

«СОГЛАСОВАНО»  
Заместитель начальника  
метрополитена  
Главный ревизор по безо-  
пасности движения  
\_\_\_\_\_  
В.В. ТИТОВ  
28.12.2004г.

«СОГЛАСОВАНО»  
Зам. Начальника Службы  
движения  
\_\_\_\_\_  
П.Л. ГРИШИН  
20.12.2004г

«УТВЕРЖДАЮ»  
Первый заместитель на-  
чальника метрополитена  
\_\_\_\_\_  
И.К.Ермоленко  
17.01.2005

**ИНСТРУКЦИЯ**  
**о порядке проведения тренировочных занятий с назначением вспомогательно-**  
**го поезда в электродепо «Сокол»**

## **1. Общие положения.**

1.1. Настоящая инструкция определяет порядок проведения практических (тренировочный) занятий с локомотивными бригадами по совершенствованию навыков сцепления электросоставов (далее составов) в условиях линии при назначении вспомогательного поезда, порядка следования соединенного поезда, расцепа и постановки составов на деповские пути с учётом местных особенностей и условий.

1.2. Тренировочные занятия с назначением вспомогательного поезда проводятся на нечётной соединительной ветви «Станция Сокол - электродепо Сокол» с частичным выездом на парковые пути.

1.3. Занятия проводятся по рабочим дням при отсутствии нарушения графика движения по согласованию с поездным диспетчером.

1.4. Занятия проводятся на двух последних составах, заходящих в электродепо в дневной отстой после утреннего часа пик с I главного станционного пути станции «Сокол». В качестве «неисправного» используется предпоследний, а в качестве «вспомогательного» - последний из этих двух составов.

1.5. Место остановки «неисправного» состава обозначено специальным знаком «!», который установлен на расстоянии 15 метров за светофором ПБ на парковых путях.

1.6. С целью обеспечения качественного проведения занятий на составах присутствуют машинист-инструктор по техническому обучению и машинист-инструктор, работающий в день проведения по смене «1». Машинист-инструктор по обучению следует на «неисправном» составе машинист-инструктор, работающий по смене «1» - на «вспомогательном» составе. От станции «Динамо» до станции «Сокол» поезда следуют с проверкой навыков машинистов использования пневматических тормозов.

1.7. Ответственным за организацию и проведение тренировочного занятия является машинист-инструктор, работающий в день проведения занятий по смене № 1.

1.8. Расцеп составов производится на 17 парковом пути у сигнального знака «Стоп», установленного за 25 метров до ворот электродепо. После расцепления «неисправный» состав следует на 17 деповской путь по сигналу дежурного по электродепо. «Вспомогательный» состав следует на 12 деповской путь по светофору ПБ.

1.9. При постановке составов на деповские пути электродепо организуется дополнительный осмотр ремонтным персоналом состояния ударно-тяговых узлов автосцепок, колёсных пар и срывных клапанов.

1.10. Проведение тренировочных занятий регистрируется в журнале, местом хранения которого является кабинет заместителя начальника электродепо по эксплуатации.

## **2. Взаимодействие машинистов при проведении практических занятий.**

2.1. Машинист «неисправного» состава производит остановку электро-тормозом у знака «!», затормаживает полным служебным торможением (ПСТ), перекрывает краны разобщительного устройства (краны двойной тяги) и ЭПВ, отключает выключатели АЛС-АРС, ВУ, включает стояночный тормоз на головном вагоне, производит объявление о задержке отправления поезда.

2.2. Машинист, взяв с собой реверсивную рукоятку и сигнальный фонарь, направляется в хвостовой вагон. Следуя по составу, он проверяет наличие ПСТ по манометрам ТЦ. Прибыв в кабину хвостового вагона, он, соблюдая меры безопасно-

сти, спускается на путь, по телефону тоннельной связи, который находится у светофора Е1, даёт заявку поездному диспетчеру на назначение вспомогательного поезда. Получив подтверждение от поездного диспетчера о назначении вспомогательного поезда, он открывает крышку ЭКК, проверяет наличие уплотнительных колец пневматических клапанов, работу сцепного механизма исправность красных сигнальных огней и ожидает прибытие вспомогательного поезда в кабине своего состава.

2.3. В кабине машинист включает радиостанцию, отпускает пневматические тормоза, убеждается в отсутствии скатывания, вновь производит ПСТ и перекрывает кран разобщительного устройства. Для подготовки к сцеплению он переводит левое зеркало заднего вида в нерабочее положение.

2.4. После высадки пассажиров на станции «Сокол», машинист «вспомогательного» состава следует на 3 станционный путь, где останавливается перед светофором Н-1 с запрещающим показанием, докладывает поездному диспетчеру и получает приказ о следовании в качестве вспомогательного поезда. Проследование светофора Н-1 с запрещающим показанием производится порядком, установленным ПТЭ метрополитенов РФ. Следуя по соединительной ветви, он производит остановку состава пневматическим тормозом на расстоянии 25 м от «неисправного» состава, подаёт звуковой сигнал остановки, отключает устройства АЛС-АРС, УАВА и переводит левое зеркало заднего вида в нерабочее положение.

2.5. Машинист «неисправного» состава из кабины управления хвостового вагона сигнальным фонарём подаёт сигнал на продвижение.

