«Согласовано»
Заместитель начальника
Службы Подвижного Состава
_____ Э.Р. Гаджиев
«___» _____ 2009 года

«Утверждаю»
Начальник электродепо
«Сокол»
_____ А.С. Григорьев
«___» _____ 2009 года

МЕСТНАЯ ИНСТРУКЦИЯ

по подготовке подвижного состава к маневровым передвижениям, действиям дежурного по электро-депо и локомотивной бригады при организации и производстве маневровых работ на деповских и парковых путях электродепо «Сокол»

Москва 2009 год

ВВЕДЕНИЕ.

Настоящая Инструкция является практическим руководством для дежурного по электродепо и локомотивной бригады (машиниста) при подготовке подвижного состава к маневровым передвижениям, приёмке, сдаче состава после окончания маневровых работ, производстве маневровых работ на парковых и деповских путях электродепо.

Местная инструкция разработана в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации метрополитенов, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах, Инструкции по сигнализации на метрополитенах, руководящих указаний и приказов Управления метрополитена и Службы подвижного состава, с учётом местных условий и требований ТРА электродепо «Сокол».

ПАМЯТКА
МАШИНИСТУ ДДЭ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ.

С целью предотвращения случаев нарушения безопасности движения при манёврах и других передвижениях необходимо выполнять следующие правила:

1. Отдыхать перед заступлением на работу так, чтобы не чувствовать переутомления в течение рабочей смены. Помните, что отдых перед работой одно из самых важных условий обеспечения безопасности движения.

2. Формирование маневровых составов, сцеп и расцеп вагонов производятся под руководством дежурного по электродепо с обязательным присутствием работников комплексной бригады или бригадира ночной смены, с дальнейшей проверкой пневматических тормозов.

3. Ответственность за правильное сцепление вагонов в составе несёт работник, дающий готовность на подвижной состав (старший мастер, мастер, бригадир).

4. Перед подготовкой состава (вагона) к маневровым передвижениям машинист должен уяснить цель и характер маневровой работы (количество переставляемых вагонов, номера путей, маршрут следования, место остановки в соответствии с заявкой, переданной на пост централизации и т.д.).

5. Маневровые передвижения производятся локомотивной бригадой (машинист и помощник машиниста). Разрешается производить маневры одному машинисту при условии, что в течение выполнения маневровых передвижений не придётся управлять из кабины среднего или хвостового вагона.

6. При управлении не из головного вагона машинист руководствуется и немедленно выполняет требования сигналов, подаваемых помощником машиниста. При использовании в маневровой работе переносных радиостанций подаваемые по ним распоряжения руководителя манёвров должны быть продублированы машинистом.

7. Перед производством маневровых передвижений необходимо проверить действие пневматических тормозов (сокращенное опробование тормозов) и работу «стоп-кранов». Дежурный по электродепо до подачи сигнала на маневровое передвижение перед выездом из электродепо обязан проверить величину давления в напорной и тормозной магистралях состава (вагона). После выезда состава (вагона) из электродепо машинист производит опробование пневматических тормозов в движении.

8. При подготовке к маневровым передвижениям одним вагоном машинист обязан лично проверить действие стояночного (ручного) тормоза. При неисправности стояночного (ручного) тормоза маневровые передвижения одним вагоном категорически запрещаются.

9. Разрешается производить маневровые, передвижения с отключением не более 50% тормозных воздухораспределителей при обязательном включении воздухопровода тормозной магистрали всех вагонов в тормозную систему состава. При перестановке вагонов посторонней тягой по парковым путям на каждый один вагон с неработающей электросхемой должно быть не менее одного исправного вагона.

10. Остановка состава (вагона) при маневровых передвижениях должна производиться только пневматическими тормозами. В случае отказа пневматических тормозов или недостаточной эффективности необходимо применять торможение противотоком, а при следовании по деповским путям (при отсутствии напряжения 825 В) применять торможение короткозамкнутым контуром.

11. В случае необходимости разрешается производить расцепку вагонов в вытяжных тупиках с обязательной последующей проверкой пневматических тормозов в обеих частях состава.

12. Перед приёмкой состава в электродепо при неблагоприятных метеорологических условиях, снижающих тормозной эффект, ворота электродепо для принимаемого состава должны быть открыты заблаговременно.

13. Остановку состава перед светофорами, воротами электродепо, тупиковыми упорами производить у соответствующих сигнальных знаков, а при их отсутствии – не ближе, чем за 25 метров. При необходимости остановки на более близком расстоянии дальнейшее продвижение состава после его предварительной остановки (проверки эффективности пневматического тормоза) производить со скоростью не более 2 км/час.

14. Чётко знать выписку из ТРА (технически-распорядительного акта) парковых путей электродепо и чётко выполнять установленные в нём требования.

15. ***Маневровые передвижения на занятые деповские пути, при которых хвостовой вагон маневрового состава не заезжает за маневровый светофор «Д», запрещены.***

16. В случаях, когда состав не заехал хвостовым вагоном за маневровый светофор «Д» (по неисправности и др. причинам), правом на маневровое передвижение в обратном направлении в сторону вытяжного пути до группового светофора является устное распоряжение дежурного по посту централизации, переданное лично машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской или тоннельной связи.

17. При опробовании вагона в движении после ремонта с выкаткой тележек деповской путь должен быть свободен на расстояние не менее 40 метров в обе стороны.

18. ***Во время маневровых передвижений на парковых путях машинисту категорически запрещается занимать рабочее место в кабине управления при запрещающем показании светофора.***

19. Для взаимного контроля машинист и помощник машиниста или для самоконтроля (один машинист) обязаны вслух повторять показания светофоров, положение стрелок, входящих в маршрут следования, подаваемые сигналы, следить за свободностью пути, движением и расположением подвижного состава на соседних пу-

тях.

20. При выполнении маневровых передвижений по парковым путям окно кабины машиниста должно быть приоткрыто. Необходимо внимательно слушать все команды и объявления, сделанные по громкоговорящему оповещению дежурным по посту централизации. Если какое-то из объявлений непонятно, следует остановить состав и продолжить движение только после выяснения содержания непонятого вами объявления или команды.

21. При подготовке подвижного состава к маневровым передвижениям и при выполнении маневровой работы спешка не допустима.

22. Одним из самых грубейших нарушений при выполнении маневровых передвижений является ***превышение скорости***, так как это может привести к сходу подвижного состава с ходовых рельсов.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Началом работы дежурного по электродепо и локомотивной бригады является время, указанное в графике работы смен участка дежурного по электродепо (ДДЭ), или при вызове. К этому времени дежурный по электродепо обязан явиться в помещение дежурного по электродепо, а локомотивная бригада в здравпункт для прохождения предрейсового медицинского осмотра. Окончанием работы считается время, указанное в графике работы смен участка ДДЭ или время освобождения от работы администрацией.

1.2. После прохождения предрейсового медицинского осмотра локомотивная бригада обязана ознакомиться с вновь изданными приказами, указаниями, инструкциями и инструктажами. За их усвоение расписаться в книге ежедневного инструктажа, а за постоянно действующие нормативные документы в специальной книге.

1.3. Реверсивную ручку КВ машинист получает при заступлении и сдаёт после окончания смены дежурному по электродепо.

1.4. Во время осмотра подвижного состава в электродепо машинист должен иметь при себе реверсивную ручку КВ, молоток, фонарь. Осмотр подвагонного оборудования машинист должен производить в головном уборе.

1.5. Формирование маневровых составов, сцеп, расцеп вагонов и все маневровые передвижения производятся под руководством дежурного по электродепо.

1.6. Перед производством маневровых работ дежурный по электродепо должен убедиться в том, что на вагоны, вышедшие из всех видов ремонта, имеется готовность мастера на их передвижение, лично ознакомиться и ознакомить локомотивную бригаду с целью и характером предстоящих маневровых передвижений, обратив особое внимание на обеспечение безопасности передвижения вагонов, метеорологические условия (снег, дождь), наличие работников на парковых путях и на соблюдение правил личной безопасности.

После этого локомотивной бригаде даётся указание о подготовке состава (вагона) к маневровым передвижениям.

1.7. На производство манёвров дежурный по электродепо делает заявку дежурному по посту централизации и даёт указание своему оператору о регистрации этой заявки в журнале учёта маневровых передвижений утверждённой формы.

Заявки на маневровые передвижения подвижного состава подаются по стрелочной связи или маневровой радиосвязи. Разрешается одновременная передача заявки не более чем на пять передвижений.

1.8. Маневровые передвижения, как правило, производятся локомотивной бригадой в составе машиниста и помощника машиниста. Разрешается производить манёвры одному машинисту при условии, что в течение выполнения маневровых передвижений не придётся управлять из кабины среднего или хвостового вагона.

1.9. Управление маневровым составом, как правило, должно осуществляться из кабины головного вагона. При невозможности управления из головного вагона разрешается управлять маневровым составом из промежуточного или хвостового вагона. В этом случае в голове состава должен находиться помощник машиниста, который обязан иметь при себе переносную радиостанцию маневровой радиосвязи, сигнальный рожок или свисток.

При управлении не из кабины головного вагона машинист руководствуется и немедленно выполняет требования сигналов, подаваемых помощником машиниста.

Помощник машиниста несёт полную ответственность за безопасность следования маневрового состава и при необходимости обеспечивает его своевременную остановку.

1.10. Все исправные тормозные воздухораспределители и воздушные тормозные магистрали всех вагонов должны быть включены в тормозную систему состава.

1.11. Разрешается локомотивной бригаде производить маневровые передвижения с отключением не более **50%** тормозных воздухораспределителей при обязательном условии включения воздухопровода тормозной магистрали всех вагонов в тормозную систему состава,

При перестановке вагонов посторонней тягой по парковым путям электродепо на каждый один вагон с неработающей электросхемой должно быть не менее одного исправного вагона.

1.12. Остановка состава (вагона) при маневровых передвижениях должна быть произведена только пневматическими тормозами.

В случае отказа пневматических тормозов или их недостаточной эффективности машинист обязан применить торможение противотоком, а при следовании по деповским путям (при отсутствии напряжения 825 В на парковых путях) применить торможение короткозамкнутым контуром. Торможение противотоком применяется при скорости движения не более 15 км/час. Для этого следует перевести реверсивную ручку КВ в положение, противоположное движению, а главную рукоятку КВ – в положение «Ход-1». После этого – отпустить пневматические тормоза. В момент остановки – перевести главную рукоятку КВ в нулевое положение и затормозить состав пневматическими тормозами.

При торможении короткозамкнутым контуром следует перевести реверсивную ручку КВ в положение, противоположное движению состава (вагона), а главную рукоятку КВ – в тормозное положение. После этого – отпустить пневматические тормоза. В момент остановки затормозить состав (вагон) пневматическими тормозами.

1.13. Перед приёмкой состава в электродепо при неблагоприятных метеорологических условиях, снижающих эффект торможения, дежурный по электродепо должен открыть ворота для принимаемого состава заблаговременно.

1.14. При въезде и выезде из электродепо запрещается машинисту и помощнику машиниста высовываться из кабины в зоне ворот электродепо.

1.15. При следовании в зоне моечной машины окно кабины машиниста должно быть закрыто, боковая дверь заперта, зеркала сняты или установлены в нерабочее положение.

1.16. В случае остановки маневрового состава (вагона) со сходом всех токоприемников с контактного рельса он должен быть выведен другим маневровым составом или мотовозом. Как исключение, разрешается дежурному по электродепо подать напряжение на один из вагонов состава (вагон), остановившегося в месте увеличенного воздушного промежутка контактного рельса (токоразделе) при помощи специального переносного кабеля. Все работы при этом должны выполняться под руководством дежурного по электродепо при непосредственном наблюдении второго лица, имеющего квалификационную группу по электробезопасности не ниже третьей.

