

QUYẾT ĐỊNH

**Về việc ban hành quy định “Quy trình tác nghiệp
của Ban lái tàu đầu máy diesel”**

TỔNG GIÁM ĐỐC TỔNG CÔNG TY ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

Căn cứ Quyết định số 973/QĐ-TTg ngày 25/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc chuyển công ty mẹ - Tổng công ty Đường sắt Việt Nam thành Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu;

Căn cứ Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam ban hành kèm theo Nghị định số 11/2018/NĐ-CP ngày 16/01/2018 của Chính phủ;

Căn cứ Luật Đường sắt 2017 của Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; Các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Đường sắt hiện hành cùng các văn bản của các cấp có thẩm quyền quy định phạm vi trách nhiệm của Ban lái tàu trong hoạt động kinh doanh vận tải Đường sắt;

Xét đề nghị của Trưởng ban Đầu máy toa xe,

QUYẾT ĐỊNH:

Điều 1. Ban hành quy định “Quy trình tác nghiệp của Ban lái tàu đầu máy diesel” kèm theo quyết định này.

Điều 2. Quyết định này thay thế quyết định số 1361/QĐ-ĐS ngày 17/10/2017 của Tổng công ty ĐSVN, những văn bản trước đây trái với quy định này đều bãi bỏ.

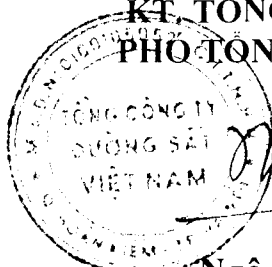
Điều 3. Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký.

Điều 4. Chánh văn phòng, Trưởng các ban của Tổng công ty ĐSVN; Giám đốc TTDH giao thông vận tải Đường sắt; Người đại diện vốn góp của Tổng công ty ĐSVN tại các Công ty Cổ phần VTĐS: Hà Nội, Sài Gòn; Giám đốc các chi nhánh XNĐM; Giám đốc các Chi nhánh KTĐS và Thủ trưởng các đơn vị liên quan thi hành quyết định này./.

Nơi nhận :

- Như điều 4;
- Ông Vũ Anh Minh - CT HĐTV (báo cáo);
- Ông Vũ Tá Tùng - TGD (báo cáo);
- Ông Phan Quốc Anh - PTGD;
- Ông Đoàn Duy Hoạch - PTGD;
- Ông Nguyễn Văn Minh - PTGD;
- Lưu VT, ĐMTX.

**KT. TỔNG GIÁM ĐỐC
PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC**



Ngô Cao Vân

QUY ĐỊNH

Quy trình tác nghiệp của Ban lái tàu đầu máy diesel

(Ban hành kèm theo Quyết định số: 1589/QĐ-ĐS ngày 21 tháng 9 năm 2018
của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)

Chương I. QUY ĐỊNH CHUNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng

Văn bản này quy định phạm vi, trách nhiệm của Ban lái tàu và trình tự thực hiện nhiệm vụ kể từ khi nhận kế hoạch chạy tàu đến khi xuống ban, giao đầu máy và kết thúc nhiệm vụ theo kế hoạch chạy tàu được giao.

Điều 2. Giải thích từ ngữ

1. Ban lái tàu: Gồm có Lái tàu và Phụ lái tàu, trong đó Lái tàu là người chịu trách nhiệm chỉ huy toàn Ban lái tàu chấp hành quy trình, quy phạm trong chạy tàu theo quy định.

2. Lái tàu: Là người đại diện chính cho Ban lái tàu liên hệ công tác với các đơn vị có liên quan đến chạy tàu như: Điều độ chạy tàu, Nhà ga, Trưởng tàu, Nhân viên khám xe ..vv. Lái tàu là người phụ trách đoàn tàu đối với đoàn tàu hàng sử dụng Thiết bị tín hiệu đuôi tàu theo quy định.

3. Phụ lái tàu: Là người phụ giúp Lái tàu khi làm nhiệm vụ. Phụ lái tàu phải tuyệt đối chấp hành mọi sự chỉ huy của Lái tàu. Khi Ban lái tàu làm nhiệm vụ, Phụ lái tàu được phép đại diện Ban lái tàu liên hệ công tác với các đơn vị có liên quan đến chạy tàu khi được Lái tàu ủy nhiệm.

4. Người làm việc trên đầu máy: Gồm có Ban lái tàu, Cán bộ của Chi nhánh Xí nghiệp đầu máy được cử lên đầu máy thực hiện nhiệm vụ theo dõi tình trạng kỹ thuật đầu máy hoặc giám sát Ban lái tàu làm nhiệm vụ hoặc người được Tổng công ty Đường sắt Việt Nam cho phép, chỉ định làm việc trên đầu máy.

5. Mệnh lệnh điều độ chạy tàu: Là mệnh lệnh nhằm chỉ huy điều hành việc chạy tàu, tổ chức cứu chữa, cứu hộ, cảnh báo tốc độ v.v..., Ban lái tàu phải tuyệt đối chấp hành theo Mệnh lệnh của điều độ chạy tàu.

6. Thiết bị tín hiệu đuôi tàu (viết tắt TBĐT): Là bộ thiết bị có chức năng giúp lái tàu kiểm tra được sự thông gió từ đầu máy đến toa xe hoặc phương tiện giao thông đường sắt cuối đoàn tàu, xả gió ống hãm chính khẩn cấp khi cần thiết, kiểm tra và lưu giữ được số liệu áp lực gió, số liệu thay đổi áp lực gió tại toa xe hoặc phương tiện giao thông đường sắt cuối đoàn tàu.

7. Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT: Là Ban lái tàu thực hiện các tác nghiệp theo quy định đối với đoàn tàu hàng sử dụng TBĐT, Lái tàu là người phụ trách đoàn tàu. Khi đoàn tàu có từ 02 đầu máy trở lên, Lái tàu đầu máy chính là người phụ trách đoàn tàu.

8. Ban lái tàu khách và tàu hàng có bố trí Trưởng tàu hàng và Toa xe Trưởng tàu: Là Ban lái tàu thực hiện các tác nghiệp theo quy định đối với đoàn tàu có bố trí Trưởng tàu. Trưởng tàu là thủ trưởng đoàn tàu.

Điều 3. Quy định đối với Ban lái tàu khi làm nhiệm vụ

1. Chấp hành nghiêm chỉnh quy phạm, quy trình, quy định ..vv có liên quan đến việc chạy tàu, luôn nêu cao tinh thần hợp tác, liên hiệp lao động với các đơn vị liên quan để chạy tàu, dồn tàu an toàn, đúng giờ. Tranh thủ thời gian rút chậm giờ nhằm thực hiện tốt quy định thời gian của Biểu đồ chạy tàu.

2. Bảo vệ, giữ gìn và bảo quản đầu máy, dụng cụ theo đầu máy từ khi nhận đến khi giao đầu máy cho Ban lái tàu khác, Trạm đầu máy hoặc Xí nghiệp quản lý đầu máy. Nghiêm cấm mua bán, trao đổi, làm thất thoát nhiên liệu, dầu mỡ trên đầu máy trong suốt hành trình của đoàn tàu.

3. Trong thời gian làm việc, không được tự ý rời khỏi đầu máy. Nếu có việc phải tạm thời rời khỏi đầu máy, phải cử người trong ban ở lại bảo vệ đầu máy. Cấm để đầu máy trong trạng thái nổ mà không có lái tàu hoặc phụ lái tàu trong buồng lái.

4. Không được phép cho người khác ngoài Ban lái tàu lên đầu máy, trừ những người làm việc trên đầu máy quy định tại khoản 4, điều 2 của quy định này và khi lên làm việc trên đầu máy phải có giấy tờ hợp lệ được cấp có thẩm quyền cấp.

5. Trong lúc lái tàu, phải tập trung tư tưởng, không được làm việc khác không liên quan đến công tác chạy tàu.

6. Khi lên ban và trong khi làm nhiệm vụ, nghiêm cấm Ban lái tàu tự ý phá niêm phong, kẹp chì đối với các thiết bị có niêm phong, kẹp chì trên đầu máy

Điều 4. Trách nhiệm của người làm việc trên đầu máy

1. Những người làm việc trên đầu máy chỉ được mang theo dụng cụ làm việc, sổ sách giấy tờ cần thiết và đồ dùng cá nhân, ngoài ra không mang theo các vật phẩm khác đặc biệt vật phẩm đã bị cấm hoặc hàng hóa có tính chất buôn bán.

2. Khi tàu đang chạy, không vứt hoặc làm rơi xuống đường bất kì thứ gì có thể gây thương vong cho người dưới đường, gây hỏa hoạn, gây trở ngại, mất an toàn, hư hỏng trang thiết bị đường sắt v.v...

