

**Заместителю начальника мет-  
рополитена – начальнику  
Службы подвижного состава  
ОСИПОВУ В.П.  
Начальнику Службы движе-  
ния  
НОСОВУ А.В.  
Начальникам электродепо**



**УКАЗАНИЕ  
от 30.10.07 г. №842**

**«О введении в действие Инст-  
рукции о порядке подготовки,  
проведению обкатки и пере-  
гонки вагонов и подвижного  
состава специального назна-  
чения по линиям метрополи-  
тена И-17-07-ТР/ТЭ»**

В соответствии с пунктом 15.4. Правил технической эксплуатации метрополи-  
тенов Российской Федерации, введенных в действие в 2006 г.

**П Р И К А З Ы В А Ю :**

1. С 01.11.2007 г. ввести в действие. «Инструкцию по подготовке и проведе-  
нию обкатки и перегонки вагонов и подвижного состава специального назначения  
по линиям метрополитена» И-17-07-ТР/ТЭ (приложение №2).

2. Начальникам электродепо:

2.1. До 30.11.07 г. разработать и утвердить Местные инструкции в соответ-  
ствии с требованием п.2 «Введения» к Инструкции И-17-07-ТР/ТЭ.

2.2. До 30.11.07 г. организовать изучение и проверку знаний настоящей ин-  
струкции и Местной инструкции по электродепо. Результаты проверки оформить  
порядком, предусмотренным «Положением о технической учёбе», утверждённым  
приказом от 15.04.96 г. №148.

2.3. Обеспечить соблюдение следующего порядка оформления документа-  
ции, связанной с обкаткой и перегонкой состава:

2.3.1. В «Настольном журнале ДДЭ» (формат МУТ-11) в обязательном поряд-  
ке записывается номер вагона (номера вагонов), которые проходили обкатку на пар-  
ковых путях и на линии или отправлены в перегонку. Дополнительно указывается  
время выхода и захода в электродепо и фамилия машиниста. Контроль за оформле-  
нием журнала возлагается на дежурного по электродепо в соответствии с п.2.2.  
Должностной инструкции И-011 ТЭ от 02.06.95 г.

2.3.3. Оформление донесения или рапорта по результатам обкатки произво-  
дится в соответствии с установленным порядком, предусмотренным п.1.1.4. Инст-  
рукции И-013/2000 ТЭ от 01.03.2001 г. или п.1.11. Инструкции И-015/2000 ТЭ от

01.03.2001 г. и п. 2.1.1.4. Должностной инструкции машиниста и помощника машиниста электропоездов И-007 ТОЭ от 02.06.95 г.

3. Считать утратившим силу Инструкцию по обкатке и перегонке вагонов по линиям метрополитена И-06/99-ТР/ТЭ, введенную в действие приказом от 22.06.99 г. №135.

4. Контроль за исполнением настоящего указания возложить на заместителя начальника метрополитена– начальника Службы подвижного состава **ОСИПОВА В.П.**

**Начальник метрополитена**



**Д.В.ГАЕВ**

## **ПОРЯДОК**

### **обкатки и перегонки электроподвижного состава по главным путям в период движения пассажирских поездов.**

Вновь построенные вагоны, вагоны, вышедшие из капитального, среднего, планово-подъёмочного, планово-предупредительного и других видов ремонта, должны пройти обкатку на линии (резервом).

Электроподвижной состав для перегонки и обкатки может быть выдан на линию только после подготовки его в соответствии с Инструкцией по подготовке и проведению обкатки и перегонки вагонов по линиям метрополитена (приложение №2).

Электроподвижной состав для обкатки и перегонки выдаётся на линию по заявке дежурного по электродепо. Эта заявка передаётся оператору диспетчерского участка службы движения по телефону оперативной связи или по телефону административно-хозяйственной связи (10-87).

Готовность на перегонку и обкатку передаёт дежурный по электродепо поездному диспетчеру по поездной диспетчерской связи не менее чем за 15 мин до выдачи её на линию.

Перегонка или обкатка электроподвижного состава осуществляется ежедневно, кроме праздничных дней и дней проведения массовых мероприятий при размерах движения не более 28 поездов в час. Электросоставы, предназначенные для перегонки из одного электродепо в другое, должны состоять не менее, чем из 3-х и не более чем из восьми вагонов, укомплектованных соответствующим снаряжением и управляться локомотивной бригадой, состоящей из машиниста 1-го или 2-го класса и помощника машиниста, знающих расстановку светофоров, план, профиль пути на линиях и соединительных ветвях, по которым следуют перегонки.

При перегонке электросоставов с одной линии на другую, или обкатке, сформированных из 5-ти и более вагонов, связанной с выездом к сигналу опасности, электросоставы сопровождаются двумя локомотивными бригадами, одна из которых находится в головном, а другая в хвостовом вагоне.

Пропуск вагона-путеизмерителя, вагона-дефектоскопа по линии осуществляется при размерах движения не более 25 поездов в час, а на Сокольнической и Таганско-Краснопресненской линиях не более 28 поездов в час.

