

УТВЕРЖДЕНА
приказом
ГУП «Московский метрополитен»
электродепо «Сокол»
от «17» апреля 2018 г. № ТЧ-2-493/18

МЕСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

**машинисту электропоезда и помощнику машиниста электропоезда
электродепо «Сокол» Московского метрополитена «О порядке приёмки,
осмотра, сдачи электроподвижного состава в электродепо и на линии,
порядке работы на линии и производства маневровых работ на линии, об
особенностях выполнения должностных обязанностей локомотивными
бригадами» для составов из вагонов серии 81-717/714
№ МИ-015/02-Э**

ОГЛАВЛЕНИЕ

1. Термины и определения	4
2. Общие положения	6
3. Обязанности машиниста (помощника машиниста) при явке на работу (смену) ..	12
4. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава в электродепо без подачи на него высокого напряжения 825 В	13
4.1. Приемка электроподвижного состава в электродепо	13
4.2. Приемка электроподвижного состава в электродепо на 24 деповском пути	20
5. Обязанности машиниста электропоезда при приемке электроподвижного состава в электродепо с подачей на него напряжения 825 В	25
6. Обязанности машиниста при выезде из электродепо	33
6.1. Общие обязанности при выезде из электродепо	33
6.2. Порядок выезда электроподвижного состава из электродепо «Сокол»	37
6.3. Порядок выезда из электродепо «Замоскворецкое»	38
6.4. Порядок выезда электроподвижного состава из электродепо «Братеево» ..	42
7. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава из длительного отстоя на линии	42
8. Обязанности машиниста при нахождении электроподвижного состава в пунктах технического обслуживания в электродепо и на станционных путях ...	50
8.1. В пункте технического обслуживания электродепо	50
8.2. В пункте технического обслуживания на станционных путях	53
9. Обязанности машиниста при въезде в электродепо	56
9.1. Общие обязанности при въезде в электродепо	56

9.2. Порядок въезда электроподвижного состава в электродепо «Сокол»	59
9.3. Порядок заезда в электродепо «Замоскворецкое» по чётной соединительной ветви	60
9.4. Порядок въезда электроподвижного состава в электродепо «Братеево»	65
10. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава в электродепо	66
11. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава на линии ...	68
12. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при работе на линии	71
12.1. Смена машинистов (помощников машинистов) электропоездов на промежуточной станции	71
12.2. Обязанности машиниста при стоянке поезда на станции и отправлении его на перегон	73
12.3. Обязанности машиниста при ведении поезда по перегону	75
12.4. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при въезде поезда на станцию	76
13. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при производстве маневровых передвижений на оборотных путях станций	78
13.3. Действия основного машиниста (помощника машиниста) электропоезда и машиниста (помощника машиниста) электропоезда, занятого маневровой работой по заводу состава на оборотный путь	79
13.4. Действия основного машиниста (помощника машиниста) электропоезда и машиниста (помощника машиниста) электропоезда, занятого маневровой работой по выводу состава с оборотных путей	83
13.5. Действия машиниста (помощника машиниста) электропоезда при обороте электроподвижного состава без участия машинистов электропоездов, занятых на маневровой работе	86
13.6. Действия машинистов при обороте состава в случае обнаружения неисправности на нем	92
14. Обязанности машиниста (помощника машиниста) в конце работы (смены)	94
15. Обязанности машиниста при производстве обкаток и перегонок по линиям метрополитена	95
16. Порядок проверки радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, АСОПТ "Игла", напряжения аккумуляторных батарей на электроподвижном составе и установка информации на АСНП	97
17. Порядок уборки кабин управления	99
18. Порядок оформления заявки на подачу напряжения 825 В на электроподвижной состав	100

19. Аппараты и ящики, подлежащие пломбированию в кабинах управления головных вагонов	100
20. Размещение поездного инструмента на электроподвижном составе	101
21. Особенности электроподвижных составов, оборудованных ДАУ-АРС	103
22. Порядок приведения состава в движение на руководящем подъеме	104

Приложение № 1. План и профиль пути Замоскворецкой и Каховской линий и границы фидерных зон

Приложение № 2. Допустимые скорости на Замоскворецкой и Каховской линиях и места их ограничения

Приложение № 3. Перечень светофоров Замоскворецкой и Каховской линий Московского метрополитена, показания которых обязательны к повторению работниками локомотивных бригад независимо от их показания

Приложение № 4. Рекомендуемые режимы вождения электропоездов на Замоскворецкой и Каховской линиях

Приложение № 5. Участки для проведения проверки эффективности тормозов в движении и участки для проведения контрольных проверок тормозов

Приложение № 6. Схемы безопасного прохода к местам и от мест расстановки электроподвижного состава на линии

Приложение № 7. Выписки из техническо-распределительных актов станций и электродепо Замоскворецкой и Каховской линий

Приложение № 8. Выписка из «Инструкции по пломбированию приборов и устройств безопасности электроподвижного состава»

Приложение № 9. Схемы и маршруты перегонок в другие электродепо по линиям метрополитена

1. Термины и определения

АВТ – автоматический выключатель торможения.

АВУ – автоматический выключатель управления.

АКБ – аккумуляторная батарея.

АЛС – автоматическая локомотивная сигнализация.

АЛС-АРС – автоматическая локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием скорости.

АРС – автоматическое регулирование скорости.

АСНП – автоматический считыватель номера поезда.

АСОТП – автоматическая система обнаружения и тушения пожара.

АТ – аварийный тормоз.

АТДП – автоматика и телемеханика движения поездов.

БПСН – блок питания собственных нужд.

ВАД – выключатель аварийных дверей.

ВАХ – выключатель аварийного хода.

ВБД – выключатель блокировки дверей.

ВЗ – вентиль замещения.

ВПД – переключатель переключения дверей.

ВР – воздухораспределитель.

ВУ – выключатель управления.

ГУП – Государственное унитарное предприятие.

ДАУ-АРС – дублирующее автономное устройство автоматического регулирования скорости.

ДДЭ – дежурный деповского электрохозяйства.

ЗР – запасной резервуар.

ЗУМ – заземляющее устройство мотора.

ИСТ – индикатор состояния тормозов.

КАХ – кнопка аварийного хода.

КВ – контроллер вагоновожатого.

КВТ – кнопка восприятия торможения.

КВЦ – контактор вспомогательных цепей.

КМ – кран машиниста.

КРУ – контроллер резервного управления.

КСН – кнопка сигнализации неисправности.

ЛВД – лампа включения двигателей.

ЛКВД – лампа контроля выключения двигателей.

ЛКВП – лампа контроля включения преобразователя.

ЛКТ – лампа контроля тормоза.

ЛСД – лампа сигнализации дверной.

ЛСН – лампа сигнализации неисправности.

ЛСТ – лампа сигнализации тормоза.

ЛУДС – локомотивный указатель допустимой скорости.

ЛХРК – лампа хода реостатного контроллера.

Маневровый машинист – машинист электропоезда, занятый производством маневровых передвижений на конечных станциях.

МАРС – Метро – автоматическое регулирование скорости.

Машинист – машинист электропоезда.

Машинист-наставник – машинист электропоезда, осуществляющий обучение прикрепленного стажера.

МК – мотор-компрессор.

НМ – напорная магистраль.

ОРК – отстойно-ремонтный комплекс.

ОТЦ – отпуск тормозных цилиндров.

ОЧ – отсутствие частоты.

ПБ – педаль безопасности.

Помощник машиниста – помощник машиниста электропоезда.

ПРМО – предрейсовый (предсменный) медицинский осмотр.

ПС – пригласительный сигнал.

ПСТ – полное служебное торможение.

ПТО – пункт технического обслуживания.

РК – реостатный контроллер.

РП – реле перегрузки.

РС – равенство скоростей.

РЦ АРС – разъединитель цепей автоматического регулирования скорости.

Следование с особой бдительностью – постоянное повышенное внимание машиниста (помощника машиниста) к условиям следования поезда (состава), возможным дальнейшим изменениям обстановки, готовность в любой момент выявить угрозу безопасному следованию и принять меры к остановке поезда (состава).

Состав – электроподвижной состав.

Стажер – помощник машиниста электропоезда, находящийся на стажировке.

ТМ – тормозная магистраль.

ТЦ – тормозной цилиндр.

УАВА – универсальный автоматический выключатель автостопа.

УКПТ – устройство контроля прохода в тоннель.

УНЧ – усилитель низких частот.

УОС – устройство ограничения скорости.

УППС – устройство предупреждения проезда станции

УЭСПМ – устройство экстренной связи пассажир-машинист.

ЭКК – электроконтактная коробка.

ЭПВ-АРС – электропневматический вентиль автоматического регулирования скорости.

2. Общие положения

2.1. Настоящая Местная инструкция машинисту электропоезда и помощнику машиниста электропоезда электродепо «Сокол» ГУП «Московский метрополитен» о порядке приемки, осмотра, сдачи электроподвижного состава, порядке работы на линии и производства маневровых работ на линии (далее – Инструкция) разработана в соответствии с требованиями «Должностной инструкции машиниста электропоезда ГУП «Московский метрополитен» и «Должностной инструкции помощника машиниста электропоезда ГУП «Московский метрополитен», «Типовой инструкции машинисту электропоезда и помощнику машиниста электропоезда ГУП «Московский метрополитен» о порядке приемки, осмотра, сдачи электроподвижного состава, порядке работы на линии и производства маневровых работ на линии».

2.2. Настоящая Инструкция разработана с учетом:

- особенностей эксплуатируемого электроподвижного состава;
- особенностей работы устройств АТДП;
- плана и профиля пути Замоскворецкой и Каховской линий, электродепо "Сокол", «Замоскворецкое», "Братеево";
- расстановки светофоров на Замоскворецкой и Каховской линиях, парковых путях электродепо "Сокол", «Замоскворецкое», "Братеево".

2.3. Данная Инструкция включает в себя весь перечень технологических операций, выполняемых машинистом и помощником машиниста с начала работы (смены) до окончания работы (смены).

2.4. В зависимости от средств сигнализации при движении электропоездов, медицинских показателей и порядка назначения на должность машиниста, работа машиниста (машиниста-наставника) на линии и при выполнении маневровых передвижений, подразделяется на работу в одно лицо (без помощника машиниста) и в два лица (с помощником машиниста, стажером или машинистом, работающим в качестве помощника машиниста) в составе локомотивной бригады.

2.4.1. Дополнительные обязанности машиниста при работе в два лица с помощником машиниста в составе локомотивной бригады и порядок их взаимодействия:

2.4.1.1. При выполнении технологических операций в составе локомотивной бригады машинист и помощник машиниста обязаны осуществлять взаимный контроль действий.

2.4.1.2. При заступлении на смену локомотивной бригады в составе машиниста и помощника машиниста, обязанности по управлению электроподвижным составом возлагаются на машиниста. Помощник машиниста обязан контролировать действия машиниста, управляющего поездом (составом). Передача управления электроподвижным составом помощнику машиниста не допускается.

2.4.1.3. При всех видах приемки и сдачи электроподвижного состава все технологические операции производит машинист, помощник машиниста обязан находиться рядом и контролировать правильность его действий. Ответственность за качество и своевременность производимых при этом технологических операций возлагается на машиниста.

2.4.1.4. Машинист является руководителем локомотивной бригады. Помощник машиниста, работающий в смене с машинистом, подчинен ему в оперативном порядке.

2.4.2. Дополнительные обязанности машиниста-наставника при работе в два лица со стажером в составе локомотивной бригады и порядок их взаимодействия:

2.4.2.1. При выполнении технологических операций в составе локомотивной бригады машиниста-наставника и стажера обязаны осуществлять взаимный контроль действий.

2.4.2.2. При заступлении на смену локомотивной бригады в составе машиниста-наставника и стажера, обязанности по управлению электроподвижным составом возлагаются на машиниста. Стажер обязан контролировать действия машиниста, управляющего поездом (составом). Допускается передача управления электроподвижным составом стажеру в любое время рабочей смены для выполнения всех видов работ, при этом стажер выполняет обязанности машиниста, а машинист-наставник обязан контролировать действия стажера, управляющего поездом (составом).

2.4.2.3. При всех видах приемки и сдачи электроподвижного состава все технологические операции производит машинист-наставник, а стажер обязан находиться рядом и контролировать правильность его действий. Допускается выполнение всех технологических операций стажером, а машинист-наставник обязан находиться рядом и контролировать правильность его действий. Ответственность за качество и своевременность производимых при этом технологических операций возлагается на машиниста-наставника.

2.4.2.4. Машинист-наставник является руководителем локомотивной бригады. Стажер, работающий в смене с машинистом, подчинен ему в оперативном порядке.

2.4.3. Дополнительные обязанности машиниста при работе в два лица с машинистом, работающим в качестве помощника машиниста в составе локомотивной бригады и порядок их взаимодействия:

2.4.3.1. При выполнении технологических операций в составе локомотивной бригады машинисты обязаны осуществлять взаимный контроль действий.

2.4.3.2. При заступлении на смену локомотивной бригады в составе двух машинистов, основные обязанности машиниста по управлению электроподвижным составом возлагаются на машиниста, чья фамилия указана в наряде первой (далее – основной машинист). На машиниста, указанного в наряде вторым (далее – второй машинист), возлагаются обязанности помощника машиниста. Второй машинист обязан контролировать действия основного машиниста, управляющего поездом (составом). Исполнение обязанностей основного машиниста вторым машинистом не допускается.

2.4.3.3. При всех видах приемки и сдачи электроподвижного состава все технологические операции производит основной машинист, а второй машинист обязан находиться рядом и контролировать правильность его действий. Ответственность за качество и своевременность производимых при этом технологических операций возлагается на основного машиниста.

2.4.3.4. Основной машинист является руководителем локомотивной бригады. Второй машинист, работающий в смене с основным машинистом, подчинен ему в оперативном порядке.

2.4.4. Помощник машиниста (стажер, машинист, работающий в качестве помощника машиниста) при выполнении технологических операций обязан:

2.4.4.1. Следить за свободностью пути, положением стрелок, показаниями сигналов светофоров. Называть вслух показания светофоров, согласно ПТЭ и Приказа начальника метрополитена, положение всех стрелок и маршрутных указателей.

2.4.4.2. Стоять на месте помощника машиниста, держать левой рукой рукоятку «Стоп-крана» с готовностью применить экстренное торможение, в следующих случаях:

- при въезде, стоянке поезда на станции и отправлении на перегон;
- при следовании по парковым, деповским путям и соединительным ветвям;
- при следовании, если показание светофора требует уменьшения скорости или остановки;
- при следовании, если показание АЛС «0» или «ОЧ»;

- при следовании по стрелочному переводу, глухому пересечению;
- при следовании в местах ограничения скорости;
- при наличии письменных или устных предупреждений;
- при приближении к препятствию (тупиковому упору, составу и т.д.);
- при следовании в условиях повышенной бдительности (следование первым поездом, включено рабочее или аварийное освещение в тоннеле, нахождение людей в тоннеле, снижение видимости пути, затопление пути и т.д.).

2.4.4.3. Применять экстренное торможение «Стоп-краном» в случаях, угрожающих безопасности движения поездов, жизни, здоровью и имуществу пассажиров.

2.5. Во время движения поезда (состава) при нахождении главной рукоятки КВ в ходовом или тормозном положении, левая рука машиниста должна находиться на главной рукоятке КВ, а правая рука на ручке крана машиниста.

2.6. Проверка отсутствия сопротивления движению:

2.6.1. Проверка наличия наката на электроподвижном составе проводится на участке пути, находящемся на площадке или уклоне не более 5‰. Накат проверяется при скорости электроподвижного состава 8 – 10 км/ч.

Для проверки наката машинист повторяет вслух разрешающее показание светофора, устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1», контролирует сбор электросхемы управления по светодиодам «РП» и «ЛСН» и выводит одну – две позиции реостатного контроллера путем кратковременной постановки главной рукоятки КВ в положение «Ход-2» с последующим переводом ее в положение «Ход-1». После набора скорости 8 – 10 км/ч переводит главную рукоятку КВ в положение «0» и проверяет накат, обращая внимание на отсутствие сопротивления движению и контролирует отпуск пневматических и стояночных тормозов по жёлтой лампе пневмопружиного тормоза на 7-ом блоке пульта управления и жёлтым бортовым сигнальным лампам. При наличии наката машинист осуществляет дальнейшее следование в соответствии с установленным режимом вождения поездов.

2.6.2. Проверка наличия свободности хода на электроподвижном составе проводится на участке пути с уклоном не более 5‰ только по ходу движения поезда (на спуске). Проверка наличия свободности хода на участке пути с уклоном против движения поезда (на подъеме) запрещается.

Для проверки наличия свободности хода машинист, повторяет вслух разрешающее сигнальное показание светофора (главная рукоятка КВ должна находиться в положении «0», закрывает кран ЭПВ-АРС, отключает тумблер АРС и нажимает ПБ.

Начало движения электроподвижного состава и погасание жёлтой лампы пневмопружиного тормоза свидетельствует о наличии свободности хода.

После начала движения состава машинист останавливает его пневматическим торможением и отпускает ПБ.

2.7. При работе на линии, после остановки подвижного состава перед светофором с запрещающим показанием, появлении сигнального показания «ОЧ» машинист обязан доложить об этом поездному диспетчеру, и далее действовать по его указаниям. При появлении сигнального показания «0», если по истечении 30 секунд сигнальное показание не изменилось на разрешающее, машинист докладывает об этом поездному диспетчеру, и далее действует по его указаниям.

2.8. При появлении на пульте АЛС сигнального показания «0» или «ОЧ» в пределах пассажирской платформы, машинист обязан остановить поезд (состав) у сигнального знака «Остановка первого вагона» и, после истечения времени стоянки на станции, если показание на пульте АЛС не изменится на разрешающее, доложить об этом поездному диспетчеру, после чего получить подтверждение поездного диспетчера на отправление, установленным порядком отправиться со станции и продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой ПБ до появления разрешающего сигнального показания частоты на ЛУДС.

2.9. Порядок пользования ПБ:

2.9.1. Машинист обязан применять ПБ в случаях, когда необходимо обеспечить особые условия следования поезда (состава) с контролем состояния машиниста.

2.9.2. При следовании с включенной (нажатой) ПБ машинист обязан вести поезд (состав) с особой бдительностью и быть готовым немедленно отпустить ПБ и применить экстренное торможение, если возникнет угроза безопасности движения.

2.9.3. Разрешается применять ПБ:

- при въезде, выезде из электродепо и следовании по парковым путям;
- при движении по соединительным ветвям с некодированными частотами АЛС рельсовыми цепями;
- при проследовании светофоров с запрещающим показанием согласно «Правил технической эксплуатации метрополитенов РФ»;
- при появлении на ЛУДС сигнального показания «0» или «ОЧ» на перегонах линий метрополитена после остановки поезда (состава), доклада поездному диспетчеру и получения от него подтверждения;
- при появлении на ЛУДС сигнального показания «0» или «ОЧ» на станциях в пределах пассажирской платформы для продвижения поезда (состава) к сигнальному знаку «Остановка первого вагона»;
- при следовании по станционным путям оборота подвижного состава с некодированными частотами АЛС рельсовыми цепями;

- при неисправности (отключении) поездных устройств АЛС-АРС;
- при следовании поезда или состава в неправильном направлении;
- при движении вспомогательного поезда.

2.9.4. Запрещается применять ПБ при исправной кнопке бдительности в случае кратковременного появления сигнального показания «ОЧ» или «0» на указателе АЛС с одновременной командой АРС на торможение;

2.9.5. Запрещается:

- ставить ногу на корпус ПБ и подкладывать предметы под нее в качестве подставки для ноги при использовании ПБ;
- фиксировать ПБ во включенном положении посторонними предметами;
- держать нажатой ПБ после остановки перед запрещающим показанием светофора.

2.10. Машинистам (помощникам машинистов) запрещается вмешиваться в работу исправно действующих устройств системы видеонаблюдения, изменять настройки видеокамеры, уменьшать угол обзора объектива (загораживать его или пачкать), а также препятствовать видеозаписи этих устройств.

2.11. Запрещается восстанавливать контакты исправного УАВА при помощи подручных инструментов (например, молотка).

2.12. Порядок применения ручного пуска:

2.12.1. Машинист устанавливает главную рукоятку КВ в положение «ХОД-1» и контролирует сбор электросхемы по светодиодам «РП» и «ЛСН» (загораются и гаснут).

2.12.2. Несколько раз кратковременно переводит главную рукоятку КВ из положения «ХОД-1» в положение «ХОД-2» и обратно до плавного набора скорости следования, не допуская пробуксовки колёсных пар.

2.12.3. При необходимости (в зависимости от условий) перевести главную рукоятку КВ из положения «ХОД-2» в положение «ХОД-3» с последующим переводом главной рукоятки КВ в положение «ХОД-1».

2.12.4. Далее машинист устанавливает главную рукоятку КВ в положение, соответствующее утвержденным режимам ведения поезда.

2.13. Порядок применения ручного (байпасного) торможения:

2.13.1. Машинист устанавливает главную рукоятку КВ в положение «ТОРМОЗ-1» и контролирует сбор электросхемы по светодиодам «РП» и «ЛСН» (загораются и гаснут).

2.13.2. Кратковременно переводит главную рукоятку КВ из положения «ТОРМОЗ-1» в положение «ТОРМОЗ-1А» и обратно, с выдержкой в каждом положении не менее 1 секунды.

2.13.3. При необходимости (в зависимости от условий) перевести главную рукоятку КВ из положения «ТОРМОЗ-1А» в положение «ТОРМОЗ-2» с последующим переводом главной рукоятки КВ в положение «ТОРМОЗ-1», с выдержкой в положении «ТОРМОЗ-2» около 1 секунды. Машинист продолжает ручное (байпасное) торможение до полной остановки поезда (состава).

3. Обязанности машиниста (помощника машиниста) при явке на работу (смену)

3.1. Началом работы машиниста (помощника машиниста) является время, указанное в наряде или сообщенное ему при вызове. К этому времени машинист (помощник машиниста) обязан явиться в кабинет ПРМО, расположенный в здравпункте, для прохождения предрейсового медицинского осмотра и получения маршрутного листа. Машинист (помощник машиниста) обязан быть опрятно одетым в форменную одежду. Перед работой (сменой) иметь полноценный отдых. При явке на работу (смену) машинист обязан быть подготовленным, без признаков алкогольного, наркотического, токсического или иного вида опьянения. Машинист (помощник машиниста) обязаны не допускать опозданий и ухода с работы ранее окончания смены.

3.2. После прохождения предрейсового медицинского осмотра и получения маршрутного листа со штампом о допуске к работе машинист (помощник машиниста) знакомится с расшифровкой смены, вновь изданными приказами, распоряжениями, инструкциями, телефонограммами, письмами, инструктажами, указанных в «Перечне документов предрейсового инструктажа локомотивных бригад» и, согласно «Положения об организации и проведении инструктажа локомотивных бригад метрополитена», является к машинисту-инструктору или дежурному по электродепо для прохождения проверки знаний материалов предрейсового инструктажа. За усвоение постоянно-действующих нормативных документов и документов, требующих ознакомления под роспись, расписывается в специальной «Книге росписи машинистов за руководящие приказы, постоянно-действующие инструктажи» в установленные сроки.

При отсутствии в месте заступления машиниста-инструктора или дежурного по электродепо, машинист (помощник машиниста) самостоятельно изучает материал предрейсового инструктажа и ставит в известность оператора об отсутствии предрейсового инструктажа.

3.3. После прохождения предрейсового инструктажа машинист (помощник машиниста) оформляет маршрутный лист порядком, установленным «Положением о маршрутном листе».

3.4. Далее машинист (помощник машиниста) является к оператору, заявляет о своей явке на работу, предъявляет и передает ему оформленный маршрутный лист с отметкой о прохождении предрейсового медицинского осмотра и допуском к работе.

3.5. После проверки маршрутного листа машинист (помощник машиниста) получает завизированный личной подписью в соответствующей графе оператором маршрутный лист и расписывается в «Книге ежедневного инструктажа локомотивных бригад» за свою явку на работу, усвоение руководящих документов и материалов ежедневного инструктажа. Далее машинист (помощник машиниста) приступает к выполнению технологических операций, предусмотренных нарядом и расшифровкой смены.

3.6. После росписи в «Книге росписи машинистов за руководящие приказы, постоянно-действующие инструктажи» и «Книге ежедневного инструктажа локомотивных бригад» машинист (помощник машиниста) обязан знать соответствующие организационно-распорядительные документы и выполнять их требования.

3.7. Если расшифровкой смен предусмотрено получение реверсивной ручки на линейном пункте, то машинист получает реверсивную ручку у дежурного машиниста-инструктора локомотивных бригад или оператора линейного пункта и расписывается за получение в «Книге учёта сдачи и выдачи реверсивных ручек».

3.8. При заступлении на смену на линии, машинист (помощник машиниста):

- перед приемкой электроподвижного состава выясняет у дежурного по станции на каком пути станции или пути перегона находится принимаемый состав;
- в случае сбоя графика движения на линии уточняет у оператора время и станционный путь прибытия поезда (состава) для смены машиниста (помощника машиниста) или время начала производства маневровых передвижений.

4. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава в электродепо без подачи на него высокого напряжения 825 В

4.1. Приемка электроподвижного состава в электродепо.

4.1.1. В электродепо машинист выясняет: на каком пути находится состав, и из каких вагонов он сформирован. В «Книге учета готовности подвижного состава» машинист проверяет, дана ли готовность ответственными работниками на подвижной состав. Во всех случаях оформления готовности при выполненном на составе (вагоне) техническом обслуживании ТО-1, ТО-2,

ТО-3, ТО-4, плановом ремонте ТР-1, ТР-2, ТР-3, «случайном» ремонте обязательно наличие подписей лиц, ответственных за оформление готовности подвижного состава к работе на линии.

Выясняет о произведённых перецепках в составе. Проверяет, была ли запись в «Секционной книге ремонта» (форма ТУ-152м) при постановке состава в электродепо и есть ли соответствующая отметка ремонтного персонала о выполненном ремонте. Если «Секционная книга ремонта» отсутствует в установленном месте (на столе, между 5 и 6 деповскими путями), то необходимо проверить её наличие в головной кабине управления по выходу из электродепо принимаемого состава.

При отсутствии отметки и подписи под ней о выполненном ремонте или отсутствии готовности на электроподвижной состав, машинист к приемке состава не приступает, о чём докладывает дежурному по электродепо.

4.1.2. В инструментально-раздаточном цехе электродепо получает реверсивную ручку КВ и два сигнальных фонаря. Проверяет исправность фонарей.

4.1.3. Если принимаемый состав находится в "горячем" резерве, то машинист обязан произвести полноценную приёмку за исключением момента проверки напряжения на АКБ и их включения. В этом случае машинист обязан затребовать снятие напряжение 825 В с данного деповского пути. Смотровой и сигнальные фонари находятся на составе, а реверсивную ручку машинист берёт у оператора ДДЭ.

4.1.4. Перед началом осмотра машинист убеждается, что на деповском пути, где находится принимаемый состав, разъединитель 825 В отключен и заперт, передвижные кабели (удочки) с токоприемников сняты, сигнальные красные лампы не горят, состав не огорожен, первый передвижной кабель одет на заземляющее устройство, вывешен плакат «Заземлено» и деповская воздушная магистраль соединена с напорной магистралью головного вагона.