Điều 5. Thực hiện hô đáp khi chạy tàu trên đường

1. Khi chạy tàu trên đường, Ban lái tàu phải thực hiện hô đáp nhằm đôn đốc nhắc nhở nhau tỉnh táo, làm tròn trách nhiệm, phối hợp với các bộ phận khác đảm bảo an toàn chạy tàu.

2. Việc hô đáp của Ban lái tàu được thực hiện trong suốt hành trình của đoàn tàu khi: xác nhận biểu thị của tín hiệu, thông tin về tình hình đoàn tàu, đường xá, tốc độ... và các thông tin khác.

3. Ngôn ngữ trong hô đáp phải ngắn gọn, rõ ràng, chỉ rõ nội dung thông tin cần chú ý và xác nhận nội dung thông tin đó.

4. Việc hô đáp tiến hành như sau

a. Người hô cần hô “chú ý...” kèm theo nội dung thông tin cần xác nhận. Người đáp phải xác nhận thông tin đó rồi mới được đáp và đáp xác nhận lại nội

dung sau dấu “ chú ý ..”, nếu chưa xác nhận được thì chỉ cần đáp lại hai tiếng “chú ý” để chứng tỏ mình đã nghe thấy, nhưng còn đang xác nhận.

b. Riêng việc ngừng tàu khẩn cấp chỉ cần một người hô “ngừng tàu” đã phải thực hiện ngay.

Điều 6. Lái tàu, phụ lái tàu không được bố trí làm việc trên đầu máy trong những trường hợp sau:

1. Không đủ sức khỏe theo quy định của cơ quan y tế có thẩm quyền.
2. Khi lên ban mà trong hơi thở có nồng độ cồn.

Điều 7. Trong suốt hành trình chạy tàu, dừng đỗ tại các ga, Ban lái tàu không được cắt đầu máy ra khỏi đoàn xe hoặc nối đầu máy vào đoàn xe khi chưa có lệnh của Trục ban chạy tàu ga hoặc Trưởng tàu.

Trường hợp đoàn tàu không bố trí Trưởng tàu (lái tàu phụ trách đoàn tàu) khi phải cắt đầu máy ra khỏi đoàn xe hoặc nối đầu máy vào đoàn xe cũng như nối từng phần của đoàn tàu ngoài khu gian thì việc cắt, nối do Lái tàu quyết định trên cơ sở đảm bảo các điều kiện an toàn khi thực hiện.

Điều 8. Ban lái tàu phải tuyệt đối chấp hành nhiệm vụ theo kế hoạch hàng ngày do Chi nhánh XNĐM xây dựng. Nếu có việc cần thiết xin nghỉ hoặc muốn thay đổi nhiệm vụ chạy tàu phải xin phép người có thẩm quyền trước 16 giờ hàng ngày. Khi có việc riêng thật cần kíp phải báo cáo ít nhất 4 giờ trước giờ tàu chạy và chỉ được nghỉ khi người có thẩm quyền đồng ý, đồng thời chỉ định được người thay thế.

Điều 9. Ban lái tàu ngoài việc chịu sự lãnh đạo và chỉ đạo của các cán bộ ngành dọc của mình ra, trong khi chạy tàu còn phải chấp hành sự chỉ huy của các chức danh chạy tàu quy định trong Luật đường sắt, Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về: Tín hiệu đường sắt, Khai thác đường sắt, Quy trình chạy tàu và công tác đồn đường sắt hiện hành.

Chương II. PHẠM VI TRÁCH NHIỆM CỦA BAN LÁI TÀU

Điều 10. Phạm vi trách nhiệm của lái tàu:

1. Lái tàu là người chịu trách nhiệm lãnh đạo toàn ban của mình, phải gương mẫu và đôn đốc toàn ban chấp hành nghiêm chỉnh quy trình, quy phạm, chế độ, chỉ thị, mệnh lệnh bảo đảm hoàn thành các chỉ tiêu sản xuất, chỉ tiêu sử dụng nhiên liệu, vật liệu đảm bảo chạy tàu an toàn, đúng giờ, bảo dưỡng đầu máy tốt và luôn sạch sẽ.

2. Lái tàu là người chịu trách nhiệm chính, đại diện cho ban lái tàu của mình liên hệ công tác và liên hiệp lao động với các bộ phận liên quan. Nếu vì bận việc khác có thể cử phụ lái tàu thay mặt nhưng phải chịu trách nhiệm hoàn toàn.

3. Ban lái tàu trong lúc làm nhiệm vụ phải mặc trang phục đúng quy định, đeo biển chức danh để tiện giao dịch với bên ngoài. Lái tàu phải mang theo giấy phép lái tàu.

4. Khi giao nhận đầu máy phải kiểm tra chu đáo theo đúng trình tự kiểm tra quy định đối với từng loại đầu máy. Trước và sau khi khởi động động cơ diesel chú

ý kiểm tra phát hiện kịp thời các hư hỏng để phân công người trong ban tự sửa chữa hoặc khai báo xin thợ sửa chữa.

5. Đôn đốc công tác tác nghiệp chính bị để cho máy ra kho đúng giờ; có đầy đủ nhiên liệu, dầu, mỡ, nước, cát; phụ tùng dự trữ; dụng cụ sửa chữa; dụng cụ làm việc; đèn chiếu sáng; cờ, đèn tín hiệu, pháo hiệu, chèn; dụng cụ cứu viện nếu có. Nếu đầu máy về kho chậm cần tranh thủ thời gian tác nghiệp để đầu máy ra kho bớt chậm.

6. Tự tay tiến hành thử hãm tại ga xuất phát, ga tác nghiệp theo quy định, chủ động thực hiện hãm khi chạy khu gian đầu tiên để nắm vững trạng thái hãm đoàn tàu.

7. Ghi chép đầy đủ báo cáo vận chuyển, sổ tay lái tàu, tình trạng chất lượng đầu máy và yêu cầu sửa chữa; báo cáo thành tích, tai nạn chạy tàu và các giấy tờ quy định khác; giao nộp đúng hạn.

8. Trong lúc chạy tàu hoặc đôn, lái tàu và phụ lái tàu phải xác nhận nhanh chóng chính xác tín hiệu, biển hiệu, biểu chí. Bất kỳ trường hợp nào cũng không được chạy vượt tốc độ quy định, vượt quá tín hiệu ngừng tàu, mốc xung đột. Khi tàu dừng nếu chưa xác nhận được tín hiệu cho phép, cấm chuyển dịch đầu máy.

9. Khi chạy đầu máy đơn, đoàn tàu hàng sử dụng TBĐT và các trường hợp quy định đã ghi trong quy trình chạy tàu lái tàu phải đảm nhiệm nhiệm vụ của trưởng tàu.

10. Nếu đoàn tàu có hai đầu máy trở lên thì lái tàu đầu máy chính chịu trách nhiệm chính về các phần xác nhận tín hiệu, đường, cầu, chiều ghi, bằng chứng cho phép chiếm dụng khu gian v.v.. . các phần khác như sức kéo, giờ giấc, tốc độ v.v.. . thì lái tàu các đầu máy đều có trách nhiệm.

11. Trong khi làm nhiệm vụ, nếu phát hiện những thiếu sót của các đơn vị bạn (vận chuyển, cầu đường, thông tin tín hiệu v. v..) có ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu, thì lúc xuống ban cần kịp thời phản ánh với trực ban đầu máy để báo cáo cấp trên.

12. Khi xảy ra tai nạn hoặc đầu máy hư hỏng dọc đường, lái tàu phải nắm tình hình cụ thể, báo tin tai nạn, sự cố theo quy định và đề xuất yêu cầu hoặc xin ý kiến giải quyết, thực hiện giải quyết sự cố, tai nạn theo quy định.

13. Khi phụ lái tàu có giấy phép học lái do cơ quan có thẩm quyền cấp, lái tàu cần tạo điều kiện cho phụ lái tàu được tập luyện, nhưng phải luôn ở gần để hướng dẫn, giúp đỡ và bảo đảm an toàn.

14. Lái tàu có quyền từ chối không cho tàu chạy, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho điều độ chạy tàu để giải quyết.

15. Lái tàu khi nhận mệnh lệnh của điều độ chạy tàu, nếu xét thấy mệnh lệnh đó có điểm không phù hợp với thực tế hiện trường thì báo cáo xin chỉ thị lại, sau khi đã báo cáo rồi mà điều độ vẫn giữ nguyên mệnh lệnh thì phải chấp hành.

16. Trong quá trình chạy tàu, lái tàu phải luôn nắm được tác dụng của hãm tự động đoàn tàu, đặc biệt là trước khi tàu xuống dốc cao và dài.

17. Không để áp suất gió trong thùng gió chính giảm xuống dưới mức quy

định của mỗi loại đầu máy và giữ ổn định áp suất của ống gió đoàn xe khi ở vị trí vận chuyển từ 5 bar đến 5,15 bar”.

