвилин, після цього промити 2%-ним розчином питної соди, а при ураженні очей лугом -2%-ним розчином борної кислоти.

При опіках порожнини рота лугом необхідно полоскати 3%-ним розчином борної кислоти, при опіках кислотою - 5%-ним розчином питної соди. При попаданні кислоти в дихальні шляхи необхідно дихати розпиленням за допомогою пульверизатора 10%-ним розчином питної соди, при попаданні лугу - розпиленням 3%-ним розчином оцтової кислоти.

5.4.5. Надання першої допомоги при теплових опіках.

При опіках вогнем, парою, гарячими предметами ні в якому разі не можна відкривати пухирі, які утворюються, та перев'язувати опіки бинтом.

При опіках першого ступеня (почервоніння) обпечене місце обробляють ватою, змоченою етиловим спиртом.

При опіках другого ступеня (пухирі) обпечене місце обробляють спиртом, 3%-ним марганцевим розчином або 5%-ним розчином таніну.

При опіках третього ступеня (зруйнування шкіряної тканини) накривають рану стерильною пов'язкою та викликають лікаря.

5.4.6. Перша допомога при кровотечі.

Для того, щоб зупинити кровотечу, необхідно:

- підняти поранену кінцівку вгору;
- кровоточиву рану закрити перев'язочним матеріалом (із пакета), складеним у клубочок, придавити її зверху, не торкаючись самої рани, потримати на протязі 4-5 хвилин; якщо кровотеча зупинилася, то не знімаючи накладеного матеріалу, поверх нього покласти ще одну подушечку з іншого пакета чи кусок вати і забинтувати поранене місце (з деяким натиском);
- при сильній кровотечі, яку не можна зупинити пов'язкою, застосовується здавлювання кровоносних судин, які живлять поранену область, при допомозі згинання кінцівок в суглобах, а також пальцями, джгутом або закруткою; при великій кровотечі необхідно терміново викликати лікаря.

5.9. Виконувати вказівки чергового по станції по усуненню аварійної ситуації.

Інженер з ОП СМЗП

М.Артемчук