Скорость движения электропоезда:

- при транспортировке вагона-дефектоскопа и вагона-путеизмерителя – не более 70 км/час;
- с включенным механизмом вагона-дефектоскопа – не более 50 км/час;
- с включенным механизмом вагона-путеизмерителя – не более 60 км/час;
- по стрелочным переводам и глухим пересечениям с включенным механизмом вагона-дефектоскопа и вагона-путеизмерителя не более 20 км/час, а при транспортировке вагона-дефектоскопа и вагона-путеизмерителя по стрелочным переводам и глухим пересечениям с установленной скоростью.

Перегонка электросостава со снегоуборочной машиной (СММ) производится после 21 часа, а перегонка со шпалоподбивочной машинной (ВПРС) только после 24 часов с обязательным сопровождением машинистом СММ (ВПРС) или помощником машиниста с правом управления этими машинами.

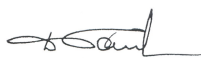
Перегонка электроподвижного состава с отключенными устройствами или необорудованная устройствами АРС выпускаются на линию, где основным средством сигнализации является АЛС-АРС без автостопов и защитных участков, при размерах движения не более 12 поездов в час.

Перегонка электросостава, снятого с линии по неисправности АРС, со станционных путей, соединительных ветвей в электродепо осуществляется во внепиковые часы установленным порядком после дачи готовности машиниста-инструктора.

Перегонка вагонов, подлежащих последующей ликвидации из одного электродепо в другое, производится не ранее 22 часов, управление электроподвижным составом осуществляют две локомотивные бригады в сопровождении машиниста-инструктора.

Начальник электродепо или его заместитель до 17 часов должен дать телефонограмму на диспетчерский участок службы движения о готовности перегонки вагонов, подлежащих ликвидации, со скоростью не более 35 км/час.

**Начальник метрополитена**



**Д.В.ГАЕВ**

**СОГЛАСОВАНО**

Заместитель начальника  
метрополитена – главный ревизор  
по безопасности движения

**В.В.ТИТОВ**

25.10.07 г.

**УТВЕРЖДАЮ**

Заместитель начальника  
метрополитена – начальник  
Службу подвижного состава

**В.П.ОСИПОВ**

## **ИНСТРУКЦИЯ**

**о порядке подготовки, проведении обкатки и перегонки подвижного  
состава с вагонами (новой постройки, после ремонта, специального  
назначения) по главным путям метрополитена в период движения  
пассажирских поездов**

**И-17/07 ТР/ТЭ**

**СПС 2007 г.**

## **ВВЕДЕНИЕ**

1. Инструкция разработана в соответствии с требованиями Правил технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации, руководящих указаний и приказов Управления метрополитена и Службы подвижного состава.

2. В дополнение к данной Инструкции в каждом электродепо, эксплуатирующем подвижной состав, оборудованный тиристорными блоками управления, должна быть издана местная инструкция о порядке обкатки для проверки тиристорных блоков и устройств, предупреждения проезда станций (УГТПС). В электродепо, где эксплуатируются вагоны моделей 81-720/721 и 81-740/741, а также их модификации должна быть издана местная инструкция о порядке обкатки и перегонки вагонов с учётом конструктивных особенностей. В местной инструкции должно быть учтено выполнение графиков ремонта и движения поездов, а также местные особенности линий и скоростные ограничения. Указанные местные инструкции должны быть согласованы со Службой подвижного состава.

3. Вагоны, прошедшие заводской ремонт, предварительно обкатываются на заводе по правилам, изложенным в «Положении о ремонте и модернизации вагонов...», введённым указанием №544 от 6.07.94 года и порядком, установленным настоящей Инструкцией.

## **I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1.1. Настоящая Инструкция определяет порядок действий работников цехов ремонта, эксплуатации электродепо, инспекторов-приёмщиков вагонов при подготовке, производстве обкаток и перегонок вагонов метрополитена, организацию технического обслуживания вагонов, порядок контроля и оформления документов на подвижной состав и вагоны, подлежащие обкатке и перегонке.

1.2. Обкатку и перегонку вагонов осуществляют работники электродепо, проверенные в знании данной Инструкции, с отметкой в журнале по техническому обучению (для работников цеха ремонта) и в формуляре машиниста (для локомотивных бригад). Список работников цеха ремонта, проводящих обкатки и перегонки, утверждается начальником электродепо не реже одного раза в год и вводится приказом по электродепо. Список машинистов, имеющих право производства обкаток и перегонок подвижного состава, предоставляется в Службу подвижного состава для утверждения не реже одного раза в год. Специальные занятия и испытания машинистов, используемых в перегонках, проводятся в соответствии с указанием от 11.04.2001 г. №292. В случае не использования машиниста в перегонках более 6 месяцев, обеспечить сопровождение состава машинистом-инструктором электродепо приписки.

1.3. Действие настоящей Инструкции распространяется на предприятия, выполняющие деповской и заводской ремонт вагонов.