18. Khi hãm tự động hồng, Lái tàu phải bình tĩnh, tìm mọi biện pháp cho tàu dừng lại, đồng thời kéo còi báo hiệu cho Trưởng tàu và Nhân viên công tác trên tàu (nếu có) siết hãm tay để dừng tàu lại. Phối hợp cùng trưởng tàu (nếu có) tổ chức xin cứu viện và thực hiện cứu viện theo quy định.

Điều 11. Phạm vi trách nhiệm của phụ lái tàu:

1. Trong thời gian làm nhiệm vụ, phụ lái tàu phải mang theo chứng chỉ nghề, giấy tờ liên quan khác (nếu có) và chịu sự lãnh đạo trực tiếp của lái tàu, chịu trách nhiệm liên đới với lái tàu về những sự cố, tai nạn do vi phạm quy trình, quy phạm gây ra.

2. Khi giao nhận ban, chịu trách nhiệm giao nhận dụng cụ sửa chữa; dụng cụ làm việc; TBĐT, đèn chiếu sáng; còi, đèn tín hiệu, pháo hiệu, chèn; dụng cụ cứu viện nếu có; phụ tùng dự trữ; nhiên liệu, dầu, mỡ, nước dự trữ v. v. .

3. Phụ lái tàu là người chịu trách nhiệm kiểm tra và bổ sung nhiên liệu dầu, mỡ, cát, nước làm mát cho các bộ phận của đầu máy đồng thời bảo đảm đủ lượng dự trữ cần thiết về dầu, mỡ, nước làm mát cho đầu máy.

4. Nếu dọc đường lái tàu vì lý do nào đó (ốm đau, tai nạn ..vv) không tiếp tục lái tàu được, thì Phụ lái tàu phải hãm cho tàu dừng lại, báo cáo tình hình với trưởng tàu (nếu có) hoặc điều độ chạy tàu và xí nghiệp quản lý để làm thủ tục cứu viện và xin người thay thế.

5. Khi phụ lái tàu có giấy phép học lái, ngoài việc hoàn thành nhiệm vụ của bản thân ra, được lái tàu của mình cho phép và trực tiếp ở gần hướng dẫn, giúp đỡ, được quyền tập lái, nhưng lái tàu phải chịu trách nhiệm chính.

Chương III. LÊN BAN - CHUẨN BỊ CHẠY TÀU

Điều 12. Trong thời gian 6 giờ trước khi tàu chạy, Ban lái tàu phải chủ động sắp xếp thời gian nghỉ ngơi để đảm bảo sức khỏe thực hiện nhiệm vụ; không được uống rượu, bia và các chất kích thích bị cấm sử dụng, không được thức quá khuya và làm việc gì ảnh hưởng đến sức khỏe của mình. Các Ban lái tàu nhận nhiệm vụ lái tàu có giờ xuất phát trong thời gian từ 0 giờ đến 6 giờ, phải được bố trí ngủ tại phòng lưu trú của xí nghiệp.

Điều 13. Trước giờ tàu chạy 01 giờ 30 phút đối với Ban lái tàu khách và tàu hàng có bố trí Trưởng tàu, trước giờ tàu chạy 2 giờ 00 phút đối với Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT phải đến phòng trực ban của xí nghiệp hoặc trạm đầu máy để thực hiện các nhiệm vụ sau:

1. Nhận báo cáo vận chuyển, đối chiếu bảng giờ tàu; Kiểm tra sổ ghi trạng thái đầu máy của ban máy trước; đọc chỉ thị, mệnh lệnh, công lệnh, biệt lệ v.v.. . và những điều cần chú ý về đoàn tàu, đoạn đường ban mình phụ trách và ghi vào sổ tay lái tàu.

2. Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT thực hiện nhận, kiểm tra bộ TBĐT từ trực ban đầu máy của xí nghiệp hoặc trạm đầu máy.

3. Nhận các ấn chỉ, biểu mẫu, biên bản, đơn xin cứu viện, dụng cụ phòng vệ (cờ, đèn, chèn, pháo), các dụng cụ, thông tin cần thiết trong quá trình chạy tàu theo quy định.

4. Ban lái tàu hội ý để thông nhất những vấn đề cần chú ý, phân công nhiệm vụ, biện pháp bảo đảm an toàn và tiết kiệm nhiên liệu, vật liệu.

5. Nghe trực ban hoặc người phụ trách lên ban nhắc nhở những điều cần chú ý, truyền đạt chỉ thị mệnh lệnh mới v.v...

6. Ban lái tàu sau khi thực hiện các nội dung 1,2,3,4,5 ở trên, đưa sổ tay lái tàu cho trực ban hoặc người phụ trách lên ban kiểm tra và thực hiện việc kiểm tra quy trình, quy phạm, tác nghiệp đoàn tàu bằng trắc nghiệm, phiếu hỏi hoặc trả lời trực tiếp (nếu có) khi được kiểm tra. Trực ban hoặc người phụ trách lên ban chỉ định người trong Ban lái tàu trả lời câu hỏi kiểm tra về quy trình, quy phạm, tác nghiệp đoàn tàu nếu thực hiện bằng hình thức trả lời trực tiếp khi còn thời gian.

7. Khi giao ban ngoài ga không tác nghiệp đầu máy, ngoài việc thực hiện các quy định tại khoản 1,3,4,5,6 hai ban lái tàu thực hiện giao nhận đầu máy, tình trạng kỹ thuật, TBĐT, trang thiết bị, dụng cụ, nhiên liệu.... và thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật đoàn tàu, bảo đảm thời gian đỗ tại ga theo quy định của Biểu đồ chạy tàu.

8. Khi tiếp nhận ban, nếu kiểm tra thấy thiếu phụ tùng dự trữ, dụng cụ làm việc, sửa chữa và các đồ dùng khác kèm theo đầu máy thì phải báo cáo để trực ban đầu máy xác nhận, yêu cầu bổ cứu đầy đủ mới được đưa đầu máy ra kho.

Điều 14. Kiểm tra đầu máy trước khi khởi động động cơ diesel

1. Lái tàu chịu trách nhiệm:

a. Kiểm tra toàn bộ thiết bị điện và điều khiển (như tủ điện, ắc quy, các máy phát và động cơ điện, hệ thống dây dẫn , chiếu sáng v.v..).

b. Kiểm tra động cơ diesel, hệ thống nhiên liệu, dầu bôi trơn, làm mát, hâm nóng (nếu có).

c. Kiểm tra bộ truyền động, cơ cấu đảo chiều.

d. Kiểm tra hệ thống hãm, xả cát, trạng thái lò xo, bộ phận chạy, hộp giảm tốc, trục các đăng, giá chuyển hướng đầu đấm v.v.. .

e. Kiểm tra đơn đốc việc làm của phụ lái tàu, khi cần thiết, phối hợp với phụ lái tàu bổ sung cát, dầu, mỡ, nước, nhiên liệu.

2. Phụ lái tàu chịu trách nhiệm:

a. Kiểm tra lượng nhiên liệu, xin bổ sung khi cần thiết.

b. Kiểm tra mức dầu bôi trơn: Động cơ, bơm cao áp, bộ điều tốc, bơm gió, hộp truyền động và đảo chiều, hộp giảm tốc bàn trượt, hệ thống hãm và các bộ phận khác. Theo đặc điểm của từng loại đầu máy tùy tình hình thực tế, phải thay đổi, bổ sung theo mức quy định.

c. Kiểm tra nước làm mát, thay hoặc bổ sung khi cần thiết.

d. Giao nhận và kiểm tra phụ tùng dự trữ, dụng cụ làm việc, dụng cụ sửa chữa, TBĐT và các đồ dùng khác kèm theo đầu máy ; lĩnh dầu, mỡ, nước, giẻ lau v.v...

e. Báo cáo lái tàu biết kết quả công việc kiểm tra xử lý của mình, làm nhiệm

vụ tự sửa chữa và các việc khác do lái tàu phân công.

Điều 15. Trước khi khởi động động cơ, ban lái tàu phải áp dụng các biện pháp bảo đảm an toàn tuyệt đối, tránh để xảy ra tai nạn. Thực hiện chế độ hô đáp, xác định đủ điều kiện kỹ thuật theo quy định của từng loại đầu máy, điều kiện an toàn, trạng thái hãm, tay máy, đảo chiều v.v... đã đúng vị trí quy định chưa.

Điều 16. Khởi động động cơ phải tiến hành đúng quy định của từng loại máy. Khi khởi động lần đầu không được phải kiểm tra lại các bộ phận cần thiết. Khoảng cách thời gian giữa hai lần khởi động phải từ một phút trở lên. Không được phép khởi động quá 3 lần nếu không kiểm tra tìm nguyên nhân khắc phục. Khi lái tàu khởi động động cơ, phụ lái tàu phải theo dõi trạng thái làm việc của động cơ và đầu máy nói chung để giúp lái tàu kiểm tra xử lý kịp thời khi gặp tình huống không bình thường xảy ra.