Порядок подачи напряжения 825 вольт на вагон должен быть следующим:

– дежурный по электродепо должен лично убедиться в том, что ни один башмак токоприёмника не касается контактного рельса, что А-53 (КВЦ), БПСН и МК вагона отключены, контроллер находится в нулевом положении, а переносной кабель, его изоляция, контактные штыри должены быть расположен так, чтобы они не попал под колёса вагона, надеть диэлектрические перчатки и подсоединить зажим кабеля к башмаку токоприёмника;

– выбрав удобное место так, чтобы его не задел башмак токоприёмника движущегося вагона, при помощи изолирующей штанги дежурный по депо должен соединить штырь кабеля с шейкой контактного рельса в месте его крепления к кронштейну;

– дежурный по депо должен дать команду машинисту включить автомат А-53, БПСН, МК и привести вагон в движение в нужном направлении со скоростью не более 2 км/час, дать команду на отключение тяговых двигателей, остановку вагона, отключение автомата А-53, БПСН, МК;

– после отключения тяговых двигателей, остановки вагона, отключении автомата А-53, БПСН, МК отвести штырь кабеля от контактного рельса и отсоединить (потянуть за кабель) зажим от башмака токоприёмника.

1.17. При постановке заземляющего устройства (закоротки) на парковых путях оно должно быть установлено так, чтобы между местом его установки и ближайшей колёсной парой вагона не было изолирующего стыка.

1.18. В случаях необходимости разрешается производить расцепку вагонов в вытяжных тупиках с обязательной последующей проверкой пневматических тормозов в обеих частях состава.

1.19 Вагоны, мотовозы, платформы и другие препятствия, находящиеся на деповских путях, на которые возможен приём подвижного состава, должны быть ограждены переносными сигналами остановки (дисками или щитами).

1.20. Скорости при маневровых передвижениях на деповских и парковых путях:

Не более 15 км/час:

– при движении по парковым путям и управлении из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;

– при маневровых передвижениях одним вагоном в местах, увеличенных воздушных промежутков контактного рельса, независимо от метеорологических условий.

Не более 10 км/час:

– при движении по парковым путям при неблагоприятных метеорологических условиях;

– при движении по ручным или звуковым сигналам, если управление осуществляется из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;

– при движении по парковым путям и управлении не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения;

– при движении одного вагона в местах, где нет увеличенных воздушных промежутков контактного рельса;

– при движении по парковым путям с наличием **70%** действующих пневматических тормозов и управлении из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;

– при въезде в электродепо и управлении из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения.

Не более 5 км/час:

– при въезде в электродепо при неблагоприятных метеорологических условиях;

– при въезде в электродепо и управлении не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения;

– при движении по путям электродепо с подключенным передвижным кабелем к вагону;

– при движении по пути электродепо, оборудованному вагономоечной установкой при её отключенных агрегатах;

– при движении по пути продувочной камеры;

– при движении по парковым и деповским путям с наличием **70%** действующих пневматических тормозов и управлении не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения;

– при движении по парковым и деповским путям с наличием **50%** действующих пневматических тормозов;

– при продвижении состава к месту его стоянки после его остановки у сигнального знака предварительной остановки «Стоп», если при этом отсутствует препятствие за местом стоянки состава или оно расположено на расстоянии более 2-х метров;

– при движении по ручным иди звуковым сигналам, если управление осуществляется не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения.

Не более 3 км/час:

– при движении состава в голове или хвосте которого прицеплен вагон с неработающими пневматическим и ручным (стояночным) тормозами;

– при движении по пути подъёмочного ремонта;

– при наличии на пути вагона, стоящего на домкратах или на тумбах. В этом случае остановку осуществлять за 10 метров до этого вагона, дальнейшее продвижение отцепленного вагона осуществляется вручную.

Не более 2 км/час:

– при движении на сцепку вагонов;

– при прокатке вагонов;

– при движении по пути, оборудованному вагономоечной установкой с её включенными агрегатами;

– при продвижении состава (вагона) к месту остановки, за которым находится препятствие на расстоянии 2 и менее метров.

2. ОБЯЗАННОСТИ ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ (МАШИНИСТА) ПРИ ПОДГОТОВКЕ СОСТАВА (ВАГОНА) К МАНЕВРОВЫМ ПЕРЕДВИЖЕНИЯМ.

2.1. Получив указание от дежурного по электродепо, уяснив цель и характер предстоящей маневровой работы и маневровых передвижений, локомотивная бригада проверяет наличие готовности на вагоны, участвующие в маневровых передвижениях, и направляется на соответствующий деповской путь, где убеждается в отсутствии напряжения 825 вольт на монорельсе этого пути.

2.2. Машинист производит наружный осмотр вагонов с обеих сторон, проверяя: закрытие кожухов и приборов, надёжность сцепления автосцепок и правильность включения электрических междувагонных соединений, положение кранов пневматических магистралей и приборов, стояночных тормозов, отсутствие посторонних предметов на тележках, подвагонном оборудовании в местах, доступных для осмотра, и на ходовых рельсах, включает главные разъединители. Деповская воздушная магистраль при этом должна быть присоединена к составу (вагону).

2.3. Помощник машиниста, проходя по составу, в каждом вагоне проверяет по вольтметрам напряжение на аккумуляторных батареях и положение автоматов защиты. Автоматы А-10, А-49 и А-54 должны быть отключены на всех промежуточных вагонах.

При наличии в салонах вагонов незакрепленных элементов оборудования убеждается в исключении возможности их падения на путь через открытые люки или дверные проёмы.

Возвращаясь в головной вагон, на всех вагонах включает аккумуляторные батареи.

2.4. По окончании наружного осмотра вагонов и возвращения помощника машиниста в головную кабину машинист предупреждает его о подаче напряжения 825 вольт на состав и даёт письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо на подачу напряжения 825 вольт. Заявка считается действительной в течение **10 минут**, по истечении этого времени – заявка повторяется.

Перед подачей напряжения на вагоны дежурный по депо или его помощник должен лично убедиться:

– в наличии правильности записи в книге заявок о подаче напряжения на вагоны (исправления не допускаются!);

– в ограждении токоприёмников вагонов защитными щитками;

– что гибкие кабели (удочки) контактной шины поставлены на контактные пальцы токоприёмников;

– работы на вагонах, стоящих на данном деповском пути, прекращены и люди с вагонов и из под вагонов удалены;

– в отсутствии на разъединителе плаката «Не включать – работают люди».

После этого дежурный по депо в указанной последовательности должен:

– произвести в книге заявок запись о подаче напряжения с указанием времени, фамилии и подписи;

– убедиться в отсутствии людей на вагонах, около них и в смотровой канаве;

– включить красные сигнальные лампы и убедиться в их исправности;

– подать звуковой сигнал (звонок) продолжительностью **не менее 10 сек**.;

– дважды объявить по громкоговорящему оповещению о подаче напряжения 825 В.

Текст объявления: **«Внимание! На деповской путь (канаву) №__ подаётся высокое напряжение»;**

– включить разъединитель.

Включать и выключать разъединитель, надевать и снимать гибкий кабель (удочку) разрешается только в диэлектрических перчатках.

2.5. После подачи напряжения 825 В на состав помощник машиниста включает в вагоне, откуда будет производиться управление, выключатель мотор-компрессоров, открывает краны двойной тяги, заряжает тормозную магистраль до давления воздуха 5 кгс/см^2, производит полное служебное торможение, проверяет работу звукового сигнала и в дальнейшем руководствуется сигналами, подаваемыми машинистом.

2.6. Проходя с правой стороны состава по выходу из электродепо, машинист проверяет работу тормозных воздухораспределителей каждого вагона по прижатию колодок к колёсам. После окончания осмотра с правой стороны подаёт сигнал об отпуске тормоза, по которому помощник машиниста отпускает пневматический тормоз.

Машинист, проходя по платформе с левой стороны состава (вагона), убеждается в отпуске тормоза по наличию зазора между колодками и колесом.

2.7. При подготовке вагонов к маневровым передвижениям одним машинистом, обязанности помощника машиниста, изложенные в п.2.3., 2.5., возлагаются на машиниста. При этом после проверки напряжения на аккумуляторных батареях он должен открыть разобщительный кран в хвостовой кабине и оставить его открытым. После подачи напряжения на состав (вагон) и зарядки напорной и тормозной магистралей до давления воздуха 6,3-8,2 кгс/см^2 и 4,8-5,2 кгс/см^2 соответственно, машинист производит полное служебное торможение и отпуск тормоза, закрывает краны двойной тяги, переходит по платформе с правой стороны состава (вагона) по выходу из электродепо к хвостовому вагону, проверяя при этом отпуск тормоза по зазору между колодками и колесом. Из хвостового вагона производит полное служебное торможение, закрывает краны двойной тяги и, проходя по платформе с левой стороны состава (вагона), проверяет прижатие тормозных колодок к колёсам.

При отсутствии в маневровом составе хвостового вагона с кабиной управления машинист производит полное служебное торможение из кабины головного вагона. Переходит по платформе с правой стороны состава (вагона) по выходу из электродепо к хвостовому вагону, проверяя при этом прижатие тормозных колодок к колёсам и возвращается к головному вагону. Из кабины головного вагона производит отпуск тормоза и, проходя по платформе с левой стороны состава (вагона), проверяет отпуск тормоза по зазору между колодками и колесом. По окончании проверки возвращается в кабину головного вагона.

2.8. При наличии возможности подключения деповской воздушной магистрали к напорной магистрали состава разрешается не подавать напряжение 825 В на со-

став. В этом случае проверка работы мотор-компрессоров производится после подачи напряжения 825 В перед выездом из электродепо.

2.9. При подготовке к маневровым передвижениям одного вагона машинист лично должен проверить действие стояночного тормоза, пневматические и электрические тормоза и работу мотор-компрессора, а также работу схемы на «Ход» в направлении «Вперёд» и «Назад» на данном вагоне.

2.10. При приёмке вагонов, вышедших из ремонта, связанного с выкаткой тележек, машинист, помимо осмотра вагонов с платформы, производит осмотр подвагонного оборудования из смотровой канавы, проверяя отсутствие посторонних предметов на тележках и вагонном оборудовании в местах, доступных для осмотра, на рельсах и убеждается в возможности безопасного движения.

2.11. Вагон, прошедший ремонт, указанный в п.2.10., выводится с 1-го или 2-го деповских путей мотовозом. При этом на переставляемом вагоне должны быть отключены цепи управления (автоматы защиты А-1, А-6, А-20, А-30), аккумуляторная батарея и главный разъединитель, а стояночный тормоз должен находиться в нерабочем состоянии (хвостовики отпущены).

2.12. При опробовании головного вагона на движение после ремонта с выкаткой тележек деповской путь должен быть свободен на расстоянии не менее 40 метров в обе стороны.

При опробовании промежуточного вагона на движение после ремонта с выкаткой тележек он должен быть сцеплен с головным вагоном, из которого будет производиться управление, деповской путь должен быть свободен на расстоянии не менее 40 метров в обе стороны.

До подачи напряжения 825 В на вагон машинист должен убедиться в том, что стояночные тормоза находятся в рабочем состоянии (хвостовики закручены до отказа).

После подачи напряжения 825 В машинист должен включить аккумуляторную батарею, выключатель мотор-компрессоров, зарядить воздушные магистрали, произвести полное служебное торможение, убедиться, что давление воздуха в тормозных цилиндрах соответствует установленной для данного типа вагонов норме. Проверить прижатие тормозных колодок к колёсам, надеть диэлектрические перчатки, включить главный разъединитель, отпустить пневматический тормоз, включить автоматы защиты А-1, А-6, А-20, А-30. Отсоединить деповскую воздушную магистраль от состава (вагона).

По сигналу дежурного по электродепо в присутствии старшего мастера (мастера), находящегося в салоне вагона для проверки напряжения и синхронности вращения колёсных пар, работы узлов карданных муфт и подвески редукторов, производится опробование работы электрической схемы на положение КВ «Ход-1» вперед и назад со скоростью не более 5 км/час. После этого производится обкатка вагона на парковых путях с установленной скоростью.

3. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ СЦЕПКЕ И РАСЦЕПКЕ ВАГОНОВ

3.1. Общие требования.

3.1.1. Формирование маневровых составов, сцепка и расцепка вагонов производятся под руководством дежурного по электродепо или его помощника с обязательным присутствием работников дежурной смены ПТО. Перед производством ра-

бот дежурный по электродепо или его помощник по громкоговорящему оповещению или другим образом сообщают об этом причастным работникам цеха ремонта.

3.1.2. Перецепка вагонов в составе производится по распоряжению заместителя начальника электродепо по ремонту, старшего мастера комплексной бригады, мастера или бригадира дежурной смены ПТО.

3.1.3. Распоряжение об отцепке и вцепке вагона (вагонов) в состав должно быть оформлено в Книге распоряжений заместителя начальника электродепо по ремонту с указанием № маршрута и № вагона, подлежащего отцепке и вцепке.

В соответствии с распоряжением о перецепках и формировании составов в Книге распоряжений заместителя начальника электродепо по ремонту дежурный по электродепо составляет план маневровых передвижений и даёт указание локомотивной бригаде (машинисту) о приёмке вагонов, предназначенных для передвижений.

3.1.4. Во всех случаях перед производством маневровых передвижений, связанных с перецепкой вагонов в составах, дежурный по электродепо обязан убедиться в наличии готовности на вагон.

Готовность на вцепляемый вагон оформляется установленным порядком в Книге учёта готовности вагонов формы ПСУ-78. Готовность должна быть дана слесарем-осмотрщиком, производившим осмотр указанного вагона, и мастером. На вагоны, прошедшие ремонт в объёме ТР-3, помимо этого готовность должна быть дана приёмщиком Службы подвижного состава или лицом, его замещающим.

3.2. Расцепка вагонов.

3.2.1. При расцепке вагонов по указанию дежурного по электродепо машинист на вагонах, где будет производиться расцепка, производит выключение электрических междувагонных соединений, закрывает концевые краны и затормаживает оставляемую часть состава. На вагонах, оборудованных видеонаблюдением, дополнительно работниками цеха ремонта производится разъединение разъёмов и кабелей.

3.2.2. Дежурный по электродепо или его помощник, убедившись, что концевые краны закрыты, электрические междувагонные соединения выключены, разъёмы и кабели видеонаблюдения разъединены и оставляемая часть вагонов заторможена, даёт указание работникам смены расцепить механическую часть головок автосцепок.

3.2.3. После разъединения автосцепок, по сигналу дежурного по электродепо машинист отводит отцепляемую часть вагонов на 1,5-2 метра. **Если расцепка вагонов производится на парковых путях в непосредственной близости от маневрового светофора, то сигнал на отведение отцепляемой части можно подавать только после задания маршрута и перекрытия маневрового светофора на разрешающее показание.**

3.2.4. В случаях невозможности расцепить механическую часть головок автосцепок, а также выключить электрические межвагонные соединения дежурный по электродепо должен дать ремонтному персоналу указание об устранении неисправности.

3.3. Сцепка вагонов.

3.3.1. Стоящие вагоны, с которыми будет производиться сцепка, должны быть надежно заторможены (в количестве не менее одного вагона). Перед сцепкой машинист, после предварительной остановки за 10 метров, должен остановить состав (вагон) на расстоянии 1,5-2 метра от стоящих вагонов.

3.3.2. Дежурный по электродепо или его помощник убеждается в том, что крышки электроконтактных коробок (ЭКК) автосцепок открыты и зафиксированы, краны пневмоприводов ЭКК находятся в положении «Отключено», уплотнительные кольца пневматических клапанов автосцепок установлены, головки автосцепок сцентрированы и вручную проверяет действие механизмов автосцепок.

После этого дежурный по депо или его помощник предупреждает машиниста о предстоящем движении на сцепку и, находясь в безопасном месте, подаёт звуковой или видимый сигнал на движение или команду по маневровой радиосвязи.

3.3.3. Машинист по сигналу дежурного по электродепо приводит состав (вагон) в движение со скоростью не более 2 км/час.

После сцепки для проверки надёжности механического сцепления автосцепок переводит реверсивную ручку КВ в положение для движения в противоположном направлении, по сигналу дежурного по электродепо кратковременно устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-1» и убеждается в отсутствии движения.

3.3.4. Дежурный по электродепо или его помощник совместно с присутствующими работниками цеха ремонта проверяют правильность механической сцепки по положению блокировочных рычагов, зазорам между фланцами головок автосцепок (не более 5 мм), отсутствию зазоров между водилом и скользунами, а также убеждаются, что сферическая направляющая каждой электроконтактной коробки вошла в отверстие другой.

3.3.5. Если после сцепки будут производиться маневровые передвижения, машинист открывает концевые краны между вагонами, где производилась сцепка, а работники цеха ремонта производят включение электрических междувагонных соединений.

Машинист (локомотивная бригада) подготавливает вагоны (вагон), с которыми производилась сцепка, к маневровым передвижениям с обязательной проверкой действия пневматических тормозов сформированного состава.

Если после сцепки маневровые передвижения производиться не будут, концевые краны между вагонами не открываются и включение электрических соединений не производится.

3.4. Формирование составов.

3.4.1. Дежурный по электродепо по громкоговорящему оповещению или другим образом сообщает причастным работникам цеха ремонта об окончании формирования состава и необходимости осмотра, проверки и дачи готовности на сформированный состав.

3.4.2. Мастер или бригадир с работниками цеха ремонта проверяют правильность механического сцепа, открывают концевые краны и включают электрические соединения между вагонами с помощью пневмопривода, на вагонах, оборудованных видеонаблюдением, производят соединение кабелей и разъёмов.

3.4.3. После окончания осмотра и проверки состава в Книге готовности вагонов делается запись о готовности состава в соответствии с положением «О порядке оформления готовности подвижного состава» П-19/07-ТР/ТЭ.

3.4.4. При перецепке головного вагона инструмент из отцепленного вагона переносится и раскладывается установленным порядком. Ответственность за правильное размещение поездного инструмента несёт дежурный по электродепо.

3.4.5. Дежурный по электродепо перед выдачей состава на линию обязан убедиться в наличии записей и росписей причастных лиц о готовности в Книге готовности вагонов. Предупредить принимающего состав машиниста о произведённых в нём перецепках и проинструктировать о необходимости более тщательной проверке

состава.

4. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ВЫЕЗДЕ ИЗ ЭЛЕКТРОДЕПО И СЛЕДОВАНИИ ПО ПАРКОВЫМ ПУТЯМ

4.1. Перед выдачей состава (вагона) на парковые пути дежурный по электродепо или его помощник должны убедиться, что ограждение токоприёмников находится вне габарита подвижного состава, передвижные кабели с токоприёмников вагонов сняты (кроме второй тележки 3-го вагона), шланг деповской воздушной магистрали отсоединён от магистрали вагона, мотор-компрессоры и БПСН отключены, помощник машиниста (машинист) готов к сопровождению передвижного кабеля, а машинист и помощник машиниста, управляющие маневровым составом (вагоном), находятся на своих рабочих местах. Получив подтверждение от дежурного по посту централизации о полном задании маневрового маршрута, убедившись в надёжности фиксации открытых створок ворот, наличии работника смены ДДЭ, находящегося с противоположной стороны состава (вагона), и в разрешающем показании маневрового светофора, подает сигнал на движение маневрового состава (вагона).

При возникновении во время выезда состава (вагона) неисправностей на нем, выходе из габарита деталей подвижного состава или оборудования электродепо, любой работник электродепо должен принять все меры по остановке данного состава (вагона), доложить об этом дежурному по электродепо, который принимает решение и, при необходимости, организовывает возврат состава (вагона) в электродепо.

4.2. Помощник машиниста после подачи сигнала дежурным по электродепо убеждается в разрешающем показании маневрового светофора, называет это показание и, после повторения его машинистом, подаёт команду «Вперёд».

Если машинист находится за пультом управления в другом вагоне, помощник машиниста после подачи сигнала дежурным по электродепо убеждается в разрешающем показании маневрового светофора, для самоконтроля называет показание вслух и подаёт машинисту звуковой сигнал или команду по маневровой радиосвязи на движение маневрового состава.

4.3. Машинист убеждается в разрешающем показании маневрового светофора и после его повторения по команде помощника машиниста «Вперёд» приводит состав (вагон) в движение до выезда в зону пожарного проезда на 1-м положении КВ. При управлении не из головной кабины машинист приводит состав (вагон) в движение по звуковому сигналу помощника машиниста или команде помощника машиниста «Вперед», переданной по маневровой радиосвязи. Проследовав створки ворот, машинист отключает тяговые двигатели, подаёт звуковой сигнал «Два коротких» и далее следует со скоростью не более 5 км/час до подхода первого токоприёмника второго вагона под контактный рельс, останавливает состав (вагон) пневматическими тормозами у специального знака. После остановки состава дежурный по электродепо отключает разъединители 825 В, подаёт команду помощнику машиниста (машинисту), сопровождающему передвижной кабель, отсоединить его от токоприёмника.

Помощник машиниста, сопровождающий передвижной кабель, после остановки состава по команде дежурного по электродепо отсоединяет передвижной кабель (удочку) от токоприёмника, закрепляет текстолитовый стакан, не допуская раскачивания передвижного кабеля. По маневровой радиосвязи или голосом информи-

рует дежурного по депо о том, что передвижной кабель снят с токоприёмника и закреплён. Получив информацию, что передвижной кабель отсоединен от токоприёмника, дежурный по электродепо подаёт повторный звуковой сигнал на дальнейшее движение.

4.4. Получив повторный сигнал от дежурного по электродепо на дальнейшее следование, локомотивная бригада убеждается в отсутствии препятствий для движения.

Помощник машиниста для взаимного контроля (самоконтроля) называет вслух показание светофора и положение стрелок, входящих в маршрут. Машинист повторяет их, включает выключатель мотор-компрессоров, БПСН и по команде помощника машиниста «Вперёд» приводит состав в движение. Если машинист находится за пультом управления в другом вагоне, он приводит маневровый состав в движение по звуковому сигналу помощника машиниста или команде по маневровой радиосвязи.

4.5. При выполнении маневровых передвижений одним вагоном или составом с вагонами, переставляемыми посторонней тягой, допускается отсоединение передвижного кабеля от токоприёмника во время движения маневрового состава (вагона).

Машинист по команде дежурного по электродепо «Отключи» переводит главную рукоятку КВ в нулевое положение, после чего подаёт звуковой сигнал «Два коротких».

Дежурный по электродело отключает разъединитель 825 В и подаёт команду помощнику машиниста (машинисту), сопровождающему передвижной кабель, отсоединить его от токоприёмника.

Убедившись, что передвижной кабель отсоединён, а токоприёмник подошёл под контактный рельс, машинист останавливает состав (вагон) пневматическим тормозом.

После остановки состава (вагона) под контактным рельсом дежурный по электродепо, убедившись в разрешающем показании маневрового светофора и безопасности дальнейшего следования, подаёт повторный сигнал на отправление состава и наблюдает за его проследованием.

4.6. Производство маневровых работ локомотивной бригадой (машинистом) на парковых путях требует повышенного внимания. Поэтому, для взаимного контроля (самоконтроля) необходимо вслух повторять показания светофоров, положение стрелок, входящих в маршрут следования, подаваемые сигналы, следить за свободностью пути, движением и расположением подвижного состава на соседних путях. Своевременно подавать предупредительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытым окно или дверь кабины машиниста для восприятия указаний, передаваемых по громкоговорящему устройству (оповещению).

Показания светофора и положение стрелок первым называет помощник машиниста, а машинист повторяет их.

При наличии на парковых путях людей, занятых продувкой стрелок и очисткой путей от снега, сигналы, подаваемые локомотивной бригадой, могут быть ими не услышаны. Поэтому локомотивная бригада (машинист) не должна рассчитывать на обязательное освобождение пути и обязана своевременно служебным торможением остановить состав.