2.6. Получив сигнал на продвижение, машинист «вспомогательного» состава нажимает педаль бдительности, устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-2» и переводит ручку крана машиниста из 6-го положения в 5,4,3 положения с задержкой в каждом положении 3-4 сек. В момент начала движения состава машинист переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1», а ручку крана машиниста переводит во 2 положение. Для увеличения силы тяги машинист производит «ручной» пуск. При этом за 10 м до препятствия скорость должна составлять не более 3 км/ч, а за 1,5-2,0 метра до «неисправного» состава машинист обязан остановиться и подать звуковой сигнал остановки.

2.7. После подачи машинистом «вспомогательного» состава сигнала остановки, машинист «неисправного» состава спускается на путь, открывает крышку ЭКК на головном вагоне «вспомогательного» состава, проверяет наличие уплотнительных колец пневматических клапанов и работоспособность сцепного механизма, центрирует автосцепки, после чего поднимается в кабину своего состава и подаёт сигнал на сцепление.

2.8. Если при проверке сцепного механизма обнаружится его неработоспособность, то сцеп составов не производится, и после доклада об этом поездному диспетчеру, составы следуют в электродепо самостоятельно.

2.9. Машинист «вспомогательного» состава, получив сигнал произвести сцеп, включает педаль бдительности, устанавливает главную рукоятку КВ в положение «Ход-2» и отпускает пневматические тормоза 2-м положением крана машиниста с задержкой в каждом положении 3-4 сек. В момент начала движения состава машинист переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1». Скорость движения при сцеплении 1,5 км/час, допускается превышение этой скорости, но не более 3 км/час. В момент соединения автосцепок машинист «вспомогательного» состава применяет экстренное торможение с одновременным переводом главной рукоятки КВ в нулевое положение. Все торможения при сцепе производятся экстренным тормозом.

2.10. После сцепа машинист «неисправного» состава спускается на путь, открывает концевые краны с правой стороны соединенного состава, убеждается в правильности сцепления автосцепок и поднимается в кабину. После этого на путь спускается машинист «вспомогательного» состава, открывает концевые краны с левой стороны и поднимается в кабину.

2.11. Ответственность за правильность сцепления возлагается на машиниста «неисправного» поезда.

2.12. Проверка тормозов соединенного состава.

2.12.1. Машинист «вспомогательного» состава устанавливает реверсивную рукоятку КВ в положение «Вперед» и, не нажимая педаль бдительности, заряжает ТМ до 5 атм.

2.12.2. Машинист «неисправного» состава убеждается в отпуске автотормозов по манометру ТЦ, после чего даёт команду (сигнал) «Произвести пробное торможение».

2.12.3. По этой команде машинист «вспомогательного» состава производит полное служебное торможение.

2.12.4. Машинист «неисправного» состава убеждается в наличии давления ПСТ по манометру ТЦ и подаёт команду (сигнал) об окончании действий по сцепу.

2.13. По сигналу об окончании действий по сцепу машинист «вспомогательного» состава закрывает кран разобщительного устройства (краны двойной тяги) и повторяет сигнал.

2.14. Отключив радиосвязь, машинист «неисправного» состава направляется в кабину головного вагона, контролирует наличие давления воздуха в ТЦ. Прибыв в кабину головного вагона, спускается на путь и по телефону стрелочной связи сообщает дежурному поста централизации о произведенном сцепе и об отправлении на деповской путь. В кабине головного вагона занимает рабочее место, отпускает стояночный тормоз, устанавливает реверсивную рукоятку в положение «Вперёд», запрашивает по радиосвязи машиниста «вспомогательного» состава о готовности к отправлению и предупреждает его о предстоящем отпуске пневматических тормозов.

2.15. По запросу о готовности машинист «вспомогательного» состава устанавливает реверсивную рукоятку в положение «Вперёд», а главную - в «Ход-2», по радиосвязи сообщает машинисту «неисправного» состава о готовности к движению и нажимает педаль бдительности.

2.16. После подтверждения готовности к движению машинист «неисправного» состава нажимает педаль бдительности, открывает кран разобщительного устройства (краны двойной тяги), подаёт звуковой сигнал на движение и вторым положением крана машиниста отпускает пневматические тормоза.

2.17. В момент начала движения (появления тягового усилия) машинист «вспомогательного» состава переводит главную рукоятку КВ в положение «Ход-1». Для увеличения силы тяги (скорости) применяет ручной пуск кратковременным включением КВ на «Ход-2» с обязательной выдержкой в положении «Ход-1».

### **3. Следование соединённого состава.**

3.1. Следование соединенного состава до места расцепления осуществляется со скоростью не более 10 км/час.

3.2. При следовании машинистам без крайней необходимости запрещается отпускать педаль бдительности.

3.3. Переговоры между машинистами производятся по радиосвязи.

3.4. Руководство движением и ответственность за безопасность движения сцепа возлагается на машиниста первого по ходу движения состава, который обязан следить за свободностью пути, подавать соответствующие сигналы и при необходимости принимать меры к остановке.

3.5. О распломбировании РЦ АРС и УАВА машинисты производят запись в книгу ремонта. Оформление донесения в этом случае не обязательно.

**Начальник электродепо Сокол**

**А.Д. ГРИВАПШ**