4.1.5. В кабине управления головного вагона машинист выполняет следующие действия:

4.1.5.1. Если «Секционная книга ремонта» находится в кабине управления головного вагона, то машинист убеждается в её наличии, а также в отсутствии записей о неисправностях состава или в наличии необходимых отметок и подписей о выполненном ремонте.

4.1.5.2. Убеждается, что в НМ давление соответствует установленным нормам (6,3 – 8,2 ат.), а ТМ заряжена. Если давление в НМ менее установленных норм, то незамедлительно ставит об этом в известность дежурного по электродепо.

4.1.5.3. Проверяет наличие и целостность пломб на пломбируемых аппаратах и ящиках согласно п. 19 настоящей Инструкции.

4.1.5.4. Проверяет наличие поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции.

4.1.5.5. Включает автомат защиты А-49, А-53, АКБ и проверяет на ней напряжение согласно п. 16.5 настоящей Инструкции.

4.1.5.6. Если правые или левые двери открыты, то, при включённой АКБ, устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд» и закрывает двери на всём составе, возвращает реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку из КВ.

4.1.5.7. Производит ПСТ и закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении.

4.1.5.8. Убеждается, что жёлтая лампа пневмопружиного тормоза горит, отключает АКБ и А-53 и следует в кабину управления хвостового вагона.

4.1.6. Следуя по составу в кабину управления хвостового вагона, проверяет на каждом вагоне положение концевых кранов, кранов стояночного тормоза, правильность сцепления автосцепок и включения электроконтактных междывагонных соединений, положение дверных кранов, давление воздуха в ТЦ на соответствие установленным нормам, величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции, наличие и закрепление огнетушителей, наличие пломб на них.

4.1.7. В кабине управления хвостового вагона:

4.1.7.1. Включает выключатель АКБ, автоматы защиты А-53 и А-49, проверяет напряжение на АКБ согласно п. 16,5 настоящей Инструкции.

4.1.7.2. Убеждается, что тумблеры МК, БПСН и автоматический выключателя печи отключены, что жёлтая лампа пневмопружиного тормоза горит, открывает разобщительный кран, отпускает пневматические тормоза 2-ым положением КМ, разобщительный кран оставляет открытым, убеждается, что жёлтая лампа пневмопружиного тормоза погасла.

4.1.7.3. Проверяет наличие и целостность пломб на пломбируемых аппаратах и ящиках согласно п. 19 настоящей Инструкции.

4.1.7.4. Проверяет наличие поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции, наличие воздушно-эмульсионного огнетушителя ОВЭ-6 «Самурай» и следует в кабину управления головного вагона.

4.1.8. Следуя по составу к головному вагону, на всех вагонах проверяет закрепление спинок и сидений диванов, состояние внутривагонного оборудования, культурное и санитарное состояние салонов, включает выключатели АКБ, проверяет отпуск тормозов по показанию манометров ТЦ, положение автоматических выключателей, запирает все торцевые двери.

4.1.9. В кабине управления головного вагона:

4.1.9.1. Включает выключатель АКБ, включает автоматический выключатель А-53.

4.1.9.2. Открывает разобщительный кран, рукоятку КМ переводит во 2-ое положение.

4.1.9.3. Нажимает кнопку «Возврат РП».

4.1.9.4. Устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», убеждается во включённых АКБ всего состава по горящим светодиодам ЛСД и проверяет сработку ВЗ №2.

4.1.9.5. Машинист проверяет работоспособность всех кнопок управления дверями состава, контролируя работу дверей по показаниям светодиодов ЛСД:

- разблокирует ВЗД, открывает основной кнопкой левые двери, переключает ВПД в положение «Двери правые» и открывает правые двери;
- закрывает двери кнопкой резервного закрытия дверей, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- открывает правые двери, переключает ВПД в положение «Двери левые» и открывает резервной кнопкой левые двери;
- закрывает двери, заблокировав ВЗД, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- при заблокированном ВЗД нажимает основную кнопку открытия левых дверей, двери должны приоткрыться и вновь закрыться («сыграть»), а светодиоды ЛСД должны погаснуть и вновь загореться.

4.1.9.6. После проверки работы дверей закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей. По окончании проверки работы дверей, двери должны быть закрыты, ВПД должен находиться в положении «Двери левые».

4.1.9.7. Далее машинист:

- включает тумблеры АРС и АЛС – звенит звонок, загорится сигнальное показание «ОЧ» на ЛУДС, система АЛС-АРС выдаст команду на торможение с включением светодиодов ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК;
- открывает кран ЭПВ-АРС;
- кратковременно нажимает на КБ – на 3 секунды ВЗ №2 на всём составе отпускают, включаться ВЗ №1, звонок перестаёт звенеть (только при очень коротком импульсе);
- спустя 3 секунды система АЛС-АРС вновь выдаст команду на торможение с включением ВЗ №1, после прихода РК на 17 позицию включится ВЗ №2;
- нажимает ПБ – звонок перестаёт звенеть, погаснут светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК, отпустит ВЗ №2 на всём составе, убеждается в отпуске ВЗ №2 на всём составе по погасшей жёлтой лампе пневмопружинного тормоза;

4.1.9.8. Проверяет работу электросхемы на тормозных положениях:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1А», загорится светодиод ЛХРК, выводит ручным торможением 3 – 4 позиции РК на «тормоз», во время ручного торможения светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17 позицию включатся ВЗ №1 на всём составе; в сработке ВЗ №1 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «0»;

4.1.9.9. Нажимает на кнопку «Восстановление защиты преобразователя» и, не отпуская её, проверяет электросхему на ходовых положениях:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛВД загорелся;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-2», загорится светодиод ЛХРК, РК начинает вращаться и останавливается на 32 позиции, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-3», РК начинает вращаться и останавливается на 36 позиции, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

4.1.9.10. Далее машинист:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «0», отпускает кнопку «Восстановление защиты преобразователя» и отпускает ПБ – включится ВЗ №1, загорятся светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК. После прихода РК на 17 позицию включится ВЗ №2;

- отключает тумблер АРС, АЛС и, убедившись, что ЭПВ-АРС производит разрядку ТМ, перекрывает кран ЭПВ-АРС, заряжает ТМ, разобшительный кран оставляет открытым;

- открывает левые двери;

- спускается из кабины управления на путь, убеждается в исправности белых фар;

- поднимается в кабину управления, переводит реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку из КВ;

- согласно п. 16 настоящей Инструкции проверяет работу поездной радиосвязи, громкоговорящего оповещения, радиоповещателя, устанавливает

соответствующую информацию на АСНП, номер маршрута, указатель конечной станции маршрута следования. После проверки тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМП», «Радиоинформатор» оставляет включёнными.

- проверяет исправность АСОТП «Игла» согласно п. 16.4 настоящей Инструкции.

- проверяет работу звукового сигнала.

- убеждается в правильной регулировке поездных зеркал заднего вида.

4.1.10. Берёт с собой фонарь, смотровой молоток и спускается на деповской путь, приступает к осмотру состава с обеих сторон, начиная с левой стороны по выходу из электродепо.

4.1.11. На автосцепке головного вагона проверяет наличие уплотнительных колец, закрытие крышки электроконтактной коробки, отключение крана пневматического привода электроконтактной коробки, исправность замка сцепного механизма, проверяет исправность красных сигнальных огней.

4.1.12. Следуя вдоль состава, включает главные разъединители, проверяет исправность механического оборудования, открытие кранов пневматических магистралей (ВР, ЗР, АВТ, ТЦ, ОТЦ, ТМ) и закрытое положение сливных кранов маслоотделителей, главного и запасного резервуаров, открытие дверей, сцепление автосцепок и включение электрических междувагонных соединений по положению кранов пневмоприводов ЭКК, фиксацию тросиков сцепного механизма, отсутствие посторонних предметов на рельсах, отпуск пневматических и стояночных тормозов по зазору между колодками и колесом, закрытие кожухов аппаратов, крепление кабелей и подвеску проводов, чистоту кузовов вагонов. Открывает краники рельсосмазывателей на 1,5 – 2 оборота. Проверку автосцепки хвостового вагона производит аналогично проверки автосцепки головного вагона.

4.1.13. На хвостовом вагоне проверяет работу срывного клапана путём отвода его скобы смотровым молотком. Запрещено бить смотровым молотком по скобе срывного клапана.

4.1.14. В кабине управления хвостового вагона:

4.1.14.1. Убеждается, что срывной клапан не садится в течение 20 секунд, переводит рукоятку КМ в 7-ое положение и производит посадку срывного клапана.

4.1.14.2. После посадки срывного клапана заряжает ТМ 2-ым положением КМ, пальцами рук восстанавливает контакты УАВА, нажав на толкатель и тем самым убедившись, что контакты были разъединены.

4.1.14.3. Производит действия согласно п.п. 4.1.9.4 – 4.1.9.10 настоящей Инструкции, за исключением следующих моментов: закрывает разобщительный кран, кран ЭПВ-АРС оставляет открытым, рукоятку КМ

оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор», двери состава должны быть открыты с правой стороны по выходу из электродепо, ВЗД находится в разблокированном положении. Включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет.

4.1.14.4. Ещё раз убеждается в закрытии разобщительного крана, открытии крана ЭПВ-АРС, ВЗД разблокирован, ВПД находится в положении «Двери левые», тумблеры МК, БПСН и автоматический выключатель печи отключены, запирает торцевую дверь кабины управления на замок, выходит из кабины управления и запирает боковую дверь кабины управления на замок.

4.1.15. Далее машинист производит осмотр состава с правой стороны в объёме, аналогичном осмотру с левой стороны. После отвода молотком скобы срывного клапана головного вагона, заходит в кабину управления головного вагона. Запрещено бить смотровым молотком по скобе срывного клапана.

4.1.16. В кабине управления головного вагона:

4.1.16.1. Ожидает не менее 20 секунд (за это время срывной клапан не должен закрыться при нахождении рукоятки КМ во 2-ом положении) и производит посадку срывного клапана экстренным торможением краном машиниста, пальцами рук восстанавливает контакты УАВА, нажав на толкатель и тем самым убедившись, что контакты были разъединены.

4.1.16.2. Реверсивной ручкой переводит реверсивный вал в положение "Вперёд", закрывает двери на составе и убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД. ВЗД оставляет в заблокированном положении. Переводит реверсивный вал КВ в нулевое положение и вынимает реверсивную ручку. Убеждается в отключении тумблеров МК, БПСН и автоматического выключателя печи. Включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон на трёхгранный ключ, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет.

4.1.17. По окончании приёмки состава в головной кабине управления по выходу из электродепо должны находиться смотровой молоток и один

сигнальный фонарь, а в хвостовой кабине управления – один сигнальный фонарь.

4.1.18. Об обнаруженных во время приёмки неисправностях машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо, приостановив приёмку состава до устранения неисправности.

4.2. Приемка электроподвижного состава в электродепо на 24 деповском пути.

4.2.1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав, и из каких вагонов он сформирован. В «Книге учета готовности подвижного состава» машинист проверяет, дана ли готовность ответственными работниками на подвижной состав. Во всех случаях оформления готовности при выполненном на составе (вагоне) техническом обслуживании ТО-1, ТО-2, ТО-3, ТО-4, плановом ремонте ТР-1, ТР-2, ТР-3, «случайном» ремонте обязательно наличие подписей лиц, ответственных за оформление готовности подвижного состава к работе на линии.

Выясняет о произведённых перецепках в составе. Проверяет, была ли запись в «Секционной книге ремонта» (форма ТУ-152м) при постановке состава в электродепо и есть ли соответствующая отметка ремонтного персонала о выполненном ремонте. Если «Секционная книга ремонта» отсутствует в установленном месте (на столе, между 5 и 6 деповскими путями), то необходимо проверить её наличие в головной кабине управления по выходу из электродепо принимаемого состава.

При отсутствии отметки и подписи под ней о выполненном ремонте или отсутствии готовности на электроподвижной состав, машинист к приемке состава не приступает, о чём докладывает дежурному по электродепо.

4.2.2. В инструментально-раздаточном цехе электродепо получает реверсивную ручку КВ и два сигнальных фонаря. Проверяет исправность фонарей.

4.2.3. Приёмка осуществляется с подачей на состав высокого напряжения, без подачи давления деповской магистрали. Машинист даёт письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо согласно п.18 настоящей Инструкции на состав и заходит в кабину головного вагона.

Во время подачи напряжения 825В на состав машинист обязан находиться в кабине головного вагона.

4.2.4. В кабине управления головного вагона машинист выполняет следующие действия:

4.2.4.1. Если «Секционная книга ремонта» находится в кабине управления головного вагона, то машинист убеждается в её наличии, а также в отсутствии записей о неисправностях состава или в наличии необходимых отметок и подписей о выполненном ремонте.

4.2.4.2. Проверяет наличие и целостность пломб на пломбируемых аппаратах и ящиках согласно п. 19 настоящей Инструкции.

4.2.4.3. Проверяет наличие поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции.

4.2.4.4. Включает автомат защиты А-49, А-53, АКБ и проверяет на ней напряжение согласно п. 16.5 настоящей Инструкции.

4.2.4.5. Если правые или левые двери открыты, то, при включённой АКБ, устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд» и закрывает двери на всём составе, возвращает реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку из КВ.

4.2.4.6. Разобщительный кран оставляет открытым, рукоятку КМ оставляет во 2-ом положении.

4.2.4.7. Отключает АКБ и А-53 и следует в кабину управления хвостового вагона.

4.2.5. Следуя по составу в кабину управления хвостового вагона, проверяет на каждом вагоне положение концевых кранов, кранов стояночного тормоза, правильность сцепления автосцепок и включения электроконтактных междывагонных соединений, положение дверных кранов, величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции, наличие и закрепление огнетушителей, наличие пломб на них.

4.2.6. В кабине управления хвостового вагона:

4.2.6.1. Включает выключатель АКБ, автоматы защиты А-53 и А-49, проверяет напряжение на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции.

4.2.6.2. Убеждается, что тумблеры МК, БПСН и автоматический выключателя печи отключены, кран ЭПВ закрыт, открывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет во 2-ом положении, разобщительный кран оставляет открытым.

4.2.6.3. Проверяет наличие и целостность пломб на пломбируемых аппаратах и ящиках согласно п. 19 настоящей Инструкции.

4.2.6.4. Проверяет наличие поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции, наличие воздушно-эмульсионного огнетушителя ОВЭ-6 «Самурай» и следует в кабину управления головного вагона.

4.2.7. Следуя по составу к головному вагону, на всех вагонах проверяет закрепление спинок и сидений диванов, состояние внутривагонного оборудования, культурное и санитарное состояние салонов, включает выключатели АКБ, положение автоматических выключателей.

4.2.8. В кабине управления головного вагона:

4.2.8.1. Включает выключатель АКБ, включает автоматический выключатель А-53.

4.2.8.2. Нажимает кнопку «Возврат РП».

4.2.8.3. Включает тумблеры БПСН, мотор-компрессора, убеждается во включении БПСН по горящей лампе ЛКВП.

4.2.8.4. При достижении давления в НМ и ТМ установленных норм устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», убеждается во включённых АКБ всего состава по горящим светодиодам ЛСД и проверяет сработку ВЗ №2.

4.2.8.5. Машинист проверяет работоспособность всех кнопок управления дверями состава, контролируя работу дверей по показаниям светодиодов ЛСД:

- разблокирует ВЗД, открывает основной кнопкой левые двери, переключает ВПД в положение «Двери правые» и открывает правые двери;
- закрывает двери кнопкой резервного закрытия дверей, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- открывает правые двери, переключает ВПД в положение «Двери левые» и открывает резервной кнопкой левые двери;
- закрывает двери, заблокировав ВЗД, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- при заблокированном ВЗД нажимает основную кнопку открытия левых дверей, двери должны приоткрыться и вновь закрыться («сыграть»), а светодиоды ЛСД должны погаснуть и вновь загореться.

4.2.8.6. Далее машинист:

- включает тумблеры АРС и АЛС – звенит звонок, загорится сигнальное показание «ОЧ» на ЛУДС, система АЛС-АРС выдаст команду на торможение с включением светодиодов ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК;
- открывает кран ЭПВ-АРС;
- кратковременно нажимает на КБ – на 3 секунды ВЗ №2 на всём составе отпускают, включаться ВЗ №1, звонок перестаёт звенеть (только при очень коротком импульсе);
- спустя 3 секунды система АЛС-АРС вновь выдаст команду на торможение с включением ВЗ №1, после прихода РК на 17 позицию включится ВЗ №2;
- нажимает ПБ – звонок перестаёт звенеть, погаснут светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК, отпустит ВЗ №2 на всём составе, убеждается в отпуске ВЗ №2 на всём составе по погасшей жёлтой лампе пневмопружиного тормоза;

4.2.8.7. Проверяет работу электросхемы на тормозных положениях:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1А», загорится светодиод ЛХРК, выводит ручным торможением 3 – 4 позиции РК на «тормоз»,

во время ручного торможения светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17 позицию включатся ВЗ №1 на всём составе; в сработке ВЗ №1 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

4.2.8.8. Далее машинист:

- отключает тумблер АРС, АЛС и, убедившись, что ЭПВ-АРС производит разрядку ТМ, перекрывает разобщительный кран, убеждается в зарядке тормозной магистрали через кран машиниста хвостового вагона;

- открывает двери с обеих сторон, закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей, ВПД должен находиться в положении «Двери левые».

- спускается из кабины управления на путь, убеждается в исправности белых фар;

- поднимается в кабину управления, переводит реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку из КВ;

- согласно п. 16 настоящей Инструкции проверяет работу поездной радиосвязи, громкоговорящего оповещения, радиоинформатора, устанавливает соответствующую информацию на АСНП, номер маршрута, указатель конечной станции маршрута следования. После проверки тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМП», «Радиоинформатор» оставляет включёнными.

- проверяет исправность АСОТП «Игла» согласно п. 16.4 настоящей Инструкции.

- проверяет работу звукового сигнала.

- убеждается в правильной регулировке поездных зеркал заднего вида.

4.2.9. Следует в хвостовой вагон, проверяет по манометрам ТЦ отпуск тормозов на составе.

4.2.10. В кабине управления хвостового вагона:

4.2.10.1. Проверяет работу системы АРС, исправность АСОТП «Игла», схемы цепей управления состава, дверей, работу звукового сигнала, поездной радиосвязи и громкоговорящего оповещения согласно п.п. 4.20.8.4 – 4.20.8.7 настоящей Инструкции. Закрывает двери состава, разряжает ТМ полным служебным торможением, закрывает разобщительный кран, кран ЭПВ-АРС оставляет открытым, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АРС, АЛС, «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМП», «Радиоинформатор». ВЗД находится в разблокированном положении, закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей, ВПД должен находиться в положении «Двери левые». Убеждается в

исправности белых фар, переводит реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку из КВ.

4.2.10.2. Включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет.

4.2.10.3. Ещё раз убеждается в закрытии разобщительного крана, открытии крана ЭПВ-АРС, ВЗД разблокирован, ВПД находится в положении «Двери левые», тумблеры МК, БПСН и автоматический выключатель печи отключены, запирает боковую дверь кабины управления на замок, выходит из кабины управления и запирает торцевую дверь кабины управления на замок.

4.2.11. Следуя по составу, в кабину головного вагона, проверяет величину давления воздуха в ТЦ, закрытое положение дверей в пассажирских салонах, положение автоматических выключателей, запирает все торцевые двери вагонов. По приходу в головной вагон открывает разобщительный кран, ручку крана машиниста устанавливает во 2-е положение. Убеждается в отпуске пневматических тормозов.

4.2.12. Включает тумблер включения ОС-1, открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста на замок.

4.2.13. По окончании приёмки состава в головной кабине управления по выходу из электродепо должны находиться смотровой молоток и один сигнальный фонарь, а в хвостовой кабине управления – один сигнальный фонарь.

4.2.14. Об обнаруженных во время приёмки неисправностях машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо, приостановив приёмку состава до устранения неисправности.

5. Обязанности машиниста электропоезда при приемке электроподвижного состава в электродепо с подачей на него напряжения 825 В

5.1. Приёмка электроподвижного состава, с подачей на него напряжения 825 В производится машинистом.

5.2. В электродепо перед приёмкой состава машинист действуют согласно п.4.2 настоящей Инструкции.

5.3. Машинист получает в инструментально-раздаточном цехе реверсивную ручку и поездной инструмент согласно п. 20 настоящей Инструкции. Раскладывает поездной инструмент в кабинах управления головного и хвостового вагонов согласно п. 20 настоящей Инструкции.

5.4. Перед началом приёмки состава машинист обязан убедиться, что на деповском пути, где находится принимаемый состав, отсутствует напряжение 825 В: разъединитель 825 В отключён и заперт, передвижные кабели (удочки) с токоприёмников сняты, сигнальные красные лампы не горят, последний передвижной кабель одет на заземляющее устройство, вывешен плакат «Заземлено», отсутствует плакат «Работают люди» и шланг деповской воздушной магистрали соединён с НМ головного вагона.

5.5. Машинист в кабине управления головного вагона:

5.5.1. Если «Секционная книга ремонта» находится в кабине управления головного вагона, то машинист убеждается в её наличии, а также в отсутствии записей о неисправностях состава или в наличии необходимых отметок и подписей о выполненном ремонте.

5.5.2. Убеждается, что в НМ давление соответствует установленным нормам (6,3 – 8,2 ат.), кран ЭПВ закрыт, разобщительный кран открыт, рукоятка КМ находится во 2-ом положении, а ТМ заряжена. Если давление в НМ менее установленных норм, то незамедлительно ставит об этом в известность дежурного по электродепо.

5.5.3. Проверяет наличие воздушно-эмульсионного огнетушителя ОВЭ-6 «Самурай», наличие пломб согласно п. 19 настоящей Инструкции. При отсутствии пломбы или нарушении целостности пломбирования немедленно ставит в известность дежурного по электродепо, дальнейшую приёмку состава не производит до устранения замечаний.

5.5.4. Включает автомат защиты А-49 и А-53, АКБ и проверяет на ней величину напряжения согласно п. 16.5 настоящей Инструкции. Если правые или левые двери открыты, то, при включённой АКБ, устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал КВ в положение «Вперёд» и закрывает двери на всём составе, устанавливает реверсивный вал КВ в нулевое положение и вынимает из КВ реверсивную ручку. Отключает АКБ и А-53.

5.5.5. Далее производит торможение с последовательной постановкой рукоятки КМ из 2-го положения в 3-е, 4-ое, 5-ое и 6-ое положения с контролем установившегося давления в ТМ и ТЦ головного вагона при каждом положении рукоятки КМ. Закрывает разобщительный кран и производит выдержку не менее 5 минут, берёт с собой смотровой молоток и фонарь, следует по составу в кабину управления хвостового вагона.

5.6. Следуя по составу в кабину управления хвостового вагона, проверяет на каждом вагоне положение концевых кранов, кранов стояночного тормоза, правильность сцепления автосцепок и включения электроконтактных междувагонных соединений, положение дверных кранов, закрытие дверей, давление воздуха в ТЦ на соответствие установленным нормам, величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции.

5.6.1. В хвостовой кабине включает выключатель АКБ, автоматы защиты А-53 и А-49, проверяет величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции. Отключает АКБ и А-53.

5.7. Берёт с собой фонарь, смотровой молоток, спускается на путь и, используя фонарь и молоток, приступает к осмотру автосцепок и состава с обеих сторон, начиная с правой стороны по выходу из электродепо.

5.7.1. На автосцепке головного вагона проверяет наличие уплотнительных колец, закрытие крышки электроконтактной коробки, отключение крана пневматического привода электроконтактной коробки, подвеску автосцепки.

5.7.2. При следовании вдоль состава в местах доступных для осмотра, убеждается в отсутствии на составе и пути посторонних предметов. Проверяет исправность механического оборудования, прижатие каждой колодки к колесу, крепление элементов тормозной рычажной передачи, тормозных колодок, состояние и крепление брусьев, корпусов и башмаков токоприёмников, открытие кранов пневматических магистралей (ВР, ЗР, АВТ, ТЦ, ОТЦ, ТМ) и закрытое положение сливных кранов маслоотделителей, главного и запасного резервуаров), сцепление автосцепок, закрепление тросов сцепного механизма и включение электрических междувагонных соединений, определяемое по положению кранов пневмоприводов ЭКК. Убеждается в отключенном положении главных разъединителей.

5.7.3. Осмотр и проверку автосцепки хвостового вагона и состава с левой стороны производит в соответствии с п.п. 5.7.1, 5.7.2 настоящей Инструкции.

5.8. После окончания осмотра и проверки состава с обеих сторон поднимается в кабину управления хвостового вагона и производит следующие действия:

5.8.1. Проверяет наличие воздушно-эмульсионного огнетушителя ОВЭ-6 «Самурай», наличие пломб согласно п. 19 настоящей Инструкции. При

отсутствии пломбы или нарушении целостности пломбирования немедленно ставит в известность дежурного по электродепо, дальнейшую приёмку состава не производит до устранения замечаний.

5.8.2. Открывает разобщительный кран, заряжает ТМ 2-ым положением рукоятки КМ, производит торможение с последовательной постановкой рукоятки КМ из 2-го положения в 3-е, 4-ое, 5-ое и 6-ое положения с контролем установившегося давления в ТМ и ТЦ головного вагона при каждом положении рукоятки КМ. Рукоятку КМ возвращает во 2-ое положение, убеждается в отсутствии давления в ТЦ по манометру ТЦ хвостового вагона.

5.9. Следует вдоль состава с правой стороны по выходу из электродепо, а затем с левой стороны и на каждом вагоне проверяет отпуск тормозов по зазору между каждой тормозной колодкой и колесом (вверху 8-11мм, внизу 4-7мм). На головных вагонах проверяет исправность красных сигнальных огней.

5.10. Спускается в смотровую канаву и производит осмотр подвагонного оборудования каждого вагона.

5.11. Осмотр подвагонного оборудования машинист обязан производить в головном уборе (каскалке).

5.12. Следуя под составом в смотровой канаве, в местах, доступных для осмотра, убеждается в отсутствии на составе и пути посторонних предметов, на каждом вагоне проверяет положение и состояние кабелей тяговых двигателей, состояние поверхности катания колёс, средних частей осей, закрытие люков тяговых двигателей, кожухов аппаратов и приборов, состояние крепления: ЗУМов, мотор-компрессоров, тяговых электродвигателей, аппаратов и приборов, элементов подвески редукторов, тормозной рычажной передачи. Проверяется состояние механического оборудования и его предохранительных устройств.

5.13. После осмотра подвагонного оборудования перекрывает кран воздушной деповской магистрали, а на головном вагоне со стороны шланга деповской воздушной магистрали перекрывает концевой кран НМ.

Поднимается в кабину управления головного вагона, открывает разобщительный кран, убеждается, что рукоятка КМ установлена во 2-ое положение, ТМ заряжена, жёлтая лампа пневмопружиного тормоза не горит. Включает выключатель АКБ, А-53.

