

ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНО-ИНСТРУКТОРСКИХ ПОЕЗДОК (КИП)

(Выдержка из «Инструкции машиниста-инструктора локомотивных бригад», ЦТ-ЦРП-0195)

Одной из основных форм индивидуальной работы машиниста-инструктора с локомотивными бригадами является проведение контрольно-инструкторских поездок (далее КИП).

Машинист-инструктор организует свою работу по личному месячному плану (Приложение 2), которой утверждается заместителем начальника депо по эксплуатации. Месячный план должен предусматривать выполнение установленного количества КИП.

Для организации и учета работы машиниста-инструктора ведется экран проведения КИП (Приложение 1).

Проведение КИП машинистами-инструкторами локомотивных бригад

1. Линейные машинисты-инструкторы обязаны:

1.1. Проводить КИП локомотивных бригад, контролировать соблюдение правил безопасности движения и охраны труда, выполнения должностных обязанностей, обращая особое внимание на соблюдение установленных скоростей движения, порядка проверки и правил управления тормозами, порядке следования на запрещающий сигнал, выполнение технического обслуживания локомотива (МВПС), правил маневровой работы, выполнение локомотивной бригадой регламента переговоров между собой и по радиосвязи. При выполнении КИП машинист-инструктор должен проверять исполнение должностных обязанностей всеми локомотивными бригадами независимо от подчинения.

По согласованию с заместителем начальника депо по эксплуатации разрешается объединять КИП с проведением внезапных проверок (далее ВП), но не более одного раза в месяц.

Окончание КИП в пункте оборота или на промежуточной станции и начало проведения там внезапной проверки, или наоборот – проведение КИП после внезапной проверки не считается объединением КИП и внезапной проверки.

1.2. Осуществлять КИП машинистов со следующей периодичностью:

- две поездки в первый месяц их самостоятельной работы на разных участках обслуживания в обоих направлениях;
- один раз в месяц, начиная со второго месяца работы и до полугода включительно после назначения на должность;
- один раз в три месяца в течение двух лет после назначения на должность;
- один раз в четыре месяца – машинистов со стажем более двух лет;
- один раз в шесть месяцев – машинистов 1-го и 2-го класса квалификации.

Периодичность КИП машинистов, работающих в одно лицо - не реже одного раза в три месяца.

При допущении транспортного происшествия из-за неквалифицированных действий машиниста и при повторных нарушениях должностных обязанностей срок между КИП такого машиниста может быть сокращен машинистом-инструктором или заместителем начальника депо по эксплуатации.

КИП малоопытных машинистов (стаж работы до одного года) проводить на всем участке обслуживания не менее чем в одном направлении, а при маневровой работе - в течение половины смены. При КИП более опытных машинистов допускается выполнять поездки на часть участка, но не менее ее половины.

КИП машиниста локомотива (МВПС) при выполнении первой поездки или того машиниста который имел перерыв в работе от трех до шести месяцев, проводится на всем участке обслуживания в обоих направлениях.

При переводе машиниста из грузового движения в пассажирское, из экипировки локомотивов (МВПС) на маневровую работу на станции или в грузовое или пассажирское движение, при переводе на другой вид тяги или серию локомотива (МВПС) и при перерыве в работе более одного года КИП с ним проводятся в течение года с периодичностью не реже 1 раза в 3 месяца.

Периодичность КИП помощников машиниста устанавливается не менее одного раза в год.

С учетом графика сменности, выходных дней как локомотивной бригады, так и машиниста-инструктора разрешается превышать срок проведения КИП, но не более одной недели.

1.3. Заносить результаты КИП в формуляры машиниста и помощника машиниста ф. ТУ-57.

1.4. Проводить перед каждой КИП проверку не менее 5 скоростемерных лент последних поездок машиниста для выявления недостатков и ошибок при ведении поездов, а также анализировать выявленные в скоростемерных лентах нарушения после последней КИП по записям в журнале № 2 ф. ТУ-133 и личных карточках машинистов.

Проверяются все скоростемерные ленты только что назначенных машинистов и тех, которые имели перерыв в работе более шести месяцев, за первый месяц их самостоятельной работы.

После проверки скоростемерной ленты машинист-инструктор делает отметку о дате проверки на ее обратной стороне с личной подписью. Выявленные во время проверки нарушения или замечания по ведению поезда и выполнении маневровой работы должны быть занесены в служебный формуляр машиниста и журналы № 2, №3 ф. ТУ-133 и приняты соответствующие меры.

1.5. Машинист-инструктор имеет право на отдельных участках при выполнении КИП управлять локомотивом (МВПС) с целью обучения локомотивной бригады.