Điều 17. Sau khi động cơ đã được khởi động, phải tiến hành kiểm tra tình hình làm việc của động cơ, ác quy, bơm gió, quạt làm mát; các hệ thống bôi trơn, nhiên liệu, gió ép, điện; hệ thống chiếu sáng, tín hiệu, v.v...

Điều 18. Khi có đủ gió, lái tàu tiến hành kiểm tra năng lực của bơm gió, áp lực hệ thống gió, tác dụng của hệ thống xả cát, còi hơi, thiết bị chống ngủ gật và thử hãm theo quy định. Điều chỉnh áp suất gió ống hãm đoàn xe đúng quy định.

Điều 19. Khi nhiệt độ nước làm mát, áp suất dầu bôi trơn đạt tiêu chuẩn quy định, lái tàu kiểm tra tác dụng của tay máy, tốc độ vòng quay động cơ. Trước khi kiểm tra phải xiết hãm đầu máy, đảo chiều ở vị trí trung gian, khi kiểm tra phải chú ý nghe tiếng động cơ làm việc và quan sát các đồng hồ. Việc tăng giảm vòng quay động cơ phải tiến hành từ từ. Khi đang kiểm tra tay máy, lái tàu không được rời khỏi vị trí của mình và không được làm gì khác.

Điều 20. Lái tàu kiểm tra tác dụng của còi, các loại đồng hồ hiển thị, thiết bị cảnh báo, các công tắc, tay gạt, nút ấn, bàn đạp điều khiển, thiết bị chống ngủ gật, thiết bị ghi băng tốc độ v.v... xem có bình thường không

Điều 21. Đối với đầu máy có tính năng ghép đôi, khi ghép đầu máy, ban máy cần tiến hành kiểm tra và chuẩn bị đầu máy theo đúng quy định của từng loại máy.

Chương IV. TÁC NGHIỆP ĐẦU MÁY RA KHO - KÉO TÀU

Mục 1. Ra kho

Điều 22. Khi đến giờ ra kho (ít nhất là trước giờ tàu chạy 30 phút đối với tàu khách và 01 giờ 10 phút đối với tàu hàng sử dụng TBĐT), đầu máy đã chuẩn bị xong, lái tàu kiểm tra hãm tay, bỏ chèn (nếu có) và kéo còi xin ra kho. Theo tín hiệu của nhân viên dẫn máy, đầu máy ra điểm phân giới đỗ lại để nhân viên ga ghi giờ ra kho vào Báo cáo vận chuyển của lái tàu. Sau đó đầu máy theo tín hiệu hướng dẫn ra ga nối vào đoàn xe.

Điều 23. Ban lái tàu ngoài việc xác nhận tín hiệu của người dẫn máy, còn phải chú ý nhìn đường, chiều ghi, thực hiện chế độ hô đáp để bảo đảm an toàn.

Điều 24. Khi đầu máy đến cách đoàn xe 30 mét phải giảm tốc độ xuống 10 km/h, cách 20 mét xuống 5 km/h. Chú ý nổi êm, tránh xung động mạnh.

Điều 25. Nối máy vào đoàn xe xong phải yêu cầu người dẫn máy làm tín hiệu nhích lên một chút (khoảng 20-40 cm) để kiểm tra móc nối trước khi nối hãm.

Điều 26. Sau khi nối máy, nối hãm lái tàu cấp gió và kiểm tra trạng thái cấp gió đoàn tàu. Phụ lái tàu xuống kiểm tra trạng thái móc nối, ống gió của đầu máy với toa xe, đầu máy liền kề nếu có.

Điều 27. Đoàn tàu hàng sử dụng TBĐT, Phụ lái tàu phụ trách việc lắp đặt Bộ phận tại đuôi tàu của Bộ TBĐT. Lái tàu trực tiếp hoặc ủy quyền cho Phụ lái tàu kiểm tra danh mục phụ tùng toa xe đối với các toa xe trong thành phần đoàn tàu theo quy định. Nếu có vướng mắc giữa thực tế kiểm tra với phiếu giao nhận phụ tùng toa xe phải phối hợp với Trạm khám chữa toa xe hoặc Trục ban chạy tàu ga khẩn trương giải quyết.

Điều 28. Thử hãm đoàn tàu

1. Khi thử hãm lái tàu phải chú ý quan sát trạng thái hệ thống hãm biểu hiện trên các đồng hồ áp suất. Đoàn tàu hàng sử dụng TBĐT, Lái tàu ngoài việc quan sát trạng thái hệ thống hãm biểu hiện trên các đồng hồ áp suất còn phải kiểm tra áp suất gió cuối đoàn tàu hiển thị trên Bộ phận buồng lái của TBĐT.

2. Thực hiện trình tự thử hãm theo tín hiệu, chú ý kiểm tra trạng thái xì hở và yêu cầu khắc phục để bảo đảm đúng tiêu chuẩn quy định.

3. Sau khi thử hãm xong cùng các chức danh liên quan ký và nhận giấy chứng nhận tác dụng hãm.

Điều 29. Nhận Báo cáo vận chuyển của đoàn tàu

1. Báo cáo vận chuyển của Ban lái tàu khách, tàu hàng có bố trí trưởng tàu do trưởng tàu ghi các nội dung theo quy định.

2. Báo cáo vận chuyển của Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT: Do trực ban đầu máy lập, phần liên quan đến thành phần đoàn tàu, tấn số đoàn tàu, thời gian dồn của đầu máy tại ga lập tàu do trực ban chạy tàu ga lập tàu ghi. Khi thay đổi thành phần, thời gian dồn tại ga dọc đường do trực ban chạy tàu ga sở tại ghi, sau đó bàn giao lại cho Ban lái tàu.

3. Trưởng tàu, Trục ban chạy tàu ga nhận báo cáo vận chuyển tại đầu máy ở ga xuất phát. Khi trưởng tàu đến gặp, lái tàu giao Báo cáo vận chuyển cho trưởng tàu, đối chiếu đồng hồ để thống nhất giờ giữa hai người đồng thời thảo luận các điểm cần thiết (tấn số, chiều dài đoàn tàu, kế hoạch cắt móc dọc đường và các thông tin cần thiết khác v. v. .) để cùng phối hợp bảo đảm chạy tàu an toàn và đúng giờ.

Mục 2. Xuất phát

Điều 30. Trước giờ xuất phát 10 phút, lái tàu phải báo cho phụ lái tàu biết và cùng nhau làm công tác chuẩn bị xuất phát. Trước khi xuất phát đầu máy phải bảo đảm nhiệt độ nước làm mát, áp suất dầu bôi trơn, nhiên liệu, áp suất gió đầu máy - đoàn xe và các cảnh báo, hiển thị trên bàn điều khiển ở trạng thái bình thường. Trường hợp cần thiết được phép nâng tốc độ vòng quay động cơ để hâm nóng động cơ hoặc cấp đủ gió cho đoàn tàu.

Điều 31. Trước lúc xuất phát, cần chú ý:



1. Đọc cả ban nghe và xác nhận cảnh báo, mệnh lệnh và các giây tờ khác do trực ban ga giao.

2. Kiểm tra và xác nhận bằng chứng cho phép chiếm dụng khu gian (tín hiệu ra ga, thẻ đường, phiếu đường, giấy phép ...) có đầy đủ và chính xác không.

Điều 32. Khi nhận được tín hiệu cho tàu chạy của trưởng tàu, trực ban ga lái tàu phải xác nhận đường phía trước không có gì trở ngại, sau đó kéo còi rồi mới được mở máy, trước khi qua ghi phải xác nhận chiều ghi. Ban lái tàu phải thực hiện hô đáp để cùng kiểm tra và xác nhận.

Điều 33. Khi mở máy xuất phát, cần chú ý mở máy được êm tránh gây xung động mạnh và gãy máy.

Điều 34. Nếu mở máy mà đoàn tàu không chuyển bánh, phải đóng máy kiểm tra lại trạng thái hãm đoàn tàu, nếu cần kéo còi báo chạy lùi, gạt tay đảo chiều về phía chạy lùi, mở nhỏ tay máy để ép móc, đồng thời xả cát sau đó đóng máy lại và hãm đầu máy. Tiếp đó thực hiện các thao tác cần thiết cho đoàn tàu chạy lại.

Điều 35. Sau lúc tàu chuyển bánh và sau khi tàu ra khỏi ghi, ban lái tàu phải quay lại xác nhận phía sau đoàn tàu bằng cách hô đáp.