1.4. Перегонка и обкатка вагонов, включая вагон-лабораторию Службы сигнализации и связи, осуществляется при размерах движения не более 28 пар поездов в час ежедневно, кроме праздничных дней.

Пропуск вагона-путеизмерителя, вагона-дефектоскопа по линии осуществляется при размерах движения не более 25 пар поездов в час, а на Сокольнической и Танганско-Краснопресненской линиях не более 28 пар поездов в час. Перегонка составов со снегоуборочной машиной (СММ) производится после 21 часа, а со шпало-подбивочной машиной (ВПРС) — после 24 часов с обязательным сопровождением машинистом или помощником машиниста с правом управления этими машинами.

1.5. Составы, предназначенные для обкатки и перегонки, должны состоять не менее чем из 3-х действующих вагонов, укомплектованных соответствующим сна-

ряжением и инструментом согласно Инструкции И-020 ТЭ/ТО. На каждый обкатываемый или перегоняемый (недействующий) вагон вцепляется не менее 2 действующих вагонов.

1.6. Обкатка и перегонка вагонов, за исключением тиристорной обкатки и проверки УППС, должна производиться локомотивной бригадой, состоящей из машиниста 1-го или 2-го класса и помощника машиниста, знающих расстановку светофоров, план и профиль пути на линиях и соединительных ветвях по маршруту следования, а также прошедших инструктаж, с его регистрацией в специальном журнале (перегонка) или Книге ежедневных инструктажей (обкатка), о предстоящей работе. При проведении обкатки обязательно присутствие работников цеха ремонта, определённых приказом начальника электродепо (ст. мастеров, мастеров, освобождённых бригадиров, старших электромехаников, электромехаников, электромонтеров) с привлечением представителей организаций, производящих ремонт вагонов метрополитена. Сопровождающие обкатку работники цеха ремонта должны быть проверены на знание данной Инструкции.

Допускается проведение тиристорной обкатки и проверки УППС машинистами 3-го класса и без класса квалификации после проведения инструктажа машинистом-инструктором с обязательной отметкой в Книге ежедневного инструктажа. При проведении тиристорной обкатки обязательно присутствие старших электромехаников или электромехаников (электромонтеров).

Составы, предназначенные для обкатки и перегонки, связанные с выездом к сигналу опасности, сформированные из 5-ти и более вагонов, а также составы, состоящие из вагонов моделей 81-717/714, 81-720/721 и 81-740/741 и их модификаций с вцепленным в середину головным вагоном, сопровождаются двумя локомотивными бригадами, одна из которых находится в головном, а другая – в хвостовом вагоне.

1.7. Для обкатки вагонов по своей линии допускается выдача составов под управлением локомотивной бригадой с неопломбированными поездными устройствами АРС и БАРС.

1.8. Выдача подвижного состава из электродепо приписки для перегонки по линиям метрополитена должна производиться с опломбированными устройствами АЛС-АРС и БАРС, готовность на которые действует в течение 24 часов на протяжении всего маршрута следования туда и обратно. Допускается производить отключение устройств АЛС-АРС и БАРС при следовании перегоночного состава по линиям: с необорудованными устройствами АЛС-АРС, с несовместимыми устройствами АЛС-АРС и при выдаче перегоночного состава из другого электродепо для следования в электродепо приписки после перецепок при управлении локомотивной бригадой.

1.9. Перегонка вагонов с отключенными или неисправными поездными устройствами АРС на линиях, где основным средством сигнализации является АЛС-АРС без автостопов и защитных участков, осуществляется по сигналам автоблокировки при размерах движения не более 12 пар поездов в час. Перегонка таких составов производится во внепиковое время с обязательным сопровождением машинистом-инструктором электродепо приписки.

1.10. Порядок оформления документации, связанной с обкаткой и перегонкой составов:

1.10.1. Проведение инструктажа локомотивной бригады с проверкой знаний, обязанностей и маршрута следования с обеспечением безопасности движения долж-

но быть зарегистрировано с росписью локомотивной бригады и лица, проводившего инструктаж; при проведении обкатки по своей линии – в Журнале ежедневного инструктажа локомотивных бригад, при перегонке в другие депо – в Журнале перегонок (форма установлена письмом №23-37/47 от 10.09.2001 г.)

1.10.1.1. В «Настольном журнале ДДЭ» (форма МУТ-11) в обязательном порядке записываются номера (номер) вагонов, которые проходили обкатку на парковых путях и на линии или отправлены в перегонку. Дополнительно в журнале указывается время выхода и захода в электродепо, а также фамилия машиниста. Контроль за оформлением журнала возлагается на дежурного по электродепо в соответствии с п.2.2. Должностной инструкции И-011/2007, введенной указанием начальника метрополитена от 20.06.2007 г. №505.

1.10.1.2. После проведенной обкатки машинист сообщает обо всех замечаниях, выявленных в процессе обкатки, ремонтному персоналу, участвующему в обкатке, с оформлением донесения. Данные замечания, выявленные в процессе обкатки, заносятся ремонтным персоналом, производившем обкатку, в Книгу распоряжений заместителя начальника электродепо по ремонту (форма ПСУ-79), а готовность на вагоны, прошедшие обкатку и готовые для работы на линии, оформляется в Книгу готовности подвижного состава (форма ПСУ-78).

