

Pracownicy podczas dokonywania próby hamulców porozumiewają się przy pomocy odpowiednich sygnałów ustalonych w przepisach sygnalizacji kolejowej [41].






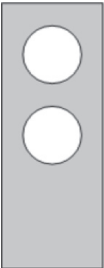
Sygnały ręczne podawane przy próbie hamulców zespolonych:



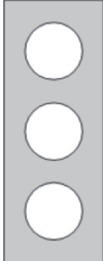
- 1) **zahamować** – wyciągnięte ręce składane nad głową z zakreśleniem półkola w dzień albo latarka ręczna z białym światłem od dołu łukiem do góry i następnie opuszczona pionowo w dół w nocy,
- 2) **odhamować** – wyciągnięta ręka poruszana po łuku nad głową w dzień albo latarka ręczna z białym światłem poruszana po łuku nad głową w nocy,
- 3) **hamulce w porządku** – ręka wyciągnięta nad głową trzymana pionowo w dzień albo latarka ręczna z białym światłem trzymana pionowo nad głową w nocy.

Sygnały świetlne podawane przy próbie hamulców zespolonych:

- 1) **zahamować** – jedno światło matowobiałe na sygnalizatorze,
- 2) **odhamować** – dwa światła matowobiałe na sygnalizatorze,
- 3) **hamulce w porządku** – trzy światła matowobiałe na sygnalizatorze.

Tabela 16. Sygnały podawane przy próbie hamulców zespolonych w pociągach

Sygnał	Ręcznie		Świetlne
	Dzień	Noc	Dzień i noc
Zahamować			
Odhamować			

Sygnał	Ręcznie		Światłne
	Dzień	Noc	Dzień i noc
Hamulce w porządku			

Źródło: opracowanie na podstawie [41].

Czynności rewidenta wykonywane przed zakończeniem pracy:

- 1) poinformowanie rewidenta następnej zmiany o stanie wagonów oraz pociągów znajdujących się w obrębie działania posterunku, a także o nowych zarządzeniach regulujących prace posterunku,
- 2) przekazanie całości wyposażenia obejmującemu służbę w stanie nadającym się do dalszego użytku,
- 3) odnotowanie przekazania służby w książce rewizji technicznej wagonów lub zabezpieczenie posterunku zapewniające jego sprawność po zakończeniu przerwy (gdy po zakończeniu pracy rewidenta ma nastąpić przerwa w działaniu posterunku).

4.6. Ogólne zasady bezpieczeństwa pracy w obiektach przeglądowo-naprawczych

W obiektach przeglądowo-naprawczych nie powinny znajdować się porzucone i zbędne materiały, części zamienne, urządzenia, narzędzia utrudniające transport bądź swobodne i bezpieczne przemieszczanie się pracowników. Materiały, części, podzespoły, narzędzia i inne sprzęty powinny być uporządkowane i składowane w wyznaczonych miejscach, np. na regałach, półkach itp.

Stanowiska pracy, pomieszczenia warsztatowe, drogi transportowe i przejścia należy zachować w czystym i uporządkowanym stanie, wykluczającym możliwość poślizgnięcia się, upadku, powstania pożaru, wybuchu i innego zagrożenia.

Rozlane oleje lub smary należy zasypać trocinami, piaskiem lub innymi, przeznaczonymi do tego celu, środkami, po czym zeskrobać i usunąć zanieczyszczenia. Prace te powinno się wykonywać zaraz po zdarzeniu.

Zużyte czyściwo należy składać do specjalnych, szczelnie zamykanych, metalowych pojemników, które należy opróżnić co najmniej raz dziennie.

Miejsca oblodzone lub zasypane śniegiem należy oczyścić względnie posypać piaskiem.

Pomieszczenia i teren powinny być oświetlone zgodnie z obowiązującymi normami. W przypadku konieczności stosowania przenośnego oświetlenia, np. w kanałach rewizyjnych, należy użyć lampy o napięciu bezpiecznym. Przenośne urządzenia obniżające napięcie do wartości bezpiecznej powinny pozostawać poza taborem i kanałem rewizyjnym.