Điều 36. Khi đoàn tàu có nhiều đầu máy kéo, các ban lái tàu phải thực hiện đúng các quy định về ghép đầu máy để điều khiển đầu máy phụ và đoàn tàu an toàn. Việc xác nhận tín hiệu, sử dụng hãm v.v.. do đầu máy chính phụ trách, nhưng gặp trường hợp thật đặc biệt như lúc máy sau thấy có tín hiệu ngừng tàu của nhân viên nhà ga, của người tuần đường, tàu chạy nhầm vào đường khác, đoàn tàu trật bánh hoặc bốc cháy v.v.. mà không thấy lái tàu máy trước hãm tàu, nhận thấy cứ để tàu tiếp tục chạy có thể gây ra tai nạn thì lái tàu máy sau phải liên tục kéo còi báo nguy cấp để lái tàu máy trước hoặc trưởng tàu chú ý. Nhưng nếu không thấy có hiệu quả thì lái tàu máy sau được phép áp dụng các biện pháp cần thiết để hãm cho đoàn tàu dừng lại.

Điều 37. Việc phối hợp công tác và thông báo tín hiệu giữa đầu máy chính và phụ phải theo đúng các điều quy định của quy trình tín hiệu và quy trình chạy tàu.

Điều 38. Đầu máy không hoạt động nối vào đoàn tàu phải có đủ ban lái tàu. Ban lái tàu của đầu máy chính và đầu máy ghép phải thực hiện đúng quy định về nối ghép của từng loại đầu máy, bảo đảm an toàn cho đầu máy và đoàn tàu trên suốt dọc đường. Tốc độ kéo lớn nhất của đoàn tàu không được vượt quá tốc độ cho phép của đầu máy ghép theo.

Mục 3. Chạy tàu trong khu gian

Điều 39. Ban lái tàu phải được học và nắm vững trạng thái đường xá, cầu, cống, vị trí tín hiệu, vị trí đường ngang, ga, trạm v.v... để chạy tàu an toàn đúng tốc độ cho phép. Có thể xử lý đúng đắn khi đoàn tàu sắp đến cầu, đường ngang, đường dốc, ga, trạm, các địa điểm xung yếu v.v.. trong mọi tình huống và điều kiện thời tiết.

Điều 40. Nếu đoàn tàu bị chậm giờ, lái tàu căn cứ tốc độ cho phép để chạy gỡ lại giờ chậm, giảm thời gian tác nghiệp, khôi phục thời trình đoàn tàu đúng giờ

hoặc bớt chậm.

Điều 41. Trong lúc chạy tàu ban lái tàu phải thực hiện triệt để chế độ hô đáp xác nhận đường phía trước, luôn chú ý đề phòng tai nạn. Mỗi khi cần quay nhìn vào trong buồng lái hoặc phía sau đoàn tàu, lái tàu phải hô “chú ý phía trước” phụ lái tàu đáp lại “chú ý” và nhìn đường, lúc đó mới được quay nhìn vào hoặc quay nhìn phía sau bảo đảm lúc nào cũng có ít nhất một người đang nhìn đường phía trước.

Điều 42. Ban lái tàu ngoài việc xác nhận phía sau đoàn tàu lúc ra ga, mỗi khu gian còn phải hô đáp xác nhận phía sau đoàn tàu 2 lần.

Điều 43. Trước khi trời tối hoặc ban ngày nhưng có sương mù, mưa bão ảnh hưởng đến tầm nhìn phải bật đèn pha, đèn sương mù, đèn tín hiệu đầu máy. Ánh sáng của đèn pha đầu máy phải được điều chỉnh chiếu tập trung ở điểm xa nhất và đúng vào giữa lòng đường sắt. Phụ lái tàu phải kiểm tra đèn tín hiệu mặt trước hoặc mặt sau đầu máy (khi đẩy) phải đầy đủ đúng quy định. Ánh sáng đèn trong buồng lái không được ảnh hưởng xấu đến tầm nhìn của ban lái tàu.

Điều 44. Còi đầu máy chỉ được dùng vào đúng mục đích bảo đảm an toàn chạy tàu và thực hiện các điều khoản quy định trong quy trình, cấm dùng còi vào mục đích khác. Khi đứng trong ga có hành khách đang đi qua lại gần đầu máy, khi qua các bệnh viện trường học v.v... không nên đột ngột kéo còi.

Điều 45. Tàu đang chạy, lái tàu phát hiện có hiện tượng mất tốc độ, áp lực ống hãm đoàn xe giảm đột ngột, phải lập tức đóng máy, giảm tốc độ đoàn tàu, hô đáp quan sát phía sau (cả hai bên), nếu phát hiện tín hiệu bắt tàu của trường tàu, đoàn tàu có khói bụi hoặc các hiện tượng bất thường khác có thể gây mất an toàn phải lập tức dừng tàu. Khi tàu dừng hẳn, cử phụ lái tàu xuống liên hệ với trường tàu. Trên đường đi liên hệ, cần chú ý kiểm tra đoàn tàu, tìm hiểu nguyên nhân để kịp thời tìm biện pháp xử lý.

Điều 46. Khi chạy dọc đường ban lái tàu phải thường xuyên chú ý theo dõi trạng thái hoạt động của đầu máy bằng mắt nhìn, tai nghe, mũi ngửi, tay sờ. Trong mọi trường hợp, nếu thấy khác thường thì cần tìm nguyên nhân và có biện pháp xử lý kịp thời.

Điều 47. Trong lúc chạy tàu, nếu phát hiện những việc dưới đây, ban lái tàu cần báo với ga ngừng tàu đầu tiên, nếu tình hình nghiêm trọng đe dọa đến an toàn chạy tàu, được ngừng tàu tại ga đầu tiên (nếu tàu thông qua) để báo cáo tình hình với trực ban chạy tàu ga:

1. Dọc đường gặp chướng ngại, sự cố hoặc tai nạn mà đoàn tàu có thể và được phép chạy lại theo quy định.

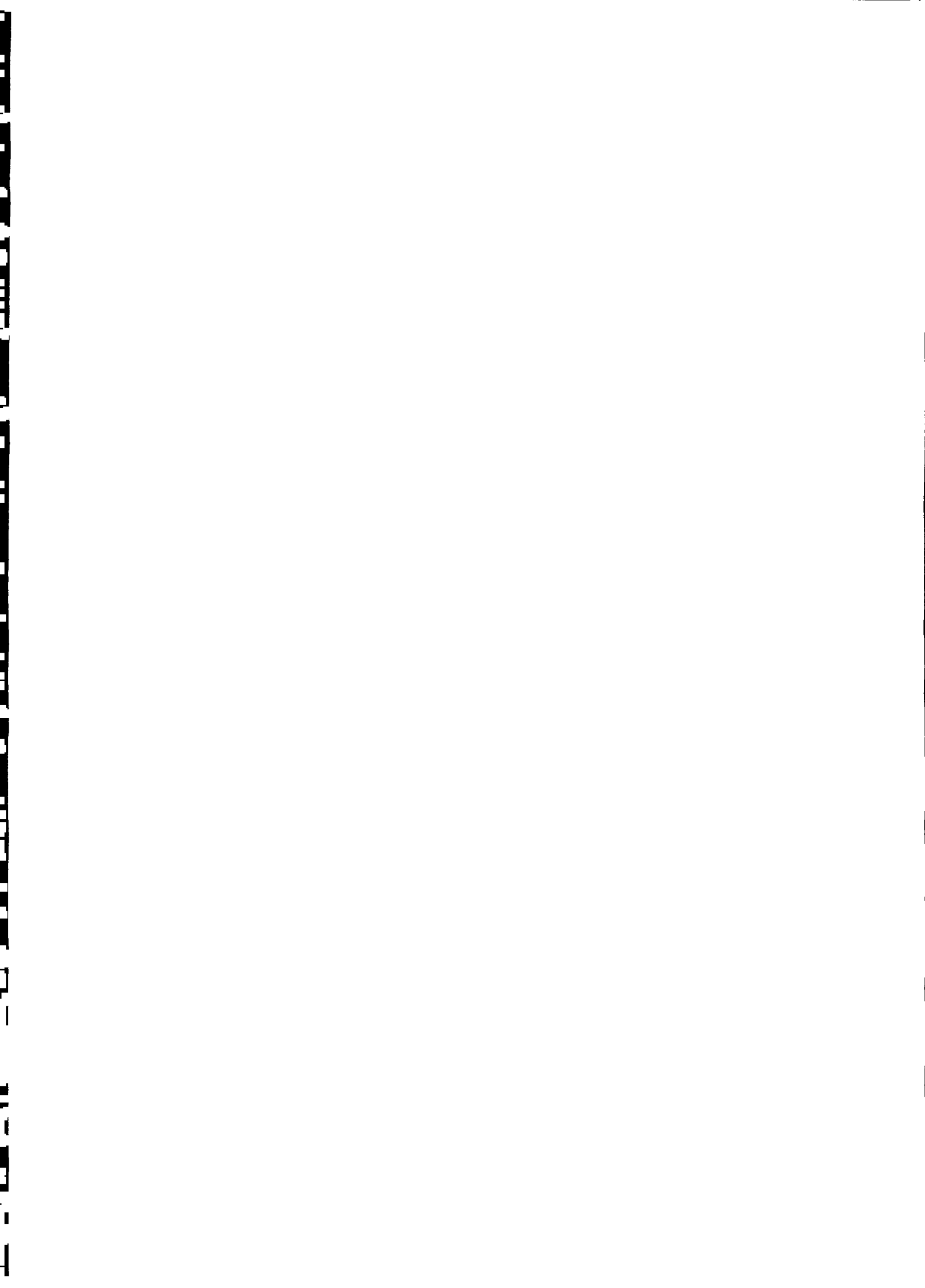
2. Tín hiệu biểu thị không chính xác, không rõ ràng.