1.10.1.3. Составы, предназначенные для обкатки или перегонки, должны быть оборудованы исправной поездной радиосвязью. Переключение каналов радиостанций при перегонке составов с одной линии на другую производится в соответствии с постоянно-действующим инструктажем по СПС №14 (сборник №1).

1.11. Обкатку на линии вагонов новой постройки (от завода), а также прошедших капитальный и средний ремонт производить после 22 часов в соответствии с п.1.6. настоящей инструкции.

1.12. Перед выездом на линию перегоночного состава дежурный по электродепо лично выдаёт локомотивной бригаде, осуществляющей перегонку, схему линий с описанием маршрута следования. По возвращении перегоночного состава в электродепо приписки локомотивная бригада возвращает дежурному по электродепо выданную документацию.

## **II. ОБКАТКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА**

2.1. Обкатка (ходовые испытания) вагона или нескольких вагонов производится с целью определения работоспособности отремонтированных узлов и агрегатов вагона и вагона в целом после проведенного ремонта, для проверки работы поездных устройств АЛС-АРС, для выявления скрытой неисправности на вагоне в различных ходовых и тормозных режимах работы состава на линии. В обязательном порядке обкатка производится:

- а) после поступления вновь построенных вагонов от заводов-изготовителей;
- б) после проведенного заводского ремонта СР, КР и КР-2;
- в) после проведения ремонта в объеме ТР-3, 2ТР-3 и СР в условиях электродепо;
- г) после проведенного ремонта в объеме ТР-2 с выкаткой тележек или в случае необходимости, по распоряжению заместителя начальника электродепо по ремонту;
- д) после внепланового ремонта вагонов, связанного со сменой рам тележек, тяговых двигателей, колёсных пар и силовых аппаратов;
- е) после устранения неисправностей в силовой схеме и схеме управления и устранения других неисправностей по распоряжению заместителя начальника электродепо по ремонту;



ж) для проверки тока уставки тиристорных блоков и реле контроля тормозного тока (РКТТ) на составе, после проведенной модернизации вагонов, требующих обкатки, и после установки новых программ управления тягового привода или системы управления состава.

з) в случае, если причина неисправности вагона (состава) не выявлена или не подтверждается;

л) при необходимости проверки системы АРС-АЛС и УППС.

### **III. ОБКАТКА ПОСЛЕ ПОСТУПЛЕНИЯ ВНОВЬ ПОСТРОЕННЫХ ВАГОНОВ ОТ ЗАВОДОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

3.1. Производится согласно утверждённых Инструкций (сдача вагонов метрополитена в эксплуатацию) 9.7175.30.00.001.00ИМ, 740.00.00.001ИМ, 9.720.30.00.000ИМ.

### **IV. ОБКАТКА ВАГОНОВ ПОСЛЕ ЗАВОДСКОГО РЕМОНТА**

4.1. Испытания вагонов на заводе производятся согласно утверждённому «Положению о ремонте и модернизации вагонов, вагонного оборудования и изготовления запасных частей на заводе по ремонту электроподвижного состава...» (Указание №544 от 06.07.94 г.) с последующей записью в «Журнале обкатки вагона на стенде».

4.2. После перестановки отремонтированных вагонов с ЗАО ЗРЭПС в электродепо «Выхино» или «Сокол» вагон перегоняется в электродепо приписки в нерабочем состоянии.

4.3. Обкатка в электродепо делится на два этапа:

- обкатка на парковых путях;
- обкатка на линии.

4.3.1. При подготовке обкатки по парковым путям вагон осматривается и принимается работниками комплексной бригады электродепо приписки по видам оборудования в объёме ТР-1, после чего старшим мастером или мастером комплексной бригады делается запись в Книге готовности подвижного состава ПСУ-78 о готовности вагона в обкатку по парковым путям.

4.3.2. Обкатка вагона по парковым путям производится в сопровождении старшего мастера (мастера) комплексной бригады, планово-подъёмочного ремонта.

4.3.3. В обкатке по парковым путям производится проверка силовой электро-схемы и экипажной части вагона.

4.3.4. После того, как вагон пройдет обкатку по парковым путям, лицо, сопровождающее обкатку, делает запись о результатах обкатки в Книгу готовности подвижного состава формы ПСУ-78 на основании Положения о порядке оформления готовности подвижного состава П-19/07 ТР/ТЭ.

4.3.5. Заместитель начальника электродепо по ремонту делает запись в Книге распоряжений формы ПСУ-79 об обкатке вагона по парковым путям и о формировании состава для обкатки его на линии. В своём распоряжении заместитель начальника электродепо по ремонту указывает пономерной список вагонов, участвующих в обкатке, причину обкатки, порядок формирования и количество рейсов на линии (до какой станции).

Примечание: перед обкаткой на парковых путях и линии необходимо произвести полное опробование пневматических тормозов.