4.7. При управлении составом не из головной кабины помощник машиниста, находясь в головном вагоне состава, следит за свободностью пути, показанием светофоров, положением стрелок в маршруте следования и для самоконтроля повторяет их вслух, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей – применяет экстренное торможение стоп-краном.

4.8. Остановку состава перед светофором, воротами электродепо, тупиковыми упорами машинист обязан производить у соответствующих сигнальных знаков, а при их отсутствии не ближе 25 метров до препятствия. При необходимости остановки на более близком расстоянии дальнейшее продвижение состава после его предварительной остановки, производится со скоростью не более 2 км/час.

4.9. При следовании в вытяжные тупики или из вытяжных тупиков машинист обязан проверить тормоза на эффективность. Проверку производить при следовании по парковым путям разрядкой ТМ на одну ступень торможения. Отпуск тормозов производить, почувствовав тормозной эффект.

4.10. При производстве маневровых передвижений одним машинистом и переходе для управления в другой вагон, машинист должен затормозить состав полным служебным торможением, закрыть краны двойной тяги и отключить выключатель мотор-компрессоров.

После перехода в головной вагон состава для самоконтроля вслух называет показание маневрового светофора, включает выключатель мотор-компрессоров.

При **запрещающем** показании маневрового светофора машинист **не занимает рабочее место за пультом управления,** при этом разрешается включить выключатель мотор-компрессоров.

При **разрешающем** показании маневрового светофора машинист вслух называет это показание и положение стрелок, входящих в маршрут следования, отпускает тормоза и приводит состав в движение.

4.11. При производстве маневровых передвижений двумя локомотивными бригадами (машинистами) машинист, не занятый управлением поезда, должен находиться в хвостовом вагоне, стоять у стоп-крана, контролировать скорость маневровых передвижений и в случаях, угрожающих безопасности движения, остановить состав экстренным тормозом.

5.ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ВЪЕЗДЕ НА ПУТИ ЭЛЕКТРОДЕПО.

5.1. Машинист пневматическими тормозами останавливает состав перед воротами электродепо у специального сигнального знака, установленного за 25 метров до ворот, отключает выключатели мотор-компрессоров.

5.2. Дежурный по электродепо или его помощник, убедившись в отсутствии людей на деповском пути и в смотровой канаве, каких-либо предметов, находящихся в габарите подвижного состава, а также в надёжности фиксации открытых створок ворот, подаёт локомотивной бригаде (машинисту) сигнал на въезд в электродепо. Наблюдает за беспрепятственным проследованием, скоростью движения состава и прослушивает его в движении.

5.3. Машинист по сигналу дежурного по электродепо, по команде помощника машиниста «Вперёд» вводит состав на путь электродепо.

В тех случаях, когда состав не заехал хвостовым вагоном за маневровый светофор «Д» (по неисправности или другим причинам) правом на маневровое пере-

движение в обратном направлении в сторону вытяжного пути до группового светофора является устное распоряжение ДСЦП, переданное машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской или тоннельной связи.

При движении состава локомотивная бригада (машинист) должна внимательно следить за свободностью пути и подаваемыми сигналами. Не доезжая до места стоянки состава (полностью сформированный состав), машинист останавливает его у сигнального знака предварительной остановки «Стоп». Далее машинист по сигналу дежурного по электродепо и команде помощника машиниста «Вперёд» на 1-м положении главной рукоятки КВ продвигает состав к месту стоянки.

5.4. В случае производственной необходимости подачи хозяйственной единицы или состава за светофор «Д» без заезда в электродепо, её продвижение после остановки у знака «СТОП», разрешается следующим порядком:

– дежурный по электродепо или лицо его замещающее обязан открыть ворота, проверить их фиксацию и подать ручной (звуковой) сигнал на продвижение;

– машинист хозяйственной единицы обязан продублировать сигнал и продвинуться в сторону электродепо до заезда за светофор «Д». После остановки машинист обязан подать звуковой сигнал остановки.

Дежурный по электродепо имеет право закрыть ворота только после полной остановки хозяйственной единицы или состава и подачи звукового сигнала.

5.5. Машинист после остановки состава закрывает краны двойной тяги и отключает главные разъединители на всех вагонах, а при отсутствии помощника машиниста, отключает выключатели аккумуляторных батарей.

Отдельно стоящие вагоны на деповских и парковых путях должны быть надёжно закреплены от ухода стояночными тормозами, а при их неисправности тормозными башмаками.

6. ОСОБЕННОСТИ МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ МОТОРНО-РЕЛЬСОВОГО ТРАНСПОРТА.

6.1. Маневровые передвижения вагонов электроподвижного состава метрополитенов осуществляются мотовозами МК 2/15, дрезинами АГМ, ДМ, АГМС со специально оборудованными для этих целей сцепными устройствами.

6.2. К маневровой работе с вагонами электроподвижного состава допускаются помощники машинистов и машинисты моторно-рельсового транспорта, также помощники машинистов, занятые на маневровой работе в электродепо, и машинисты электропоездов, занятые на маневровой работе в электродепо, и имеющие права управления моторно-рельсовым транспортом.

6.3. Вагоны электроподвижного состава прицепляются в голове или хвосте мотовоза или дрезины.

6.4. Во время производства маневровых передвижений с вагонами электроподвижного состава не зависимо от направления движения помощник машиниста должен находиться в вагоне, следить за сигналами светофоров, положением стрелок по маршруту следования, свободностью пути и подавать команды по маневровой радиосвязи или ручные (звуковые) сигналы машинисту мотовоза или дрезины во всех необходимых случаях.

6.5. Максимальное количество вагонов электроподвижного состава, прицепляемого к мотовозам и дрезинам для производства маневровых передвижений по парковым путям электродепо, следующее: мотовозы МК 2/15, дрезины ДМ, АГМС и

дрезины АГМ-8731 приписки электродепо «Сокол» – не более двух вагонов, дрезины АГМ – не более одного вагона.

6.6. В исключительных случаях на парковых путях электродепо с нецентрализованными стрелками допускается производить маневровые передвижения дрезинами АГМ с двумя вагонами электроподвижного состава при условии наличия на грузовой площадке дрезины АГМ балластного груза.

6.7. Особенности подготовки вагонов и единиц моторно-рельсового транспорта к маневровым передвижениям.

6.7.1. Перед производством маневровых передвижений машиниста обязан проверить на единице моторно-рельсового транспорта:

– исправное состояние механического оборудования, пневматических соединений;

– положение рукояток концевых кранов;

– целостность стёкол, прожекторов, фар, топливных баков и радиаторов;

– заправку топливных баков и уровень масла в картере двигателя (по щупу);

– наличие и размещение инвентаря, поездного инструмента и ЗИП;

– закрытие сливных кранов воздушных резервуаров и маслоотделителей и разобщительного крана дополнительного резервуара объёмом 300 литров;

– наличие средств пожаротушения.

При работающем двигателе проверить:

– наличие подзаряда АКБ;

– работу приборов управления и сигнализации;

– работу поездной радиосвязи;

– наполнить сжатым воздухом напорную магистраль до давления 5,5 атм;

– проверить работоспособность прямодействующего тормоза, при этом давление в тормозном цилиндре должно быть 1,3 ± 0,1 атм.,

– проверить герметичность воздухопроводов, отсутствие утечек воздуха.

6.7.2. Перед производством сцепки вагона с единицей МРТ локомотивная бригада обязана проверить на вагоне:

– отсоединение деповской воздушной магистрали от вагона, с которым будет производиться сцепка;

– снятие с переставляемых вагонов передвижных кабелей;

– отсутствие на рельсах башмаков, клиньев и посторонних предметов;

– отсутствие незакреплённых деталей подвагонного оборудования;

– наличие зазоров между колёсами и тормозными колодками;

– крепление кабелей и брусьев токоприёмников;

– расторможенность стояночного тормоза, если на вагоне отсутствует сжатый воздух в НМ.

Допускается перестановка вагонов при наличии сжатого воздуха в НМ с действующим стояночным тормозом и обязательной проверкой работы МК на вагоне.

В этом случае на вагоне или хозяйственной единицы должен находиться курбель для отпуска стояночного тормоза.

6.8. Особенности производства сцепа единиц моторно-рельсового транспорта и электроподвижного состава:

6.8.1. Стоящие вагоны, с которыми будет производиться сцепка, должны быть надежно зафиксированы для исключения их движения во время сцепа. Перед сцепом машинист после предварительной остановки за 10 метров должен остановить

мотовоз на расстоянии 1,5-2 метра от стоящих вагонов.

6.8.2. Дежурный по электродепо или его помощник убеждается в том, что головки автосцепок сцентрированы и вручную проверяет действие механизмов автосцепок.

В случае необходимости разрешается центрирование головок автосцепок по вертикали гидравлическим приводом на дрезине ДМ-1665 локомотивной бригаде. В остальных случаях центрирование автосцепок по вертикали производится работниками цеха ремонта.

После этого предупреждает машиниста о предстоящем движении на сцеп и, находясь в безопасном месте, подает звуковой или видимый сигнал на движение или команду по маневровой радиосвязи.

6.8.3. Машинист, по сигналу дежурного по электродепо, приводит хозяйственную единицу в движение со скоростью не более 2 км/час.

6.8.4. После сцепки, для проверки надежности механического сцепления автосцепок машинист подготавливает хозяйственную единицу к движению в противоположном направлении. По сигналу дежурного по электродепо производит проверку надёжности сцепа на разрыв.

6.8.5. Дежурный по электродепо или его помощник совместно с присутствующими работниками цеха ремонта проверяют правильность механической сцепки по положению блокировочных рычагов, зазорам между фланцами головок автосцепок (не более 5 мм).

7. ОБЯЗАННОСТИ МАШИНИСТА И ДЕЖУРНОГО ПЕРСОНАЛА ЭЛЕКТРОДЕПО ПРИ МОЙКЕ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВАГОНОМОЕЧНОЙ МАШИНОЙ.

7.1. Мойка состава производится на 12 деповском пути электродепо. Перед началом мойки подвижного состава дежурный по электродепо или его помощник производит подготовку вагономоечной машины:

– открыть общий кран №1 подачи горячей воды в систему трубопроводов вагономоечной машины;

–·открыть кран №2 подачи горячей воды;

–·после начала поступления воды на щётки включить повысительный насос тумблером, установленным на пульте управления на передней стенке между 11 и 12 деповскими путями;

–·включить тумблер вращения щёток при следовании на деповской путь в направлении «Заход».

7.2. Машинист, следующий на мойку, останавливает состав у ворот депо за 25 метров. Дежурный по электродепо или его помощник, убедившись, что вагономоечная машина готова для мойки состава, даёт сигнал на продвижение состава.

При въезде кабиной головного вагона за линию ворот в электродепо машинист останавливает состав для посадки маневрового машиниста, который, проходя по вагонам, соблюдая меры личной осторожности, закрывает все форточки и торцевые двери и остаётся в хвостовом вагоне.

Дежурный по электродепо проводит краткий инструктаж машинистов, участвующих в проведении мойки подвижного состава, в котором указывает вид мойки и порядок движения состава по парковым путям после проведения мойки.

7.3. Дежурный по электродепо или его помощник поворачивает зеркала на головном вагоне в не рабочее положение, убеждается в том, что маневровый машинист перешёл в третий вагон, подаёт сигнал для дальнейшего движения состава.

Машинист подаёт оповестительный сигнал и приводит состав в движение, соблюдая скорость 0.9-1.2 км/час при мойке с уборщицами и не более 2 км/час при мойке состава без уборщиц.

Выключатели мотор компрессоров и БПСН при движении по деповскому пути, оборудованному вагономоечной машиной, должны быть включены.

При движении состава в зоне моечной машины окно кабины машиниста должно быть закрыто, а боковая дверь заперта.