5.14. Следуя по составу в кабину управления хвостового вагона, на всех вагонах проверяет закрепление спинок и сидений диванов, состояние внутривагонного оборудования, культурное и санитарное состояние салонов, наличие огнетушителей и их пломбировку, включает выключатели АКБ.

5.15. В кабине управления хвостового вагона убеждается в отключенном положении тумблеров БПСН, МК и автоматического выключателя печи, включает выключатель АКБ, А-53. Закрывает разобщительный кран, рукоятку

КМ переводит в 6-ое положение, убеждается в зарядке ТМ через кран машиниста кабины головного вагона. Возвращается в кабину управления головного вагона. В кабине управления головного вагона, убеждается в отключенном положении тумблеров БПСН, МК и автоматического выключателя печи.

5.16. Даёт письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо на подачу напряжения 825 В согласно п. 18 настоящей Инструкции.

5.17. Поднимается в кабину управления головного вагона, и ждёт в хвостовой кабине управления подачу напряжения 825 В.

5.18. После подачи напряжения 825 В включает тумблеры БПСН и МК, убеждается во включении БПСН по горячей ЛКВП и следует по салонам вагонов для проверки работы МК на всех вагонах.

5.19. Следуя по салонам вагонов, проверяет по звуку работоспособность МК каждого вагона.

5.20. Машинист по окончании проверки работы МК на всех вагонах возвращается в кабину управления головного вагона и производит следующие действия:

5.20.1. Устанавливает соответствующий номер маршрута перед левым лобовым стеклом, указатель конечной станции маршрута следования перед центральным лобовым стеклом, устанавливает соответствующую информацию на АСНП.

5.20.2. Проверяет работу звукового сигнала и правильную регулировку поездных зеркал заднего вида.

5.20.3. Согласно п. 16 настоящей Инструкции, проверяет работу поездной радиосвязи, громкоговорящего оповещения, радиоинформатора. Тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМ», «Радиоинформатор» оставляет включёнными. Проверяет исправность АСОТП «Игла» согласно п. 16.4 настоящей Инструкции

5.20.4. Нажимает кнопку «Возврат РП».

5.20.5. Переводит реверсивной ручкой реверсивный вал КВ в положение «Вперёд», убеждается во включённых АКБ всего состава по горящему светодиоду ЛСД и проверяет сработку ВЗ №2.

5.20.6. Далее машинист:

- включает тумблеры АРС и АЛС – звенит звонок, загорится сигнальное показание «ОЧ» на ЛУДС, система АЛС-АРС выдаст команду на торможение с включением светодиодов ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК;

- кратковременно нажимает на КБ – на 3 секунды ВЗ №2 на всём составе отпускают, включаются ВЗ №1, звонок перестаёт звенеть (только при очень коротком импульсе);

- спустя 3 секунды система АЛС-АРС выдаст команду на торможение с включением ВЗ №2 на всём составе;
- открывает кран ЭПВ-АРС;
- нажимает ПБ – звонок перестаёт звенеть, погаснут светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК, отпустит ВЗ №2 на всём составе, убеждается в отпуске ВЗ №2 на всём составе по погасшей жёлтой лампе пневмопружиного тормоза;

5.20.7. Проверяет работоспособность всех кнопок управления дверями состава, контролируя работу дверей по показаниям светодиодов ЛСД:

- при необходимости переключает ВПД в положение «Двери левые» и не менее 3 раз открывает основной кнопкой левые двери и закрывает их, после каждого закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- не менее 3 раз открывает резервной кнопкой левые двери и закрывает их, после каждого закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- переключает ВПД в положение «Двери правые» и не менее 3 раз открывает правые двери и закрывает их, после каждого закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- открывает правые двери, переключает ВПД в положение «Двери левые», открывает левые двери и закрывает их, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД.

5.20.8. Проверяет работу электросхемы на тормозных положениях:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1А», загорится светодиод ЛХРК, выводит ручным торможением 3 – 4 позиции РК на «тормоз», во время ручного торможения светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;
- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17 позицию включатся ВЗ №1 на всём составе; в сработке ВЗ №1 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

5.20.9. Проверяет работу электросхему на ходовых положениях:

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛВД загорелся;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-2», загорится светодиод ЛХРК, РК начинает вращаться и останавливается на 32 позиции, во

время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

– переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-3», РК начинает вращаться и останавливается на 36 позиции, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться.

5.20.10. Переводит главную рукоятку КВ в положение «0», берёт смотровой молоток и спускается на путь. Убеждается, что все белые фары горят, и отводит смотровым молотком скобу срывного клапана. Запрещено бить смотровым молотком по скобе срывного клапана.

5.20.11. Возвращается в кабину управления, и убеждается, что срывной клапан не садится в течение 20 секунд, переводит рукоятку КМ в 7-ое положение и производит посадку срывного клапана. После посадки срывного клапана заряжает ТМ 2-ым положением КМ, нажимает ПБ.

5.20.12. Устанавливает главную рукоятку КМ в положение «Ход-1», убеждается по горящим светодиодам РП и ЛСН, что электросхема не собралась, переводит главную рукоятку КМ в положение «0». Пальцами рук восстанавливает контакты УАВА, нажав на толкатель и тем самым убедившись, что контакты были разъединены и вновь переводит главную рукоятку КМ в положение «Ход-1», убеждается по погасшим светодиодам РП и ЛСН, что электросхема собралась на ходовом положении, переводит главную рукоятку КВ в положение «0».

5.20.13. Отпускает ПБ – включится ВЗ №1, загораются светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК. РК начинает вращаться и после прихода на 17 позицию включится ВЗ №2;

5.20.14. Отключает тумблер АЛС, АРС и, убедившись, что ЭПВ-АРС производит разрядку ТМ, перекрывает кран ЭПВ-АРС, заряжает ТМ, проверяет положение толкателя УАВА (УАВА не должен разомкнуть свои контакты).

5.20.15. Далее машинист обязан проверить работу мотор-компрессоров от кнопки резервного включения мотор-компрессоров. Переводит реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку.

5.20.16. Закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ переводит в 6-ое положение, выключает тумблеры МК и БПСН и следует в кабину управления хвостового вагона.

5.21. В кабине управления хвостового вагона:

5.21.1. Открывает разобщительный кран, включает тумблеры МК, БПСН, убеждается во включении БПСН по ЛКВП и производит действия согласно п.п. 5.20.1 – 5.20.15 настоящей Инструкции.

5.21.2. По окончании проверки, отключает выключатель управления, реверсивной ручкой переводит реверсивный вал в положение «Вперёд», нажимает ПБ, собирает электросхему на «тормоз» и устанавливает главную

рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», тем самым вызвав сработку ВЗ №2 на всём составе, включает выключатель управления и нажимает кнопку «Сигнализация неисправности». На всех вагонах из-за разбора электросхемы от АВТ должно принудительно сработать РП и загореться зелёные лампы РП на борту вагонов и в кабине управления. Переводит главную рукоятку КВ в положение «0». Машинист обязан убедиться в том, что зелёная лампа РП горит в кабине управления.

5.21.3. Открывает двери с обеих сторон состава, переводит реверсивный вал КВ в положение «0», вынимает реверсивную ручку, переводит ВПД в положение «Двери левые», закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей. ВЗД оставляет разблокированным.

5.21.4. Производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, убеждается в том, что жёлтая лампа пневмопружинного тормоза горит в кабине управления. Открывает кран ЭПВ-АРС, отключает тумблеры МК и БПСН. Отключает тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМП», «Радиоинформатор». Проверяет положение автоматических выключателей.

5.21.5. Включает тумблер включения ОС-1, открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет.

5.21.6. Еще раз убеждается в том, что тумблеры МК, БПСН и автоматический выключатель печи отключены, тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСМП», «Радиоинформатор» отключены, ВЗД разблокирован, ВПД находится в положении «Двери левые», разобщительный кран закрыт, рукоятка КМ находится в 6-ом положении, кран ЭПВ-АРС открыт.

Закрывает форточку (при её открытии), запирает боковую дверь кабины управления на замок.

5.21.7. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста на замок. Следует по салонам вагонов в головную кабину управления.

5.22. В каждом вагоне проверяет положение автоматических выключателей, запирает на замок торцевые двери.

5.23. В головной кабине управления включает тумблер включения ОС-1, открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в

салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста на замок.

5.24. Подаёт устную заявку дежурному по электродепо на снятие напряжения 825 В с деповского пути и ожидает снятия напряжения 825 В в кабине управления головного вагона.

5.25. После снятия напряжения 825 В машинист обязан убедиться, что на деповском пути, где находится принимаемый состав, отсутствует напряжение 825 В: разъединитель 825 В отключён и заперт, передвижные кабели (удочки) с токоприёмников сняты, сигнальные красные лампы не горят, последний передвижной кабель одет на заземляющее устройство, вывешен плакат «Заземлено».

5.26. На головном вагоне открывает кран воздушной деповской магистрали и концевой кран НМ. Следует вдоль состава сначала с левой стороны по выходу из электродепо, а затем с правой стороны. На каждом вагоне:

- убеждается в открытии дверных створок каждого дверного проёма;
- убеждается в том, что на борту вагона горят все три бортовые лампы: белая лампа дверной сигнализации, зелёная лампа РП и жёлтая лампа пневмопружиного тормоза;
- включает главный разъединитель. Во время включения главных разъединителей машинист обязан считать их вслух.

Дополнительно на каждом головном вагоне открывает краны рельсосмазывателей на 1,5 – 2 оборота и убеждается в исправности красных сигнальных огней.

5.27. В кабине управления головного вагона:

- убеждается, что горят зелёная лампа РП и жёлтая лампа пневмопружиного тормоза;
- открывает разобщительный кран, рукоятку КМ переводит во 2-ое положение;
- заряжает ТМ, убеждается, что давление в НМ соответствует установленным нормам (6,3 – 8,2 ат.);
- нажимает кнопку «Возврат РП»;
- реверсивной ручкой устанавливает реверсивный вал КВ в положение «Вперёд»;
- закрывает двери всего состава и убеждается в наличии контроля дверей по светодиодам ЛСД;

- убеждается, что ВПД находится в положении «Двери левые», закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей.

- нажимает ПБ, и переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1»;

- убеждается в сборе электросхемы на всём составе по погасшим светодиодам РП и ЛСН, возвращает главную ручку КВ в положение «0».

- переводит реверсивный вал КВ в положение «0», вынимает реверсивную ручку, отпускает ПБ.

- проверяет положение автоматических выключателей.

5.28. По окончании приёмки состава в головной кабине управления по выходу из электродепо должны находиться один сигнальный фонарь и смотровой молоток, а в хвостовой кабине управления – один сигнальный фонарь.

5.29. По окончании приёмки состава машинист обязан оформить запись о производстве полной проверки тормозов в секционной книге ремонта ТУ-152м по форме: «Полная проверка тормозов выполнена» с указанием даты, времени проверки, фамилии машиниста и подписи машиниста.

5.30. Об обнаруженных во время приёмки неисправностях машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо, приостановив приемку состава до устранения неисправности.

6. Обязанности машиниста при выезде из электродепо

6.1. Общие обязанности при выезде из электродепо.

6.1.1. Перед выездом из электродепо, машинист, обязан оформить письменную, а затем сделать устную заявку дежурному по электродепо согласно п. 18 настоящей Инструкции, открыть боковое окно или боковую дверь кабины управления, проверить отключенное положение тумблеров МК, БПСН и автоматического выключателя печи.

6.1.2. Машинисту запрещается занимать рабочее место:

- при запрещающем показании маневрового светофора;
- до отсоединения рукава деповской воздушной магистрали;
- до подачи дежурным по электродепо (помощником дежурного по электродепо) сигнала на движение.

6.1.3. После открытия маневрового светофора машинист (помощник машиниста) обязан называть вслух его показание и убедиться в том, что данный карликовый маневровый светофор ограждает именно тот путь, по которому будет следовать выдаваемый из электродепо состав.

6.1.4. После открытия маневрового светофора и подачи дежурным по электродепо или помощником дежурного по электродепо сигнала на движение машинист обязан убедиться:

- в отсоединении шланга деповской воздушной магистрали;
- в отсутствии препятствий для движения;
- в снятии передвижных кабелей (удочек) с токоприемников всех вагонов (при условии их видимости), кроме токоприемника, с которого будет выдаваться состав.
- в готовности помощника дежурного по электродепо к сопровождению передвижного кабеля.

6.1.5. Далее машинист обязан:

- занять рабочее место;
 - нажать кнопку резервного МК и убедиться в работоспособности МК вагона, на который надет передвижной кабель (удочка);
 - установить реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», включить тумблеры АРС, АЛС, открыть кран ЭПВ-АРС, нажать ПБ;
 - повторить вслух разрешающее показание маневрового светофора.
- Если в поле зрения машиниста видны последующие светофоры, которые будут входить в маршрут следования выдаваемого состава (ГА, ГБ, Е1м, Е2м) и они будут иметь запрещающее показание, то машинист для самоконтроля обязан произнести: «Светофор ГА (ГБ, Е1м, Е2м) – красный». В этом случае машинист будет следовать по парковым путям с готовностью остановиться перед светофором с запрещающим показанием;
- подать звуковой сигнал "Один длинный";
 - привести состав в движение на положении КВ «Ход-1» и следовать со скоростью не более 5 км/ч.

Рекомендуется отключить тяговые двигатели при скорости 4 км/ч.

6.1.6. Машинист обязан остановить состав пневматическим тормозом у знака остановки «Стоп» с целью проверки эффективности пневматического тормоза и снятия передвижного кабеля с токоприёмника.

6.1.7. После получения сигнала от дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) на дальнейшее следование "Два длинных" машинист обязан:

- убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- назвать вслух показание маневрового светофора и положение стрелки;
- отпустить пневматический тормоз;
- включить тумблеры БПСН, МК;
- подать звуковой сигнал "Два длинных";
- привести состав в движение на положении КВ «Ход-1».

6.1.8. При наборе скорости 4 км/ч рекомендуется вывести ручным пуском как можно быстрее несколько позиций до скорости 7 км/ч. Из-за особенностей работы системы АРС-АЛС при сигнальном показании АЛС «ОЧ» в диапазоне скоростей от 5 – 6 км/ч при нахождении главной ручки КВ в положении «Ход-1» на составах, оборудованных цифровыми скоростемерами и измерителями скорости типа ИС, может происходить сработка ЭПВ-АРС.

6.1.9. В пути следования по парковым путям:

6.1.9.1. Машинист обязан:

- проявлять особую бдительность;
- соблюдать установленную скорость следования не более 15 км/ч, а при неблагоприятных погодных условиях – не более 10 км/ч;
- своевременно подавать оповестительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям;
- называть вслух показания всех светофоров (независимо от их показаний), маршрутные указатели и положение всех стрелочных переводов, входящих в маршрут следования. Показание следующего светофора (при условии его видимости) необходимо называть вслух сразу после проследования предшествующего светофора;
- держать приоткрытым окно или дверь кабины управления для лучшего восприятия указаний, передаваемых по громкоговорящему оповещению.

6.1.9.2. Если информация, переданная по громкоговорящему оповещению или по маневровой радиосвязи, не понятна, машинист обязан остановить состав, связаться по маневровой радиосвязи или стрелочной связи с дежурным по посту централизации и уточнить полученную информацию. Дальнейшее движение осуществляется только после подтверждения дежурным по посту централизации правильности восприятия переданной им информации.

Если при вызове дежурного по посту централизации ответа не получено, машинист подаёт звуковой сигнал "Два коротких" и, после включения маневровой радиосвязи на посту централизации и получения ответа дежурного поста централизации, передаёт необходимую информацию.

6.1.9.3. На парковых путях остановку и снижение скорости состава машинист обязан производить только пневматическими тормозами.

6.1.9.4. После остановки состава перед светофором с запрещающим показанием машинист обязан перевести главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», отпустить ПБ и после сработки ВЗ №2 на всем составе перевести рукоятку КМ во 2-е положение, встать с рабочего места и контролировать показания светофора.

6.1.9.5. После открытия светофора на разрешающее показание, машинист обязан повторить вслух его показание, маршрутный указатель (при наличии),

положение стрелки по маршруту следования, занять рабочее место, нажать ПБ и привести состав в движение.

6.1.9.6. При неблагоприятных атмосферных условиях разрядку ТМ производить заблаговременно, не более, чем на 1 ат. Скорость следования по парковым путям при неблагоприятных атмосферных условиях должна обеспечивать остановку состава, не доезжая до препятствия или места остановки, но не более 10 км/ч.

6.1.9.7. Разгон состава необходимо производить ручным пуском, особенно при неблагоприятных атмосферных условиях.

6.1.9.8. При запрещающем показании «один красный огонь» светофоров Е-1м или Е-2м в рельсовую цепь перед ними подается сигнал абсолютной остановки. При неблагоприятных атмосферных условиях, во избежание порчи колёсных пар, рекомендуется остановить состав, не доезжая до данных рельсовых цепей.

6.1.10. При следовании по соединительным ветвям:

6.1.10.1. Машинист обязан:

- проявлять особую бдительность;
- соблюдать скорость следования не более 35 км/ч;
- подавать оповестительные сигналы перед кривыми участками пути, перед въездом на станцию и у каждого сигнального знака "С";
- называть вслух показания всех светофоров независимо от их показаний, маршрутные указатели и положение всех стрелочных переводов, входящих в маршрут следования.

6.1.10.2. При запрещающем показании светофора или при запрещающем показании АЛС, машинист обязан остановить состав электрическим тормозом, установить главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», встать с рабочего места и контролировать показание светофора.

6.1.10.3. При стоянке состава под запрещающее показание светофора машинист обязан убедиться во включенном положении выключателей МК, БПСН, в горящей ЛКВП, убедиться в том, что давление сжатого воздуха в НМ, ТМ и напряжение на АКБ соответствуют установленным нормам.

6.1.10.4. После открытия светофора на разрешающее показание, вслух повторить разрешающее показание светофора, маршрутный указатель (при наличии), положение стрелки (при наличии), занять рабочее место, привести состав в движение.

6.1.11. При выезде из электродепо, следовании по парковым путям или по соединительной ветви, при обнаружении неисправностей, с которыми нельзя эксплуатировать состав, его вывод на линию запрещён. В этом случае машинист обязан доложить о неисправности поездному диспетчеру

(дежурному поста централизации) и вернуть состав в электродепо согласно выписке из техническо-распределительного акта электродепо.

6.1.12. После выезда из электродепо на линию произвести проверку пневматических (электропневматических) тормозов в движении на эффективность их действия порядком в месте, определенном Инструкцией по содержанию и применению электрических, электропневматических и автоматических пневматических тормозов на электроподвижном составе метрополитена (сигнальные знаки «ПТ-начало», «ПТ-конец» установленные на перегонах «Сокол – Войковская» I путь, «Сокол – Аэропорт» II путь, «Варшавская – Каширская» I путь, «Алма-Атинская – Красногвардейская» I путь).

6.2. Порядок выезда электроподвижного состава из электродепо «Сокол»

6.2.1. Машинист отпускает педаль бдительности (ПБ) при разрешающем сигнальном показании АЛС, после прохождения всех стрелочных переводов у специального знака «40 отпусти педаль!». Если у данного знака сигнальное показание АЛС осталось запрещающим, то машинист обязан остановить состав и доложить об этом поезвному диспетчеру.

6.2.2. После проследования светофоров Е-1м или Е-2м машинист у знака «Тб/18поз» применяет байпасное электрическое торможение с плавным выводением пуско-тормозных реостатов, не допуская юза колёсных пар с готовностью остановиться перед светофором СЛ-3 или СЛ-4 с запрещающим показанием.

6.2.3. При запрещающем показании светофоров СЛ-3 или СЛ-4, машинист останавливает состав с таким расчётом, что бы он остановился у сигнального знака «8».

6.2.4. При наличии на светофорах СЛ-4 или СЛ-3 показания «один зеленый огонь» (светофоры СЛ-2 или СЛ-1 имеют разрешающее показание) машинист производит включение тяговых двигателей до набора максимально допустимой скорости (необходимо учитывать уклон в сторону станции «Сокол»). При необходимости машинист производит подтормаживание.

6.2.5. Для исключения отклонения от графика движения поездов, с момента видимости светофоров СЛ-2 или СЛ-1 при разрешающем показании «один белый огонь» машинист производит повторное включение тяговых двигателей до набора максимально допустимой скорости.

6.2.6. При следовании состава на I главный станционный путь станции «Сокол» в начале пассажирской платформы сигнальное показание АЛС «40» меняется на показание «0». Машинисту необходимо снизить скорость до 20 км/ч до начала пассажирской платформы, не допуская подработку системы АРС-АЛС.

6.2.7. Порядок выезда с 12-го, 14-го и 24-го деповского пути электродепо "Сокол":

В электродепо «Сокол» 12-ый и 14-ый деповские пути оборудованы вагономоечными агрегатами (мойки). 24-ый деповской путь является продувочной канавой.

6.2.7.1. Вывод состава с 12-го, 14-го и 24-го деповского пути производится со скоростью не более 5 км/ч до светофора ГБ (при отключенном вагономоечном агрегате).

6.2.7.2. При выводе состава с 12-го, 14-го и 24-го деповского пути зеркала заднего вида на хвостовом вагоне должны находиться в нерабочем состоянии. Возле светофора ГБ у знака «8» машинист останавливает состав с целью установки зеркал хвостового вагона в рабочее положение. Дальнейшее следование производится общим порядком.

6.3. Порядок выезда из электродепо «Замоскворецкое»

6.3.1. Машинист отпускает ПБ при разрешающем сигнальном показании АЛС после прохождения всех стрелочных переводов головной кабиной управления в створе со светофором Е-1м или Е-2м. Если у данных светофоров сигнальное показание АЛС осталось запрещающим, то машинист обязан остановить состав и доложить об этом поездному диспетчеру по телефону тоннельной связи, расположенной у светофоров Е-1м, Е-2м.

6.3.2. Следуя по нечётной соединительной ветви из электродепо "Замоскворецкое":

6.3.2.1. После въезда в портал, машинист включает тяговые двигатели у сигнального знака «Включить тяговые двигатели» на положении КВ «Ход-1». Следует учитывать, что состав следует по неперекрываемому токоразделу в тяговом режиме, поэтому машинист ручным пуском выводит несколько позиций для поддержания скорости. Запрещается следовать по неперекрываемому токоразделу в тяговом режиме на параллельном соединении тяговых двигателей.

6.3.2.2. После прохождения неперекрываемого токораздела машинист ручным пуском доводит несколько позиций РК до «выхода» электросхемы на параллельное соединение тяговых двигателей, и переводит главную рукоятку КВ в положение «0» у сигнального знака «Отключить тяговые двигатели». К этому моменту скорость состава составит 28 – 30 км/ч.

6.3.2.3. Рекомендуется останавливаться перед светофором ВР-7, не доезжая до телефона тоннельной связи 2 – 3 метра. Данный телефон находится на расстоянии 20 – 25 м до светофора ВР-7 с правой стороны.

6.3.2.4. После остановки состава перед светофором ВР-7 с запрещающим показанием, машинист обязан убедиться во включённом положении тумблеров МК и БПСН, в том, что напряжение на АКБ соответствует установленным

нормам (ЛКВП должна гореть напряжение на АКБ должно быть не менее 75 В), а также в том, что давление в НМ и ТМ соответствует нормам. Если остановка перед светофором ВР-7 не производилась, то убедиться во включённом положении тумблеров МК и БПСН, в соответствии нормам напряжения на АКБ, а также в том, что давление в НМ и ТМ соответствует нормам необходимо до отправления поезда со станции "Варшавская".

6.3.2.5. Следует учитывать, что светофор ВР-7 открывается после того, как стрелочный перевод № 1 примет «минусовое» положение, а это произойдёт после прибытия впереди идущего поезда на станцию «Варшавская». Если впереди идущий поезд ещё не отправился со станции, то светофор ВР-3 имеет запрещающее показание по удалению, а светофор ВР-5 будет иметь показание «один жёлтый огонь».

6.3.2.6. После открытия светофора ВР-7 на разрешающее показание машинист ручным пуском набирает скорость 8 – 9 км/ч и отключает тяговые двигатели. В этом случае скорость состава в момент проследования стрелочного перевода № 1 составит 33 – 34 км/ч. В необходимых случаях, когда скорость состава может превысить установленную, машинист обязан перевести рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», а при необходимости – в «Тормоз-1А» не допуская превышения скорости свыше 35 км/ч.

6.3.2.7. Если светофор ВР-5 имеет показание «один жёлтый огонь», то машинист обязан собрать электросхему на тормоз и вывести несколько позиций байпасным торможением, снизив скорость и подготовив электросхему к незамедлительной остановке перед запрещающим показанием светофора ВР-3, так как данный светофор находится в правосторонней кривой после спуска 40 ‰.

6.3.2.8. После следования состава по парковым путям в неблагоприятную погоду машинист обязан применить байпасное торможение при торможении на соединительной ветви и на станции "Варшавская". Допускается применять на соединительной ветви после проследования светофора ВР-7 прогрев колодок разрядкой ТМ не более, чем на 1 ат. Для этих целей машинист ручным пуском после проследования ВР-7 набирает скорость 15 – 20 км/ч и отключает тяговые двигатели (при условии, что светофор ВР-5 не имеет показание "один жёлтый огонь"). В этом случае после открытия светофора ВР-7 на разрешающее показание необходимо сделать выдержку 5 – 10 секунд.

6.3.2.9. Перед въездом на станцию «Варшавская» машинист обязан повторить положение стрелочного перевода № 1 и показание светофора № 529.

6.3.3. При следовании состава с чётной соединительной ветви на II главный станционный путь станции «Варшавская» в начале пассажирской платформы сигнальное показание АЛС «40» меняется на показание «0».

Машинисту необходимо снизить скорость до 20 км/ч до начала пассажирской платформы, не допуская подработку системы АЛС-АРС.

6.3.4. Порядок выезда с 25-го деповского пути электродепо «Замоскворецкое»

В электродепо «Замоскворецкое» 25-ый деповской путь оборудован вагономоечным агрегатом (мойка).

6.3.4.1. Вывод состава с 25-го деповского пути производится со скоростью не более 5 км/ч до светофора Т при отключенном вагономоечном агрегате или со скоростью не более 2 км/ч – при включённом вагономоечном агрегате.

6.3.4.2. При выводе состава с 25-го деповского пути зеркала заднего вида на хвостовом вагоне должны находиться в нерабочем состоянии. Перед светофором Т (при любом показании) машинист останавливает состав с целью установки зеркал хвостового вагона в рабочее положение. Дальнейшее следование производится общим порядком.

6.3.5. Порядок выезда из дальнего ОРК электродепо «Замоскворецкое»

6.3.5.1. Машинист убеждается, что шланг деповской воздушной магистрали отсоединен, на деповской путь подано напряжение 825 В, передвижной кабель одет на палец токоприемника второй тележки второго вагона, и помощник дежурного по электродепо готов его сопровождать.

6.3.5.2. В кабине управления открывает форточку или оставляет открытой боковую дверь кабины управления для восприятия звуковых сигналов.