4.3.6. Обкатка на парковых путях:

4.3.6.1. Подготовка обкатки на парковых путях:

Примечание: на один обкатываемый вагон должно быть не менее 1-го действующего вагона (исправного). Пробег обкатываемого вагона должен быть не менее

500 м.

Обкатываемый вагон и вагон прикрытия (исправный вагон) осматривается слесарями с правом осмотра, после чего делается запись о готовности для обкатки на парковых путях согласно Положению о порядке оформления готовности подвижного состава П-19/07 ТР/ТЭ.

4.3.6.2. Обкатка вагона на парковых путях производится в сопровождении ремонтного персонала, определённого приказом начальника электродепо.

4.3.6.3. Обкату вагона осуществляет локомотивная бригада ДДЭ, при этом необходимо убедиться в наличии готовности на обкатываемый вагон и вагон прикрытия (исправный вагон).

4.3.6.4. При обкатке вагона на парковых путях проверяется работа силовой схемы (ход-1), а также работа экипажной части вагона.

*Примечание: При обкатке головного вагона в обязательном порядке осуществляется проверка контроллера резервного управления (КРУ).*

4.3.7. Подготовка обкатки на линии:

*Примечание: на один обкатываемый вагон должно быть не менее 2-х действующих вагонов. Количество обкатываемых вагонов в составе не более двух. Пробег обкатываемого вагона должен быть не менее 14 км.*

Сформированный обкаточный состав осматривается слесарями с правом осмотра, после чего делается запись о готовности состава в обкатку на линию согласно Положению о порядке оформления готовности подвижного состава П-19/07 ТР/ТЭ. При этом на сформированном обкаточном составе производится проверка системы АРС и оформляется готовность установленным порядком.

4.3.7.1. Обкатка вагона на линии производится в сопровождении ремонтного персонала, определённого приказом начальника электродепо.

4.3.7.2. Перед началом приёмки состава с обкатываемым вагоном локомотивная бригада должна убедиться в наличии готовности на обкатываемый вагон (состав) и готовности на сформированный состав, а также причину обкатки вагона (состава).

4.3.7.3. Приёмка состава осуществляется локомотивной бригадой в соответствии с требованиями п.п.3.1.-3.3. раздела №3 «Обязанности локомотивной бригады при приёмке электроподвижного состава в электродепо с подачей напряжения 825В на состав» Инструкций И-(013)015/2000 ТЭ (Инструкция локомотивной бригаде электропоездов Московского метрополитена о порядке приёмки, осмотра, сдачи электроподвижного состава, порядке работы на линии и производстве маневровых работ на линии).

4.3.7.4. Перед выдачей обкаточного состава на линию люки моторно-колёсного блока в салоне обкатываемого вагона должны быть открыты, обеспечивая визуальный обзор и прослушивание подвагонного оборудования в движении, и должен быть обеспечен беспрепятственный доступ к стоп-крану. На вагонах моделей 81-720/721 и 81-740/741 и их модификациях, на которых отсутствуют указанные выше люки, производится прослушивание работы подвагонного оборудования из салона.

4.3.7.5. Обкаточный состав должен быть укомплектован поездным, аварийным инструментом и средствами пожаротушения согласно Инструкции И-020 ТЭ/ТО «по размещению поездного снаряжения электропоездов метрополитена».

4.3.7.6. На обкаточном составе должна быть проверена работа связи «пассажир-машинист», громкоговорящего оповещения пассажиров и поездной радиосвязи.

#### 4.3.8. Обкатка на линии:

4.3.8.1. При обкатке вагона на линии осуществлять следующий режим движения:

а) пуск тяговых двигателей производится по положениям контроллера машиниста, несколько первых позиций реостатного контроллера выводятся с задержкой 1-2 сек., далее осуществляется автоматический пуск.

На составах, состоящих из вагонов моделей 81-720/721 и 81-740/741 и их модификаций, пуск тяговых двигателей производится по положениям ручки контроллера машиниста с задержкой 1-2 сек. на каждом положении. При отсутствии замечаний при пуске тяговых двигателей со следующей станции производится автоматический пуск тяговых двигателей согласно установленного режима вождения;

б) электрическое торможение производится с задержкой реостатного контроллера на первых пяти позициях по 1-2 сек.

Переход на автоматическое торможение производится со скорости не более 55 км/час.

На составах из вагонов моделей 81-720/721 и 81-740/741 и их модификаций торможение производится по положениям ручки контроллера машиниста с задержкой 1-2 сек. на каждом положении. При отсутствии замечаний при торможении, перед следующей станцией производится торможение согласно установленного режима.

Допускаемая скорость движения обкатываемых вагонов, но не более 80 км/час (в соответствии с установленными скоростями на участке).

*Примечание: При обкатке головного вагона в обязательном порядке осуществляется проверка контроллера резервного управления (КРУ).*

4.3.9. По окончании обкатки проверить: состояние тяговых двигателей, мотор-компрессора, колёсных пар, положение кузова, нагрев подшипниковых узлов и ободов (бандажей) колёсных пар. Дополнительно для вагонов Е и их модификаций, 81-717/714 и их модификаций проверить состояние карданных муфт, электрических аппаратов силовой цепи, деталей центрального подвешивания и тормозной рычажной передачи.