7.4. После проследования головным вагоном зоны моечной машины машинист открывает боковую дверь в кабине машиниста для восприятия возможных звуковых сигналов дежурного по электродепо или его помощника. У знака «Стоп. Удочка» машинист производит остановку состава, после чего помощник машиниста, занятый на маневровой работе, устанавливает защитный щиток и надевает передвижной кабель («удочку») на палец токоприёмника первой тележки 6 вагона и сообщает об этом дежурному по депо (по радиостанции). По сигналу дежурного по депо или его помощника машинист продолжает движение до знака «Стоп! Зеркала».

После остановки состава дежурный по депо или его помощник убеждается, что на хвостовом вагоне зеркала заднего вида отвёрнуты, делает объявление по громкоговорящему оповещению о подаче напряжения 825 В на 12 деповской путь, включает световую сигнализацию, подаёт сигнал о подаче напряжения 825 В, включает разъединитель, подаёт звуковой сигнал на дальнейшее движение (машинист, находящийся в хвостовой кабине дублирует звуковой сигнал звонковой сигнализацией).

7.5. После получения сигнала на дальнейшее движение машинист, находящийся в головной кабине подаёт звуковой сигнал и приводит состав в движение и следует до указателя «Конец мойки», где производит остановку состава пневматическим тормозом, приводит кабину в нерабочее положение (обязательно отключить тумблеры мотор компрессоров и БПСН) и передаёт управление маневровому машинисту, находящемуся в хвостовой кабине. После передачи управления машинист встаёт и держится за стоп-кран, наблюдая за показанием «светофора», предназначенного для управления повагонной мойкой. В случае появления запрещающего показания срывает стоп-кран.

7.6. При выполнении мойки состава с уборщицами движение состава управляется сигналами «светофора»:

–·зелёное показание – разрешается движение;

–·красное показание – остановка.

Кнопка управления «светофором» установлена на мостике вагономоечной машины. Машинист проследует моечную машину по зелёному показанию «светофора», установленному в конце деповского пути, оборудованного вагономоечной машиной. При включении запрещающего показания «светофора» машинист осуществляет остановку для промывки лобовых частей вагонов. При включении разрешающего показания «светофора» машинист заряжает тормозную магистраль, подаёт звуковой сигнал и приводит состава в движение. Движение после каждой остановки машинист осуществляет по разрешающему показанию «светофора» до указателя «Конец мойки», где производит остановку состава пневматическим тормозом. Затем

машинист приводит кабину в нерабочее положение (обязательно отключить тумблеры мотор компрессоров и БПСН) и передаёт управление маневровому машинисту, находящемуся в хвостовой кабине. После передачи управления машинист встаёт и держится за стоп-кран, наблюдая за показанием «светофора», предназначенного для управления повагонной мойкой. В случае появления запрещающего показания срывает стоп-кран.

7.7. Дежурный по депо или его помощник производит включение моечной машины для мойки подвижного состава в обратном направлении (тумблер «Выход»).

7.8. Маневровый машинист, находящийся в хвостовой кабине, после остановки состава, получив сигнал о передаче управления, подаёт сигнал о приёме управления, включает тумблеры мотор компрессоров и БПСН. После окончания мойки лобовой части дежурный по депо или его помощник подаёт звуковой и ручной сигнал на продвижение состава. Машинист приводит кабину управления в рабочее положение и по сигналу дежурного по электродепо или его помощника производит подтягивание состава к воротам со скорость 0.9-1.2 км/час, производит остановку пневматическим тормозом, после чего зеркала возвращаются в рабочее положение. При наличии лунно-белого показания на светофоре Д-12 дежурный по депо или его помощник подаёт звуковой или ручной сигнал на дальнейшее движение в сторону парковых путей. Маневровый машинист убеждает в разрешающем показании светофора, называет его показание вслух, подаёт звуковой сигнал и приводит состав в движение. При подъезде к контактному рельсу парковых путей машинист отключает тяговые двигатели, выключает выключатели мотор-компрессоров и БПСН, после чего подаёт звуковой сигнал («Два коротких») по которому дежурный по электродепо или его помощник отключает разъединитель 825 В. Маневровый машинист производит остановку состава у сигнального знака «Стоп».

7.9. Помощник машиниста, сопровождающий передвижной кабель («удочку»), убедившись, что напряжение 825 В снято (погасли красные сигнальные лампы над деповским путём), снимает передвижной кабель с пальца токоприёмника («удочку») и защитный щиток с токоприёмника, по радиостанции докладывает дежурному по депо или его помощнику.

7.10. Дежурный по электродепо или его помощник после получения доклада от помощника машиниста, что передвижной кабель с пальца токоприёмника («удочка») и защитный щиток сняты, подаёт звуковой сигнал («Два длинных»), разрешающий маневровому машинисту дальнейшее движение в сторону парковых путей.

7.11. Маневровый машинист, получив сигнал от дежурного по электродепо или его помощника, включает выключатели мотор компрессоров и БПСН и продолжает дальнейшее движение до указателя «8», у которого производит остановку состава для проверки тормозов и поворота зеркал на хвостовом вагоне в рабочее положение. Убедившись в разрешающем показании светофора ГБ, после отпуска пневматических тормозов продолжает дальнейшее движение.

7.12. После окончания мойки состава дежурный по электродепо или его помощник производит отключение вагономоечной машины:

–·выключить тумблер повысительного насоса;

–·закрыть общий кран №1 подачи горячей воды в систему трубопроводов вагономоечной машины;

–·закрыть кран №2 подачи горячей воды;

–·выключить тумблер вращения щёток.

7.13. В случае срыва графика мойки подвижного состава или невыполнения, дежурный по электродепо в обязательном порядке докладывает рапортом на имя начальника электродепо с указанием причины.

8. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ПОСТАНОВКЕ СОСТАВОВ В ПРОДУВОЧНУЮ КАМЕРУ ДЛЯ ИХ ПРОДУВКИ ИЛИ ОТСТОЯ.

8.1. Продувочная камера расположена на 24 деповском пути. При постановке состава в продувочную камеру зеркала должны быть сняты или повернуты в нерабочее положение.

8.2. Порядок постановки составов в продувочную камеру.

8.2.1. Перед постановкой состава в продувочную камеру дежурный по электродепо или его помощник включает освещение в помещении продувочной камеры, убеждается, что краны для подачи сжатого воздуха в систему продувки открыты и, убедившись в свободности пути и отсутствии препятствий для движения, подаёт сигнал на въезд состава в продувочную камеру. Если состав заходит для отстоя без продувки, то краны для подачи сжатого воздуха не открываются.

8.2.2. По сигналу дежурного по электродепо локомотивная бригада (машинист) следует со скоростью не более 5 км/час до знака предварительной остановки. После остановки, по сигналу дежурного по электродепо подтягивает состав к знаку «8».

8.2.3. После остановки машинист затормаживает состав полным служебным торможением, приводит кабину в нерабочее положение, отключает МК и БПСН, отключает на всех вагонах выключатели аккумуляторных батарей (главные разъединители остаются включенными), а в головных вагонах дополнительно отключает А-53, А-49. В кабине головного вагона отпускает пневматические тормоза. Сообщает дежурному по электродепо или его помощнику о снятии нагрузки с состава.

8.2.4. Дежурный по электродепо или его помощник, получив сообщение от машиниста о снятии нагрузки с состава, снимает напряжение 825 В с контактного рельса продувочной камеры, запирает разъединитель 825 В. **Категорически запрещается отключать разъединитель при неотключенных МК и БПСН!**

8.3. Порядок выдачи состава из продувочной камеры.

8.3.1. Дежурный по электродепо даёт указание машинисту (локомотивной бригаде) о подготовке состава, находящегося на 24-м деповском пути, к маневровым передвижениям.

8.3.2. Машинист в кабине головного вагона включает автоматические выключатели А-53, А-49, убеждается в отрытом положении разобщительного крана, включает аккумуляторную батарею и далее следует в хвостовую кабину, включая на составе аккумуляторные батареи.

В кабине хвостового вагона включает аккумуляторную батарею, автоматические выключатели А-53, А-49, открывает разобщительный кран.

После этого машинист возвращается в кабину головного вагона, даёт письменную и устную заявку на подачу напряжения 825 В.

8.3.3. Дежурный по электродепо или его помощник убеждается в окончании работ по продувке вагонов, отсутствии плаката «Не включать, работают люди!», отсутствии людей под составом и наличии письменной заявки о подаче напряжения

825 В на контактный рельс продувочной камеры, после чего подаёт на состав напряжение 825 В.

8.3.4. После подачи напряжения 825 В машинист в кабине головного вагона включает МК и БПСН. После зарядки напорной и тормозной магистралей до давления воздуха 6,3-8,2 кгс/см^2 и 4,8-5,2 кгс/см^2 соответственно производит полное служебное торможение, отпуск тормоза, закрывает разобщительный кран, проверяет по манометрам ТЦ отпуск тормозных воздухораспределителей на всех вагонах. В кабине хвостового вагона производит полное служебное торможение, закрывает разобщительный кран и проверяет сработку тормозных воздухораспределителей на всех вагонах по манометрам ТЦ. В кабине головного вагона открывает разобщительный кран и производит отпуск тормоза.

8.3.5. По сигналу дежурного по электродепо или его помощника машинист со скоростью не более 5 км/час выезжает под контактный рельс парковых путей и останавливает состав у знака «Стоп». После получения сигнала на дальнейшее движение, следует с этой же скоростью до знака «8».

8.3.6. **Категорически запрещается отключать разъединитель 825 В на 24 деповском пути до того, как последний токоприёмник последнего вагона выйдет из-под контактного рельса продувочной камеры!**

8.3.7. Дежурный по электродепо или его помощник отключает освещение в помещении продувочной камеры.

Примечание: При неисправности оборудования продувочной камеры производить продувку вагонов **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

9. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ПРОКАТКЕ СОСТАВА (ВАГОНА).

9.1. Прокатка состава производится с целью выявления повреждений поверхности катания колёс.

Необходимость прокатки состава определяется машинистом, машинистом-инструктором, мастером, освобожденным бригадиром или старшим осмотрщиком ПТО, освобожденным бригадиром ночной смены комплексной бригады.

Ответственным лицом за организацию прокатки состава является днём – мастер комплексной бригады, ночью – освобожденный бригадир ночной смены комплексной бригады.

Пневматические двери прокатываемого состава должны быть закрыты, а лица, не участвующие в прокатке, должны быть удалены с состава и из кабины.

9.2. При прокатке состава «удочка» ставится только на один вагон, из которого производится управление составом.

Машинист находится в одной из концевых кабин, ближайшей к вагону, на котором производится осмотр колёсных пар.

Передвижением состава руководит дежурный по электродепо или его помощник.

Команды для движения состава подаются дежурным по электродепо или его помощник свистком в соответствии с Инструкцией по сигнализации на метрополитене, по затребованию ответственного организатора прокатки, переданному голосом: «Вперёд», «Стой», «Назад».

9.3. Машинист приводит состав в движение по сигналу дежурного по электродепо.

При получении команды «Стой», машинист останавливает состав экстренным пневматическим тормозом.

При получении команды, разрешающей движение, машинист приводит состав в движение кратковременной постановкой рукоятки КВ в положение «Ход-1».

Прокатка состава производится по ходу кабины, в которой находится машинист, на 1-2 оборота колеса, после чего направление движения меняется. В обратном направлении движение производится также на 1-2 оборота колеса.

По окончанию прокатки лицо, ответственное за организацию прокатки, сообщает об этом дежурному по электродепо или его помощнику, делает запись в Книге ремонта состава о результатах осмотра колёсных пар.

10. РЕГЛАМЕНТ ПОЛЬЗОВАНИЯ МАНЕВРОВОЙ РАДИОСВЯЗЬЮ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕНИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ДЕПОВСКИХ И ПАРКОВЫХ ПУТЯХ ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ».

10.1. Назначение маневровой радиосвязи – ведение служебных переговоров между дежурным по электродепо, дежурным поста централизации, локомотивными бригадами подвижного состава, хозяйственных единиц по организации маневровых передвижений и обеспечению безопасности движения на парковых путях электродепо.