3. Đường xá, cầu, cống có chỗ bị hỏng, bị sụt lở, ngập nước hoặc có hiện tượng xấu có thể gây trở ngại cho việc chạy tàu.

4. Thiết bị đường sắt bị cháy hoặc bị cháy nhà, cháy rừng uy hiếp đến an toàn chạy tàu và thiết bị đường sắt.

5. Những việc khác xét thấy cần báo cáo.

Điều 48. Trong lúc chạy tàu, gặp những trường hợp sau đây, lái tàu phải hãm



cho tàu dừng lại, nêu cân liên hệ với trưởng tàu và những người có trách nhiệm để giải quyết theo quy định:

1. Thấy trên đường, trên tàu, dưới ga có tín hiệu báo ngừng tàu.
2. Qua địa điểm trước đây có đặt tín hiệu ngừng tàu cố định, nay thấy mất mà lái tàu chưa nhận được thông báo.
3. Tín hiệu đã báo cho vào (an toàn) nhưng đột nhiên lại đổi thành tín hiệu ngừng tàu.
4. Tín hiệu không chính xác, không thống nhất hoặc không rõ ràng.
5. Khi phát hiện đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng dừng chạy trên đường sắt phía trước đường tiến của tàu mình.
6. Trên đường hoặc cạnh đường sắt có vật chướng ngại cản trở đoàn tàu chạy.
7. Trên đường hoặc sát đường sắt có người hoặc súc vật đã kéo còi báo nhiều lần vẫn không tránh có thể xảy ra tai nạn.
8. Đầu máy, toa xe trong tàu hư hỏng không tiếp tục chạy được.
9. Đoàn tàu bị cháy hoặc cháy cạnh đường sắt có thể gây cháy lan sang đoàn tàu.
10. Gặp nước lũ, úng ngập đường sắt.
11. Phát hiện đường xá, cầu, cống v.v... hư hỏng không bảo đảm an toàn cho tàu chạy qua.
12. Đầu máy, toa xe trật bánh, tai nạn hoặc sự cố đoàn tàu.
13. Đoàn tàu đi nhầm vào đường khác như đường nhánh, đường không quy định đón gửi tàu v.v.. .
14. Phát hiện đoàn tàu không toàn vẹn.
15. Phát hiện đoàn tàu chạy chưa có bằng chứng cho phép chiếm dụng khu gian hoặc bằng chứng không đúng.
16. Gặp những vấn đề khác uy hiếp an toàn chạy tàu.

Điều 49. Khi tàu dừng trong khu gian không tiếp tục chạy được, Ban lái tàu ngoài việc thực hiện các tác nghiệp theo quy định còn phải thực hiện việc đặt chèn như sau:

1. Nếu vị trí đoàn tàu dừng là dốc lên đối với đoàn tàu không bố trí trưởng tàu, phải đặt chèn vào bánh xe của toa xe sau cùng của đoàn tàu.
2. Nếu vị trí đoàn tàu dừng là dốc xuống, phải đặt chèn vào bánh xe thứ hai của giá chuyên hướng thứ nhất tại đầu máy theo hướng chạy của đoàn tàu.
3. Nếu vị trí đoàn tàu dừng là đường bằng đối với đoàn tàu không bố trí trưởng tàu, phải đặt chèn cả hai chiều tại bánh xe thứ 2 của giá chuyên hướng thứ nhất theo hướng tàu chạy.

Điều 50. Khi tàu đến gần cột tín hiệu mà vì bất kỳ lý do gì chưa xác nhận được tín hiệu, phải coi như phía trước là tín hiệu ngừng tàu, lái tàu chạy giảm tốc độ để khi cần thiết có thể ngừng tàu trong giới hạn an toàn. Nghiêm cấm đoán mò tín hiệu để chạy tàu và dôn dịch

Mục 4. Vào ga

Điều 51. Khi đoàn tàu sắp vào ga, ban lái tàu phải hô đáp xác nhận tín hiệu báo trước, tín hiệu vào ga. Nếu cả khu gian chưa dùng hãm, lái tàu phải hãm điều chỉnh tốc độ vào ga cho phù hợp đồng thời thử tác dụng hãm của đoàn tàu.

Điều 52. Từ lúc đoàn tàu cách cột hiệu vào ga 1 km cho đến khi đoàn tàu đỗ hẳn hoặc thông qua, công việc chủ yếu của ban lái tàu là xác nhận tín hiệu, chiều ghi, trạng thái đường xá trong ga, chấp hành tốc độ và các quy định khác đã ghi trong quy phạm kỹ thuật, quy trình về vấn đề này.

Điều 53. Sau khi xác nhận tín hiệu vào ga ban lái tàu phải hô đáp để xác nhận chiều ghi và đường vào ga đồng thời lái tàu điều chỉnh tốc độ, cấm vượt tốc độ cho phép khi qua ghi.

Điều 54. Việc giao nhận thẻ đường hoặc phiếu đường khi không có thiết bị giao nhận, người giao phải đứng ở trước cửa lên xuống hoặc vị trí thuận lợi nhất cho việc giao nhận, khi giao một tay cầm bao da của vòng thẻ đường (không cầm vào vòng) một tay nắm vững tay vịn. Cầm vừa ngồi trên ghế vừa giao nhận. Cầm vút vòng thẻ xuống đất. Lúc giao nhận còn cần chú ý bảo đảm an toàn lao động cho mình và nhân viên nhà ga. Nhận thẻ đường phải kiểm tra xác nhận quyền chiếm dụng khu gian và các thông tin khác.

Mục 5. Vào ga dừng tàu

Điều 55. Đoàn tàu khách vào ga dừng tàu phải hãm dừng tàu ngang với biển báo đỗ (biển Đ) hoặc tín hiệu của trục ban chạy tàu.

Điều 56. Đoàn tàu hàng vào ga dừng tàu nên đỗ cách mốc xung đột phía trước khoảng 30 m, đuôi tàu lọt vào mốc xung đột phía sau. Nếu đoàn tàu quá dài, đợi cho tàu dừng hẳn, Lái tàu căn cứ vào tín hiệu của Trục ban chạy tàu ga mở máy nhích đoàn tàu lên sát mốc xung đột phía trước nhưng không được vượt quá mốc xung đột này. Trường hợp đặc biệt phải tiến vượt qua mốc xung đột phía trước thì Lái tàu phải yêu cầu trục ban chạy tàu ga cấp cảnh báo và Lái tàu đưa đoàn tàu qua mốc xung đột theo tín hiệu của nhân viên áp dẫn.

Điều 57. Khi đoàn tàu dừng trong ga, ban lái tàu cần kiểm tra các bộ phận không thể kiểm tra lúc đang chạy. Trước khi rời khỏi ghế ngồi lái tàu phải đóng tay máy, tay đảo chiều ở vị trí trung gian, hãm đầu máy. Nếu tàu dừng có tránh nhau lái tàu cần chú ý chiều ghi phía trước của tàu mình xem có đúng không. Ban đêm phải tắt đèn pha đầu máy để khỏi ảnh hưởng tầm nhìn của tàu ngược chiều.

Điều 58. Khi đầu máy dừng ở ga trên 15 phút, lái tàu phải tắt máy (trừ trường hợp đặc biệt do điều kiện kỹ thuật không cho phép). Khi tắt máy lái tàu tiến hành theo đúng trình tự quy định của từng loại đầu máy, sau khi tắt máy phải giảm dùng điện, cấm dùng bếp điện (nếu có). Trường hợp đỗ ở ga lâu mà không cần kiểm tra đầu máy thì phải ngắt tất cả công tắc điện, cầu dao chính.

Điều 59. Ban lái tàu cần tranh thủ thời gian dừng ở ga để xử lý những hư hỏng nếu có trên đầu máy. Trước khi thay một phụ tùng bị hỏng phải xác định và khắc phục được nguyên nhân hỏng rồi mới thay cái mới đúng quy cách.



Điều 60. Đoàn tàu dừng ở ga hoặc giữa đường, vì một nguyên nhân nào đó cần cắt máy ra khỏi đoàn tàu hoặc phải cắt đôi đoàn tàu thì phải dùng hãm tự động hãm toàn bộ đoàn tàu để sau khi cắt phần còn lại ở trạng thái bó hãm.