### **V. ОБКАТКА ВАГОНОВ ПОСЛЕ ПРОВЕДЁННОГО В ЭЛЕКТРОДЕПО ТЕКУЩЕГО РЕМОНТА ТР-2 (С ВЫКАТКОЙ ТЕЛЕЖЕК), ТР-3, 2ТР-3, СР В УСЛОВИЯХ ЭЛЕКТРОДЕПО И НЕПЛАНОВОГО РЕМОНТА**

5.1. При подготовке обкатки по парковым путям вагон осматривается и принимается работниками комплексной бригады электродепо приписки по видам обслуживания в объёме ТР-1 после среднего ремонта (СР) в условиях электродепо и ТО-3 после текущего ремонта (ТР-3), если ремонт производился не в электродепо приписки, после чего старшим мастером или мастером комплексной бригады делается запись в Книге готовности подвижного состава ПСУ-78 о готовности вагона в обкатку по парковым путям.

5.2. Обкатка вагонов после ремонта ТР-2 (с выкаткой тележек), ТР-3, 2ТР-3, СР в условиях электродепо и внепланового ремонта требующего обкатки производится:

5.2.1. Если вагон проходил данные ремонты в электродепо приписки – аналогично обкатке вагонов прошедших заводской ремонт, согласно п.4.3. данного положения.

5.2.2. Если вагон проходил данные ремонты на специализированных участках других электродепо, то обкатка делится на три этапа:

5.2.2.1. Обкатка на парковых путях в электродепо производивших один из данных ремонтов в объёме предусмотренных в п.4.3.6., кроме работы силовой схемы (ход-1) указанные в п.4.3.6.4.

5.2.2.2. Обкатка на парковых путях в электродепо приписки вагона в объёме предусмотренных в п.4.3.6.

5.1.2.3. Обкатка на линии электродепо приписки вагона в объёме, предусмотренных в п.4.3.7., 4.3.8., 4.3.9.

## **VI. ПЕРЕГОНКА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОСТУПИВШЕГО ОТ ПРОМЫШЛЕННОСТИ, ПО ЛИНИЯМ МЕТРОПОЛИТЕНА**

6.1. Вагоны нового изготовления, поступившие от промышленности и прошедшие капитальный ремонт на заводе-изготовителе, подлежащие перегонке, должны обеспечивать безопасность движения и отвечать требованиям Правил технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации и Инструкции ЦМетро 4181 «О порядке транспортировке вагонов метрополитена по железнодорожным путям».

6.2. Прибывшие с завода-изготовителя вагоны переставляются с прилегающих железнодорожных путей в электродепо «Сокол» или «Печатники» мотовозом.

6.3. Машинист (помощник) мотовоза перед перестановкой осматривает поступившие вагоны для перестановки на деповские пути электродепо «Сокол» или «Печатники» с обеспечением безопасности движения.

6.4. О прибывших вагонах новой постройки и прошедших капитальный ремонт (КР) руководители электродепо, которым будут приписаны новые и отремонтированные вагоны, в тот же день извещаются руководством СПС телефонограммой.

6.5. После получения телефонограммы о поступлении вагонов с ОАО «Метровагонмаш» в суточный срок причастные электродепо направляют в электродепо «Сокол» или «Печатники» для приёма ответственного представителя, по должности не ниже мастера.

6.6. Ответственный представитель электродепо приписки совместно с представителем электродепо «Сокол» или «Печатники» принимает поступившие вагоны у представителя ОАО «Метровагонмаш».

6.7. Поступившие вагоны перед перегонкой должны быть осмотрены в объёме ТО-1 слесарями с правом осмотра и мастерами электродепо «Сокол» или «Печатники», а также представителями электродепо будущей приписки вагонов (вагоны нового изготовления) или представителями электродепо приписки вагонов (вагоны прошедшие капитальный ремонт на ОАО «Метровагонмаш»). Помимо осмотра вагонов в объёме ТО-1 ремонтным персоналом производятся следующие работы:

- проверка плотности напорной и тормозной магистралей;
- проверка работы тормозных воздухораспределителей;

в соответствии с Инструкцией «по содержанию и применению электрических, автоматических и пневматических тормозов на электроподвижном составе метрополитена» И-00/01 ТО/ТЭ.

- стояночные (ручные) тормоза должны быть распущены или отключены.

6.8. На поступивших вагонах брусья токоприёмников должны быть сняты. Аккумуляторные батареи, РЦУ, БРУ, главные разъединители, вентили замещения (за исключением вагонов типов 81-720/721 и 81-740/741 и их модификаций), автоматические выключатели и УАВА должны быть отключены.

6.9. Для перегонки вагонов состав формируется не менее, чем из 4-х дейст-

вующих вагонов и не более 2-х поступивших с завода – изготовителя. Поступившие от промышленности вагоны вцепляются в середине состава.'