10.2. При эксплуатации всех видов связи **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** передача информации, не предусмотренной «Правилами эксплуатации поездной радиосвязи на метрополитенах» и настоящим регламентом.

10.3. При пользовании маневровой радиосвязью **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**:

– ведение неслужебных переговоров;

– устанавливать радиосвязь с неразрешёнными абонентами;

– допускать к переговорам посторонних лиц.

10.4. Маневровая радиосвязь с использованием носимых радиостанций обеспечивает переговоры между дежурным по электродепо и локомотивными бригадами электроподвижного состава и моторно-рельсового транспорта.

Маневровая радиосвязь на КВ обеспечивает переговоры через поездную радиостанцию 42 РТМ между локомотивными бригадами электроподвижного состава, моторно-рельсового транспорта и дежурным поста централизации при передвижении по парковым путям.

Для связи с постом централизации необходимо снять микротелефонную трубку с пульта радиостанции, нажать тангенту и голосом вызвать дежурного, отпустить тангенту, дождаться ответа и, вновь нажав на тангенту, передать сообщение.

10.5. Носимые и поездные радиостанции должны находиться в режиме дежурного приёма на протяжении всего времени маневровых передвижений. Услышав вызов, локомотивная бригада нажимает кнопку и отвечает голосом. Например:

– ДСЦП: «Машинист Иванов, следующий с третьего деповского пути на первый паковый путь».

– Ответ машиниста: «Машинист Иванов, следующий с третьего деповского пути на первый путь, слушает».

– При получении вызова по КВ связи локомотивная бригада снимает микротелефонную трубку с поездной радиостанции, нажимает тангенту, расположенную на микротелефонной трубке, и отвечает голосом, например:

– ДСЦП: «Локомотивная бригада маршрута № (подвижного состава) следующего с линии в электродепо или из электродепо на линию».

– Ответ машиниста: «Маршрут № ___ слушает».

10.6. Если машинист не уверен в правильности восприятия распоряжения, переданного по маневровой радиосвязи, он не должен приводить электроподвижной состав или хозяйственную единицу в движение, а если непонятное распоряжение поступило во время движения, он должен остановится и выяснить обстановку.

10.7. Если в процессе работы дежурный по электродепо по необходимости изменяет намеченный план работы, то он обязан поставить в известность ДСЦП и по маневровой радиосвязи, довести информацию до машиниста.

10.8. Примеры переговоров по маневровой связи:

– Дежурный по электродепо: «Машинист Иванов, находящийся на девятом пути перед светофором «Д-9», продвиньтесь от светофора «Д-9» в сторону электродепо на 5 метров».

– Ответ машиниста: «Машинист Иванов, понятно, продвинуться в сторону депо на 5 метров».

– Дежурный по электродепо: «Машинист Иванов, находящийся на третьем деповском пути, маневровое передвижение отменяется, переходите на двадцатый деповской путь».

– Ответ машиниста: «Машинист Иванов, понятно, перехожу на двадцатый деповской путь».

– Машинист: «Машинист Иванов, стою на тридцать шестом парковом пути, светофор «Н» имеет запрещающее показание».

– Ответ ДСЦП: «Машинист Иванов, на тридцать шестом парковом пути, стойте, не двигайтесь. Вы будете следовать в депо после захода состава с линии».

ДСЦП: «Машинист АГМ 8731, находящийся на тридцать пятом парковом пути, стойте не двигайтесь, вам будет перезаделываться маршрут следования».

– Ответ машиниста: «Машинист АГМ 8731, понятно, не двигаться, будет перезаделываться маршрут».

11. ПОРЯДОК ПОДАЧИ ВАГОНОВ НА 4-Й И 8-Й ДЕПОВСКИЕ ПУТИ, ОБОРУДОВАННЫЕ СТАНКАМИ ДЛЯ ОБТОЧКИ КОЛЁСНЫХ ПАР.

11.1. Постановка вагонов на 4-й или 8-й деповские пути, оборудованные станком, предназначенным для обточки колёсных пар, производится под руководством дежурного по электродепо или его помощника.

11.2. На основании распоряжения заместителя начальника электродепо по ремонту о постановке вагона на обточку дежурный по электродепо или его помощник проверяет наличие готовности на данный вагон и роспись ответственных лиц в Книге готовности.

Даёт команду машинисту и помощнику машиниста о подготовке вагона к маневровым передвижениям. Постановка вагона на колёсотокарный станок может осуществляться маневровым составом или мотовозом.

11.3. При постановке вагонов для обработки колёсных пар на колёсотокарный станок дежурный по депо перед производством манёвров должен лично убедиться, что колёсотокарный станок находится в нерабочем состоянии (суппорт и домкраты

опущены в нижнее положение, рельсовые вставки зафиксированы накладками, посторонние предметы и оборудование убраны за габариты подвижного состава).

При следовании по деповскому пути после предварительной остановки машинист убеждается в положении рельс на станке для обточки колёсных пар. Дальнейшее следование производится общим порядком.

Маневровый машинист останавливает состав. После затормаживания стояночным тормозом вагона, предназначенного для обточки, дежурный по электродепо или его помощник даёт команду на отцеп вагона.

По сигналу дежурного по электродепо или его помощника вагоны сопровождения или мотовоз отводятся от вагона, предназначенного для обточки, или переставляются на свободные деповские пути.

11.4. После окончания работ по обточке колёсных пар токарь сообщает об этом старшему мастеру комплексной бригады (вечером мастеру ночной смены).

11.5. Дежурный по депо, получив распоряжение от заместителя начальника электродепо по ремонту на выкатку вагона из зоны станка, убеждается в наличии готовности на данный вагон (ТО-1 к перестановке, ТО-4 на линию) в Книге готовности и даёт команду локомотивной бригаде на подготовку данного вагона к маневровым передвижениям.

Машинист при приёмке вагона, вышедшего с обточки, особое внимание уделяет на осмотр подвагонного оборудования из смотровой канавы, проверяя закрытие кожухов аппаратов и приборов, отсутствие посторонних предметов на тележках и вагонном оборудовании, в местах, доступных для осмотра, на рельсах и убеждается в возможности безопасного движения.

11.6. **Если в момент следования по деповскому пути №4 (8) машинист почувствовал передёргивание состава, то он немедленно применяет экстренное торможение. После остановки осматривает положение вагона в районе станка для обточки колёсных пар.**

12. ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНОГО ПО ЭЛЕКТРОДЕПО И ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ЗАЕЗДЕ НА 13-Й ДЕПОВСКОЙ ПУТЬ

На заднем веере 13-го деповского пути электродепо установлен стапель для производства покраски кузовов вагонов электроподвижного состава.

12.1. При постановке вагонов на покраску возникает опасность соприкосновения подвижного состава с оборудованием стапеля, так как габариты в данном месте крайне стеснены.

Во избежание порчи облицовки вагонов и сооружений стапеля перед постановкой вагона на покраску необходимо убедиться, что посторонние предметы в габарите подвижного состава отсутствуют, а зеркала на подвижном составе отведены к лобовым стеклам.

12.2. Постановка состава на покраску должна осуществляться под руководством дежурного по электродепо или его помощника в строгом соответствии с требованиями данной инструкции.

Постановка вагона на покраску может осуществляться как маневровым составом (не менее 4-х вагонов), так и мотовозом.

12.3. После предварительной остановки состава у знака «Стоп! Проверь габарит.» помощник машиниста, находящийся в первом вагоне по ходу движения, убеж-

дается в отсутствии препятствий для дальнейшего движения, после чего заводит состав в зону стапеля до знака «Стоп! Ручное подталкивание.». После остановки у знака «Стоп» дежурный по электродепо или его помощник даёт команду на отцеп этого вагона. Дальнейшее его продвижение в зоне стапеля должно производиться с помощью специальных приспособлений с соблюдением всех мер обеспечения техники безопасности.

12.4. **При постановке вагона на покраску присутствие людей в районе стапеля и на мостках стапеля КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩЕНО!**

13. ПОРЯДОК ВХОДА (ВЫХОДА) НА ПАРКОВЫЕ ПУТИ ЭЛЕКТРОДЕПО.

13.1. Пребывание людей на парковых путях электродепо при наличии напряжения на контактном рельсе запрещено.

Исключением являются случаи, изложенные в п.13.2. настоящей Инструкции.

13.2. На парковые пути электродепо разрешается проход работникам метрополитена, УВД на метрополитене, Отдела пожарной охраны метрополитена для выполнения работ:

– по устранению неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов или вызывающих нарушение нормальной работы метрополитена (проникновение посторонних лиц, попадание на путь посторонних предметов, загорание, задымление или затопление, неисправности устройств и сооружений, подвижного состава);

– по выполнению работ, предусмотренных технологическими процессами, при наличии наряда, если работы выполняются на электрифицированных парковых путях;

– для проведения комиссионного осмотра стрелочных переводов в соответствии с пунктами 10.2. и 10.6. ПТЭ метрополитенов РФ;

– для приёмки подвижного состава к местам расстановки;

– для формирования хозяйственных поездов на парковых и прочих путях, а также для прохода к местам постоянной работы (стрелочные и милицейские посты, парковые околотки и др.) по маршрутам служебных проходов.

13.3. Проход в экстренных случаях на парковые пути работников аварийных и спасательных служб городских организаций (пожарная охрана, милиция, МОСГАЗ, Мосводоканал, Мосэнерго, МЧС и др.) осуществляется в сопровождении дежурного по электродепо после снятия напряжения с контактного рельса.

13.4. Проход на парковые пути осуществляется группами от двух до пяти человек.

Исключением является проход машиниста электропоезда и машиниста-инструктора к месту расстановки подвижного состава, работника службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера для осмотра и инструментальной проверки пути, контактного рельса, стрелочных переводов, а также монтёра пути по уходу за стрелочными переводами для осмотра стрелочных переводов.

13.5. До прохода локомотивной бригады (машиниста) на электрифицированные парковые пути или на соединительную ветвь к месту расстановки подвижного состава машинист обязан явиться к дежурному по электродепо для регистрации прохода (без наряда).

13.6. Проход локомотивной бригады (машиниста) или машиниста-инструктора к месту расстановки подвижного состава разрешается без сигнального жилета, но при наличии сигнального фонаря.

13.7. Дежурный по электродепо оповещает машинистов выходящего из электродепо подвижного состава о наличии людей на парковых путях.

13.8. Машинист подвижного состава при движении по парковым путям должен проявлять бдительность, своевременно подавать оповестительные сигналы, держать приоткрытую дверь кабины машиниста или ближайшую форточку окна для восприятия указаний, передаваемых по громкоговорящему оповещению.

При нахождении людей непосредственно на пути следования электропоезда машинист должен убедиться в их уходе с пути, получить подтверждение от наблюдающего (старшего) группы о том, что группа находится вне габарита подвижного состава с помощью сигналов, подаваемых:

– в тёмное время суток – ручным фонарём с прозрачно-белым огнём;

– в светлое время – развернутым жёлтым флагом.

При отсутствии сигнала машинист принимает меры к остановке подвижного состава до находящейся на пути группы.

13.9. При выходе локомотивной бригады (машиниста) с парковых путей после расстановки подвижного состава на парковых путях и соединительных ветвях машинист электросостава должен явиться к дежурному по электродепо для регистрации выхода.

13.10. При сдаче дежурства дежурный по электродепо сообщает заступающему на дежурство сведения о наличии людей на парковых путях на основании записи в Книге учёта прохода. Дежурный по электродепо, принявший смену, должен расписаться в Книге учёта прохода в графе примечание.

14. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ПОЖАРА, ЗАГОРАНИЯ, ПРИ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЯХ.

14.1. При обнаружении пожара, загорания или задымления в электродепо каждый работник метрополитена обязан сообщить о пожаре в пожарную охрану города по телефону «6-01», в пожарную охрану метрополитена на площадке депо по телефону 7-22-02, а также дежурному по электродепо с указанием точного места пожара, наличия устройств и сооружений, расположенных в зоне пожара, и его характер (загорание, открытый огонь и т.п.) и принять меры к его ликвидации.