6.3.5.3. Получив сигнал на продвижение вперёд "Один длинный", машинист обязан:

- убедиться в отсутствии препятствий для движения на пожарном проезде;
- включить тумблера БПСН и МК;
- занять своё рабочее место, установить реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», включить тумблеры АРС, АЛС, открыть кран ЭПВ-АРС, нажать педаль бдительности (ПБ);
- подать звуковой сигнал “Один длинный”;
- установить главную рукоятку КВ в положение “Ход-1”;
- продвинуть состав до разметки “Стоп 7” со скоростью не более 5 км/ч, которая находится через 20 метров после пожарного проезда между ближним и дальним ОРК;
- остановить состав у разметки “Стоп 7” пневматическим тормозом и отпустить пневматические тормоза;
- отключить тумблера БПСН, МК, а также рекомендуется отключить тумблер белых фар.

6.3.5.4. Дежурный по электродепо (помощник дежурного по электродепо), находящийся у разъединителя 825 В дальнего ОРК, после остановки состава, должен снять напряжение 825 В с контактной шины установленным порядком, а помощник дежурного по электродепо, сопровождавший состав, после остановки состава и отключения разъединителя, должен снять передвижной кабель (удочку) с контактного пальца токоприёмника и подсоединить передвижной кабель «удочку» на первую тележку головного вагона.

6.3.5.5. После подачи дежурным по электродепо (помощником дежурного по электродепо) напряжения 825 В на контактную шину в ближнем ОРК и подачи им сигнала на продвижение, машинист обязан:

- убедиться, что помощник дежурного по электродепо, подсоединил передвижной кабель «удочку» и готов к её сопровождению;
- включить тумблера БПСН и МК;
- подать звуковой сигнал “Один длинный”;
- установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и при наборе скорости 4 км/ч перевести главную рукоятку КВ в положение “0”. После того, как скорость состава снизится снова установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-1». Таким образом, исключается срабатывание ЭПВ-АРС во время движения.

6.3.5.6. Если ворота данного деповского пути закрыты, то машинист обязан остановить состав у разметки «Стоп» пневматическим тормозом, убедиться, что помощник дежурного по электродепо готов сопровождать состав и после подачи дежурным по электродепо (помощником дежурного по электродепо) сигнала на продвижение привести состав в движение на положении КВ «Ход-1» со скоростью не более 5 км/ч.

6.3.5.7. Если ворота данного деповского пути открыты, то остановку у разметки «Стоп» допускается не производить.

6.3.5.8. Далее машинист обязан:

- остановить состав пневматическим тормозом у места подсоединения шланга деповской воздушной магистрали к головному вагону и отпустить пневматические тормоза;
- отключить тумблера БПСН и МК, включить тумблер «Белые фары»;
- перекрыть кран ЭПВ-АРС;
- отключить тумблеры АРС, АЛС;
- перевести реверсивный вал в нулевое положение;
- вынуть реверсивную ручку.

6.4. Порядок выезда электроподвижного состава из электродепо «Братеево»

6.4.1. Машинист отпускает ПБ при разрешающем сигнальном показании АЛС перед светофором Е-1м. Если у данного светофора сигнальное показание АЛС осталось запрещающим, то машинист обязан остановить состав и доложить об этом поездному диспетчеру.

6.4.2. При запрещающем показании «один красный огонь» светофора Е-1м в рельсовую цепь перед ним подается сигнал абсолютной остановки. При неблагоприятных атмосферных условиях, во избежание порчи колёсных пар, рекомендуется остановить состав, не доезжая до данной рельсовой цепи.

6.4.3. При показании светофора Е-1м «один зелёный огонь» следующий светофор БР-5м имеет разрешающее показание, и дальнейшее движение осуществляется со скоростью не более 35 км/ч на соединительную ветвь. При показании светофора Е-1м «один желтый огонь» (светофор БР-5м имеет запрещающее показание), машинист должен следовать до светофора БР-5м со скоростью не более 20 км/ч.

7. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава из длительного отстоя на линии

7.1. После ночного отдыха или заступления на смену машинист обязан явиться в помещение дежурного по станции и далее:

- доложить о явке дежурному по станции;
- уточнить место расстановки электроподвижного состава;
- получить расписание (поездной талон), бланк предупреждения (при необходимости);
- получить реверсивную ручку (при необходимости) и сигнальный фонарь;
- оформить проход в тоннель у дежурного по станции установленным порядком.

7.2. Проход в тоннель к месту расстановки состава машинист обязан осуществлять в надетом и застегнутом сигнальном жилете, с включенным сигнальным фонарем, по маршруту согласно утвержденных «Схем безопасного прохода» с соблюдением правил личной безопасности, требований правил охраны труда и в соответствии с «Инструкцией о проходе (проезде) в тоннели, на наземные и эстакадные участки, парковые и деповские пути и обеспечении безопасности работающих». Проход в тоннель без надетого сигнального жилета, сигнального фонаря и нарушение маршрута безопасного прохода запрещается.

7.3. Во время движения поездов проход в тоннель разрешается только с разрешения поездного диспетчера. Запрещается проход в тоннель во время движения поездов без разрешения поездного диспетчера. В этом случае машинист после прохода в тоннель по прибытию на состав обязан незамедлительно связаться с поездным диспетчером и сообщить о своём прибытии (прибытии локомотивной бригады) на состав.

7.4. Машинист начинает приемку электроподвижного состава из кабины управления хвостового вагона. Головным вагоном считается тот вагон, откуда будет производиться управление поездом (составом) после окончания приёмки.

7.5. В кабине управления хвостового вагона машинист производит следующие действия:

- включает выключатель АКБ;
- включает автоматические выключатели А-53 и А-49;
- открывает разобщительный кран, переводит рукоятку КМ во 2-е положение;
- отпускает стояночный тормоз и поднимает табличку "Отпусти стояночный тормоз!";
- убеждается, что автоматический выключатель А-11 отключен, кран ЭПВ-АРС закрыт, убеждается в отключенном положении тумблеров МК, БПСН и автоматического выключателя печи.

7.6. Следуя по составу в кабину управления головного вагона, в каждом вагоне включает выключатели АКБ, проверяет положение рукояток кранов стояночных тормозов (включены), положение концевых кранов ТМ и НМ, дверных кранов.

7.7. В кабине управления головного вагона производит следующие действия:

- включает выключатель АКБ;
- включает автоматические выключатели А-49, А-53;
- убеждается, что автоматический выключатель А-11 отключен, разобщительный кран закрыт, убеждается в отключенном положении тумблеров МК, БПСН и автоматического выключателя печи.

7.7.1. До подачи напряжения на контактный рельс разрешается включение тумблеров МК и БПСН только на составе, который выезжает первым для работы на линии.

7.7.2. После подачи напряжения 825 В на контактный рельс, машинист включает тумблеры МК и БПСН, убеждается во включении БПСН по показаниям низковольтного вольтметра (не ниже 75 В) и горячей ЛКВП. Во время работы МК убеждается в увеличении давления в НМ и ТМ.

7.7.3. При отсутствии напряжения 825 В на контактном рельсе после 5 часов 25 минут, машинист обязан доложить об этом поездному диспетчеру.

7.7.4. После того, как в НМ и ТМ давление достигнет 5,5 ат. и 5 ат. соответственно, машинист включает автоматический выключатель А-11 и далее:

- нажимает кнопку "Возврат РП";
- проверяет положение автоматов защиты;
- проверяет наличие пломб на пломбируемых приборах, аппаратах согласно п. 19 настоящей Инструкции;
- правильность расположения поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции;
- устанавливает соответствующий номер маршрута цифровыми табличками перед левым лобовым стеклом и указатель конечной станции маршрута следования за пультом машиниста перед центральным лобовым стеклом, вводит необходимую информацию на АСНП согласно п. 16.6 настоящей Инструкции;
- включает тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор», проверяет работу радиоинформатора, громкоговорящего оповещения, радиостанции согласно п. 16 настоящей Инструкции. После проверки тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор» оставляет включёнными;
- проверяет работу звукового сигнала;
- проверяет исправность АСОТП «Игла» согласно п. 16.4 настоящей Инструкции;
- проверяет правильную регулировку поездных зеркал заднего вида.

7.7.5. Переводит реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», убеждается во включении всех АКБ по горящим светодиодам ЛСД и открывает двери состава с обеих сторон. Переводит реверсивный вал в положение «0» и вынимает реверсивную ручку.

7.7.6. Если хоть один дверной проём состава находится в пределах пассажирской платформы двери на составе не проверяются.

7.7.7. Убеждается по манометру в отсутствии давления в ТЦ головного вагона.

7.7.8. Берёт с собой штангу для включения (отключения) стояночных тормозов (при наличии в головной кабине управления) и переходит по составу в кабину управления хвостового вагона.

7.8. При возможности проверяет исправность красных сигнальных огней головного вагона.

7.9. Следуя по вагонам, проверяет исправность освещения салонов, открытие дверей (при их открытии), отсутствие давления в тормозных цилиндрах по показаниям манометров ТЦ, работу мотор-компрессоров, культурно-санитарное состояние салонов, наличие огнетушителей, наличие

пломб на огнетушителях, правильность сцепления автосцепок и включение электроконтактных межвагонных соединений по положению сектора крана управления пневмоприводом ЭКК, крепление спинок и диванов, закрытие отсеков, крышек и люков, расположенных в салонах вагонов.

7.10. При выявлении открытых (сдвинутых) диванов или спинок сидений необходимо внимательно осмотреть поддвинутое пространство на возможное наличие посторонних предметов. При обнаружении посторонних предметов машинист докладывает поезвному диспетчеру и далее действует по его указаниям.

7.11. В кабине управления хвостового вагона:

7.11.1. Убеждается в отсутствии давления в ТЦ хвостового вагона и в горящей жёлтой лампе пневмопружинного тормоза.

7.11.2. Включает автоматический выключатель А-11 и производит следующие действия:

- проверяет положение автоматов защиты;
- проверяет наличие пломб на пломбируемых приборах, аппаратах согласно п. 19 настоящей Инструкции;
- правильность расположения поездного инструмента согласно п. 20 настоящей Инструкции;
- устанавливает соответствующий номер маршрута цифровыми табличками перед левым лобовым стеклом и указатель конечной станции маршрута следования за пультом машиниста перед центральным лобовым стеклом, вводит необходимую информацию на АСНП согласно п. 16.6 настоящей Инструкции;
- включает тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор», проверяет работу радиоинформатора, громкоговорящего оповещения, радиостанции согласно п. 16 настоящей Инструкции. После проверки тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор» отключает;
- проверяет работу звукового сигнала;
- проверяет исправность АСОТП «Игла» согласно п. 16.4 настоящей Инструкции;
- проверяет правильную регулировку поездных зеркал заднего вида.

7.11.3. Устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», на всём составе включится ВЗ №2, проверяет работу белых фар и проверяет работу дверей от всех кнопок управления дверями:

- разблокирует ВЗД, открывает основной кнопкой левые двери, переключает ВПД в положение «Двери правые» и открывает правые двери;
- закрывает двери кнопкой резервного закрытия дверей, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;

- открывает правые двери, переключает ВПД в положение «Двери левые» и открывает резервной кнопкой левые двери;
- закрывает двери, заблокировав ВЗД, после закрытия убеждается в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- при заблокированном ВЗД нажимает основную кнопку открытия левых дверей, двери должны приоткрыться и вновь закрыться («сыграть»), а светодиоды ЛСД должны погаснуть и вновь загореться, разблокирует ВЗД.

7.11.4. После проверки работы дверей закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей и резервную кнопку открытия левых дверей. По окончании проверки работы дверей, двери должны быть закрыты, ВПД должен находиться в положении «Двери левые», ВЗД должен быть разблокирован.

7.11.5. Если хоть один дверной проём состава находится в пределах пассажирской платформы двери на составе не проверяются.

7.11.6. Включает тумблеры АРС и АЛС – звенит звонок, система АЛС-АРС выдаст команду на торможение с включением светодиодов ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК.

7.11.7. Открывает кран ЭПВ-АРС.

7.11.8. Далее машинист проверяет работу электросхемы, в зависимости от показания АЛС.

7.11.8.1. Если АЛС показывает отсутствие частоты "ОЧ" или "0", то машинист производит следующие действия:

- кратковременно нажимает на КБ – на 3 секунды ВЗ №2 на всём составе отпускают, включаться ВЗ №1, звонок перестаёт звенеть (только при очень коротком импульсе);
- спустя 3 секунды система АЛС-АРС вновь выдаст команду на торможение с включением ВЗ №1, после прихода РК на 17 позицию включится ВЗ №2;
- нажимает ПБ – звонок перестаёт звенеть, погаснут светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК, отпустит ВЗ №2 на всём составе, убеждается в отпуске ВЗ №2 на всём составе по погасшей жёлтой лампе пневмопружинного тормоза;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1А», загорится светодиод ЛХРК, выводит ручным торможением 3 – 4 позиции РК на «тормоз», во время ручного торможения светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;
- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17

позицию включатся ВЗ №1 на всём составе; в сработке ВЗ №1 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «0» и отпускает ПБ – включится ВЗ №1, загорятся светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК. После прихода РК на 17 позицию включится ВЗ №2;

- производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АРС и АЛС;

- возвращает реверсивный вал КВ в нулевое положение, вынимает реверсивную ручку.

7.11.8.2. Если АЛС показывает наличие сигнала абсолютной остановки, то машинист проверяет работу электросхемы без включения системы АЛС-АРС:

- отключает тумблеры АРС и АЛС, убеждается в сработке ЭПВ-АРС;
- перекрывает кран ЭПВ-АРС, заряжает ТМ до рабочего давления.
- нажимает ПБ – отпустят ВЗ №2 на всём составе;
- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;

- переводит на 1-2 секунды главную рукоятку КВ в положение КВ «Тормоз-1А», при этом необходимо учитывать, что в положении КВ «Тормоз-1А» РК будет вращаться без остановки на следующей позиции, как на положении КВ «Тормоз-2», загорится светодиод ЛХРК, светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17 позицию включатся ВЗ №1 на всём составе, а на 18 позиции включатся ВЗ №2 на всём составе; в сработке ВЗ №2 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться до прихода ВЗ №2 на составе;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «0» и отпускает ПБ – включится ВЗ №2 на всём составе;

- производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, открывает кран ЭПВ-АРС;

- возвращает реверсивный вал КВ в нулевое положение, вынимает реверсивную ручку.

На вагонах, оборудованных ДАУ-АРС, в этом случае электросхема на тормоз не проверяется.

7.11.8.3. Если АЛС показывает разрешающую частоту, то машинист проверяет работу электросхемы следующим порядком:

- кратковременно нажимает на КБ – звонок перестаёт звенеть, светодиоды ЛКВД, ЛКТ, ЛСТ, ЛХРК погаснут, ВЗ №2 на всём составе отпускают, звонок перестаёт звенеть, приходит на всём составе ВЗ №1 (противоскатывание);

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1», при этом машинист обязан убедиться, что светодиоды «РП» и «ЛСН» загорелись и погасли, а светодиод ЛСТ загорелся;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-1А», загорится светодиод ЛХРК, выводит ручным торможением 3 – 4 позиции РК на «тормоз», во время ручного торможения светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», РК начинает вращаться и останавливается на 18 позиции, после прихода РК на 17 позицию включатся ВЗ №1 на всём составе; в сработке ВЗ №1 на всём составе машинист обязан убедиться по горящему светодиоду ЛКТ, во время вращения РК и после его остановки светодиоды «РП» и «ЛСН» не должны загораться;

- переводит главную рукоятку КВ в положение «0»;

- нажимает ПБ, убеждается в отпуске ВЗ №2 на всём составе и отпускает ПБ

- производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АРС и АЛС;

- возвращает реверсивный вал КВ в нулевое положение, вынимает реверсивную ручку.

7.11.9. Убеждается, что давление в ТЦ вагона соответствует установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.).

7.11.10. Проверяет работу сигнализации прохода в хвостовую кабину ОС-1 следующим порядком:

- включает тумблер ОС-1;

- открывает дверь в салон, после чего должна срабатывать сигнализация прохода в кабину и включается красный индикатор на тонально-вызывном устройстве (ТВУ);

- закрывает дверь в салон, звуковой сигнал и красный индикатор не должны отключаться;

- кратковременно нажимает кнопку «Звонковая сигнализации» на пульте машиниста. При этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет;

- тумблер ОС-1 оставляет во включенном положении.

7.11.11. Ещё раз убеждается в отпуске стояночного тормоза хвостового вагона, в закрытии разобщительного крана и в открытии крана ЭПВ-АРС, а

также в том, что ВЗД разблокирован, ВПД переведён в положение «Двери левые».

7.11.12. Запирает боковую дверь кабины управления на замок, берёт с собой штангу для включения (отключения) стояночных тормозов, выходит из кабины управления в салон, запирает торцевую дверь кабины управления и переходит по составу в кабину управления головного вагона.

7.12. При возможности проверяет исправность красных сигнальных огней хвостового вагона.

7.13. Следует по составу в кабину управления головного вагона, отпускает стояночные тормоза, используя штангу для включения (отключения) стояночных тормозов, в каждом вагоне. Машинист обязан вслух считать количество отпущенных стояночных тормозов. Проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометра на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), закрытое положение дверей, запирает все торцевые двери вагонов.

7.14. В кабине управления головного вагона:

7.14.1. Проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометра на соответствие установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.), убеждается в горящей жёлтой лампе пневмопружинного тормоза.

7.14.2. Производит проверку работы дверей и электросхемы на "Тормоз" согласно п.п. 7.11.3 – 7.11.10 настоящей Инструкции.

7.14.3. По окончании проверки дверей в головной кабине управления блокирует ВЗД и убеждается, что ВПД находится в положении «Двери левые».

7.14.4. Отпускает стояночный тормоз и поднимает табличку "Отпусти стояночный тормоз!".

7.15. При обнаружении во время приемки состава неисправностей, препятствующих работе на линии, машинист принимает все меры к устранению выявленной неисправности. В случае отсутствия возможности устранения неисправности собственными силами, машинист обязан доложить поезному диспетчеру о порядке дальнейшего следования в зависимости от характера неисправности.

7.16. К моменту отправления электроподвижного состава с места ночного отстоя, указанного в расписании или поездном талоне, машинист обязан находиться в кабине управления вагона, из которого будет производиться управление поездом (составом).

7.17. После ночного отстоя на линии машинист обязан проверить накат (свободность хода) на составе, а также проверить на эффективность тормоза в движении на эффективность их действия порядком в месте, определенном Инструкцией по содержанию и применению электрических,

электропневматических и автоматических пневматических тормозов на электроподвижном составе метрополитена.

8. Обязанности машиниста при нахождении электроподвижного состава в пунктах технического обслуживания в электродепо и на станционных путях

8.1. В пункте технического обслуживания электродепо.

8.1.1. После остановки состава на деповском пути машинист производит ПСТ, убедившись в отсутствии пассажиров в головном вагоне, открывает двери с обеих сторон, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает выключатели АЛС-АРС, устанавливает реверсивный вал в положение «0» и вынимает реверсивную ручку. Если в головном вагоне заезжали сотрудники метрополитена, то двери состава открываются после их высадки через кабину управления.

8.1.2. В кабине управления отключает тумблеры поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, включения ОС-1. Отключает тумблер БПСН, если на данном головном вагоне он включён. Перекрывает кран ЭПВ-АРС, выключает АКБ, А-53, А-49.

8.1.3. Машинист проходит по салонам состава в головную кабину управления (по выходу из электродепо), открывает торцевые двери, осматривает внутривагонное оборудование, санитарно-культурное состояние салона, проверяет наличие и крепление огнетушителей, давление воздуха в ТЦ по показанию манометров ТЦ на соответствие установленным нормам и открытие дверей всего состава.

8.1.4. В головной кабине управления машинист закрывает кран ЭПВ-АРС, открывает разобщительный кран, переводит рукоятку КМ во 2-ое положение и отпускает пневматические тормоза, разобщительный кран оставляет открытым. Если на данном головном вагоне включён тумблер БПСН, то машинист отключает его. Устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал по направлению «Вперёд» и закрывает двери на всём составе. Возвращает реверсивный вал в положение «0», вынимает реверсивную ручку, отключает АКБ, А-53, А-49, тумблер включения ОС-1. По вольтметру убеждается в выключении батарей всего поезда.

8.1.5. Машинист производит уборку кабины управления головного вагона согласно п. 17 настоящей Инструкции.

8.1.6. По окончании уборки кабины управления головного вагона следует по составу в кабину управления хвостового вагона. На каждом вагоне проверяет отсутствие давления в ТЦ по показаниям манометров, закрепление спинок и диванов сидений. При выявлении открытых (сдвинутых) диванов и

спинки сидений необходимо внимательно осмотреть поддиванное пространство на наличие посторонних предметов.

8.1.7. В кабине управления хвостового вагона открывает разобщительный кран, рукоятку КМ переводит во 2-ое положение, разобщительный кран оставляет открытым и производит уборку кабины управления согласно п. 17 настоящей Инструкции.

8.1.8. Машинист оформляет запись о результатах осмотра сидений и спинок диванов в «Журнале проверки закрепления диванов и спинок пассажирских сидений в салонах вагонов».

8.1.9. Если в процессе работы на линии или при проверке состава в электродепо были выявлены неисправности, то машинист ставит в известность дежурного по электродепо, оформляет по неисправностям записи в книге формы ТУ-152М (секционной книге ремонта) и оставляет её в открытом состоянии на столе в специально отведённом месте на 1-ом деповском пути, а также установленным порядком оформляет рапорт (если рапорт не был оформлен ранее) и сдаёт его дежурному по электродепо или оператору ДДЭ.

8.1.10. Если в отстое производился ремонт, то машинист обязан убедиться в выполнении этого ремонта и наличии отметок в секционной Книге ремонта формы ТУ-152М (секционной книге ремонта) об устранении неисправностей.

8.1.11. Перед началом сокращённой проверки тормозов машинист установленным порядком обязан убедиться в наличии готовности на состав.

8.1.12. Не ранее чем за 20 минут до выхода состава из электродепо машинист в кабине управления головного вагона убеждается, что в НМ давление соответствует установленным нормам (6,3 – 8,2 ат.), а ТМ заряжена. Если давление в НМ менее установленных норм, то незамедлительно ставит об этом в известность дежурного по электродепо. Закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ устанавливает в 6-ое положение, включает АКБ, А-53, А-49, убеждается в отсутствии давления в ТЦ головного вагона.

8.1.13. Следуя по составу к кабине управления хвостового вагона, в каждом вагоне проверяет отсутствие давления в ТЦ по показаниям манометров, качество уборки салонов, включает АКБ.

8.1.14. В кабине управления хвостового вагона убеждается в отсутствии давления в ТЦ, включает АКБ, А-53, А-49, производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, открывает кран ЭПВ-АРС. Убеждается, что давление в ТЦ хвостового вагона соответствует норме (2,5 – 2,7 ат.). Запирает боковую дверь кабины управления на замок. Включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-

1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет. Убеждается в отключении тумблеров МК, БПСН, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, в закрытии разобщительного крана, открытии крана ЭПВ-АРС, в том, что ВЗД разблокирован, а ВПД находится в положении «Двери левые». Выходит в салон и запирает за собой на замок торцевую дверь кабины управления.

8.1.15. Следуя по составу к кабине управления головного вагона, в каждом вагоне проверяет величину давления в ТЦ по показанию манометров на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), положение автоматических выключателей, запирает торцевые двери вагонов на замок.

8.1.16. В кабине управления головного вагона убеждается, что давление в соответствии норме (2,5 – 2,7 ат.), открывает разобщительный кран, рукоятку КМ переводит во 2-ое положение. Нажимает кнопку "Возврат РП". Устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал КВ в положение «Вперёд», убеждается во включении АКБ всех вагонов по горящим светодиодам ЛСД, возвращает реверсивный вал КВ в положение «0». Включает тумблеры поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет.

8.1.17. Не ранее чем за 10 минут до выхода состава из электродепо машинист даёт письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо на подачу напряжения 825 В согласно п. 18 настоящей Инструкции.

8.1.18. Уход машиниста (помощника машиниста) с состава, находящегося в ПТО электродепо допускается только при снятом напряжении 825 В с депоовского пути, на котором находится состав. Покидать территорию ПТО электродепо и помещение ДДЭ разрешается только с разрешения дежурного по электродепо или оператора ДДЭ.

Покидать территорию электродепо запрещается.

8.1.19. При нахождении в отстое состава, управляемого локомотивной бригадой, ответственность за качество уборки кабин управления несёт машинист и помощник машиниста.

8.1.20. Выезд из электродепо на линию осуществлять согласно раздела 6 настоящей Инструкции.

8.2. В пункте технического обслуживания на станционных путях.

8.2.1. Производит остановку у сигнального знака «8», далее следует к сигнальному знаку «Отстой» со скоростью не более 5 км/ч, проследование неподвижной путевой скобы автостопа машинист производит без отключения поездного автостопа со скоростью не более 5 км/ч при отключенных тяговых двигателях.

8.2.2. После остановки состава на станционном пути машинист производит ПСТ, открывает двери со стороны переходного мостика, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает выключатели АЛС, АРС, устанавливает реверсивный вал КВ в положение «0» и вынимает реверсивную ручку. Отключает тумблеры МК, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, включения ОС-1. Если в данной кабине управления включён тумблер БПСН или автоматический выключатель печи, то отключает их. Перекрывает кран ЭПВ-АРС, отключает автоматический выключатель А-49, отключает АКБ. Если двери открывались с правой стороны, то возвращает ВПД в положение «Двери левые», закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей.

8.2.3. Если на составе имеется неисправность, то машинист подаёт «Тайфуном» звуковой сигнал «Два коротких», вызывая бригадира ПТО, и сообщает ему о наличии неисправности.

8.2.4. Переходит в кабину управления головного вагона (по выезду из ПТО), при этом в каждом вагоне проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометров ТЦ на соответствие установленным нормам, состояние внутривагонного оборудования, культурно-санитарное состояние салонов, наличие и крепление огнетушителей, открытие дверей со стороны переходного мостика, отключает АКБ. Переход из вагона в вагон допускается по переходному мостику, не открывая торцевые двери вагонов.

8.2.5. В кабине управления головного вагона машинист затормаживает вагон стояночным тормозом, опускает табличку «Отпусти стояночный тормоз!», закрывает кран ЭПВ-АРС, открывает разобщительный кран, рукоятку КМ устанавливает во 2-ое положение, убеждается, что состав не скатывается. Отключает тумблеры поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, включения ОС-1. Если в данной кабине управления включён тумблер БПСН или автоматический выключатель печи, то отключает их, отключает автоматический выключатель А-49, отключает АКБ. По вольтметру убеждается в выключении батарей всего поезда.

8.2.6. Подаёт сигнал о снятии высокого напряжения с контактного рельса «Один длинный, три коротких» специальной звонковой сигнализацией, кнопка которой расположена на перилах лестницы в начале переходного мостика.