6.10. После сцепки вагонов должны быть включены пневматические междувагонные соединения и проведено полное опробование автотормозов, ЭКК не включаются, вагоны перегоняются посторонней тягой.

6.11. Готовность на перегоночный состав оформляется в соответствии с «Положением о порядке оформления готовности на подвижной состав П-19/07 ТР/ТЭ».

6.12. Перегонку вагонов в электродепо приписки или расстановки производится двумя локомотивными бригадами под руководством машиниста-инструктора и в соответствии с п.п.1.4-1.9. настоящей Инструкции.

6.13. Для связи между двумя кабинами в этом случае используется поездная диспетчерская связь, переносные радиостанции или проводная связь.

## **VII. ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ВАГОНАМ, ПОДЛЕЖАЩИМ ПЕРЕГОНКЕ В ЗАВОДСКОЙ РЕМОНТ, В ТЕКУЩИЙ РЕМОНТ ТРЕТЬЕГО ОБЪЁМА (ТР-3, 2ТР-3) И СР В УСЛОВИЯХ ЭЛЕКТРОДЕПО В ДРУГИЕ ЭЛЕКТРОДЕПО И ИЗ РЕМОНТА**

7.1. Вагоны метрополитена, подлежащие перегонке, должны обеспечивать безопасность движения.

7.2. С вагонов, предназначенных для перегонки в заводской ремонт, должно быть снято оборудование согласно утверждённого перечня. Отсоединенные концы проводов должны быть тщательно заизолированы и прочно закреплены.

7.3. При формировании перегоночного состава должно соблюдаться следующее условие:

на один вагон, подлежащий перегонке посторонней тягой, должно быть не менее двух действующих вагонов.

7.4 Выдача вагона в электродепо приписки после КР и СР разрешается лишь при наличии записи в Книге готовности подвижного состава ЗАО ЗРЭПС, произведённой представителем ЗАО ЗРЭПС и инспектором-приёмщиком вагонов. А после ТР-3, 2ТР-3 и СР в условиях электродепо только при наличии записи в Книге готовности подвижного состава, произведённой мастером ППР (заместителем начальника электродепо по ремонту) и приёмщиком вагонов подвижного состава. Вагоны перегоняются посторонней тягой.

7.5 Перегонка вагонов, поступивших на метрополитен после капитального ремонта на ОАО «Метровагонмаш», производится в соответствии с разделом VI настоящей Инструкции.

## **VIII. ПЕРЕГОНКА СОСТАВОВ ИЗ ОДНОГО ЭЛЕКТРОДЕПО В ДРУГОЕ**

8.1. Составы, предназначенные для перегонки из одного электродепо в другое, должны состоять не менее чем из 3-х вагонов.

8.2. Переключение каналов радиостанций при перегонке составов с одной линии на другую производится в соответствии с постоянно действующим инструктажем по СПС №14 (сборник №1).

8.3. При перегонке состава из другого электродепо в электродепо приписки возможность следования с включенными устройствами АРС или БАРС определяет ответственный за перегонку машинист-инструктор, о чём докладывает дежурному по электродепо.

8.4. После приёмки перегоночного состава локомотивной бригадой дежурный по электродепо передаёт готовность на перегонку поездному диспетчеру по поездной диспетчерской связи.

В журнале перегонок указывает номера вагонов, участвующих в перегонке туда и обратно, как производится перегонка (с включенными устройствами АРС или БАРС или по автоблокировке).

8.5. Для следования состава, сформированного из вагонов типа 81-720/721 и 81-740/741 и их модификаций с отключенными устройствами БАРС по линиям, где основным средством сигнализации является АЛС-АРС, после получения приказа на включение сигналов автоблокировки машинисту-инструктору разрешается распломбировать и включить кнопку «АЛС» на пульте машиниста.

## **IX. ПЕРЕГОНКА СПЕЦВАГОНОВ**

9.1. Формирование состава со спецвагоном должно осуществляться по письменному распоряжению заместителя начальника электродепо по ремонту.

9.2. Перегонка спецвагонов из одного электродепо в другое должна состоять не менее, чем из 3-х действующих вагонов, укомплектованных соответствующим поездным снаряжением.

9.3. Готовность на сформированный состав и экипажную часть спецвагона дает мастер комплексной бригады или мастер ПТО (руководитель смены) с записью в Книге готовности подвижного состава формы ПСУ-78.

9.4. Перегонка машин ВПРС и СММ производится в сопровождении машиниста или помощника машиниста с правом управления этими машинами.

9.5. Перегонка составов со спецвагонами производится в соответствии с п.п.1.4.-1.9. настоящей Инструкции.