14.2. При получении сообщения о пожаре, загорании или задымлении в электродепо, дежурный по электродепо должен обеспечить вывод составов в соответствии с планом:

14.2.1. При загорании головного вагона от ворот, горящий вагон, по возможности, отцепляется, выводится на парковые пути, где организуется его тушение.

14.2.2. При пожаре хвостового вагона, горящий вагон выводится на парковые пути, где, по возможности, отцепляется и организуется его тушение.

14.2.3. При пожаре промежуточного вагона в составе, головная часть состава вместе с этим вагоном, по возможности, отцепляется и выводится из депо, горящий вагон, по возможности, отцепляется и организуется его тушение.

14.2.4. При пожаре отдельно стоящих вагонов, по возможности организуется их вывод из депо с последующим тушением на парковых путях.

14.2.5. При невозможности вывода горящих вагонов, из депо выводятся рядом стоящие составы и вагоны и организуется тушение в депо.

14.3. Тушение горящих вагонов и составов водой и пенными огнетушителями разрешается только при полном снятии напряжения с деповских путей и контактного рельса на путях депо.

14.4. При обнаружении пожара на составе на парковых путях дежурный по электродепо должен обеспечить снятие напряжения с контактного рельса, а также сформировать и направить к месту пожара бригаду из работников электродепо и работников военизированной пожарной охраны с первичными средствами пожаротушения для ликвидации пожара. Вызвать пожарные подразделения города по телефону «6-01» к месту пожара.

14.5. При обнаружении на объектах электродепо посторонних предметов подозрительного вида или поступлении информации о готовящемся взрыве дежурный по электродепо обязан:

14.5.1. Зафиксировать время сообщения, фамилию передавшего сообщение, номер его телефона, уточнить конкретное место обнаружения предмета.

14.5.2. Немедленно сообщить на ЦДП метрополитена и поездному диспетчеру по поездной диспетчерской связи.

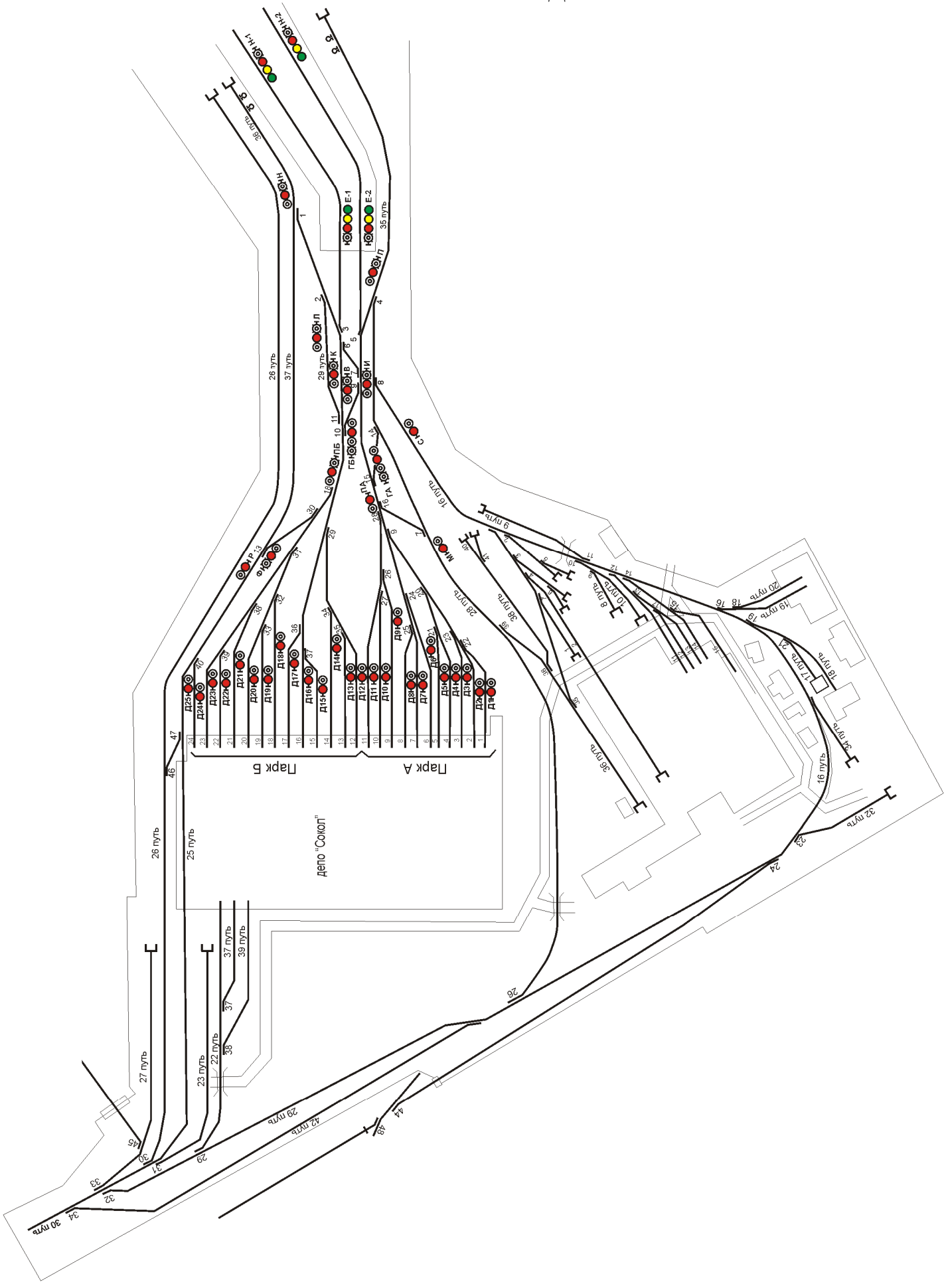
14.5.3. Информировать руководящий состав электродепо по телефону, громкоговорящему оповещению, радиосвязи.

14.5.4. Сообщить работникам УВД по охране метрополитена на проходной электродепо.

14.5.5. Обеспечить исключение доступа к обнаруженному предмету до прибытия работников УВД и ФСБ.

14.5.6. Организовать встречу работников УВД и ФСБ, представить необходимую информацию, указать пути подхода к месту обнаружения предмета.

15 .ВЫПИСКА ИЗ ТРА ЭЛЕКТРОДЕПО «СОКОЛ».



15.1. Границы парковых путей электродепо «Сокол».

Со стороны нечётной соединительной ветви – выходной светофор Е-1, у которого установлен сигнальный знак «Граница электродепо «Сокол».

Со стороны чётной соединительной ветви – выходной светофор Е-2, у которого установлен сигнальный знак «Граница электродепо «Сокол».

Со стороны примыкания железнодорожного пути (не общего пользования) – сигнальный знак «Граница подъездного пути», установленный на расстоянии 148 м от переднего стыка рамного рельса стрелки №44 в сторону станции «Подмосковная».

15.2. Виды и месторасположение связи.

Парк «А», «Б», «В»

Виды связи	**Месторасположение связи**	**С кем осуществляется связь**
1	2	3
Поездная диспетчерская	Пост централизации, кабина дежурного по парку, комната дежурного по электродеподепо, помещение дежурного по мотодепо	С поездным диспетчером
Тоннельная	Соединительная ветвь у светофоров Н-2, Е-1	С поездным диспетчером
Поездная радиосвязь	Пост централизации	С машинистами электросоставов, выходящих из электродепо и заходящих в электродепо
Маневровая радиосвязь	Пост централизации	С дежурным по эл. депо, с маневровыми машинистами
Стрелочная	Пост централизации, у стрелок №№1, 3, 4, 10, 23, 26, 29, 32, 36, 40, 16 парков «А» и «Б», у здания рельсосварочной станции, комната дежурного по депо, помещение электромеханика СЦБ, кабина дежурного по парку, у стрелок №№23, 36 парка «В»	С работниками, находящимися на стрелках №№1, 3, 4, 10, 16, 23, 26, 29, 32, 36, 40 парков «А» и»Б», на посту централизации станции «Сокол», в кабине дежурного по парку, на рельсосварочной станции, в комнате дежурного по депо, в помещении электромеханика СЦБ, дорожного мастера, на стрелках №№23, 36 парка «В»

15.3. Сведения о светофорах.

№ светофора	№ пути, пикет	Расположение светофора (справа или свлева по ходу)	Способ управления	Назначение	Оборудован ли автостопом	На сколько метров вынесен автостоп
1	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**
Д-1-Д-24	1-24 депов-ские	справа	полуавто-мат.	маневро-вый	не обору-дован	нет
Д-25	25 (РСС)	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«Р»	37	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«Ф»	37	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«Н»	36	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«ПА»	7	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«ПБ»	16	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«ГА»	7	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«ГБ»	16	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«Л»	29	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«К»	16	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«В»	7, между стр. № 7 и стр. № 9	-*-	-*-	-*-.	-*-	-*-
«И»	28	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«П»	35	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«С»	45	-*-	-*-	-*-	-*-	-*-
«М»	28	*	.*_	*	-*.	.*.
Е-1	нечётн. соед. ветвь ПК91+15	-*-	-*-	выходной из элек-тродепо	оборудо-ван	в створе со стыком
Н-1 и его ре-зервный	нечётн. соед. ветвь ПК 88+97,6	слева справа	-*-	выходной со станции «Сокол»	-*-	-*-
Е-2	чётная соед. ветвь ПК91 + 15	справа	-*-	выходной из элек-тродепо	-*-	-*-
Н-2 (и его резерв-ный)	чётная соед. ветвь ПК 88+91,1	слева (справа)	полуавто-мат.	выходной со станции «Сокол»	оборудо-ван	в створе со стыком

15.3.1. Светофоры Н-1, «ГА», «ГБ», «В», «П», «Ф» имеют маршрутные указатели, которые освещаются как при разрешающих показаниях светофоров, так и при пользовании пригласительными сигналами. На резервном светофоре Н-1 показания «К» и «В» по маршрутам приёма до светофоров «К» и «В» при разрешающем показании основного светофора Н-1 и его пригласительном сигнале.

На светофорах «ГА» и «ГБ» – показания «3», «4», «П», «К», соответственно, по маршрутам отправления до светофоров Е-1, Е-2 и по маршрутам подачи на 35, 36 станционные пути.

На светофоре «В» показания «А» или «Б» по маршрутам подачи до светофоров «ПА», «ПБ».

На светофоре «П» показания «В», «И», по маршрутам подачи до светофоров «В» или «И». Светофоры «Ф», «Н» оборудованы маршрутным указателем с показанием «О» (обкатка), который освещается только при лунно-белом огне этих светофоров, если установлен режим автодействия светофоров «Ф», «Р», «Н».

Светофоры Е-1, Е-2, Н-1, Н-2, «ГА», «ГБ», «В», «Л», «И», «К», «Ф», «Н», «П», «ПБ» оборудованы пригласительными сигналами.

Светофоры Н-1, Н-2 и их пригласительные сигналы управляются с поста централизации электродепо «Сокол», а светофоры Е-1, Е-2 и их пригласительные сигналы с поста централизации станции «Сокол».

Открытие пригласительных сигналов светофоров Н-1, Н-2, Е-1, Е-2 возможно только при наличии двухстороннего блокировочного соглашения между постами централизации станции «Сокол» и электродепо «Сокол».

15.3.2. Приём электросоставов и хозяйственных поездов на парковые пути при запрещающем показании выходных светофоров Н-1, Н-2 (со станции «Сокол») допускается после остановки поезда перед светофором по пригласительному сигналу, а при его неисправности – по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 15 км/час при нажатой педали (кнопке) бдительности.

Отправление электросоставов и хозяйственных поездов на линию при запрещающем показании на выходных светофорах Е-1, Е-2 допускается после остановки поезда перед светофором по пригласительному сигналу, а при его неисправности по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/час при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/час до следующего светофора.