Điều 61. Khi đoàn tàu dừng trong ga, Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT tàu phối hợp với nhà ga, nhân viên trạm khám chữa toa xe trông coi, bảo vệ trang thiết bị, hàng hóa trên đoàn tàu.

Mục 6. Thông qua ga

Điều 62. Đoàn tàu thông qua ga không được vượt quá tốc độ cho phép của đường ga và ghi.

Điều 63. Khi thông qua ga, ngoài việc chấp hành đầy đủ các quy trình, quy phạm ra còn cần chú ý đến trạng thái đường xá và đường bên cạnh xem có gì uy hiếp đến an toàn của đoàn tàu không. Khi thông qua ga có tránh nhau với tàu khách cần chú ý kéo còi đề phòng tai nạn va, cán người.

Đoàn tàu hàng sử dụng thiết bị đuôi tàu khi thông qua ga, Lái tàu phải xác nhận đoàn tàu nguyên vẹn qua Bộ thiết bị đuôi tàu. Nếu chạy dọc đường phát hiện có hiện tượng uy hiếp đến an toàn chạy tàu, phải hãm tàu dừng lại để xử lý hoặc tìm cách báo cho Trục ban chạy tàu ga biết (kể cả trường hợp tàu thông qua ga).

Điều 64. Sau khi đoàn tàu vào ghi phải hô đáp, chú ý xác nhận tín hiệu ra ga, tín hiệu của trục ban chạy tàu ga, nhắc nhở chuẩn bị giao nhận thẻ đường (hoặc phiếu đường). Tiếp đó lái tàu phải đặc biệt chú ý xác nhận trạng thái ghi ra. Nếu phía lái tàu bị khuất phải thực hiện hô đáp nhắc phụ lái tàu xác nhận chiều ghi ra. Sau khi nhận được thẻ đường (hoặc phiếu đường) rồi mà chưa xác nhận và hô đáp chiều ghi ra thì phụ lái tàu kiểm tra thẻ đường (hoặc phiếu đường) còn lái tàu xác nhận chiều ghi ra rồi mới quay vào xác nhận thẻ đường (hoặc phiếu đường) và cảnh báo nếu có.

Mục 7. Vào ga dừng tàu

Điều 65. Đoàn tàu vào ga cuối cùng, sau khi ngừng hẳn, ban lái tàu phải chú ý tín hiệu của nhân viên thử hãm đoàn tàu.

Điều 66. Ngoài việc dôn ở ga dọc đường ra, trường hợp thật cần thiết lập tàu, dọn đường tại ga xuất phát hoặc ga cuối cùng phải có mệnh lệnh của điều độ, lái tàu có nhiệm vụ dôn, nhưng tối đa không quá 20 phút từ lúc tàu đến ga.

Điều 67. Đối với đoàn tàu có bố trí trưởng tàu thì khi tàu ngừng hẳn, phụ lái tàu có nhiệm vụ lấy Báo cáo vận chuyển (địa điểm nhận báo cáo vận chuyển với trưởng tàu tại phòng trục ban chạy tàu ga). Khi nhận Báo cáo vận chuyển phải xem lại chu đáo, chỗ nào chưa rõ hoặc có chỗ không đúng đề nghị trưởng tàu ghi lại cho chính xác. Nhưng nếu ý kiến không thống nhất, sẽ đem về báo cáo với trục ban hoặc lãnh đạo đơn vị giải quyết.

Điều 68. Khi đầu máy vào kho qua điểm phân giới phải giao Báo cáo vận chuyển cho nhân viên thường trực phân giới hoặc người được chỉ định có trách nhiệm ghi giờ vào kho, sau đó mới theo tín hiệu quy định cho máy vào kho.

Điều 69. Việc quay đầu máy, lấy nhiên liệu cho đầu máy do ban lái tàu xuống ban làm, trừ trường hợp đặc biệt theo sự chỉ định của trục ban đầu máy.

Điều 70. Khi quay đầu máy phải chấp hành những quy định riêng của đường quay hoặc cầu quay. Đối với cầu quay phải chú ý chấp hành những quy định sau:

1. Trước khi vào cầu quay, phải dừng lại để kiểm tra cầu, sau đó mới được tiếp tục tiến vào theo tín hiệu của người dẫn đường, tốc độ không quá 3 km/h.

2. Khi đầu máy đã dừng đúng vị trí trên cầu quay, phải đóng tay máy, hãm đầu máy, tay đảo chiều để ở vị trí trung gian.

3. Khi quay máy lái tàu phải ngồi ở ghế làm việc của mình, không được rời khỏi ghế để làm việc khác.

Điều 71. Khi đầu máy về kho, ban lái tàu phải theo dõi việc bổ sung đủ nhiên liệu, dầu mỡ và kiểm tra đầu máy chu đáo, sắp xếp các loại dụng cụ gọn gàng, lau chùi đầu máy và dụng cụ sạch sẽ, sửa chữa những hư hỏng trong phạm vi tự sửa chữa, khai báo cho trực ban biết và yêu cầu sửa chữa những hư hỏng khác (nếu có). Trước khi rời đầu máy, phải xiết hãm con hãm đầu máy, khi tắt máy lái tàu tiến hành theo đúng trình tự quy định của từng loại đầu máy. Sau đó ngắt tất cả công tắc điện, cầu dao ắc quy và khóa buồng lái.

Trường hợp nếu xí nghiệp có bố trí nhân viên chỉnh bị đầu máy, Ban lái tàu thực hiện khai báo chất lượng đầu máy chính xác, ghi rõ yêu cầu sửa chữa và tác nghiệp khác theo quy định xuống ban vào sổ khai máy (bao gồm cả những hư hỏng trong phạm vi sửa chữa của Ban lái tàu).

Khi đầu máy dừng trong kho, xí nghiệp đầu máy phải chỉ đạo thực hiện việc đặt chèn để chống trôi đầu máy và quy định cụ thể việc quản lý đặt chèn, thu hồi chèn khi dọn dịch đầu máy trong kho để đảm bảo an toàn.

Mục 8. Xuống ban

Điều 72. Ban lái tàu xuống ban tại ga cuối cùng trong hành trình của đoàn tàu hoặc ga có thay đầu máy, sau khi hoàn thành mọi việc ban lái tàu vào phòng trực ban làm thủ tục xuống ban:

1. Ghi chép đầy đủ các mục quy định trong báo cáo vận chuyển, sổ tay lái tàu, tính chỉ tiêu nhiên liệu, hội ý rút kinh nghiệm, ưu khuyết điểm về chuyến tàu vừa qua.

2. Viết báo cáo thành tích và tai nạn (nếu có), viết báo cáo đường xấu và các ý kiến đề xuất với các đơn vị bạn v.v... nộp báo cáo theo đúng quy định.

3. Báo cáo với trực ban các mặt quy định trong phạm vi trách nhiệm của mỗi người, làm xong mọi thủ tục cần thiết sau đó xuống ban.

4. Ban lái tàu hàng sử dụng TBĐT thực hiện giao Bộ TBĐT cho Trực ban đầu máy hoặc người phụ trách xuống ban theo quy định.

Điều 73. Ban lái tàu lên, xuống ban dọc đường và không thay đầu máy, thực hiện giao nhận đầu máy, tình trạng kỹ thuật, TBĐT, trang thiết bị, dụng cụ, nhiên liệu..vv theo quy định, sau đó mới thực hiện các nội dung 1,2,3 của điều 71 và gửi báo cáo về theo cách thức do đơn vị quản lý quy định. trước khi xuống ban.



Chương V. DỒN DỊCH

Điều 74. Ban lái tàu khi làm nhiệm vụ dồn phải chấp hành triệt để quy trình, quy phạm và các quy định về công tác dồn bảo đảm kế hoạch dồn, an toàn chạy tàu, an toàn lao động, bảo đảm đầu máy toa xe, hàng hóa được nguyên vẹn.

Điều 75. Ban lái tàu của đầu máy dồn phải làm đầy đủ việc lên, xuống ban, giao tiếp ban, chế độ ra vào kho, ghi chép báo cáo vận chuyển và các quy định khác như đầu máy chạy đường dài.

Điều 76. Lái tàu, phụ lái tàu chạy đường dài đã bị đình chỉ công tác không được cất cử làm công tác dồn.

Điều 77. Lái tàu làm nhiệm vụ dồn phải thuộc đường trong ga, bãi hàng và các kho hàng thuộc phạm vi máy dồn hoạt động. Nếu bất thường cần cất người thay thế, thì phụ lái tàu của ban đó, phải là người cũ hiểu đường, hiểu biết thiết bị ga... và đã làm nhiệm vụ ở ga đó một tháng trở lên.