8.2.7. Машинист производит уборку кабины управления головного вагона согласно п. 17 настоящей Инструкции. После уборки кабины управления головного вагона следует по составу в кабину управления хвостового вагона. На каждом вагоне проверяет отсутствие давления в ТЦ по показаниям манометров, закрепление спинок и диванов сидений. При выявлении открытых (сдвинутых) диванов и спинок сидений необходимо внимательно осмотреть поддиванное пространство на наличие посторонних предметов.

8.2.8. В кабине управления хвостового вагона открывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет во 2-ом положении. Производит уборку кабины управления хвостового вагонов согласно п. 17 настоящей Инструкции.

8.2.9. Машинист оформляет запись о результатах осмотра сидений и спинок диванов в «Журнале проверки закрепления диванов и спинок пассажирских сидений в салонах вагонов», который находится в специально отведённом месте ПТО.

8.2.10. Если в процессе работы на линии были выявлены неисправности, то машинист оформляет по ним записи в книге формы ТУ-152М (секционной книге ремонта).

8.2.11. Машинист (помощник машиниста) имеет право отлучиться с состава только в помещения ПТО при отсутствии напряжения 825 В на станционном пути, где находится состав.

Машинисту (помощнику машиниста) покидать территорию ПТО (выезжать на станцию на других составах) запрещается.

8.2.12. Если в отстое производился ремонт, то машинист обязан убедиться в выполнении этого ремонта и наличии отметок в книге формы ТУ-152М (секционной книге ремонта) об устранении неисправностей.

8.2.13. Перед началом сокращённой проверки тормозов машинист обязан установленным порядком убедиться в наличии готовности на состав.

8.2.14. Машинист после окончания осмотра состава работниками ПТО, но не ранее, чем за 20 минут до выезда, даёт письменную, а затем устную заявку бригадиру ПТО о подаче напряжения 825 В на контактный рельс. При управлении составом локомотивной бригадой, машинист перед оформлением заявки о подаче напряжения 825 В на контактный рельс обязан лично сообщить об этом помощнику машиниста.

8.2.15. Машинист (помощник машиниста) при подаче напряжения 825 В обязан находиться в кабине управления хвостового вагона со стороны разъединителя 825 В.

8.2.16. После подачи напряжения 825 В машинист в хвостовой кабине управления включает АКБ, А-49 и переходит в кабину управления головного вагона.

8.2.17. Следуя в кабину управления головного вагона, на каждом вагоне включает АКБ.

8.2.18. В кабине управления головного вагона включает АКБ, А-49, включает тумблеры БПСН и МК, убеждается во включении БПСН по ЛКВП. После того, как в НМ и ТМ давление достигнет 5,5 ат. и 5 ат. закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ устанавливает в 6-ое положение. Нажимает кнопку «Возврат РП», убеждается в отсутствии давления в ТЦ головного вагона.

8.2.19. Следуя по переходному мостику к кабине управления хвостового вагона, в каждом вагоне проверяет по манометрам отсутствие давления в ТЦ, качество уборки салонов.

8.2.20. В кабине управления хвостового вагона убеждается в отсутствии давления в ТЦ, производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, оставляет рукоятку КМ в 6-ом положении, убеждается, что давление в ТЦ соответствует норме (2,5 – 2,7 ат.), открывает кран ЭПВ-АРС, включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет. Ещё раз убеждается в закрытии разобщительного крана, открытии крана ЭПВ-АРС, в отключении тумблеров МК, БПСН, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСМ, в том, что ВЗД разблокирован, а ВПД находится в положении «Двери левые». Запирает за собой двери кабины управления на замок.

8.2.21. Следуя к кабине управления головного вагона, в каждом вагоне проверяет величину давления в ТЦ по показанию манометров на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), положение автоматических выключателей.

8.2.22. В кабине управления головного вагона убеждается, что давление в ТЦ соответствует норме (2,5 – 2,7 ат.), называет вслух запрещающее показание маневрового светофора и, не занимая рабочего места, устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал КВ в положение «Вперёд», закрывает двери состава и убеждается в наличии контроля дверей по показанию светодиодов ЛСД. Возвращает реверсивный вал в положение «0», вынимает реверсивную ручку. Открывает кран стояночного тормоза, поднимает табличку

«Отпусти стояночный тормоз», открывает кран ЭПВ-АРС, включает тумблер включения ОС-1. Открывает торцевую дверь кабины машиниста в салон вагона и проверяет работу ОС-1 по звуковой сигнализации и включению красного индикатора, расположенного на ТВУ ОС-1. Закрывает торцевую дверь кабины машиниста в салон, при этом звуковой сигнал и красный индикатор не отключаются. Нажимает на кнопку «Звонковая сигнализация» на пульте машиниста, при этом подача звукового сигнала прекратится и красный индикатор погаснет. Запирает двери кабины управления на замок, убеждается во включении тумблера МК, БПСН и, находясь на рабочем месте помощника машиниста, ожидает открытие маневрового светофора на разрешающее показание.

8.2.23. После открытия маневрового светофора машинист называет вслух его показание, положение стрелки, маршрутный указатель (при наличии), занимает рабочее место, устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», включает тумблеры АЛС и АРС, открывает разобщительный кран, производит отмену на торможение от устройств АРС кнопкой бдительности.

8.2.24. Повторяет вслух показание маневрового светофора, положение стрелки, маршрутный указатель (при наличии), убеждается в разрешающем сигнальном показании АЛС.

8.2.25. Проверяет свободность хода (накат) и выводит состав на главный путь станции.

8.2.26. При нахождении в отстое состава, управляемого локомотивной бригадой, ответственность за качество уборки кабин управления несёт машинист и помощник машиниста.

8.3. После выезда из пункта технического обслуживания на станционных путях на линию, произвести проверку отсутствия сопротивления движению и проверку пневматических (электропневматических) тормозов в движении на эффективность их действия порядком и в месте, определенном Инструкцией по содержанию и применению электрических, электропневматических и автоматических пневматических тормозов на электроподвижном составе метрополитена на ближайшем перегоне.

9. Обязанности машиниста при въезде в электродепо

9.1. Общие обязанности при въезде в электродепо.

9.1.1. В пути следования от станции до электродепо машинист обязан называть вслух все показания светофоров, маршрутных указателей (при наличии), расположенных на данном участке, положение стрелок, входящих в маршрут следования.

9.1.2. После остановки поезда на станции, к которой прилежит соединительная ветвь, машинист установленным порядком открывает двери, устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», называет вслух запрещающее показание светофора, передает расписание дежурному по станции и наблюдает через станционное или поездное зеркало заднего вида (монитору) за высадкой пассажиров из поезда.

По сигналу дежурного по станции закрывает двери поезда, убеждается в наличии контроля дверей, называет вслух показание светофора. Если светофор имеет запрещающее показание, то машинист продолжает наблюдать вдоль электроподвижного состава, а также за светофором.

После открытия светофора на разрешающее показание машинист обязан вслух повторить его показание, маршрутный указатель (при наличии), убедиться в разрешающем показании АЛС и привести состав в движение.

9.1.3. При следовании по соединительным ветвям, при запрещающем показании светофора, машинист обязан остановить электроподвижной состав электрическим тормозом, оставить главную рукоятку КВ в положении «Тормоз-2», отпустить ПБ, встать с рабочего места и контролировать показание светофора.

9.1.4. При следовании по парковым путям, при запрещающем показании светофора, машинист обязан остановить электроподвижной состав пневматическим тормозом, перевести главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», отпустить ПБ и после сработки ВЗ №2 на всем составе перевести рукоятку КМ во 2-е положение, встать с рабочего места и контролировать показания светофора.

9.1.5. На соединительных ветвях, парковых и деповских путях после открытия светофора с запрещающего на разрешающее показание, машинист вслух повторяет его показание и маршрутный указатель (при наличии), занимает рабочее место, нажимает ПБ, переводит главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2» и приводит состав в движение.

9.1.6. На парковых и деповских путях остановку и снижение скорости электроподвижного состава машинист обязан производить только пневматическими тормозами.

9.1.7. При следовании по парковым путям машинист обязан проявлять особую бдительность, своевременно подавать предупредительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытыми окно или дверь кабины управления для восприятия команд, передаваемых по громкоговорящему оповещению. Если информация, переданная по громкоговорящему оповещению или по поездной радиосвязи, не понятна, машинист обязан остановить состав, связаться по поездной радиосвязи или телефону стрелочной связи с дежурным по посту стрелочной централизации и

уточнить у него полученную информацию. Дальнейшее движение осуществляется только после подтверждения дежурным по посту стрелочной централизации правильности восприятия, переданной им информации.

В неблагоприятную погоду разрядку тормозной магистрали производить заблаговременно, не более, чем на 1кГс/см^2 . Скорость следования по парковым путям при неблагоприятных атмосферных условиях должна обеспечивать остановку электроподвижного состава, не доезжая до препятствия или места остановки, но не более 10 км/ч.

9.1.8. Машинист обязан произвести проверку пневматических тормозов в движении на эффективность их действия порядком и в месте, определенном Инструкцией по содержанию и применению электрических, электропневматических и автоматических пневматических тормозов на электроподвижном составе метрополитена.

9.1.9. Машинист обязан остановить состав пневматическими тормозами у специального знака, но не ближе 25 метров до ворот электродепо.

9.1.10. По сигналу дежурного по электродепо (или лица его замещающего) о продвижении состава к подаваемому сигналу машинист:

- убеждается в открытии ворот данного деповского пути электродепо и по возможности убеждается в том, что ворота зафиксированы;
- при заезде в электродепо «Братеево» по красным меткам, расположенным на переднем фасаде ОРК убеждается в том, что ворота подняты до конца;
- отключает тумблер мотор-компрессора;
- подаёт звуковой сигнал «Один длинный»;
- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1».

Пожарный проезд и зону ворот электродепо машинист обязан проследовать с отключенными тяговыми двигателями.

В случае если дежурный по электродепо (или лицо его замещающее) после подачи сигнала на продвижение состава подаёт сигнал «Тише» (для передачи оперативной информации), то машинист:

- подаёт звуковой сигнал «Два коротких»;
- останавливает электроподвижной состав при въезде головной кабины управления за ворота электродепо;
- получает оперативную информацию от дежурного по электродепо (или лица его замещающего);
- получает команду дежурного по электродепо (или лица его замещающего) на дальнейшее следование;
- убеждается в отсутствии препятствий для движения;
- подаёт звуковой сигнал «Один длинный»;

– устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и продолжает въезд в электродепо.

9.1.11. При движении электроподвижного состава по деповскому пути машинист обязан внимательно следить за его свободностью и подаваемыми сигналами. В случае возникновения препятствия для дальнейшего движения, машинист обязан остановить электроподвижной состав пневматическим тормозом, не доезжая до данного препятствия, а в необходимых случаях применить экстренное торможение краном машиниста.

9.1.12. После остановки электроподвижного состава у сигнального знака предварительной остановки и получения сигнала на дальнейшее следование от дежурного по электродепо или помощника дежурного по электродепо, машинист обязан убедиться в отсутствии препятствий для движения, подать звуковой сигнал «Два длинных», привести состав в движение.

9.1.13. Если последний (и предпоследний) вагон состава не работает на ход, машинист при въезде в электродепо обязан:

- остановить состав рядом с работником участка ДДЭ, принимающим состав на деповской пути;
- сообщить ему о неисправности вагона (вагонов) и согласовать с ним свои действия;
- по сигналу работника участка ДДЭ привести состав в движение и проследовать до сигнального знака предварительной остановки;
- после установки передвижного кабеля (удочки) на токоприемник исправного вагона и получения сигнала работника участка ДДЭ, привести состав в движение и продвинуть его к месту стоянки, обозначенному соответствующим сигнальным знаком.

9.2. Порядок въезда электроподвижного состава в электродепо «Сокол».

9.2.1. Со станции «Сокол» в электродепо «Сокол» машинист отправляется по показанию «один лунно-белый огонь» светофора СЛ-95м с одновременно горящими маршрутными указателями «Д» и «З» («4») со скоростью не более 35 км/ч.

9.2.2. Светофор Н-1 (Н-2) расположен на правосторонней кривой и имеет плохую видимость. По этой причине у специального знака «Т» машинист собирает электросхему на тормоз, и при подъезде к месту видимости светофора Н-1 (Н-2) скорость состава должна быть не более 20 км/ч.

В рельсовые цепи перед светофорами Н-1 и Н-2 подаётся сигнал абсолютной остановки исключительно при показании «один красный огонь».

9.2.3. За изолирующим стыком светофора Н-1 (Н-2) появляется «ОЧ». Дальнейшее следование осуществляется при нажатой ПБ.

9.2.4. На светофоре Н-1 имеются маршрутные указатели «В» и «К». При горящем указателе «В» машинист следует по светофору «В», как правило, в

парк А. При горящем указателе «К» машинист следует по светофору «К» в парк Б.

9.2.5. После проследования светофоров «ПА» или «ПБ» производит проверку на эффективность в движении пневматических тормозов. Для этого у знака «ПТ-начало» на парковых путях, который расположен сразу за светофорами ПА или ПБ необходимо разрядить ТМ на одну ступень и отпустить тормоза у знака «ПТ-конец», при этом скорость должна снизиться не менее, чем на 3 км/ч.

9.2.6. В электродепо «Сокол» 12-ый и 14-ый деповские пути оборудованы вагонмоечными агрегатами (мойки). 24-ый деповской путь является продувочной канавой.

9.2.6.1. Следование состава по 12-ому, 14-ому или 24-ому деповским путям производится со скоростью не более 5 км/ч (при отключенном вагонмоечном агрегате).

9.2.6.2. При следовании состава на 12-ый, 14-ый или 24-ый деповской путь машинист останавливает состав сразу за воротами электродепо для того, чтобы работник участка ДДЭ отвернул зеркала заднего вида в нерабочее положение. При этом работники метрополитена, заезжающие в электродепо, должны быть высажены из головного вагона.

9.3. Порядок заезда в электродепо «Замоскворецкое» по чётной соединительной ветви:

9.3.1. Отправление со станции «Варшавская» по светофору ВР-538м осуществляется постановкой главной рукоятки КВ в положение «Ход-2». После «выхода» электросхемы на параллельное соединение тяговых двигателей машинист переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и далее ручным пуском набирает скорость 33 – 34 км/ч, после чего отключает тяговые двигатели. Устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» для поддержания скорости на подъёме.

9.3.2. У сигнального знака «Включить тяговые двигатели» машинист вновь устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-2» и после «выхода» электросхемы на параллельное соединение тяговых двигателей машинист переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1». Далее ручным пуском набирает скорость 30 – 33 км/ч и отключает тяговые двигатели у сигнального знака «Отключить тяговые двигатели» перед неперекрываемым токоразделом. При необходимости, для поддержания скорости на подъёме, допускается установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-1».

9.3.3. У металлоконструкции машинист собирает электросхему на тормоз и байпасным торможением снижает скорость. Перед выездом из рампы тоннеля прекращается подача частоты в рельсовые цепи, на ЛУДС появится сигнальное показание «ОЧ». К этому моменту необходимо снизить скорость до 15 км/ч (в

неблагоприятную погоду – до 10 км/ч). В момент появления сигнального показания АЛС «ОЧ» машинисту необходимо нажать педаль бдительности (ПБ). Рекомендуется перевести главную рукоятку КВ из тормозного положения в положение «0» только перед светофором А4 (А3), т.к. до этого состав следует на спуске 12 ‰.

9.3.4. Машинист обязан проверить эффективность действия пневматического тормоза в движении. Для этого у знака «ПТ-начало» на парковых путях, который расположен сразу за светофорами ПА или ПБ необходимо разрядить ТМ на одну ступень и отпустить тормоза у знака «ПТ-конец», при этом скорость должна снизиться не менее, чем на 3 км/ч.

При необходимости, после проверки эффективности действия пневматического тормоза в движении, увеличение скорости состава производится на положении главной рукоятки КВ Ход-1.

9.3.5. Заезд электроподвижного состава в дальний ОРК электродепо «Замоскворецкое»

9.3.5.1. Если расстановка состава производится в дальнем ОРК, то машинист, следуя по деповскому пути ближнего ОРК, обязан убедиться, что на пожарном проезде перед въездом на путь дальнего ОРК находится помощник дежурного по электродепо и готов подать сигнал на дальнейшее следование состава в дальний ОРК. В этом случае предварительную остановку состава у знака «Стоп» в ближнем ОРК не производит. У знака «7» в ближнем ОРК скорость состава должна быть не менее 9 км/ч.

9.3.5.2. Если перед въездом на путь дальнего ОРК отсутствует помощник дежурного по электродепо или он не подал сигнал на дальнейшее следование состава, то машинист обязан остановить состав у знака «Стоп 6» в ближнем ОРК и далее выяснить место расстановки состава.

9.3.5.3. В дальнем ОРК машинист производит предварительную остановку состава пневматическим тормозом за один вагон до места расстановки у знака «7» («6», «5»... в зависимости от количества вагонов состава).

9.3.5.4. После подачи напряжения 825 В на деповской путь дальнего ОРК и получения сигнала от дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо), машинист обязан:

- убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- подать звуковой сигнал «Один длинный»;
- продвинуть состав к месту стоянки со скоростью не более 5 км/ч (рекомендуемая скорость 4 км/ч).

9.3.5.5. Остановку состава машинист обязан производить только пневматическим тормозом.

9.3.6. Порядок производства мойки в электродепо «Замоскворецкое».

25-ый деповской путь электродепо «Замоскворецкое» оборудован вагономоечным агрегатом и предназначен для производства мойки состава.

9.3.6.1. Скорость следования состава по вагономоечному деповскому пути с включённым вагономоечным агрегатом – не более 2 км/ч.

9.3.6.2. Скорость следования состава по вагономоечному деповскому пути с выключенным вагономоечным агрегатом – не более 5 км/ч.

9.3.6.3. При следовании по вагономоечному деповскому пути машинист обязан проявлять особую бдительность. При прохождении вагономоечного агрегата головным вагоном, обращать внимание на резкие толчки, скрежет, сильные удары по кузову. При подозрении в нарушении безопасности движения, в безопасности работников, порчи кузова (других деталей) состава, вагономоечного агрегата, а также при подаче сигнала «Стой» машинист обязан немедленно применить экстренное торможение краном машиниста (стоп-краном).

9.3.6.4. Для поддержания скорости машинист устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1». Запрещается устанавливать главную рукоятку КВ в положение «Ход-2» и «Ход-3» даже кратковременно.

9.3.6.5. Остановку состава на вагономоечном деповском пути, а также на парковых и деповских путях после процесса мойки машинист обязан производить только пневматическими тормозами с разрядкой ТМ не более, чем на 1 кгс/см².

9.3.6.6. Скорость следования состава по парковым путям после процесса мойки, в том числе после оборота состава через вытяжной тупик – не более 10 км/ч.

9.3.6.7. После производства мойки при следовании состава в вытяжные тупики машинист обязан произвести проверку пневматических тормозов на эффективность их действия в движении.

9.3.7. Порядок следования на 25-ый деповской путь:

9.3.7.1. Машинист обязан проверить эффективность действия пневматического тормоза в движении. Для этого у знака «ПТ-начало» необходимо разрядить ТМ на одну ступень и отпустить тормоза у знака «ПТ-конец», при этом скорость должна снизиться не менее, чем на 3 км/ч.

9.3.7.2. Машинист обязан остановить состав у знака пневматическим тормозом.

9.3.7.3. По сигналу дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) на продвижение состава машинист:

- убеждается в открытии ворот данного деповского пути электродепо;
- убеждается в свободности пути;
- подаёт звуковой сигнал «Один длинный»;

- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и продвигает состав к воротам 25-го деповского пути электродепо со скоростью не более 5 км/ч;

9.3.7.4. Машинист останавливает состав пневматическим тормозом перед воротами 25-го деповского пути за 4 – 5 метров.

9.3.7.5. Перед следованием на вагономоечный деповской путь машинист обязан убедиться в том, что:

- дежурный по электродепо (помощник дежурного по электродепо) привёл оба зеркала заднего вида головного вагона в нерабочее положение;

- помощник дежурного по электродепо (другое должностное лицо) проследовал по составу в хвостовую кабину управления с целью закрытия всех форточек в салонах вагонов и из хвостовой кабины управления подал сигнал звонковой сигнализацией;

- вагономоечный агрегат включен и помощник дежурного по электродепо находится рядом с пультом управления вагономоечным агрегатом;

- убедиться в свободности пути, по возможности убедиться в правильной фиксации ворот 25-го деповского пути.

9.3.7.6. По сигналу дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) на продвижение состава машинист обязан:

- подать звуковой сигнал «Один длинный»;

- установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и со скоростью не более 2 км/ч следовать на вагономоечный деповской путь.

9.3.7.7. На вагономоечном деповском пути в торцевой части установлен специальный сигнальный прожектор.

При показании прожектора «белый огонь» или при погашенном прожекторе машинист следует по 25-ому деповскому пути с установленной скоростью не более 2 км/ч.

При показании прожектора «красный огонь» машинист обязан остановить состав и не приводить его в движение, пока на прожекторе не загорится «белый огонь» или прожектор погаснет.

9.3.7.8. Управлять прожектором имеют право мойщики-уборщики, которые добавочно производят мойку кузова вагонов состава в ручном порядке. Для более тщательной промывки кузова вагона мойщики-уборщику могут требовать остановку состава, включая красный огонь прожектора.

9.3.7.9. После проследования головной кабиной управления вагономоечного агрегата машинист обязан обеспечить себе хорошую видимость прожектора, включив стеклоочиститель.

9.3.7.10. Машинист останавливает состав пневматическим тормозом у знака «Стоп 8 зеркала» («Стоп 7 зеркала», «Стоп 6 зеркала»... – в зависимости от количества вагонов в составе) для того, чтобы дежурный по электродепо

(помощник дежурного по электродепо) зеркала заднего вида хвостового вагона привёл в нерабочее положение.

9.3.7.11. Машинисту запрещается продолжать движение от знака «Стоп 8 зеркала» («Стоп 7 зеркала», «Стоп 6 зеркала», ... – в зависимости от количества вагонов в составе) без получения сигнала звонковой сигнализацией «два длинных» (информации по громкоговорящему оповещению о том, что зеркала заднего вида хвостового вагона приведены в нерабочее положение) от помощника дежурного по электродепо в хвостовой кабине управления.

9.3.7.12. После получения сигнала о продвижении состава от помощника дежурного по электродепо в хвостовой кабине управления, машинист продвигает состав со скоростью не более 2 км/ч к сигнальному знаку «8» («7», «6», ... – в зависимости от количества вагонов в составе).

9.3.7.13. После остановки у соответствующего сигнального знака «8» («7», «6», ... – в зависимости от количества вагонов в составе) машинист производит ПСТ краном машиниста, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АЛС, АРС, переводит реверсивный вал в положение «0», вынимает реверсивную ручку, отпускает ПБ, отключает тумблер МК и подаёт звонковой сигнализацией сигнал о передаче управления составом «Два длинных» машинисту в хвостовой кабине управления. Тумблеры «УНЧ», «Радиосвязь», «УЭСПМ», «Радиоинформатор» не отключает.

9.3.7.14. После передачи управления машинист обязан занять рабочее место помощника машиниста, держать одну руку на стоп-кране и контролировать следование состава с вагономоечного деповского пути.

9.3.8. Порядок следования с 25-ого деповской пути:

9.3.8.1. Машинист, получив сигнал (информацию) о передаче управления составом, отвечает сигналом «Один длинный» (передаёт информацию о приёме управления составом).

9.3.8.2. По сигналу дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) на продвижение состава машинист обязан:

- перевести реверсивной ручкой реверсивный вал КВ в положение «Вперёд», включить тумблеры АЛС, АРС, открыть разобщительный кран, перевести ручку КМ во второе положение, нажать ПБ;
- убедиться в свободности пути;
- подать звуковой сигнал «Один длинный»;
- установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и со скоростью не более 2 км/ч следовать с вагономоечного деповского пути.

9.3.8.3. После проследования головной кабиной управления вагономоечного агрегата машинист обязан обеспечить себе хорошую видимость, включив стеклоочиститель.

9.3.8.4. Если светофор Т имеет запрещающее показание, то машинист обязан остановить состав перед ним так, чтобы обеспечить себе нормальную видимость его показаний, отпустить ПБ, перевести главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2», встать со своего рабочего места и контролировать показание светофора.

9.3.8.5. При следовании состава с вагономоечного деповского пути в вытяжные тупики парковых путей машинист обязан произвести проверку пневматических тормозов на эффективность их действия в движении.

9.4. Порядок въезда электроподвижного состава в электродепо «Братеево»

9.4.1. При следовании по перегону «Красногвардейская – Алма-Атинская» в электродепо «Братеево» светофор Бр-2906 будет иметь показание «один желтый огонь и один зеленый огонь». После проследования светофора Бр-2906 разрешающая частота АЛС сменится с «60» на «40». Машинисту к данному светофору необходимо снизить скорость движения поезда до 40 км/ч или менее.

9.4.2. Светофор Бр-2908 может иметь разрешающие показания «два желтых» или «два желтых, из них верхний мигающий» в зависимости от показания следующего светофора Ч-4. По показанию светофора Бр-2908 «два желтых огня» или «два желтых огня, из них верхний мигающий» машинист осуществляет ведение поезда по стрелочному переводу №2 станции «Алма-Атинская» и далее на соединительную ветвь электродепо «Братеево» со скоростью не более 35 км/ч.

9.4.3. Светофор Ч-4 расположен после выезда из рампы и может иметь разрешающие показания «один зеленый огонь» или «один желтый огонь» в зависимости от показания следующего светофора Ч-2. После проследования светофора Ч-4 у соответствующего сигнального знака «ОЧ» частота АЛС сменится на «ОЧ». К этому месту скорость движения поезда должна быть не более 15 км/ч, а при неблагоприятных погодных условиях не более 10 км/ч. После появления частоты АЛС «ОЧ» дальнейшее следование машинист осуществляет с нажатой ПБ.

9.4.4. Далее при следовании по парковым путям расположен светофор Ч-2. Возможные разрешающие показания «один желтый огонь» или «один жёлтый мигающий огонь» в зависимости готовности маршрута следования («один жёлтый мигающий огонь» - разрешается движение с установленной скоростью на деповские пути, попутные светофоры открыты).

9.4.5. После проследования светофоров «П1», «П2» или «П3» машинист производит проверку на эффективность пневматических тормозов.

9.4.6. Оборот состава по соединительной ветви станция «Красногвардейская» – станция «Зябликово» производится следующим порядком:

9.4.6.1. Светофор КГ-2909 будет иметь показание «один жёлтый огонь и один зелёный огонь». По светофору КГ-2911м с показанием «два жёлтых огня» машинист следует на соединительную ветвь к сигнальному знаку «8» за светофор КГ-6м.

9.4.6.2. После смены кабины управления машинист отправляется по показанию «один зелёный огонь» светофора КГ-6м.

9.4.6.3. Далее по разрешающему показанию светофора КГ-8м («два жёлтых огня» – следующий светофор БР-2906 закрыт или «два жёлтых огня, из них верхний мигающий» – следующий светофор БР-2906 открыт), машинист выезжает на II путь перегона «Красногвардейская» – «Алма-Атинская» и далее в электродепо «Братеево».

10. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава в электродепо

10.1. После остановки состава на деповском пути машинист:

10.1.1. Производит ПСТ, открывает двери состава с обеих сторон, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АЛС, АРС, устанавливает реверсивный вал в положение «0» и вынимает реверсивную ручку.

10.1.2. Если в головном вагоне заезжали сотрудники метрополитена, то двери состава открываются после их высадки через кабину управления.

10.1.3. Отключает тумблеры поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, включения ОС-1. Если в данном головном вагоне включён тумблер БПСН, то машинист отключает его. Перекрывает кран ЭПВ-АРС, отключает выключатель АКБ, автоматические выключатели А-53 и А-49.

10.1.4. Проверяет величину давления воздуха в ТЦ данного вагона по показанию манометра ТЦ на соответствие установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.) и следует по салонам вагонов к кабине управления головного вагона (по выходу из электродепо).

10.2. Следуя к кабине управления головного вагона, машинист на каждом вагоне отпирает торцевые двери, проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометра ТЦ на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), состояния внутривагонного оборудования, культурно-санитарное состояние салона, открытое положение всех дверей, отключает выключатель АКБ, проверяет закрепление сидений и спинок диванов. При выявлении

открытых (сдвинутых) диванов и спинок сидений необходимо внимательно осмотреть поддиванное пространство на наличие посторонних предметов.

10.3. В кабине управления головного вагона машинист:

10.3.1. Проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометра ТЦ на соответствие установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.).

10.3.2. Закрывает кран ЭПВ-АРС, открывает разобщительный кран, отпускает пневматические тормоза и оставляет рукоятку КМ во 2-ом положении, разобщительный кран оставляет открытым.

10.3.3. Устанавливает реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», закрывает двери состава, возвращает реверсивный вал в положение «0» и вынимает реверсивную ручку.

10.3.4. Если в данном головном вагоне включён тумблер БПСН, то машинист отключает его. Отключает выключатель АКБ, отключает автоматические выключатели А-53 и А-49, тумблер включения ОС-1. Убеждается в отключенном положении выключателей батарей по вольтметру, берёт с собой фонарь и спускается из кабины управления на деповской путь.

10.4. Машинист следует с левой, а затем и с правой стороны состава, отключает главные разъединители на всех вагонах, закрывает краны рельсосмазывателей на головных вагонах, осматривает оборудование вагонов.

10.5. Поднимается в кабину управления головного вагона по выходу из электродепо, включает А-53, проверяет величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции, выключает А-53.

10.6. Берёт с собой смотровой и сигнальный фонари, следует к кабине управления хвостового вагона, проверяет величину напряжения на АКБ каждого вагона согласно п. 16.5 настоящей Инструкции, отсутствие давления в ТЦ по манометрам ТЦ.

10.7. В кабине управления хвостового вагона включает А-53, проверяет величину напряжения на АКБ согласно п. 16.5 настоящей Инструкции, отключает А-53. Машинист обязан убедиться в отключении АКБ всего состава по отсутствию напряжения на низковольтном вольтметре.

10.8. По окончанию сдачи состава, машинист сдаёт установленным порядком в инструментальном цехе смотровой фонарь, два сигнальных фонаря и реверсивную ручку. Если машинист получил указание от дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) оставить фонари на составе, то машинист сдаёт реверсивную ручку дежурному по электродепо или оператору ДДЭ.

10.9. Если разбивкой смен (или по указанию дежурного по электродепо) предусмотрена сдача в инструментальный цех поездного инструмента полностью, то машинист обязан сдать весь поездной инструмент согласно п. 20 настоящей Инструкции.

10.10. Машинист оформляет запись о результатах осмотра сидений и спинок диванов в «Журнале проверки закрепления диванов и спинок пассажирских сидений в салонах вагонов», который находится на столе в специально отведённом месте в помещении ДДЭ.

10.11. Если в процессе работы на линии или при сдаче состава были выявлены неисправности, то машинист оформляет по ним записи в книге ТУ-152М (книге ремонта) и оставляет её в открытом состоянии на столе в специально отведённом месте на столе между 5 и 6 деповскими путями, а также установленным порядком оформляет рапорт (если рапорт не был оформлен ранее) и сдаёт его дежурному по электродепо или оператору ДДЭ.

10.12. О неисправностях, требующих немедленной проверки или ремонта (нагрев подшипников, колёсных пар и т.п.), машинист лично ставит в известность дежурного по электродепо.

11. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава на линии

11.1. Машинист обязан произвести остановку состава у сигнального знака, указанного в расписании или поездном талоне. При необходимости уточнения информации о месте расстановки состава, вызвать поездного диспетчера и уточнить у него место расстановки.

Остановка состава должна производиться таким образом, чтобы сигнальный знак находился напротив бокового окна или двери кабины управления.

11.2. Машинист поезда (состава), следующего последним на расстановку по данному пути, после остановки состава у сигнального знака (указателя расстановки), обязан доложить об этом поездному диспетчеру.

11.3. Машинист обязан произвести предварительную остановку состава с целью проверки пневматического тормоза при приближении к впереди стоящему составу или тупиковому упору на расстоянии не менее 25 м. Дальнейшее продвижение состава к месту расстановки допускается со скоростью не более 5 км/ч.

При подъезде к препятствию, остановка у сигнального знака расстановки осуществляется только пневматическим тормозом.

11.4. При расстановке нескольких, следующих друг за другом составов, по одному из путей машинист проследует светофоры с запрещающим показанием, не отключая УАВА. Заграждающее положение скобы путевого автостопа проезжает со скоростью не более 5 км/ч. Рекомендуются проследовать скобы путевого автостопа при нахождении главной рукоятки КВ в положении «0».

11.5. После остановки состава перед запрещающим показанием светофора машинист докладывает поездному диспетчеру о необходимости проследования светофора с запрещающим показанием для расстановки состава в ночной отстой.

11.6. После получения разрешения поездного диспетчера на проследование светофора с запрещающим показанием автоматического действия, машинист приводит состав в движение и проследует светофор согласно ПТЭ метрополитенов РФ.

11.7. После получения разрешения поездного диспетчера на проследование светофора с запрещающим показанием полуавтоматического действия машинист обязан проследовать его по ПС согласно ПТЭ метрополитенов РФ.

11.8. Машинист после остановки состава у сигнального знака производит ПСТ, закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ оставляет в 6-ом положении, отключает тумблеры АЛС, АРС, устанавливает реверсивный вал в положение «0» и вынимает реверсивную ручку.

11.9. Отключает тумблеры МК, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ. Если на данном головном вагоне включён тумблер БПСН, то машинист отключает его. Перекрывает кран ЭПВ-АРС, отключает выключатель АКБ, тумблер включения ОС-1, автоматические выключатели А-53, А-49, А-11 и печи, перекрывает кран стояночного тормоза и опускает табличку «Отпусти стояночный тормоз!», проверяет величину давления воздуха в ТЦ данного вагона по показанию манометра ТЦ на соответствие установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.).

11.10. Машинист берёт с собой штангу для взятия (отпуска) стояночных тормозов, запирает двери кабины управления на замок и направляется в кабину управления хвостового вагона.

11.11. Следуя по вагонам в кабину управления хвостового вагона, машинист проверяет состояние внутривагонного оборудования, культурно-санитарное состояние салонов, затормаживает каждый вагон стояночным тормозом, отключает выключатели АКБ, проверяет величину давления воздуха в ТЦ по показанию манометров ТЦ на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), проверяет закрепление сидений и спинок диванов. При выявлении открытых (сдвинутых) диванов и спинок сидений необходимо внимательно осмотреть поддиванное пространство на наличие посторонних предметов.

11.12. Следуя по составу, закрывает за собой торцевые двери (на замок не закрывает). Если состав (часть вагонов состава) находится на главном станционном пути, то на нём (на данной части вагонов) необходимо запереть торцевые двери на замок.

В случае, если после сдачи состава, через него будет осуществляться проход работников локомотивных бригад, то закрытие торцевых дверей (на замок), запираание дверей кабины управления на замок обязан производить работник, осуществляющий проход последним.

11.13. Если схемой безопасного прохода предусмотрен проход работников локомотивных бригад через дверной проём вагона из тоннеля в салон, то машинист обязан разблокировать кран открытия левых или правых дверей соответственно на данном вагоне.

11.14. В кабине управления хвостового вагона отключает автоматические выключатели А-49, А-53, А-11 и печи, выключает тумблер включения ОС-1, перекрывает кран стояночного тормоза, опускает табличку «Отпусти стояночный тормоз!», проверяет величину давления воздуха в ТЦ данного вагона по показанию манометра ТЦ на соответствие установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.), перекрывает кран ЭПВ-АРС, открывает разобщительный кран, отпускает пневматические тормоза 2-ым положением рукоятки КМ и убеждается в отсутствии скатывания состава.

11.15. Закрывает разобщительный кран, рукоятку КМ устанавливает в 6-ое положение. Отключает тумблер БПСН, если на данном головном вагоне он включён.

11.16. Отключает выключатель АКБ и по вольтметру убеждается в отсутствии напряжения на 10 проводе, запирает за собой двери кабины управления на замок.

11.17. Выход из тоннеля осуществляется только с включённым сигнальным фонарём с белым огнём и в застёгнутом сигнальном жилете согласно инструкции «О проходе (проезде) в тоннели, на наземные и эстакадные участки, парковые и деповские пути и обеспечении безопасности работающих» с соблюдением правил личной безопасности и требований правил охраны труда, а также в строгом соответствии с утверждёнными схемами безопасного прохода в тоннель. Выход без надетого сигнального жилета, сигнального фонаря и с нарушением маршрута безопасного прохода запрещён.

11.18. Во время движения поездов выход из тоннеля разрешается только с разрешения поездного диспетчера. В этом случае машинист (помощник машиниста) обязан доложить поездному диспетчеру о готовности к выходу на станцию и получить его разрешение. После выхода из тоннеля машинист (помощник машиниста) обязан немедленно доложить об этом поездному диспетчеру по поездной диспетчерской связи из помещения дежурного по станции (дежурного поста централизации) или по тоннельной связи. Запрещается выход из тоннеля во время движения поездов без разрешения поездного диспетчера.

11.19. Выход из тоннеля оформляется у дежурного по станции (дежурного поста централизации). Машинист обязан сдать сигнальный фонарь и реверсивную ручку (если предусмотрено расшифровкой смен) дежурному по станции (дежурному поста централизации).

11.20. Машинист производит запись о результатах осмотра диванов в «Журнале проверки закрепления диванов и спинок пассажирских сидений в салонах вагонов» и о закреплении состава в «Журнале регистрации закрепления подвижного состава», которые находятся в комнате дежурного по станции (дежурного поста централизации).

11.21. Обо всех выявленных недостатках на составе машинист ставит в известность дежурного машиниста-инструктора локомотивных бригад и оформляет рапорт установленной формы (в ночную смену машинист может оформить рапорт после окончания смены с ночи).

12. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при работе на линии

12.1. Смена машинистов (помощников машинистов) электропоездов на промежуточной станции:

12.1.1. Машинист, принимающий управление поездом, к моменту прибытия поезда должен находиться на платформе у сигнального знака «Остановка первого вагона».

12.1.2. Машинист, передающий управление поездом, после остановки поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона» и открытия дверей, оставляет главную рукоятку КВ в положении «Тормоз-2», встает со своего рабочего места и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров по станционному и поезвному зеркалам заднего вида и станционному монитору видеобзора.

12.1.3. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, передающий управление поездом, после остановки поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона» и открытия дверей во всем поезде, выходит из кабины управления на платформу и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда.

12.1.4. Машинист, принимающий управление поездом, после открытия дверей в поезде, с платформы визуально убеждается в их открытии, заходит в кабину управления, называет показание выходного светофора, маршрутный указатель (при наличии), положение стрелки (при наличии). Убеждается в наличии на ЛУДС разрешающей частоты (при запрещающей частоте также называет её вслух), убеждается рукой в фиксации тумблера «МК» во включенном положении, по ЛКВП убеждается во включении БПСН.

12.1.5. При запрещающем показании выходного светофора или запрещающем показании частоты на ЛУДС, машинисту, принимающему управление, запрещается занимать рабочее место за пультом управления. При разрешающем показании занимает рабочее место, после чего ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров по станционному и поезвному зеркалам заднего вида и станционному монитору видеообзора.

12.1.6. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, принимающий управление поездом, после открытия дверей в поезде, с платформы визуально убеждается в их открытии, и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда.

12.1.7. Машинист, передающий управление поездом, называет время отправления поезда со станции, называет показание выходного светофора, маршрутный указатель (при наличии), положение стрелки (при наличии), информирует машиниста принимающего управление, о техническом состоянии поезда. При наличии предъявляет и передает машинисту, принимающему управление, письменное предупреждение, копию приказа поездного диспетчера (или иной документ, определяющий условия следования), передает информацию о наличии устных предупреждений, распоряжений (или иную информацию, определяющую условия следования). Убеждается в наличии на ЛУДС разрешающей частоты (при запрещающей частоте также называет её вслух), убеждается рукой во включенном положении тумблера «МК», по ЛКВП убеждается во включении БПСН, выходит из кабины управления на платформу и контролирует действия машиниста, принявшего управление.

12.1.8. При запрещающем показании светофора или запрещающей сигнальной частоте на ЛУДС машинист, передающий управление поездом, убеждается, что машинист, принимающий управление, верно воспринял информацию, повторил её вслух, не занял рабочее место и только после этого выходит из кабины управления.

12.1.9. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, принимающий управление поездом, после выхода из кабины управления сменяемого машиниста заходит в кабину управления, называет показание выходного светофора, маршрутный указатель (при наличии), положение стрелки (при наличии), убеждается в наличии на ЛУДС разрешающей частоты (при запрещающей частоте также называет её вслух). Занимает рабочее место помощника машиниста, левой рукой берется за ручку «Стоп-крана» и контролирует действия машиниста.

12.1.10. В случаях, когда время стоянки на станции не позволяет передать информацию о техническом состоянии поезда, разрешается сменяемому машинисту проследовать до следующей станции в кабине управления. При

этом он выполняет обязанности помощника машиниста и несёт ответственность за безопасность движения наравне с основным машинистом.

12.1.11. Машинист, принявший управление поездом, в дальнейшем выполняет обязанности согласно п. 12.2 настоящей Инструкции. На первом перегоне на прямом участке пути при разрешающем показании светофора и разрешающей частоте на ЛУДС при следовании поезда на выбеге обязан проверить положение автоматических выключателей, пневматических кранов, пломбирование приборов безопасности, включение радиостанции и включение II канала на ней, наличие огнетушителя в кабине управления, ещё раз убедиться во включении тумблера МК, включении БПСН по ЛКВП, в том, что давление сжатого воздуха в НМ и ТМ и напряжение на аккумуляторных батареях соответствуют установленным нормам, убедиться в правильно выставленной информации на АСНП и правильно выставленного указателя конечной станции маршрута следования поезда.

12.1.12. Машинист, передавший управление, находится на платформе, прослушивает поезд в движении при следовании его вдоль платформы и проверяет исправность красных сигнальных огней хвостового вагона.

12.1.13. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, передавший управление, совместно с машинистом, передавшим управление, находится на платформе, прослушивает поезд в движении при проходе его вдоль платформы и проверяет исправность красных сигнальных огней хвостового вагона.

12.2. Обязанности машиниста при стоянке поезда на станции и отправлении его на перегон.

12.2.1. Во время стоянки поезда на станции машинист обязан находиться за пультом управления, главная рукоятка КВ должна находиться в тормозном положении. Машинист обязан наблюдать за посадкой и высадкой пассажиров по станционному, поездному зеркалам заднего вида, по станционному монитору видеобзора и контролировать время отправления поезда со станции.

12.2.2. При запрещающем показании выходного светофора машинист обязан установить главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2» и вести наблюдение за посадкой и высадкой пассажиров.

12.2.3. Перед окончанием посадки пассажиров и по истечении времени стоянки, указанного в расписании, машинист обязан убедиться в разрешающем показании выходного светофора и разрешающем показании АЛС.

12.2.4. При разрешающем показании светофора и разрешающем показании АЛС, машинист обязан включить радиотелефон, проконтролировать передаваемый им текст на соответствие станции отправления, определить возможность закрытия дверей, заблокировать ВЗД.

12.2.5. Категорически запрещается включать радиинформатор, закрывать двери поезда и переводить главную рукоятку КВ из тормозного положения в положение «0» при запрещающем показании выходного светофора или запрещающей частоте.

12.2.6. Запрещается переводить главную рукоятку КВ из тормозного положения в нулевое положение до появления контроля дверей поезда.

12.2.7. Убедившись в закрытии дверей всего поезда по светодиодам ЛСД, в разрешающем показании выходного светофора и разрешающем показании на указателе АЛС, в отсутствии препятствия для отправления поезда со станции, машинист обязан повторить вслух разрешающее показание выходного светофора, показание маршрутного указателя (при наличии), а также положение стрелки (при ее наличии и видимости) и привести поезд в движение.

12.2.8. Машинист обязан переводить главную рукоятку КВ из положения «Тормоз-1» в положение «Ход-1» последовательно, с выдержкой в положении «0» не менее 2 секунд.

12.2.9. При отправлении поезда со станции машинист обязан вести наблюдение через станционное, а затем поездное зеркало заднего вида за беспрепятственным проследованием поезда до ухода головного вагона за пределы пассажирской платформы станции.

12.2.10. При поступлении в момент отправления поезда со станции информации по связи пассажир-машинист или отключении тягового режима, связанного с потерей контроля дверей в поезде, машинист обязан остановить поезд экстренным торможением, доложить поезвному диспетчеру и выяснить причину потери контроля дверей. До выявления и определения дальнейшей возможности следования машинисту запрещается приводить поезд в движение.

12.2.11. С целью исключения случаев открытия дверей поезда на следующей станции со стороны, противоположной платформе, машинист обязан производить переключение ВПД и предохранительных флажков в соответствующее положение после отправления поезда с предыдущей станции и отключения тяговых двигателей.

12.2.12. С целью исключения случайного нажатия на кнопку открытия дверей при перекидывании флажков устанавливается следующий порядок переключения тумблера ВПД и предохранительных флажков: откинуть предохранительный флажок кнопки открытия дверей той стороны, с которой будет расположена платформа (данная кнопка открытия дверей находится не под питанием), переключить тумблер ВПД, закрыть предохранительный флажок кнопки открытия дверей стороны, противоположной расположению платформы (данная кнопка открытия дверей находится не под питанием).

12.2.13. До отправления поезда с начальной станции машинист обязан открыть соответствующую страницу книжки-расписания или обменять

расписание в установленном месте, сверить его соответствие данному маршруту. Проверить время отправления поезда, интервал между поездами, время следования поезда до конечной станции, а также наличие увеличенного времени стоянок поезда на станциях (выдержек).

12.2.14. В необходимых случаях (следование в электродепо или ПТО с промежуточных станций линии, зонное движение и т.д.) машинист обязан установить соответствующий указатель конечной станции маршрута следования и установить соответствующую информацию на АСНП. В пути следования информировать пассажиров о маршруте следования поезда по громкоговорящему оповещению (контролировать информирование пассажиров) на всех пересадочных станциях и на пяти последних станциях до окончания маршрута следования поезда.

12.3. Обязанности машиниста при ведении поезда по перегону:

12.3.1. При ведении поезда по перегону машинист обязан обеспечить безопасное движение поезда с точным соблюдением расписания следования.

Показания светофоров, требующих повторения, машинист обязан называть последовательно, после проследования предыдущего светофора, с момента появления светофора в зоне видимости с рабочего места машиниста, а светофора, расположенного на прямых участках пути или в кривых большого радиуса, за 200 – 300 м до него. В случае остановки поезда на станции показание «один желтый и один зеленый огни» последнего входного светофора не повторяется.

12.3.2. Если при ведении поезда на ЛУДС кратковременно появится показание ОЧ, машинист обязан кратковременно нажать кнопку бдительности для отмены команды на торможение от устройств АРС, о чем доложить поезвному диспетчеру с указанием номера рельсовой цепи.

12.3.3. В целях повышения практических навыков и обучения стажеров допускается использование пневматического тормоза в качестве рабочего. Для этого машинист обязан предварительно получить разрешение машиниста-инструктора и поставить в известность поездного диспетчера.

12.3.4. Неперекрываемые токоприемниками вагонов воздушные промежутки контактного рельса (токоразделы) машинист обязан проследовать, как правило, с отключенными тяговыми двигателями (на выбеге).

12.3.5. Машинист обязан подавать оповестительные сигналы:

- перед стрелками, кривыми участками пути и сигнальными знаками «С» при следовании первым поездом по главным путям;
- на соединительных ветвях (круглосуточно);
- при выезде на парковые пути;
- при проследовании платформы станции без остановки;
- при наличии пассажиров у края платформы за линией ограничения;

- при движении в условиях плохой видимости (во время тумана, задымления и т.д.) этот сигнал повторяется несколько раз;
- при получении информации о срабатывании УКПТ или возможном нахождении людей в тоннеле (открытом участке);
- при подходе к группе людей с прозрачно-белым огнем фонаря;
- при следовании в неправильном направлении;
- перед стрелками, кривыми участками пути и сигнальными знаками «С» при следовании по участкам с включенным освещением в тоннеле.

12.3.6. Если машинисту неизвестна причина включения освещения, он обязан выяснить ее у поездного диспетчера.

12.3.7. Если в процессе торможения произошел отказ электрического реостатного тормоза, машинист обязан применить экстренное торможение краном машиниста (стоп-краном).

12.3.8. При остановке поезда на перегоне, нарушении нормальной работы линии, машинист обязан передавать пассажирам по громкоговорящему оповещению информацию, согласно утвержденного перечня в установленные интервалы времени.

12.3.9. При наличии длительного предупреждения, введенного приказом начальника метрополитена, а также при получении письменного предупреждения, машинист обязан ознакомиться с его содержанием и вести поезд с повышенной бдительностью при подъезде к участку и при следовании по участку, указанному в предупреждении. При подъезде к сигналу уменьшения скорости машинист обязан снизить скорость поезда, чтобы у этого сигнала поезд имел скорость, указанную в предупреждении.

12.4. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при въезде поезда на станцию:

12.4.1. При подъезде к станции, у сигнального знака «Т-сбор» машинист переводит главную рукоятку КВ в тормозное положение. Если машинист производит торможение за знаком «Т-сбор», то сбор схемы на положение «тормоз» производится исходя из фактической скорости, но не позже начала пассажирской платформы.

12.4.1.1. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста обязан у сигнального знака «Т-сбор» вслух информировать машиниста «Станция». Машинист подтверждает восприятие информации сбором электросхемы на тормоз у сигнального знака «Т-сбор» или, если он собирается начать торможение после сигнального знака «Т-сбор», то вслух информирует помощника машиниста «Торможу за Т» и, исходя из фактической скорости, собирает электросхему на тормоз за сигнальным знаком «Т-сбор», но не позже, чем в начале пассажирской платформы.

12.4.2. В начале платформы скорость поезда должна быть не более 60 км/ч. За 155 метров до сигнального знака «Остановка первого вагона» размещены специальные светоотражатели (катафоты). В момент проследования поездом этого участка, УППС информирует машиниста мелодическим звуковым (трёхтональным) сигналом о начале контроля за расстоянием, оставшимся до сигнального знака «Остановка первого вагона», и фактическом снижении скорости поезда. Отсутствие звукового сигнала при въезде на станцию свидетельствует о нарушении нормальной работы УППС. Машинист обязан осуществлять торможение на станциях в соответствии с установленными режимами, не допуская срабатывания устройства предупреждения проезда станции. Скорость поезда к середине платформы должна быть не более 40 км/ч.

12.4.3. При подъезде к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» (не позднее, чем за 15 – 20 м до него) машинист обязан включить радиоинформатор. Проконтролировать включение автоматического радиоинформатора и текст, им передаваемый. Остановить состав у сигнального знака «Остановка первого вагона», не допуская его проезда. После остановки разблокировать ВЗД, на 2 – 3 секунды нажать кнопку открытия левых дверей.

12.4.4. На станции, где платформа расположена с правой стороны («Каширская» I и II путь, «Алма-Атинская» I путь, «Технопарк» I и II путь), перед началом платформы машинист обязан произнести вслух «Платформа справа». После остановки поезда произнести вслух «Двери справа», разблокировать ВЗД, на 2 – 3 секунды нажать кнопку открытия правых дверей.

12.4.5. Если на предшествующей станции платформа располагалась с правой стороны, то на следующей станции, где платформа расположена с левой стороны (Автозаводская I путь, Коломенская I и II путь, Кантемировская II путь, Красногвардейская I путь после отправления со II пути Алма-Атинская), перед началом платформы машинист обязан произнести вслух «Платформа слева». После остановки поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона» произнести вслух «Двери слева».

12.4.6. Если выходной светофор или показание АЛС имеет запрещающее показание, машинист обязан назвать это показание вслух. После смены показания светофора или показания на указателе АЛС на разрешающее - повторить вслух это показание, показание маршрутного указателя (при наличии), положение стрелки (при наличии и видимости).

12.4.7. При проезде сигнального знака Остановка первого вагона при котором хотя бы один дверной проем головного вагона оказался в пределах пассажирской платформы, машинист обязан доложить об этом поездному диспетчеру и произвести высадку и посадку пассажиров следующим порядком:

- отключить на головном вагоне автоматические выключатели А-31 и А-32;
- двери в остальных вагонах поезда открыть импульсной кнопкой открытия дверей со стороны платформы;
- разблокировать кран отключения дверей головного вагона со стороны платформы;
- открыть створки дверных проемов головного вагона, находящихся в пределах пассажирской платформы, обеспечить высадку и посадку пассажиров;
- после высадки-посадки пассажиров включить кран отключения дверей головного вагона со стороны платформы;
- закрыть установленным порядком двери всего поезда (заблокировать ВЗД);
- включить на головном вагоне автоматические выключатели А-31 и А-32;

12.4.8. При проезде сигнального знака Остановка первого вагона при котором головной вагон или несколько вагонов оказались в тоннеле, машинист обязан доложить о случившемся поездному диспетчеру и по громкоговорящему оповещению предупредить пассажиров, что высадка из поезда будет произведена на следующей станции. Перед отправлением машинист обязан проконтролировать закрытое положение дверей по горящим светодиодам ЛСД, убедиться в отсутствии препятствий для движения поезда и предупредить пассажиров об отправлении поезда.

13. Обязанности машиниста (помощника машиниста) электропоезда при производстве маневровых передвижений на оборотных путях станций

13.1. Машинисту, занятому на маневровой работе запрещается заниматься делами, не связанными с производством маневров, и оставлять кабину управления до передачи управления поездом.

13.2. Управление считается переданным:

- после остановки поезда на главном станционном пути станции, где производится оборот состава, у сигнального знака «Остановка первого вагона»
- с момента выхода основного машиниста на платформу и нахождения маневрового машиниста в кабине управления;
- после остановки поезда на оборотном пути станции у сигнального знака «8» – после получения машинистом, заводившим состав на путь оборота, сигнала о приёме управления от маневрового машиниста, находящегося в кабине управления хвостового вагона;
- после вывода состава с пути оборота и его остановки на главном станционном пути станции (пути отправления) у сигнального знака «Остановка

первого вагона» – с момента выхода маневрового машиниста на платформу и нахождения основного машиниста в кабине управления.