15.3.3. Порядок приёма поезда (состава) на станцию или отправление со станции при запрещающем показании светофора и при неисправности пригласительного сигнала и отсутствии всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера).

Приём состава или хозяйственного поезда на парковые пути или отправление с парковых путей при запрещающем показании выходных светофоров Н-1, Н-2 (со станции «Сокол») или выходных Е-1, Е-2 и при неисправности пригласительного сигнала и неисправности всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера) производится после остановки поезда перед светофором по копии приказа поездного диспетчера.

15.4. Порядок дальнейшего следования поезда при проезде внезапно перекрывшегося входного и выходного светофора.

При проезде внезапно перекрывшихся выходных светофоров Н-1, Н-2 (со станции «Сокол») или выходных светофоров Е-1, Е-2 дальнейшее следование разрешается после остановки электросостава или хозяйственного поезда и доклада об этом машиниста поездному диспетчеру или дежурному поста централизации по

приказу или копии приказа поездного диспетчера.

15.5. Порядок движения поездов при прекращении (неисправности) действия основных средств сигнализации.

Действие основных средств сигнализации на соединительных ветвях не прекращается.

15.6. Руководство маневровой работой.

15.6.1. Парки «А» и «Б».

Маневровые передвижения (перестановка с одного пути на другой) на парковых путях с централизованными стрелками производятся по распоряжению дежурного поста централизации; на путях №№1-24 в пределах между воротами электродепо и светофорами Д-1-Д-24 – по распоряжению дежурного по электродепо.

Приём электросоставов с линии и выдача электросоставов на линию производится в соответствии с графиком движения поездов.

Номера деповских путей, с которых отправляются электросоставы и на которые принимаются – дежурный поста централизации получает от дежурного по электродепо.

Выдача хозяйственных поездов на линию и приём с линии осуществляется в соответствии с оперативным планом, переданным поездным диспетчером.

Все заявки на маневровые передвижения электросоставов дежурный поста централизации получает от дежурного по электродепо по телефону стрелочной связи или маневровой радиосвязи, с обязательной обратной проверкой. Разрешается одновременная передача и приём заявок не более чем на пять передвижений. Маневровые передвижения хозяйственных поездов с путей парка «В» от светофора «С» или «М» и обратно производится по заявке мастера мотодепо или бригадира машинистов мотодепо.

Маневровые передвижения хозяйственных поездов на деповские пути 1-24 и обратно производится по заявке дежурного по электродепо.

Заявки на маневровые передвижения снегоуборочной техники на путях с централизованными стрелками передаются дежурным по электродепо на основании телефонограммы работника Службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера. При выполнении заявки с несколькими заездами общим числом не более трех право дачи готовности на очередной заезд предоставляется машинисту хозяйственного поезда.

При производстве маневровых передвижений работник, давший заявку, обязан сообщить машинисту маршрут следования и указать место остановки.

Передвижения электросоставов с одного пути на другой путь того же парка (А или Б) производятся после задания маршрута полностью на вытяжной путь.

Маневровое передвижение может осуществляться с заездом за светофоры «ПА», «ПБ», при этом бригада маневрирующего состава должна остановиться у специального указателя, определяющего длину состава, соответственно 3, 4, 5, 6, 7, 8 вагонов. О маневровых передвижениях способом «углового заезда» за светофоры «ПА» или «ПБ» дежурный по электродепо обязан предупредить маневрового машиниста при выезде с деповского пути.

При передвижении маневровых составов, управляемых не из головной кабины, в первом вагоне по ходу следования, должен находиться помощник машиниста и следить за состоянием пути, положением стрелок и показанием светофоров.

В период работы рельсосварочной станции руководство маневровыми передвижениями хозяйственных поездов и передвижением рельсовозных тележек с 25 пути до поворотного бруса на 26 путь и обратно осуществляет работник рельсосварочной станции (РСС) по должности не ниже мастера, а когда рельсосварочная станция не работает – мастер мотодепо, старший мастер мотодепо, дежурный по мотодепо.

Маневровые передвижения с 25 пути на 37 путь и обратно осуществляются по распоряжения дежурного поста централизации.

Заявку на маневровые передвижения дежурный поста централизации получает от работника рельсосварочной станции по должности не ниже мастера.

В период, когда рельсосварочная станция не работает, заявку передаёт дежурный по электродепо, старший мастер мотодепо, дежурный по мотодепо.

После окончания рабочей смены, мастер рельсосварочной станции обязан сделать запись в настольном «Журнале учёта маневровых передвижений на парковых путях» на посту централизации электродепо «Сокол» о свободности 25 и 26 пути для движения хозяйственных поездов или запрещения маневровых передвижений по 25 и 26 путям.

15.6.2. Парк «В»

Маневровые передвижения (перестановка с одного пути на другой) на путях с нецентрализованными стрелками производится по распоряжению старшего мастера, мастера или бригадира машинистов мотодепо.

Если стрелки, входящие в маршрут, расположены на большом расстоянии друг от друга, то перевод их (локомотивной бригадой) разрешается производить поочередно, следуя на локомотиве, использующем этот маршрут. Работник, приготовивший маршрут, несёт ответственность за правильность положения стрелок и их запирание.

15.6.3. Производство маневровых передвижений при запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) маневрового светофора.

Маневровые передвижения (перестановки с одного пути на другой) при запрещающем показании светофоров «ГА», «ГБ», «ПБ», «И», «В», «К», «Л», «П», «Н», «Ф» производятся по пригласительному сигналу со скоростью не более 15 км/час до следующего светофора или на 35, 36 вытяжные пути, при неисправности пригласительных сигналов на светофорах «ГБ», «ГА», «ПБ», «И», «В», «К», «Л», «П», «Н», «Ф» или отсутствия их на светофорах: Д-1, Д-2, Д-3, Д-4, Д-5, Д-6, Д-7, Д-8, Д-9, Д-10, Д-11, Д-12, Д-13, Д-14, Д-15, Д-16, Д-17, Д-18, Д-19, Д-20, Д-21, Д-22, Д-23, Д-24, Д-25, «ПА», «Р», «С», «М», «ПБ» – по маршрутам подачи с 12 по 24 деповской путь, маневровые передвижения производятся:

– по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской, стрелочной связи или маневровой радиосвязи;

– по сигналу дежурного по парку, дежурного стрелочного поста (монтёра пути по уходу за стрелочными переводами) подаваемому на основании распоряжения дежурного поста централизации, переданного лично или по телефону стрелочной связи после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

15.6.4. Маневровые передвижения на занятый путь станции.

Маневровые передвижения на занятые парковые пути допускается с разрешения поездного диспетчера, и производятся по пригласительному сигналу, а при его неисправности или отсутствии их на светофорах Д-1, Д-2, Д-3, Д-4, Д-5, Д-6, Д-7, Д-8, Д-9, Д-10, Д-11, Д-12, Д-13, Д-14, Д-15, Д-16, Д-17, Д-18, Д-19, Д-20, Д-21, Д-22, Д-23, Д-24, Д-25, «ПА», «С», «Р», «М», «ПБ» – по маршруту подачи с 12 на 24 деповской путь:

– по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской, стрелочной связи или маневровой радиосвязи;

– по сигналу дежурного по парку, дежурного стрелочного поста (монтёа пути по уходу за стрелочными переводами), переданного лично или по телефону стрелочной связи после предупреждения машиниста о маневровом передвижении.

Маневровые передвижения на занятые деповские пути, при которых хвостовой вагон маневрового состава не заезжает за маневровый светофор «Д» – **запрещаются**.

В случаях, когда маневровый состав не заехал хвостовым вагоном за светофор «Д» (по неисправности или другие причины), правом на маневровое передвижение в обратном направлении в сторону вытяжного пути до группового светофора является распоряжение дежурного поста централизации, переданное машинисту под контролем поездного диспетчера по поездной диспетчерской связи.

Маневровые передвижения на занятые пути парка «В» производятся по сигналу старшего мастера мотодепо, мастера мотодепо, бригадира машинистов мотодепо после предупреждения об этом машиниста.

15.6.5. Перечень маршрутов, не предусмотренных таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов.

Маневровые передвижения с выездом маневрового состава к светофорам Е-1, Е-2 -запрещены.

15.6.6. Порядок возвращения маневрового подвижного состава на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровым светофором.

Возвращение маневрового состава на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровым светофором разрешается с разрешения поездного диспетчера по распоряжению дежурного поста централизации, переданному машинисту по поездной диспетчерской, тоннельной, стрелочной связи или маневровой радиосвязи под контролем поездного диспетчера.

Возвращение электросоставов и хозяйственных поездов с чётной или нечётной соединительной ветви осуществляется по приказу поездного диспетчера до светофоров «К» или «В» и далее по разрешающему показанию соответствующего светофора.

Возвращение электросостава, отправившегося и остановившегося частью вагонов за светофором Е-1 или Е-2 осуществляется по распоряжению дежурного поста централизации электродепо до первого попутного светофора и далее по разрешающему показанию этого светофора.

15.6.7. Подача и маневровые передвижения подвижного состава железных дорог МПС на путях метрополитена.

Порядок обслуживания и организация маневровой работы с подвижным составом железных дорог МПС на железнодорожном пути (не общего пользования) №24 электродепо «Сокол», примыкающего к станции «Подмосковная» Московской

железной дороги, устанавливается инструкцией, утверждённой начальником Московско-Смоленского отделения Московской железной дороги 12.11.2003 г. и введённой в действие Указанием начальника Метрополитена №846 от 21.12.2003 г.

15.6.8. Ночной отстой электросоставов.

Ночной отстой электросоставов на деповских путях производится согласно утверждённого графика движения поездов в количестве 13 составов.

15.6.9. Порядок закрепления подвижного состава на парковых путях.

Машинисту запрещается оставлять в рабочем состоянии электроподвижной состав без наблюдения работника, знающего правила его обслуживания и умеющего его остановить.

Допускается оставлять электроподвижной состав после затормаживания вагонов состава стояночными или ручными тормозами в количестве, зависящем от профиля пути.

На путях парка «В» подклинивание и затормаживание подвижного состава, с которым не производятся маневры, осуществляется машинистом, производящим постановку этого подвижного состава.

15.6.10. Перечень негабаритных мест и тоннелей стеснённого габарита в границах станции.

Негабаритные места в границах путей электродепо «Сокол» – въездные ворота на 24 железнодорожном пути (не общего пользования), здание склада ЗРЭПС и забор, и разгрузочных площадок ЗРЭПС на обочине 31 пути парка «В».

Нахождение работников при проходе подвижного состава в указанных местах **запрещено**.

15.6.11. Время хода состава от ворот депо до светофора Е-1 или Е-2 составляет 3 минуты.

15.6.12. Маневровые передвижения с пересечением маршрута приёма и отправления электросоставов должны прекращаться не менее, чем за пять минут до приёма и отправления электросостава, а при неблагоприятной погоде – не менее, чем за 10 минут.

15.6.13. На 35 пути установлены две неподвижные скобы на расстоянии 10 м и 30 м от тупикового упора;

На 36 пути установлены две неподвижные скобы на расстоянии 3 м и 28 метров от тупикового упора.

15.6.14. Смотровые канавы в электродепо «Сокол» с 1 по 24 глубокие.

15.6.15. При расстановке вагонов на путях ЗРЭПС №№11, 12, 13, 14, 15 обязательно проверять соблюдение габарита для безопасности движения маневрирующих составов по соседним путям.

15.6.16. Использование вытяжных тупиков №№35, 36 для стоянки вагонов без машиниста запрещается.

В исключительных случаях допускается по заявке дежурного по электродепо с оформлением записи в журнале учёта маневровых передвижений на срок не более времени дежурства одной смены дежурного поста централизации.

При необходимости занятия тупиков на больший срок дежурный по электродепо обязан сделать повторную заявку.

Заместитель начальника электродепо
«Сокол» по эксплуатации **С.Н. НОВИКОВ**

Машинист-инструктор **В.А. БЛОХИН**