2. Машинист-инструктор по автотормозам дополнительно обязан:

2.1. Проводить КИП машинистов для контроля и обучения управления тормозами и проводить обкатку помощников машинистов перед назначением

Приложение 2

Заместитель начальника
депо по эксплуатации

« ____ » _____ 20 ____ г.

План работы на месяц 20 ____ г.

РОБОТА НА ЛИНИИ

Контрольно-инструкторская поездка (КИП)				
Ф.И.О. маш. / пом. маш.	Срок выполнения	Отметка о выполнении		
		Дата выполнения	№№ поезда, локомотива (МВПС)	Участок

Обкатка на должность или участок (ФИО машиниста, участок)	Срок выполнения	Отметка о фактически проделанной работе

Проверка домов отдыха (название депо)	Срок выполнения	Отметка о фактически проделанной работе

Перечень дополнительных задач	Срок выполнения	Отметка о выполнении

Машинист-инструктор _____

(_____)
« ____ » _____ 20

ПЕРЕЧЕНЬ

вопросов, контроль которых осуществляется машинистом-инструктором при проведении контрольно-инструкторских поездок, контрольных и внезапных проверок.

При явке локомотивных бригад на работу:

- своевременность явки на работу;
- наличие у локомотивной бригады необходимых документов;
- наличие форменной одежды и соответствие ее установленному образцу;
- порядок и качество ознакомления с документами, предоставленными на инструктаж ;
- наличие записей в технических формулярах причин и обстоятельств случаев серьезных инцидентов, катастроф, аварий.

При приемке-сдаче локомотива (МВПС), длительных стоянках на пути следования, перерывах при выполнении маневровой работы:

- порядок проведения технического обслуживания в объеме ТО-1 локомотива (МВПС), особое внимание обращать на продувку воздухопроводов, осмотр ТПС (МВПС) и проверку действия автотормозов;
- оформление журнала ф. ТУ-152, маршрутного листа;
- техническое и культурное состояние ТПС;
- наличие, комплектность и исправность противопожарного инвентаря, рабочего инструмента;
- соблюдение правил охраны труда и противопожарной безопасности.

При сопровождении локомотивной бригады с поездом, во время выполнения маневровой работы:

- наличие поездных документов, правильность их заполнения, (предупреждение ф.ДУ-61, справки ф.ВУ-45, натурального листа);
- режим ведения поезда;
- выполнение должностных обязанностей;
- соблюдение требований ТРА станции и нормативных актов при выполнении маневровой работы;
- выполнение регламента переговоров (машинист - помощник машиниста, ДСП - машинист - составитель поездов, машинист - машинист);
- выполнение ограничений скорости движения, требований сигналов, сигнальных знаков, указателей;
- контроль технического состояния локомотива (МВПС), пробег между ТО-2;
- соблюдение правил охраны труда и противопожарной безопасности;
- осмотр встречных поездов, прохождении "постов безопасности", железнодорожных переездов;
- доклад ДСП, ДНЦ о выявленных недостатках;

- порядок смены кабины управления, проверки правильности соединения ТПС (МВПС) с составом, выполнения других правил маневровой работы.

Дополнительный перечень вопросов при контроле за работой локомотивных бригад на промежуточных и отдаленных станциях:

- порядок явки работников локомотивных бригад к ДСП, прохождения медицинского осмотра, инструктажа;
- состояние локомотива (МВПС), его внешний вид, наличие на маневровых тепловозах выписок из ТРА станций и местных инструкций, наличие и исправность дополнительных устройств, которыми оснащается локомотив, который обслуживается в одно лицо;
- закрепление подвижного состава на железнодорожных путях;
- контроль соблюдения регламента радиопереговоров с помощью архиватора (при его наличии) или других технических средств контроля;
- порядок выполнения бригадами своих обязанностей при прохождении станции, при подъезде к запрещающему сигналу, осмотру ТПС (МВПС) на стоянках.

При наблюдении за прохождением поезда:

- подача звуковых сигналов при прохождении станций, переездов и др.;
- наблюдение работниками локомотивных бригад за работниками, которые встречают поезд;
- техническое состояние подвижного состава.

При контроле за организацией отдыха работников локомотивных бригад в пунктах оборота:

- продолжительность пребывания работников локомотивных бригад на отдыхе, соблюдение режима отдыха;
- культурное состояние дома отдыха;
- санитарное состояние, тепловой режим, наличие горячей воды, отсутствие шума, мешающего отдыху локомотивных бригад;
- наличие инвентаря в спальнях, качество постельного белья;
- наличие в комнатах приема пищи: холодильника, плиты для разогрева пищи, посуды, санитарно-культурное состояние;
- пребывание в доме отдыха или столовой при доме отдыха посторонних лиц.