13.3. Действия основного машиниста (помощника машиниста) электропоезда и машиниста (помощника машиниста) электропоезда, занятого маневровой работой по заводу состава на оборотный путь

13.3.1. После остановки поезда основной машинист, передающий управление поездом, обязан:

- установить главную рукоятку КВ в положение «Тормоз-2»;
- открыть двери в поезде со стороны платформы;
- встать со своего рабочего места;
- наблюдать за высадкой пассажиров по станционному или поездному зеркалу заднего вида и станционному монитору видеообзора до захода в кабину управления маневрового машиниста;
- получить у маневрового машиниста, принимающего управление, реверсивную ручку;
- назвать вслух показание маневрового светофора;
- сообщить маневровому машинисту о возможных неисправностях на составе;
- выйти из кабины управления;
- вести наблюдение за высадкой пассажиров;
- после окончания высадки пассажиров и, получив команду от маневрового машиниста «Маневровый в кабине», подать команду «Двери» на закрытие дверей и вести наблюдение вдоль состава.

13.3.2. При работе в составе основной локомотивной бригады помощник машиниста, передающий управление поездом, после остановки поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона» и открытия дверей во всем поезде, выходит из кабины управления на платформу и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда.

13.3.3. После остановки поезда маневровый машинист, принимающий управление, обязан:

- визуально убедиться в открытии дверей в поезде;
- войти в кабину управления (разрешается только после открытия дверей в поезде);
- назвать вслух показание маневрового светофора;
- передать реверсивную ручку сменяемому основному машинисту;
- наблюдать за высадкой пассажиров по станционному или поездному зеркалу заднего вида и станционному монитору видеообзора до выхода основного машиниста на платформу; до смены запрещающего показания маневрового светофора и сигнального показания АЛС на разрешающее,

рабочее место не занимать, наблюдать за показанием светофора и сигнальным показанием АЛС;

- получив сигнал о присутствии маневрового машиниста в хвостовой кабине управления по звуковому сигналу звонковой сигнализации «Два коротких» или по радиооповещению, вслух сообщает машинисту, находящемуся на платформе: «Маневровый в кабине»;

- по команде машиниста, находящегося на платформе, «Двери» заблокирует ВЗД, убеждается в наличии контроля дверей по показанию светодиодов ЛСД; об отсутствии контроля дверей после их закрытия, маневровый машинист обязан информировать основного машиниста, находящегося на платформе.

После смены показания маневрового светофора и сигнального показания АЛС на разрешающее, маневровый машинист обязан назвать вслух показание светофора, показание маршрутного указателя и положение стрелки (при наличии и видимости), занять своё рабочее место за пультом управления, убедиться в наличии контроля дверей по горящему светодиоду ЛСД и ожидать команды основного машиниста на закрытие дверей и отправление состава.

13.3.4. При работе в составе маневровой локомотивной бригады помощник машиниста, принимающий управление поездом, после открытия дверей в поезде, с платформы визуально убеждается в их открытии, и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда. После выхода из кабины управления основного машиниста заходит в кабину управления, называет показание маневрового светофора. Занимает рабочее место помощника машиниста, левой рукой берется за ручку «Стоп-крана» и контролирует действия машиниста.

13.3.5. Основной машинист, находящийся на платформе, обязан:

- убедиться в разрешающем показании маневрового светофора;
- повторить вслух его показание, показание маршрутного указателя и положение стрелки (при видимости);
- при отсутствии препятствия для движения подать команду «Вперёд»;
- закрыть дверь кабины управления;
- дожидаться отправления состава и после ухода головного вагона в тоннель перейти к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» на путь отправления поезда, прослушать состав в движении, проверить исправность красных сигнальных огней на хвостовом вагоне.

При обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, подать маневровому машинисту, находящемуся на составе в хвостовой кабине управления сигнал остановки, о чём оперативно доложить поездному диспетчеру.

13.3.6. При работе в составе основной локомотивной бригады помощник машиниста, передавший управление, совместно с машинистом, передавшим управление, находится на платформе, прослушивает поезд в движении при проходе его вдоль платформы и проверяет исправность красных сигнальных огней хвостового вагона.

13.3.7. Маневровый машинист, принявший управление, выполняет следующие действия:

13.3.7.1. Получив команду «Вперёд» от основного машиниста, находящегося на платформе, обязан:

- убедиться по станционному и поезвному зеркалам заднего вида и станционному монитору видеообзора в возможности беспрепятственного отправления состава;
- визуально по горящим светодиодам ЛСД убедиться в закрытии дверей состава;
- повторить вслух разрешающее показание маневрового светофора, положение стрелки (при видимости), показание маршрутного указателя, убедиться в разрешающей частоте АЛС;
- привести состав в движение на положении главной рукоятки КВ «Ход-2»;
- вести наблюдение за беспрепятственным проследованием состава по поезвному зеркалу заднего вида до ухода головного вагона за пределы платформы.

13.3.7.2. В пути следования обязан повторять все показания светофоров, положение стрелок, входящих в маршрут следования, маршрутные указатели.

13.3.7.3. Отключает тяговые двигатели в соответствии с установленным режимом. Собирает электросхему на «Тормоз-1» у сигнального знака «Т-1».

13.3.7.4. При следовании по обратному пути в режиме торможения и подъезде к сигнальному знаку «ОЧ» машинист обязан снизить скорость до 20 км/ч или менее. После появления показания «ОЧ» на ЛУДС обязан нажать ПБ. Инерционные автостопы проследовать со скоростью не более 10 км/ч.

13.3.7.5. Остановку состава на обратном пути производить электрическим реостатным тормозом так, чтобы знак «8» находился в середине бокового окна кабины управления. В случае если остановка произошла до установленного места (постоянного сигнального знака «Предел»), машинист обязан продвинуть состав к указателю «8».

13.3.7.6. После остановки состава переводит главную рукоятку КВ в положение «0», одновременно затормаживает состав пневматическим тормозом переводя ручку крана машиниста в 6 положение, закрывает разобщительный кран, ручку крана машиниста оставляет в 6-ом положении, переводит реверсивный вал в положение «0», вынимает реверсивную ручку.

13.3.7.7. Подаёт сигнал передачи управления составом «два длинных» звонковой сигнализацией, отпускает ПБ, отключает тумблеры МК, АРС, АЛС, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ, разблокирует ВЗД.

13.3.7.8. Встаёт со своего рабочего места и, после получения сигнала о приёме управления составом «Один длинный», встаёт на рабочее место помощника машиниста, ведёт наблюдение по поездному зеркалу заднего вида за показанием маневрового светофора (при его видимости), ограждающего выход с пути оборота до его открытия.

13.3.7.9. При попытке привести состав в движение под запрещающее показание маневрового светофора, обязан немедленно применить экстренное торможение стоп-краном.

13.3.7.10. Если после подачи сигнала о передаче управления «Два длинных» по истечении 10 секунд не получил от маневрового машиниста в хвостовой кабине управления ответного сигнала «Один длинный» и маневровый машинист в хвостовой кабине управления не приводит кабину управления в рабочее положение, то он обязан вызвать его по поездному радиооповещению. Если маневровый машинист в хвостовой кабине управления после этого не ответил, то необходимо связаться с поездным диспетчером, доложить об отсутствии маневрового машиниста в хвостовой кабине управления, после чего перейти по переходному мостику в другую кабину управления для вывода состава с путей оборота.

13.3.7.11. После проследования маневрового светофора кабиной управления головного вагона, запирает боковую дверь кабины управления, ещё раз убеждается в отключении тумблера МК, закрытии разобщительного крана и во включении БПСН по горящей ЛКВП.

13.3.7.12. При выводе состава на путь отправления, находясь в кабине управления хвостового вагона, обязан контролировать движение состава до начала эффективного торможения на станции. В случаях, угрожающих безопасности движения, при отсутствии тормозного эффекта, принять меры к его остановке (открыть стоп-кран в хвостовой кабине управления).

13.3.7.13. После начала эффективного торможения на станции выходит в пассажирский салон и запирает за собой торцевую дверь кабины управления на замок.

13.3.7.14. После остановки состава на пути отправления и открытия дверей поезда обязан выйти из хвостового вагона и перейти к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» на путь прибытия поезда.

13.4. Действия основного машиниста (помощника машиниста) электропоезда и машиниста (помощника машиниста) электропоезда, занятого маневровой работой по выводу состава с оборотных путей

13.4.1. Маневровый машинист, выводящий состав с оборотного пути на путь отправления обязан:

13.4.1.1. Находиться на платформе пути прибытия, наблюдать за показанием станционных указателей о маршруте следования состава (на путь оборота, на следующую станцию или в ПТО), прослушивать прибывающий поезд.

13.4.1.2. После остановки поезда и окончания высадки пассажиров входит в салон хвостового вагона и входит в кабину управления, запирает за собой торцевую дверь на замок.

13.4.1.3. Подаёт сигнал «Два коротких» звонковой сигнализацией о своём присутствии в хвостовой кабине управления, переводит ручку крана машиниста во 2-ое положение. Проверяет включение РЦ АРС и положение автоматических выключателей, включает тумблеры МК, поездной радиосвязи, радиоинформатора, громкоговорящего оповещения, УЭСПМ, блокирует выключатель закрытия дверей, убеждается во включении БПСН по ЛКВП. При неисправности звонковой сигнализации машинист объявляет о своём присутствии в кабине управления по громкоговорящему оповещению.

13.4.1.4. Встаёт на рабочее место помощника машиниста и наблюдает за показанием маневрового (выходного) светофора по поездному зеркалу заднего вида. При этом левая рука должна находиться на рукоятке стоп-крана с готовностью его немедленно применить в случае попытки отправления состава под запрещающее показание светофора.

13.4.1.5. При следовании в хвостовой кабине управления обязан держать руку на стоп-кране и при возникновении ситуации, угрожающей безопасности движения, превышения установленной скорости, падения на путь пассажира, а также при подаче сигнала остановки основным машинистом, переходящего на путь отправления, или другим работником метрополитена – немедленно применить экстренный тормоз стоп-краном. После остановки состава немедленно доложить о причине применения экстренного торможения поездному диспетчеру и маневровому машинисту, заводящему состав на путь оборота. Запрещается снимать руку с рукоятки стоп-крана до полной остановки состава на путях оборота.

13.4.1.6. После остановки состава на пути оборота с целью самоконтроля вслух называет показание маневрового светофора. До открытия маневрового светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления.

13.4.1.7. Получив сигнал о передаче управления составом, немедленно подаёт сигнал о приёме управления «Один длинный». При разрешающем показании маневрового светофора допускается не отвечать сигналом о приёме управления.

13.4.1.8. Убеждается во включении тумблера МК, во включении БПСН по ЛКВП и наблюдает за показанием маневрового светофора. При самопроизвольном отпуске тормозов состава машинист обязан применить экстренное торможение стоп-краном.

13.4.1.9. После смены запрещающего показания маневрового светофора на разрешающее обязан:

- вслух назвать его показание;
- установить реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», включить тумблеры АРС, АЛС, открыть разобщительный кран, отменить команду на торможение от устройств АРС кнопкой бдительности, убедиться в разрешающей частоте;
- подать звуковой сигнал «Один длинный»;
- называть вслух разрешающее показание маневрового светофора, маршрутного указателя и положение стрелки (при видимости);
- после зарядки тормозной магистрали привести состав в движение на положении главной рукоятки КВ «Ход-2»;
- отключить тяговые двигатели согласно установленному режиму.

13.4.1.10. После проследования составом маневрового светофора незамедлительно контролирует показание входного светофора на станцию, называет его вслух. Если входной светофор на станцию имеет запрещающее показание, то машинист обязан следовать с особой бдительностью, с готовностью остановиться перед ним. При следовании поезда к сигналу с запрещающим показанием категорически запрещено рассчитывать на его возможную смену.

13.4.1.11. В пути следования обязан называть вслух показания всех светофоров и маршрутных указателей, положение всех стрелок, входящих в маршрут следования.

13.4.1.12. После остановки состава у сигнального знака «Остановка первого вагона» на пути отправления обязан:

- открыть двери поезда со стороны платформы;
- оставить главную рукоятку КВ в положении «Тормоз-2»;
- наблюдать за посадкой пассажиров через станционное или поездное зеркало заднего вида и станционному монитору видеобзора до захода в кабину управления основного машиниста;

- после захода в кабину управления основного машиниста встать со своего рабочего места, получить у основного машиниста, принимающего управление, реверсивную ручку;
- назвать показание выходного светофора;
- рукой убедиться в фиксации тумблера МК во включённом положении, убедиться, что давление в НМ и ТМ соответствует установленным нормам;
- при запрещающем показании выходного светофора или запрещающем показании АЛС убедиться, что основной машинист воспринял информацию, повторил ее вслух и не занял рабочее место;
- выйти из кабины управления, закрыть боковую дверь кабины управления и направиться на путь прибытия.

При отсутствии основного машиниста, принять управление поездом и доложить об этом поездному диспетчеру.

13.4.2. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, работающий по выводу состава с путей оборота, совместно с машинистом, при выводе состава с пути оборота, после проследования составом маневрового светофора, незамедлительно контролирует показание входного светофора на станцию, называет его вслух. В случае если входной светофор имеет запрещающее показание, помощник машиниста обязан предупредить об этом машиниста.

13.4.3. После остановки состава на пути отправления, помощник машиниста, работающий по выводу состава с путей оборота, выходит из кабины управления на платформу и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда.

13.4.4. Основной машинист состава, находящегося под оборотом обязан:

13.4.4.1. Обменять расписание в установленном месте, сверить его соответствие данному маршруту. Ознакомиться в расписании со временем отправления поезда, интервалом между поездами, временем следования поезда до конечной станции, а также наличием увеличенного времени стоянок поезда на станциях (выдержек).

13.4.4.2. К моменту остановки состава на пути отправления основной машинист обязан находиться у сигнального знака «Остановка первого вагона».

13.4.4.3. После остановки поезда обязан основной машинист:

- визуально убедиться в открытии дверей в поезде;
- войти в кабину управления (разрешается только после открытия дверей в поезде);
- назвать показание выходного светофора;
- рукой убедиться в фиксации тумблера МК во включённом положении, убедиться во включении БПСН по ЛКВП и в разрешающей частоте АЛС;
- передать реверсивную ручку маневровому машинисту;

- при разрешающем показании выходного светофора и разрешающей частоте АЛС занять рабочее место;
- наблюдать за посадкой пассажиров по станционному или поездному зеркалу заднего вида и станционному монитору видеообзора.

13.4.4.4. До смены запрещающего показания выходного светофора или сигнального показания АЛС на разрешающее, машинист, не занимая рабочее место за пультом управления, обязан наблюдать за посадкой пассажиров, за показанием выходного светофора и сигнальным показанием АЛС. После смены показания выходного светофора на разрешающее машинист обязан назвать его показание вслух.

13.4.4.5. После отправления поезда на перегон действовать согласно п. 12 настоящей Инструкции. Также машинист выставляет соответствующий указатель конечной станции маршрута следования поезда и вносит изменения информации на АСНП. На первом перегоне, на прямом участке пути при разрешающем показании светофора, при следовании поезда на выбеге машинист обязан проверить положение автоматических выключателей, пневматических кранов, пломбирование приборов безопасности, включение соответствующего канала поездной радиостанции, работу звукового сигнала, наличие огнетушителя в кабине управления, убедиться во включенном положении выключателей мотор-компрессоров и включенном состоянии БПСН, в том, что давление сжатого воздуха в НМ и ТМ и напряжение на аккумуляторных батареях соответствуют установленным нормам.

13.4.5. При работе в составе основной локомотивной бригады помощник машиниста, принимающий управление поездом, после открытия дверей в поезде, с платформы визуально убеждается в их открытии, и ведет наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров вдоль поезда. После выхода из кабины управления маневрового машиниста заходит в кабину управления, называет показание выходного светофора. Занимает рабочее место помощника машиниста, левой рукой берется за ручку «Стоп-крана» и контролирует действия машиниста.

13.5. Действия машиниста (помощника машиниста) электропоезда при обороте электроподвижного состава без участия машинистов электропоездов, занятых на маневровой работе

13.5.1. Машинист, после остановки поезда на пути прибытия, обязан:

- оставить главную рукоятку КВ в положении «Тормоз-2»;
- открыть двери поезда;
- назвать вслух запрещающее показание маневрового светофора;
- встать со своего рабочего места;
- вести наблюдение за высадкой пассажиров через поездное и станционное зеркала заднего вида и станционный монитор видеообзора.

- после получения сигнала на закрытие дверей, заблокировать ВЗД, убедиться в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД и назвать вслух показание маневого светофора.

13.5.2. При смене показания маневого светофора и сигнального показания АЛС на разрешающее показание машинист обязан:

- назвать вслух показание маневого светофора, маршрутный указатель и положение стрелки (при видимости);
- занять рабочее место;
- если двери в поезде ещё не закрыты, то после получения сигнала на закрытие дверей, заблокировать ВЗД, убедиться в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД и назвать вслух показание маневого светофора, маршрутный указатель и положение стрелки (при видимости);
- привести состав в движение на положении главной рукоятки КВ «Ход-2»;
- наблюдать по поезвному зеркалу заднего вида за беспрепятственным следованием состава вдоль платформы до ухода головного вагона за пределы платформы;
- отключить тяговые двигатели в соответствии с установленным режимом. Собрать электросхему на «Тормоз-1» у сигнального знака «Т-1».

13.5.3. В пути следования машинисту необходимо повторять все показания светофоров, маршрутные указатели и положение стрелок, входящие в маршрут следования.

13.5.4. При следовании по оборотному пути в режиме торможения и подъезде к сигнальному знаку «ОЧ» машинист обязан снизить скорость до 20 км/ч или менее. После появления показаний на ЛУДС «ОЧ», машинист обязан нажать ПБ. Инерционные автостопы проследовать со скоростью не более 10 км/ч.

13.5.5. Остановку состава на оборотном пути производить электрическим реостатным тормозом так, чтобы знак «8» находился в середине бокового окна кабины управления. В случае если остановка произошла до установленного места (постоянного сигнального знака «Предел»), машинист обязан продвинуть состав к указателю «8».

13.5.6. После остановки состава машинист переводит главную рукоятку КВ в нулевое положение, одновременно затормаживает состав ПСТ (6-ое положение крана машиниста № 013), закрывает разобщительный кран, ручку крана машиниста оставляет в 6-ом положении, разблокирует выключатель закрытия дверей, открывает двери со стороны переходного мостика, переводит реверсивный вал в нулевое положение, вынимает реверсивную ручку, отпускает ПБ.

13.5.7. Отключает тумблеры МК, АРС, АЛС, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, УЭСПМ. Если двери открывались с правой стороны, то машинист переключает ВПД в положение «Двери левые» и закрывает предохранительным флажком кнопку открытия правых дверей. Убеждается, что давление в ТЦ данного вагона соответствует установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.), запирает на замок дверь кабины управления через которую машинист не будет выходить.

13.5.8. Покидая кабину управления, машинист обязан ещё раз убедиться в закрытии разобщительного крана и отключении тумблера МК, включении БПСН по горящей ЛКВП. Выходит из кабины управления и запирает за собой дверь на замок.

13.5.9. Проверяет исправность красных сигнальных огней, визуально убеждается в отсутствии скатывания состава и переходит в кабину управления головного вагона, проверяя культурно-санитарное состояние пассажирских салонов и величину давления в ТЦ каждого вагона на соответствие установленным нормам (2,4 – 2,6 ат.), проверяет исправность красных сигнальных огней головного вагона по выезду с путей оборота (при возможности).

13.5.10. После захода в кабину управления головного вагона по выезду с путей оборота машинист:

- запирает за собой двери в кабину управления на замок;
- убеждается, что давление в ТЦ данного вагона соответствует установленным нормам (2,5 – 2,7 ат.);
- вслух называет показание маневрового светофора; до открытия маневрового светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления;
- включает тумблер МК, убеждается во включении БПСН по ЛКВП;
- включает тумблеры поездной радиосвязи, радиоинформатора, громкоговорящего оповещения в салоны, УЭСПМ.

13.5.11. Если светофор имеет запрещающее показание, то машинист ожидает смену запрещающего показания на разрешающее на рабочем месте помощника машиниста, устанавливает на АСНП соответствующую станцию оборота (при изменении маршрута следования), устанавливает указатель конечной станции маршрута следования поезда.

При самопроизвольном отпуске тормозов состава машинист обязан применить экстренное торможение стоп-краном.

13.5.12. После смены показания маневрового светофора на разрешающее, машинист обязан:

- вслух назвать его показание, показание маршрутного указателя и положение стрелки (при видимости);

- занять рабочее место;
- установить реверсивной ручкой реверсивный вал в положение «Вперёд», включить тумблеры АРС, АЛС, перевести ручку крана машиниста во 2-ое положение, открыть разобщительный кран, отменить команду на торможение от устройств АРС кнопкой бдительности, заблокировать выключатель закрытия дверей и, после закрытия дверей состава, убедиться в наличии контроля дверей по горящим светодиодам ЛСД;
- подать звуковой сигнал «Один длинный»;
- назвать вслух разрешающее показание маневрового светофора, маршрутного указателя и положение стрелки (при видимости), убедиться в разрешающей частоте;
- привести состав в движение на положении главной рукоятки КВ «Ход-2» и отключить тяговые двигатели в соответствии с установленным режимом.

13.5.13. После проследования составом маневрового светофора машинист незамедлительно контролирует показание входного светофора на станцию. Если входной светофор на станцию имеет запрещающее показание, то машинист обязан следовать с особой бдительностью, с готовностью остановиться перед ним.

При следовании поезда к сигналу с запрещающим показанием категорически запрещается рассчитывать на его возможную смену.

13.5.14. При работе в составе локомотивной бригады помощник машиниста, совместно с машинистом, при выводе состава с пути оборота, после проследования составом маневрового светофора, незамедлительно контролирует показание входного светофора на станцию, называет его вслух. В случае если входной светофор имеет запрещающее показание, помощник машиниста обязан предупредить об этом машиниста.

13.5.15. В пути следования машинист обязан повторять все показания светофоров, маршрутные указатели и положение стрелок, входящие в маршрут следования.

13.5.16. После остановки состава на пути отправления машинист получает у дежурной по станции (дежурной по приёму и отправлению поездов) расписание и выполняет свои должностные обязанности согласно п. 12 настоящей Инструкции.

13.5.16.1. После отправления поезда на перегон на первом перегоне, на прямом участке пути при разрешающем показании светофора, при следовании поезда на выбеге машинист обязан проверить положение автоматических выключателей, пневматических кранов, пломбирование приборов безопасности, включение соответствующего канала поездной радиостанции, работу звукового сигнала, наличие огнетушителя в кабине управления,

убедиться во включенном положении выключателей мотор-компрессоров и включенном состоянии БПСН, в том, что давление сжатого воздуха в НМ и ТМ и напряжение на аккумуляторных батареях соответствуют установленным нормам.

13.5.17. Также машинист выставляет соответствующий указатель конечной станции маршрута следования поезда и вносит изменения информации на АСНП (если это ещё не было выполнено на пути оборота).

13.5.18. Особенности при самообороте на станции «Алма-Атинская» I путь:

13.5.18.1. После остановки состава машинист установленным порядком открывает двери поезда с правой стороны, переводит главную рукоятку КВ в нулевое положение, одновременно затормаживает состав полным служебным торможением (6-ое положение крана машиниста № 013), закрывает разобщительный кран, ручку крана машиниста оставляет в 6-ом положении, вынимает реверсивную ручку, отпускает ПБ, отключает тумблеры мотор-компрессора, АРС, АЛС, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, контроль радиоинформатора, УЭСПМ. Открывает флажок на кнопке открытия левых дверей, переводит ППД в положение «левые» двери, закрывает флажком кнопку открытия правых дверей. Убеждается в закрытии на трёхгранный замок боковой двери кабины управления. Покидая кабину управления, машинист обязан ещё раз убедиться в закрытии разобщительного крана и отключении тумблера мотор-компрессора. Выходит из кабины управления и закрывает за собой дверь на трёхгранный замок.

13.5.18.2. Проверяет исправность красных сигнальных огней и переходит в кабину головного вагона, проверяя состояние пассажирских салонов и величину давления в ТЦ каждого вагона.

13.5.18.3. У кабины управления головного вагона машинист обязан обменять расписание в установленном месте, сверить его соответствие данному маршруту. Ознакомиться в расписании со временем отправления поезда, интервалом между поездами, временем следования поезда до конечной станции, а также наличием увеличенного времени стоянок поезда на станциях (выдержек).

13.5.18.4. После захода в кабину головного вагона машинист, с целью самоконтроля, обязан вслух назвать показание выходного светофора. До открытия выходного светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления.

13.5.18.5. Машинист включает тумблер мотор-компрессора. Далее включает тумблеры поездной радиосвязи, радиоинформатора, громкоговорящего оповещения в салоны, контроль радиоинформатора, УЭСПМ, убеждается в разблокированном положении выключателя закрытия

дверей, во включённом положении тумблера ОС-1 и наблюдает за показанием выходного светофора. При самопроизвольном отпуске тормозов состава машинист обязан применить экстренное торможение стоп-краном.

13.5.18.6. После смены показания выходного светофора на разрешающее показание, машинист обязан:

- вслух назвать его показание;
- занять рабочее место за пультом управления;
- ещё раз убедиться в разблокированном положении выключателя закрытия дверей;
- установить реверсивную ручку в положение «Вперёд», включить тумблеры «АРС», «АЛС», установить ручку крана машиниста во 2-ое положение и открыть разобщительный кран, отменить команду на торможение от устройств АРС кнопкой бдительности.

13.5.18.7. После приведения кабины управления головного вагона в рабочее положение машинист обязан перевести главную рукоятку КВ в тормозное положение.

В дальнейшем машинист выполняет обязанности согласно п. 12.2 настоящей Инструкции.

13.5.19. Особенности при самообороте на станции «Алма-Атинская» II путь:

13.5.19.1. После остановки состава машинист установленным порядком открывает двери поезда с левой стороны, переводит главную рукоятку КВ в нулевое положение, одновременно затормаживает состав полным служебным торможением (6-ое положение крана машиниста № 013), закрывает разобщительный кран, ручку крана машиниста оставляет в 6-ом положении, вынимает реверсивную ручку, отпускает ПБ, отключает тумблеры мотор-компрессора, АРС, АЛС, поездной радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, контроль радиоинформатора, УЭСПМ. Закрывает торцевую дверь кабины управления в салон на трёхгранный замок. Покидая кабину управления, машинист обязан ещё раз убедиться в закрытии разобщительного крана и отключении тумблера мотор-компрессора. Выходит из кабины управления и закрывает за собой дверь на трёхгранный замок.

13.5.19.2. Проверяет исправность красных сигнальных огней и переходит в кабину головного вагона, проверяя состояние пассажирских салонов и величину давления в ТЦ каждого вагона.

