

Х. Требования охраны труда при ремонте электрооборудования городского электротранспорта

113. К ремонту электрооборудования городского электротранспорта допускаются работники, имеющие группу по электробезопасности не ниже III в соответствии с нормативными правовыми актами, содержащими требования охраны труда при эксплуатации электроустановок.

114. Работы по ремонту электрооборудования городского электротранспорта должны производиться при отключенном автоматическом выключателе и опущенных токоприемниках, оборудованных приспособлениями, позволяющими закреплять их в опущенном состоянии.

115. Перед началом ремонтных работ у контроллера управления трамваем и на заднем борту троллейбуса должны быть установлены (вывешены) предупреждающие таблички с надписью: "Токоприемники не ставить! Работают люди".

116. После временного отсутствия на рабочем месте работник обязан удостовериться, что подлежащее ремонту электрооборудование отключено, токоприемники отсоединены от проводов, а предупреждающие таблички находятся на месте.

117. Троллейбусы должны укомплектовываться устройствами контроля тока утечки, если это предусмотрено конструкцией. При включенной высоковольтной цепи ток утечки между корпусом троллейбуса и землей не должен превышать 3 мА.

118. При ремонте трамвайных вагонов с колесными парами на подрезиненных колесах необходимо проверить наличие и исправность шунтов на бандажах и дисках колес.

119. На городском электротранспорте с косвенной системой управления допускается производить проверку контакторов и реле, катушки которых питаются от электрической сети напряжением 600 В, без снятия токоприемника с контактного провода. При этом автоматический выключатель должен отключаться.

Работник, производящий проверку, должен работать в диэлектрических перчатках.

120. Запрещается:

1) во время проверки контакторов находиться в осмотровой канаве под городским электротранспортом;

2) включать контроллер управления для проверки работы тяговых электродвигателей или контроллера при снятых дугогасительных камерах, а также при открытом кожухе контроллера.

121. Зачистку коллектора необходимо производить при обесточенном электродвигателе с помощью специального приспособления с удлиненной ручкой. Приспособление должно устанавливаться на коллекторе по направлению вращения якоря. После зачистки коллектора и осмотра тягового электродвигателя люк в полу должен закрываться.

122. По окончании ремонта электрооборудования защитные кожухи должны быть установлены на место.

123. Замена высоковольтных плавких предохранителей на городском электротранспорте должна производиться при отключенном автоматическом выключателе и при опущенных токоприемниках.

124. Подача низковольтного и высоковольтного напряжения при формировании трамвайных поездов по системе многих единиц должна производиться при помощи

междувагонного штепсельного соединения при опущенных и закрепленных токоприемниках. Соединение должно выполняться последовательно от прицепных трамвайных вагонов к головному.

125. Испытательная станция (испытательная установка) для проверки изоляции электрических машин должна иметь сетчатое ограждение. Входная дверь на испытательную станцию должна блокироваться с первичной цепью трансформатора, чтобы подача напряжения была возможна только при ее закрытом положении.

126. Испытательная станция должна снабжаться сигнализацией: при разомкнутой первичной цепи испытательного трансформатора должна гореть зеленая лампа, а при включении этой цепи (обмотки) должна загораться красная лампа.

Вход внутрь ограждения станции допускается только при горящей зеленой лампе.

127. Металлические части ограждения испытательной станции, а также один из высоковольтных электродов должны заземляться.

128. В случае необходимости осмотра и проверки электрооборудования под напряжением 600 В необходимо применять соответствующие СИЗ.

Выполнять работы без применения СИЗ запрещается.