Điều 78. Ngoài việc bảo đảm trạng thái kỹ thuật của đầu máy nói chung theo quy định, đầu máy dồn nhất thiết phải bảo đảm trạng thái máy hãm, thiết bị đảo chiều, đèn pha, hệ thống chiếu sáng, tín hiệu đúng quy định.

Điều 79. Lái tàu đầu máy chuyên dồn sau khi nhận được phiếu dồn ghi rõ kế hoạch hoặc nhân viên nhà ga đã liên hệ báo rõ kế hoạch dồn, sẽ theo tín hiệu của trưởng dồn mà làm công tác dồn dịch. Trong lúc dồn, nếu không nhìn thấy tín hiệu hoặc tín hiệu không thống nhất, không rõ ràng, công việc tiến hành không đúng với kế hoạch, phải hãm máy lại, sau khi nhìn rõ tín hiệu hoặc hỏi lại kế hoạch dồn rõ ràng mới được tiếp tục mở máy chạy.

Điều 80. Khi dồn dịch đoàn xe dài, che khuất tầm nhìn hoặc đường cong lái tàu khó nhìn tín hiệu phải thực hiện hô đáp để phụ lái tàu xác nhận tín hiệu, khỏi ảnh hưởng đến tiến độ công tác dồn.

Điều 81. Nghiêm cấm vượt tốc độ trong lúc dồn dịch. Lúc nối xe lái tàu phải xác nhận vị trí toa xe dừng, lúc sắp nối vào toa xe, tốc độ đoàn dồn không quá 3km/h. Nếu đoàn dồn quá dài hoặc gặp đường cong, lái tàu phải đặc biệt chú ý đề phòng khi nối xe gây xung động quá mạnh.

Điều 82. Trong khi dồn, phải chú ý xác nhận tín hiệu, chiều ghi, tình hình đường bên cạnh xem có gì trở ngại không, nhất là lúc dồn đường nhánh, kho hàng, xưởng máy. Khi dồn vào khu vực kho, bãi hàng, cãng, kho xăng v.v... phải chấp hành triệt để việc phòng hỏa ở các nơi đó.

Chương VI. SỬ DỤNG MÁY HÃM GIÓ

Điều 83. Khi cấp gió xuống đoàn xe, nếu phát hiện ống đoàn xe hở gió nhiều, cần thông báo và phối hợp với các chức danh liên quan để khắc phục. Khi tạm ngừng cấp gió, thấy mất gió hoàn toàn, cần ngừng cấp gió cho đến khi tình trạng được khắc phục.

Điều 84. Trước lúc đầu máy hay đoàn tàu chuyên bán lái tàu phải xác nhận tình trạng đồng hồ áp suất gió. Đoàn tàu ở ga sắp đi vào khu gian có dốc lớn và dài thì sau khi hãm ngừng tàu hoặc sau khi thử hãm xong phải xiết hãm và giữ hãm đoàn xe. Khi có tín hiệu cho tàu chạy mới cấp gió nhả hãm đoàn tàu để đề phòng

gặp trường hợp van khóa của hệ thống gió đoàn xe bị đóng sẽ dễ phát hiện.

Điều 85. Lái tàu phải thành thạo trong việc sử dụng hãm, chủ động hãm dừng tàu, điều chỉnh tốc độ chạy tàu để đảm bảo an toàn. Khi sử dụng hãm, lái tàu cần chú ý chấp hành các quy định dưới đây:

1. Khi sử dụng hãm thường, lần giảm áp đầu tiên không nhỏ hơn 0,5 bar nhưng không vượt quá 1,0 bar.

2. Nếu phải giảm áp thêm (truy áp) thì lần giảm áp thêm không được nhiều hơn lần trước.

3. Khi sử dụng hãm thường, tổng lượng giảm áp và truy áp không được vượt quá 1,4 bar.

4. Giảm áp lần trước nếu chưa xả gió hết thì chưa được giảm áp thêm, trừ các trường hợp bất thường.

5. Đoàn tàu đã hãm vào đến giữa ga, nếu muốn nhả hãm rồi sau đó hãm lại phải đợi cho tốc độ đoàn tàu xuống dưới 10 km/h. Phải tính đến trắc dọc ga, thời gian cấp gió có đủ hay không và phải giữ lại áp suất hãm đầu máy để các móc nối của đoàn tàu ở trạng thái ép chặt. Tránh tình trạng cấp gió không đủ, khi hãm không có tác dụng gây vượt móc xung đột, chệch ghi, hoặc giằng giật gây xung động mạnh.

6. Trước lúc hãm, sau khi nhả hãm phải xác nhận kim đồng hồ áp suất gió, ngoài ra mỗi khu gian ít nhất phải xác nhận một lần.

7. Trên cầu, trên ghi, lúc qua đường cong bán kính nhỏ, nếu không cần thiết không nên sử dụng hãm. Nếu phải sử dụng hãm thì nên sử dụng hãm với lượng giảm áp vừa phải để giảm xung lực mạnh xuống kết cấu hạ tầng và đảm bảo an toàn.

8. Trong lúc chạy tàu, trường hợp thật cần thiết mới được sử dụng hãm khẩn cấp. Khi hãm khẩn cấp phải xả cát và đợi cho đoàn tàu ngừng hẳn mới được cấp gió, nhả hãm. Trước khi tiếp tục chạy lại cần cấp gió đầy đủ và luôn chú ý cấp đủ gió trong quá trình chạy sau đó.

9. Sử dụng hãm lúc xuống dốc lớn và dài cần đặc biệt chú ý đến quan hệ giữa năng lực hãm đoàn tàu, tốc độ và trắc dọc của cầu đường. Thời gian cấp gió giữa hai lần hãm phải đủ để khi hãm lại có tác dụng, đề phòng gió không nạp đủ sẽ hạn chế hoặc mất tác dụng hãm làm đoàn tàu bị vượt tốc độ hoặc trôi dốc. Để ghìm tốc độ đoàn tàu, có đủ thời gian cấp gió có thể dùng phương pháp hãm trao đổi giữa hãm lớn, hãm nhỏ và hãm động năng (đối với loại đầu máy có hãm động năng).

10. Giảm áp khi xuống dốc lớn và dài không nên sử dụng hết lượng giảm áp tối đa, nên dành lại một lượng từ 0,2 - 0,4 bar, khi cần thiết có thể tăng áp lực hãm để dừng tàu.

11. Khi đã giảm áp đến mức tối đa hoặc vượt quá tối đa mà đường phía trước còn là dốc lớn kéo dài thì phải tính đến thời gian cấp gió và động năng gia tốc của đoàn tàu. Nếu xét thấy không đảm bảo an toàn, có thể giữ hãm để cho đoàn tàu ngừng hẳn, dùng hãm con hãm đầu máy, sau đó bơm đủ gió thùng gió chính rồi mới nhả hãm cho đoàn tàu, nhả hãm đầu máy, tiếp tục chạy.

Điều 86. Đối với đầu máy hệ thống hãm có tính năng hãm riêng cho loại tàu khách, tàu hàng phải đặt đúng chế độ quy định ngay khi lắp máy và thử hãm đoàn tàu tại ga xuất phát.

Điều 87. Hãm động năng được sử dụng khi cần điều chỉnh tốc độ trong quá trình chạy tàu, có thể tăng, giảm lực hãm để duy trì tốc độ đó. Khi sử dụng hãm động năng phải thực hiện đúng quy định đối với từng loại đầu máy.

Điều 88. Đối với đầu máy có tính năng hãm, nhả hãm giai đoạn, cấm sử dụng tính năng hãm, nhả hãm giai đoạn khi chưa có quy định của cơ quan có thẩm quyền.

Chương VII. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

Điều 89. Người đại diện phân vốn góp của Tổng công ty ĐSVN tại Các Công ty CP VTĐS: Hà Nội, Sài Gòn, Chi nhánh XNĐM, Chi nhánh KTĐS và các tổ chức liên quan có trách nhiệm phổ biến quy trình này đến các đơn vị, cá nhân làm công tác chạy tàu và các đơn vị, cá nhân liên quan khác để thực hiện.

Điều 90. Lái tàu, Phụ lái tàu của tất cả các Chi nhánh XNĐM có trách nhiệm nắm bắt toàn bộ nội dung quy định này để phục vụ công việc.

Điều 91. Các Chi nhánh XNĐM, Trường cao đẳng Đường sắt phải thường xuyên đưa các nội dung trong quy định này vào chương trình học tập nghiệp vụ, đào tạo lái tàu; thi nâng bậc, giữ bậc của lái tàu, phụ lái tàu đầu máy diesel.

Điều 92. Trong quá trình thực hiện nếu có vướng mắc, các đơn vị báo cáo bằng văn bản về Tổng công ty ĐSVN (qua Ban ĐMTX) để xem xét giải quyết./.

KT. TỔNG GIÁM ĐỐC

PHÓ TỔNG GIÁM ĐỐC



Ngô Cao Vân