13.5.19.3. У кабины управления головного вагона машинист обязан обменять расписание в установленном месте, сверить его соответствие данному маршруту. Ознакомиться в расписании со временем отправления поезда, интервалом между поездами, временем следования поезда до конечной

станции, а также наличием увеличенного времени стоянок поезда на станциях (выдержек).

13.5.19.4. После захода в кабину головного вагона машинист, с целью самоконтроля, обязан вслух назвать показание выходного светофора.

До открытия выходного светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления.

13.5.19.5. Машинист включает тумблер мотор-компрессора. Далее включает тумблеры поездной радиосвязи, радиоинформатора, громкоговорящего оповещения в салоны, контроль радиоинформатора, УЭСПМ, убеждается в разблокированном положении выключателя закрытия дверей, во включённом положении тумблера ОС-1, открывает флажок на кнопке открытия правых дверей, переводит ППД в положение «правые двери», закрывает флажком кнопку открытия левых дверей и наблюдает за показанием маневрового светофора. При самопроизвольном отпуске тормозов состава машинист обязан применить экстренное торможение стоп-краном.

13.5.19.6. После смены показания выходного светофора на разрешающее показание, машинист обязан:

- вслух назвать его показание;
- занять рабочее место за пультом управления;
- ещё раз убедиться в разблокированном положении выключателя закрытия дверей;
- установить реверсивную ручку в положение «Вперёд», включить тумблеры «АРС», «АЛС», перевести ручку крана машиниста во 2-ое положение, открыть разобщительный кран, отменить команду на торможение от устройств АРС кнопкой бдительности;

13.5.19.7. После приведения кабины управления головного вагона в рабочее положение машинист обязан перевести главную рукоятку КВ в тормозное положение.

В дальнейшем машинист выполняет обязанности согласно п. 12.2 настоящей Инструкции.

13.6. Действия машинистов при обороте состава в случае обнаружения неисправности на нем.

13.6.1. В случае возникновения на составе, находящемся на пути оборота, неисправности, препятствующей дальнейшей работе на линии с пассажирами, машинист, обнаруживший неисправность, обязан задержать состав на пути оборота, немедленно доложить об этом поездному диспетчеру и в дальнейшем руководствоваться его указаниями.

13.6.2. Если неисправность, угрожающая безопасности движения, обнаружена при выводе состава на путь отправления, машинист обязан немедленно остановить состав, доложить об этом поездному диспетчеру и

сообщить о неисправности маневровому машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне, определить неисправный вагон и осмотреть его.

13.6.2.1. О результатах осмотра и возможности дальнейшего следования доложить поездному диспетчеру и далее действовать по его указанию. При невозможности дальнейшего следования, через поездного диспетчера вызвать бригаду пункта восстановительных средств (ПВС).

13.6.3. При возникновении неисправности на составе маневровому машинисту, управляющему составом, разрешается привлекать к её устранению маневрового машиниста, находящегося в хвостовом вагоне. После устранения неисправности маневровый машинист, управляющий составом, имеет право привести состав в движение после того, как лично убедится, что лицам, принимавшим участие в устранении неисправности, не угрожает опасность.

13.6.4. Если неисправность, угрожающая безопасности движения поездов, обнаружена на пути отправления, маневровый машинист, после остановки состава, обязан определить неисправный вагон, сообщить о неисправности маневровому машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне состава. Двери состава не открывать, привести кабину управления в нерабочее положение, сообщить о неисправности основному машинисту данного поезда и сделать заявку поездному диспетчеру о перестановке состава на свободный станционный путь.

13.6.4.1. Основной машинист данного состава, после получения информации о неисправности и неисправном вагоне от маневрового машиниста, выводящего состав на путь отправления, обязан:

- осмотреть неисправный вагон;
- выяснить возможность перестановки состава;
- доложить поездному диспетчеру о результатах осмотра, возможности дальнейшего следования и далее действовать по его указанию.

13.6.5. В случае потери управления составом при выводе его с пути оборота машинист обязан:

- доложить о неисправности поездному диспетчеру;
- принять меры к восстановлению управления составом согласно Местной инструкции по выходам из случаев.

13.6.5.1. Если управление составом не восстановилось – доложить о случившемся поездному диспетчеру и сделать заявку на оставление состава на пути оборота.

13.6.5.2. В исключительных случаях, при невозможности оставить состав на пути оборота (отсутствие свободного пути оборота), допускается по разрешению поездного диспетчера его вывод с пути оборота на резервном управлении для перестановки состава на свободный станционный путь. При

отсутствии свободного станционного пути машинисту разрешается следовать на резервном управлении до станции, определенной поездным диспетчером.

13.6.6. Если после вывода состава на главный станционный путь на нем возникла неисправность, не влияющая на безопасность движения поездов, но снижающая культуру обслуживания пассажиров, маневровый машинист обязан сообщить об этом маневровому машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне, двери состава не открывать и информировать основного машиниста данного поезда о возникшей неисправности.

13.6.6.1. Основной машинист данного поезда обязан доложить поездному диспетчеру о необходимости осмотра состава (вагона) и возможности дальнейшей работы состава на линии с пассажирами.

13.6.6.2. Маневровый машинист, находящийся в хвостовом вагоне обязан выйти на платформу самостоятельно, без открытия дверей во всем поезде. Для этого необходимо открыть кран выключения дверей со стороны платформы, раздвинуть дверные створки, встать в дверном проёме и, подперев дверную створку ногой, закрыть кран выключения дверей и быстро выйти на платформу. Убедиться, что дверной проём закрылся, а на борту вагона погасла белая бортовая лампа. Маневровый машинист встаёт рядом с поездом (составом) и поднимает правую руку вверх.

13.6.6.3. До отправления поезда на перегон основной машинист, принявший управление обязан убедиться по поездному или станционному зеркалу заднего вида, по станционному монитору видеообзора, что маневровый машинист, находившийся в хвостовом вагоне, вышел на платформу станции.

13.6.7. При обороте состава без участия машинистов, занятых на маневровой работе, при возникновении неисправностей на составе машинист обязан действовать согласно п.п. 13.6.1 – 13.6.6 настоящей Инструкции.

14. Обязанности машиниста (помощника машиниста) в конце работы (смены)

14.1. Окончанием работы (смены) считается время, указанное в наряде или время освобождения машиниста (помощника машиниста) от работы администрацией.

14.2. Порядком, определенным Положением о маршрутном листе, оформить и сдать оформленный маршрутный лист.

14.3. В конце работы (смены) машинист обязан сдать реверсивную ручку, подлежащий сдаче инструмент и инвентарь.

14.4. При выявлении нарушений и недостатков, влияющих на безопасность движения, выполнение графика движения, порядком, определенным Положением о Книге замечаний машиниста, машинист обязан

произвести запись в Книгу замечаний машиниста, сообщив об этом дежурному машинисту-инструктору (дежурному по электродепо) и оператору.

14.5. О выявленных недостатках в работе и нарушениях нормальной работы состава информировать принимающего управление машиниста (помощника машиниста), а по окончании смены написать рапорт машиниста установленной формы.

14.6. При постановке состава, имеющего неисправность, в электродепо машинист обязан сделать запись в Секционную книгу ремонта. При повторении неисправности сделать запись в Книгу повторного ремонта установленным порядком.

14.7. По окончании работы (смены) машинист (помощник машиниста) обязан проходить послерейсовые медицинские осмотры после уведомления его об этом оператором электродепо, машинистом-инструктором или дежурным по электродепо.

15. Обязанности машиниста при производстве обкаток и перегонок по линиям метрополитена

15.1. Машинист (помощник машиниста), назначенный для производства обкатки (перегонки) состава, обязан пройти инструктаж у дежурного по электродепо или машиниста-инструктора с регистрацией проведенного инструктажа в специальном журнале (перегонка) или в Книге ежедневного инструктажа локомотивных бригад (обкатка).

15.2. При отсутствии помощника машиниста проверить укомплектованность состава поездным снаряжением и инструментом, первичными средствами пожаротушения.

15.3. Подготовку состава к перегонке или обкатке, его приемку и последующую сдачу машинист (помощник машиниста) обязан проводить в соответствии с требованиями Инструкции о порядке подготовки, проведения обкатки и перегонки подвижного состава с вагонами (новой постройки, после ремонта, специального назначения) по главным путям метрополитена в период движения пассажирских поездов, Порядка обкатки и перегонки состава по главным путям в период движения пассажирских поездов, разделов 4 и 10 настоящей Инструкции.

15.4. При приёмке состава перед обкаткой или перегонкой, машинист дополнительно обязан осмотреть состав снизу из смотровой канавы. Проверка автоматических раздвижных дверей производится при необходимости.

15.5. При производстве обкатки или перегонки состава машинист обязан выполнять должностные обязанности в соответствии с требованиями разделов 6, 9, 12 и 13 настоящей Инструкции.

15.6. При проследовании платформы станции без остановки, машинист обязан снизить скорость до 35 км/ч к началу пассажирской платформы и проследовать станцию со скоростью не более 35 км/ч до проследования кабиной управления головного вагона выходного светофора.

15.7. На станциях, где выходные светофоры совмещены с устройством КГУ («Белорусская» I путь, «Речной вокзал» I путь, «Орехово» II путь, «Автозаводская» II путь, «Варшавская» II путь), остановка на станции у сигнального знака «Остановка первого вагона» обязательна.

15.8. При приёмке состава для перегонки в другие электродепо и обкатки машинист (локомотивная бригада) обязана проверить укомплектованность состава первичными средствами пожаротушения, поездным снаряжением и инструментом согласно п. 20 настоящей Инструкции, обращать особое внимание на надёжное закрепление всех агрегатов оборудования вагонов, закрепление крышек ящиков подвагонного оборудования. Торцевые двери должны быть закрыты, а боковые двери кабин управления должны быть закрыты и заперты на замок. Ни одна из деталей конструкции состава не должна выходить из габарита.

15.9. Порядок проведения тиристорной обкатки

15.9.1. Машинист, после выезда из электродепо, останавливает обкаточный состав на станции «Сокол» у сигнального знака для получения поездного расписания (талона).

15.9.2. Машинист обязан отправиться со станции не ранее указанного времени в поездном расписании (талоне).

15.9.3. На перегоне «Сокол - Аэропорт» машинист обязан произвести установленным порядком проверку пневматических тормозов в движении на эффективность (на этом перегоне проверка тиристорных регуляторов не осуществляется).

15.9.4. Во время проведения обкатки, на каждой станции машинист останавливает обкаточный состав у сигнального знака «Остановка первого вагона» для перехода работника цеха ремонта из одного вагона в другой.

15.9.5. Во время проведения обкатки, машинист выполняет следующие действия:

- отправляется с каждой станции с применением пуска по положениям для проверки работы силовой электросхемы и электросхемы управления на ходовом режиме (главную рукоятку КВ из нулевого положения необходимо перевести в положение «Ход-1», сделать выдержку 2 – 3 с, затем в «Ход-2», и, когда РК достигнет 32 позиции – в «Ход-3»);

- по достижению скорости 77-79 км/ч переводит главную рукоятку КВ в нулевое положение и делает выдержку 2-3 с;

- переводит главную рукоятку КВ в положение “Тормоз-1” и делает выдержку 2-3 с;
- переводит главную рукоятку КВ в положение “Тормоз-1А” и ожидает снижения скорости до 55 – 58 км/ч;
- переводит главную рукоятку КВ в положение “Тормоз-2” для проверки хода РК;
- удерживает главную рукоятку КВ в положении “Тормоз-2” до полной остановки состава.

15.9.6. После сообщения работника цеха ремонта об окончании проверки, машинист продолжает обкатку в обычном режиме (следует по перегонам согласно режимам ведения поезда).

15.9.7. После захода состава в электродепо, машинист обязан обо всех неисправностях оформить запись в секционную книгу ремонта формы ТУ-152М и оформить рапорт.

15.9.8. Во время тиристорной обкатки возможна проверка (наладка) устройств УППС. Данную проверку производит машинист совместно с работником участка АРС.

15.9.8.1. Работник участка АРС перед въездом на станцию сообщает машинисту скорость, которая должна быть у поезда в начале пассажирской платформы, и положение главной рукоятки КВ. Машинист должен принять необходимые меры для выполнения данных условий въезда на станцию. В этом случае торможение на станции производится от устройств АРС по команде УППС.

15.9.8.1. Категорически запрещается проверять работу УППС при въезде на станцию, если выходной светофор имеет запрещающее показание.

16. Порядок проверки радиосвязи, радиооповещения, радиоинформатора, АСОПТ "Игла", напряжения аккумуляторных батарей на электроподвижном составе и установка информации на АСНП

Тумблеры включения радиооповещения (УНЧ – усилитель низких частот), радиосвязи, УЭСПМ (устройство экстренной связи пассажир – машинист) и радиоинформатора расположены в левой верхней части 5-го пульта управления (4 одинаковых тумблера). Для проигрывания звуковой информации радиоинформатора в центральной части 5-го пульта управления расположен тумблер «Пуск радиоинформатора». Информационное табло и кнопки для изменения информации АСНП расположены на 4-ом пульте управления. Информационный пульт АСОПТ "Игла" находится в кабинах управления над пультом управления справа.

16.1. Для проверки радиосвязи в электродепо машинист включает тумблер радиосвязи, убеждается во включении радиостанции по специальной лампе, которая загорается на самой радиостанции, убеждается во включении кнопки II-го канала, снимает трубку с радиостанции, нажимает кнопку «Контроль», (не отпуская) нажимает тангенту на трубке и произносит несколько слов в трубку. При этом через громкоговорящий динамик должен прослушиваться голос машиниста, и загорается лампа «Вызов», которая находится на самой радиостанции.

Для проверки радиосвязи при приёме на линии машинист включает тумблер радиосвязи, убеждается во включении радиостанции по специальной лампе, которая загорается на самой радиостанции, убеждается во включении кнопки II-го канала.

16.2. Для проверки радиооповещения машинист включает тумблер «УНЧ», нажимает кнопку на микрофоне радиооповещения и произносит несколько слов в микрофон. При этом в салоне должен прослушиваться голос машиниста.

16.3. Для проверки радиоинформатора машинист включает тумблер «Радиоинформатор» и «УНЧ» и убеждается во включении тумблера «Контроль радиоинформатора». Нажимает тумблер «Пуск радиоинформатора». После этого в кабине управления и в салоне головного вагона должна прослушиваться информация, поступающая от радиоинформатора.

16.4. Проверка АСОТП "Игла" производится визуальным осмотром. При исправном состоянии системы на табло должно быть нормально погашено. На 4-ой кнопке управления (самая правая) должен гореть светодиод зелёного цвета. Остальные светодиоды кнопок должны быть нормально погашены. Жёлтый горящий светодиод свидетельствует о неисправности части системы. Выезд из электродепо с неисправной АСОТП "Игла" запрещён.

16.5. Величина напряжения на аккумуляторной батарее проверяется отдельно на каждом вагоне. При этом аккумуляторные батареи других вагонов состава должны быть отключены.

Машинист включает аккумуляторную батарею на проверяемом вагоне и убеждается, что напряжение на низковольтном вольтметре не менее 62 В, отключает аккумуляторную батарею. Между включением и отключением выключателя аккумуляторной батареи должно быть не менее 3 секунд.

Если напряжение на аккумуляторной батарее отсутствует, то необходимо проверить положение автоматического выключателя А-56. При сработке восстановить его и вновь проверить величину напряжения на аккумуляторной батарее.

16.6. Устанавливать информацию АСПП рекомендуется после проверки радиоинформатора.

Для установки информации используются две кнопки для изменения (листания) информации и одна кнопка для подтверждения информации.

Машинист устанавливает соответствующую информацию на АСНП следующим порядком:

- нажимает кнопку подтверждения информации и с помощью кнопки для изменения (листания) информации устанавливает линию (Замоскворецкая или Каховская); вновь нажимает кнопку подтверждения информации;
- убеждается в правильности установки соответствующего пути и нажимает кнопку подтверждения информации;
- устанавливает номер маршрута и нажимает кнопку подтверждения информации;
- устанавливает текущую станцию и нажимает кнопку подтверждения информации;
- устанавливает, какую информацию проигрывать: прибытия на станцию или отправление со станции и нажимает кнопку подтверждения информации;
- устанавливает станцию оборота и нажимает кнопку подтверждения информации;

Далее необходимо несколько раз нажать кнопку подтверждения информации для пролистывания установок дополнительной информации, которая не задействована, пока АСНП не выйдет из режима настройки.

Также после установки настроек АСНП необходимо установить номер маршрута в кабине управления перед лобовым стеклом помощника машиниста и установить указатель конечной станции маршрута следования поезда за пультом машиниста перед центральным лобовым стеклом.

17. Порядок уборки кабин управления

17.1. Уборка кабины управления производится машинистом или (и) помощником машиниста.

17.2. Машинист (помощник машиниста) обязан осмотреть кабину управления на наличие посторонних (нерегламентированных) наклеек, а при их наличии удалить. Регламентированными наклейками являются плакаты о запрете проезда запрещающего сигнала, курения в кабине управления и списка вагонов состава (по одной в каждой кабине управления).

17.3. Машинист (помощник машиниста) обязан изъять посторонние объекты и мусор из ящика для ветоши. В ящике для ветоши допускается хранить только чистую неиспользованную ветошь.

17.4. Машинист (помощник машиниста) обязан удалить посторонние объекты и мусор из кабины управления, подмести пол кабины управления;

17.5. В местах скопления пыле-грязевых отложений, указанных в папке дополнительной информации, а также в других местах, подвергшихся загрязнению, в том числе на полу, машинист (помощник машиниста) обязан произвести влажную уборку.

18. Порядок оформления заявки на подачу напряжения 825 В на электроподвижной состав

18.1. Для подачи напряжения 825 В на состав машинист обязан дать письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо (помощнику дежурного по электродепо).

18.2. Письменная заявка оформляется в "Книге заявок на подачу и снятие напряжения 825 В на контактные шины депокских путей", которая находится на переднем веере электродепо.

18.3. Исправления в "Книге заявок на подачу и снятие напряжения 825 В на контактные шины депокских путей " не допускаются. Если машинист допустил ошибку при оформлении заявки, то он обязан поставить об этом в известность дежурного по электродепо (помощника дежурного по электродепо) и оформить новую заявку.

18.4. Машинист обязан давать заявку на подачу напряжения 825 В на состав перед выездом из электродепо не ранее, чем за 10 минут до выдачи состава.

18.5. При управлении составом локомотивной бригадой, машинист перед оформлением заявки о подаче напряжения 825 В на состав обязан лично сообщить об этом помощнику машиниста.

18.6. Во время подачи на состав напряжения 825 В машинист (при управлении составом локомотивной бригадой – и помощник машиниста) обязан находиться в кабине управления головного вагона со стороны разъединителя 825 В.

18.7. Запрещается давать заявку на подачу напряжения 825 В на депокский путь (состав) помощнику машиниста.

19. Аппараты и ящики, подлежащие пломбированию в кабинах управления головных вагонов

В кабине управления каждого головного вагона опломбированию подлежат:

- разъединитель РЦ АРС;
- тумблер АВУ;
- механическая часть УАВА;

- кнопка «Отключение БВ»;
- тумблер ВБД;
- тумблер УППС;
- тумблер ВАД;
- тумблер ВАХ;
- КРУ;
- ящик с ГДЗК;
- ящик с инструментом (серый);
- воздушно-эмульсионный огнетушитель ОВЭ-6 «Самурай»;
- кожух контроллера машиниста;
- тумблер ВКСТ (выключатель ИСТ);
- ящик ЗИП (оранжевый) (только в головной кабине управления по выходу из электродепо).

19.1. На составах, оборудованных системой ДАУ-АРС дополнительно должны быть опломбированы:

- тумблер КАХ;
- тумблер АТ;
- тумблер ДАУ-АРС.

19.2. Во время приёмки состава в электродепо, при отсутствии пломбы или нарушении целостности пломбирования, немедленно ставит в известность дежурного по электродепо, дальнейшую приёмку состава не производит до устранения замечаний.

20. Размещение поездного инструмента на электроподвижном составе

- ящики с инструментом (серые) – 2 шт.; каждый ящик с инструментом размещается в головных вагонах под первым правым шестиместным диваном;
- заземляющие устройства (закоротки) – 2 шт.; каждая закоротка размещается в головных вагонах под первым правым шестиместным диваном;
- тормозные башмаки – 2 шт.; каждый тормозной башмак размещается в головных вагонах на полу первого отсека кабины управления под специальной удерживающей скобой;
- штанга для отжатия башмаков – 1 шт.; размещена на двери первого отсека кабины управления головного вагона по выходу из электродепо на специальных устройствах крепления;
- приспособление для установки штырей для фиксации отжатия токоприёмников с платформы; размещается в головном вагоне по выходу из электродепо под первым правым шестиместным диваном;
- смотровой молоток – 1 шт.; размещён в кабине управления головного вагона по выходу из электродепо на полу рядом с УАВА;

- штанга для взятия (отпуска) стояночного тормоза – 1 шт.; размещена в кабине управления головного вагона по выходу из электродепо на полу рядом с УАВА;
- сигнальные фонари – 2 шт.; каждый сигнальный фонарь размещается в кабинах управления головных вагонов;
- ящик с аварийным инструментом (оранжевый) – 1 шт.; размещается в головном вагоне по выходу из электродепо под первым правым шестиместным диваном;
- асбестовое полотно (кошма) – 2 шт.; каждое полотно размещается под 1-ым правым шестиместным сидением головного вагона;
- перчатки диэлектрические - 2 пары; каждая пара находится в каждой кабине управления в ящике ГДЗК.

Весь поездной инструмент, кроме смотрового молотка, штанги для взятия (отпуска) стояночного тормоза и асбестового полотна (кошмы) пронумерован согласно номеру сцепа данного состава. Тормозные башмаки добавочно имеют порядковые номера, которые должны быть указаны в книге ТУ-152М (книге ремонта).

20.1. При приёмке состава в электродепо или на линии машинист обязан убедиться в наличии папки с дополнительной информацией и в её полной укомплектованности по списку:

- текст дополнительной информации пассажирам, передаваемой локомотивной бригадой по поезвному радиооповещению;
- перечень светофоров Замоскворецкой и Каховской линии Московского метрополитена, показания которых обязательны к повторению работниками локомотивных бригад в пути следования;
- допустимые скорости движения на Замоскворецкой линии (I или II путь);
- памятка машинисту и помощнику машиниста по предупреждению проезда запрещающих сигналов;
- порядок перехода на резервный пуск;
- обобщённый выход из случая потери управления поездом;
- шаблон для измерения ползунов;
- уведомление о снятии напряжения с I и II гл. пути «Автозаводская» – «Коломенская» (с образцом);
- профиль путей Замоскворецкой и Каховской линий (уклоны);
- фидерные зоны Замоскворецкой и Каховской линий.

Если в данной папке отсутствует какая-либо информация или информация устарела, то по окончании смены машинист обязан поставить об этом в известность дежурного машиниста-инструктора локомотивных бригад и оформить рапорт установленным порядком.

21. Особенности электроподвижных составов, оборудованных ДАУ-АРС

Электроподвижные составы, оборудованные системой ДАУ-АРС, эксплуатируются на Замоскворецкой и Каховской линиях имеют следующие особенности:

21.1. Система ДАУ-АРС имеет следующие дополнительные органы управления:

- тумблер КАХ находится на пульте управления № 6 (или на составах приписки электродепо «Замоскворецкое», на задней боковой стенке кабины управления под рукоятками открытия отсеков). Опломбирован в выключенном положении;
- тумблер АТ находится на пульте управления № 6. Опломбирован в выключенном положении;
- тумблер ДАУ-АРС находится рядом с тумблерами АЛС, АРС. Постоянно опломбирован в выключенном положении. Срыв пломбы и перевод тумблера в верхнее положение не допускается;
- КВТ (кнопка восприятия торможения) вместо кнопки бдительности.

21.2. На вагонах, оборудованных ДАУ-АРС, при нахождении реверсивного вала в положении «Вперёд» или «Назад», при отключенных тумблерах АРС и АЛС, при нажатии ПБ вентиля замещения №2 на всём составе не отпускают.

21.3. Включение поездных устройств ДАУ-АРС аналогично включению поездных устройств АЛС-АРС на эксплуатируемых вагонах серии 81-717. Отмена торможения производится КВТ.

21.1. Порядок переключения системы ДАУ-АРС:

- произвести ПСТ;
- перекрыть кран ЭПВ-АРС;
- отключить тумблеры АЛС, АРС;
- перевести главный вал КВ в положение «0»;
- сделать выдержку не менее 30 секунд;
- перевести реверсивной ручкой главный вал КВ в положение «Вперёд»;
- включить тумблеры АЛС, АРС;
- открыть кран ЭПВ-АРС;
- дать отмену торможения КВТ;
- отпустить пневматический тормоз, привести поезд в движение.

21.2. Порядок отключения системы ДАУ-АРС:

- произвести ПСТ;
- перекрыть кран ЭПВ-АРС;
- отключить тумблеры АЛС, АРС;

- распломбировать и отключить РЦ АРС;
- распломбировать и включить тумблер КАХ;
- распломбировать и включить тумблер АТ;
- нажать ПБ;
- отпустить пневматический тормоз, привести поезд в движение, работать с нажатой ПБ, вызвать помощника машиниста на состав.

22. Порядок приведения состава в движение на руководящем подъеме

22.1. При разрешающей частоте машинист обязан, не затормаживая состав пневматическим тормозом, установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-2», т.е. осуществить приведение состава в движение с ВЗ №1. После набора скорости 10 – 12 км/ч перевести главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и убедиться в отсутствии пробуксовки колесных пар. При отсутствии пробуксовки колесных пар – продолжить ручной пуск тяговых двигателей. При наличии пробуксовки колесных пар – машинист переводит главную рукоятку КВ в положение «0» и, после восстановления сцепления колес с рельсами, применяет ручной пуск тяговых двигателей.

22.2. При следовании по рельсовой цепи с запрещающей частотой «0» машинист после остановки поезда производит следующие действия:

- заряжает ТМ до рабочего давления (если она была разряжена), состав остается заторможенным от действия ВЗ №2;
- нажимает ПБ, ВЗ №2 отпускают, но состав остается заторможенным от действия ВЗ №1;
- устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-2» и после набора скорости 10 – 12 км/ч переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1»;
- при отсутствии пробуксовки колесных пар дальнейший набор скорости производит ручным пуском. Скорость следования в данном случае не более 20 км/ч.

22.3. При следовании по рельсовой цепи, на которой отсутствует частота (на ЛУДС горит сигнальное показание «ОЧ») или при следовании с отключенными поездными устройствами АЛС-АРС машинист после остановки поезда обязан:

- установить рукоятку КМ в 6-е положение, затормозив состав ПСТ;
- нажать ПБ;
- установить главную рукоятку КВ в положение «Ход-2»;
- перевести рукоятку КМ из 6-го положения во 2-е положение с выдержкой в каждом промежуточном положении около 1 секунды;

– после начала движения состава перевести главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и в дальнейшем применять ручной пуск тяговых двигателей, скорость следования в данном случае не более 20 км/ч.

Следует учитывать, что система противоскатывания при «ОЧ» не срабатывает.