Narzędzia, pomoce warsztatowe, sprzęt gaśniczy i inne urządzenia powinny być sprawne technicznie oraz czyste, właściwie przechowywane i stosowane zgodnie z przeznaczeniem. Elektronarzędzia powinny odpowiadać wymaganiom odpowiednich norm. Maszyny i urządzenia techniczne muszą spełniać wymagania określone w DTR.

Zauważone usterki w urządzeniach elektroenergetycznych i wątpliwości w instrukcjach i regulaminach dotyczących tych urządzeń należy zgłaszać przełożonemu.

Narzędzia ręczne należy przenosić tak, by nie stwarzać zagrożenia. W trakcie wchodzenia i schodzenia po schodkach pomostów technologicznych, schodkach kanałów rewizyjnych oraz po drabinach należy zachować szczególną ostrożność. Mycie, czyszczenie części i podzespołów benzyną lub inną, łatwo palną albo toksyczną substancją chemiczną należy wykonywać z zachowaniem szczególnej ostrożności i zgodnie z odpowiednimi przepisami.

4.7. Ogólne zasady bezpieczeństwa podczas poruszania się po torach

Zabrania się:

- 1) chodzenia po główkach szyn,
- 2) przechodzenia pod taborem kolejowym, po zderzakach i sprzęgach wagonów,
- 3) przebywania na zderzakach, sprzęgach, dachach wagonów, ładunkach na wagonach podczas ruchów wagonów,
- 4) przebywania na międzytorzu w czasie przejazdu taboru, jeśli odległość pomiędzy osiami sąsiednich torów jest mniejsza niż 5 m,
- 5) przechodzenia przez tory zastawione taborem w odległości mniejszej niż 10 m od tego taboru,

- 6) przechodzenia przez tory przed nadjeżdżającym, jak również bezpośrednio za przejeżdżającym taborem,
- 7) przechodzenia między torem kolejowym, po którym prowadzone są manewry, a rampami, magazynami, wagami itp. obiektami przylegającymi do tego toru,
- 8) przeskakiwania przez kanały rewizyjne (należy korzystać wyłącznie ze specjalnie przeznaczonych do tego celu przenośnych pomostów),
- 9) wchodzenia między zderzaki taboru będącego w ruchu,
- 10) chodzenia po materiałach zgromadzonych na międzytorzach.

Jeżeli tabor znajduje się na torze, nad którym zawieszona jest sieć trakcyjna, **nie wolno** wchodzić ani przebywać na dachach wagonów, zbiorników-cystern, kontenerów i pojazdów, a także na przewożonych na wagonach odkrytych ładunkach, jeżeli wysokość ładunku jest większa niż 1 m, licząc od podłogi wagonu. **Nie wolno** również przebywać na pomostach budek hamulcowych, o ile pomost budki jest wyniesiony ponad 1 m od poziomu podłogi wagonu. **Zabrania się** dotykania przewodów wysokiego napięcia (trakcyjnego), zbliżania się na odległość mniejszą niż 1,4 m, podchodzenia do przewodów z wodą, narzędziami i wszelkiego rodzaju przedmiotami nieprzystosowanymi do posługiwania się nimi przy elektrycznych urządzeniach wysokiego napięcia. Nie wolno także wchodzić na konstrukcje wsporcze (słupy), na których zawieszono są przewody trakcyjnej sieci jezdnej.

4.8. Zagrożenia na stanowisku pracy w transporcie kolejowym i sposoby ochrony przed zagrożeniami

Pracownicy kolejowi podczas wykonywania swojej pracy narażeni są na wiele **czynników niebezpiecznych** oraz **zagrożeń** związanych z ruchem kolejowym.

Czynniki niebezpieczne:

- 1) ruch taboru kolejowego (przesunięty ładunek na wagonach lub części wagonowe wystające poza skrajnie taboru),
- 2) nierówności na torowiskach i międzytorzach; nierówność ułożenia tłuczni w torach i międzytorzach,
- 3) niedostateczne oświetlenie rejonu manewrowego,
- 4) niewłaściwe składowanie materiałów obok torów,
- 5) przeszkody na torach i międzytorzach (części wagonowe, przybory ładunkowe itp.),