9.6. Скорость движения поездов на участках пути, где нет ограничения скорости:

- при транспортировке вагона-дефектоскопа и вагона-путеизмерителя – не более 70 км/ч;

- с включенным механизмом вагона-путеизмерителя – не более 60 км/ч;

- с включенным механизмом вагона-дефектоскопа – не более 50 км/ч;

- по стрелочным переводам и глухим пересечениям с включенным механизмом вагонов дефектоскопа и путеизмерителя – не более 20 км/ч; при транспортировке СММ – не более 50 км/ч, а на отклонённый путь и с отклонённого пути – не более 25 км/ч;

- при транспортировке машины ВПРС: при движении вагонами впереди машины – не более 50 км/ч, при движении вагонами сзади машины – не более 35 км/ч.

9.7. Перегонка снегоуборочной машины (СММ) производится после 21 часа, а перегонка шпалоподбивочной машины (ВПРС) – после 24 часов.

## **X. ПЕРЕГОНКА ВАГОНОВ, ПОДЛЕЖАЩИХ ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ЛИКВИДАЦИИ**

К перегонке вагонов на пункты их ликвидации могут быть допущены вагоны после оформления документов (подписания акта формы МУТ-27 у начальника метрополитена, Указание №581 от 23.06.93 г.) и при соблюдении следующих условий:

10.1. Ходовые части и автосцепки по своему состоянию отвечают всем требованиям безопасности движения поездов.

10.2. Габаритные размеры кузова и ходовых частей соответствуют требованиям норм допусков и износов мотор-вагонного подвижного состава метрополитена.

10.3. Всё подвагонное оборудование надёжно закреплено.

10.4. Раздвижные двери заперты в закрытом состоянии.

10.5. Тормозные воздухораспределители и тормозные цилиндры отключены от магистрали.

10.6. Тормозные краны закрыты.

10.7. Стояночный тормоз демонтирован или отпущен курбелем.

10.8. Отключены: главные разъединители, РЦУ, вынуты плавкие предохранители, отключены автоматические выключатели; сняты щетки на тяговых двигателях, ЗУМы, бруссы с токоприёмниками.

10.9. Отсоединённые концы проводов, кабелей заизолированы и надёжно закреплены к близлежащему оборудованию.

10.10. О готовности вагона к перегонке должен быть составлен акт проверки технического состояния вагона метрополитена для перегонки с последующей ликвидацией (приложение №2), подписанный заместителем начальника электродепо по ремонту и старшим мастером (мастером) комплексной бригады, а также дана готовность установленным порядком и определена скорость следования (не более 35 км/ч).

Акты проверки технического состояния вагона метрополитена для перегонки с последующей ликвидацией должны храниться в производственно-техническом отделе электродепо приписки вагона (срок хранения актов 6 мес. с момента ликвидации вагонов).

10.11. Вагон, подготовленный к перегонке, вцепляется в середину состава, спереди и сзади него вцепляются не менее чем по 2 действующих вагона.

10.12. После сцепки механических частей автосцепок производится соединение тормозной и напорной магистралей обеих частей состава сопровождения и производится полное опробование тормозов.

10.13. Головная и хвостовая кабины состава должны быть оборудованы поездными радиостанциями.

10.14. Перед транспортировкой сцеп должен быть обкатан на парковых путях.

10.15. Перегонка вагонов, подлежащих последующей ликвидации, из одного электродепо в другое, производится во время движения электропоездов после 22 часов.

10.16. Управление составом производят две локомотивные бригады, одна из которых находится в кабине управления головного вагона, а вторая – в кабине управления хвостового вагона.

10.17. Управление составом осуществляется из кабины управления головного вагона. При необходимости включения, отключения тяговых двигателей, производства торможения соответствующие команды об этом подаёт машинист головного вагона по поездной диспетчерской связи или по двусторонней радиосвязи.

10.18. Перегонка должна сопровождаться машинистом-инструктором и мастером электродепо приписки, который должен находиться в перегоняемом вагоне (или мастером электродепо, из которого перегоняется вагон).

**Заместитель начальника Службы**

**подвижного состава по безопасности движения**

**А.М. КОВЫРОВ**

**Заместитель начальника Службы**

**подвижного состава по эксплуатации**

**С.В. СМИРНОВ**

**Заместитель начальника Службы**

**подвижного состава по ремонту**

**А.О. АНИСИМОВ**

## **АКТ**

### **проверки технического состояния вагона метрополитена для перегонки с последующей ликвидацией.**

\_\_\_ числа \_\_\_ месяца 200\_\_\_ г. мы, нижеподписавшиеся, составили настоящий акт в том, что произведённой проверкой технического состояния вагона серии \_\_\_ №\_\_\_, предназначенного для следования в перегоночном составе в недействующем состоянии для последующей ликвидации, установлено:

а) Колёсные пары находятся в исправном состоянии и соответствуют требованиям ПТЭ метрополитенов РФ и Инструкциям ТЗ.25103.00086; ТЗ.25103.00089.

б) Механическое состояние автосцепных устройств находится в исправном состоянии и соответствуют нормам допусков и износов;

в) Автоматические пневматические тормоза находятся в отключенном состоянии;

г) Стояночные (ручные) тормоза отключены;

д) Произведены замеры основных габаритных размеров с записью в книгу замера габарита порожнего вагона (МУТ-1), и они соответствуют нормам;

**Требования по перегонке вагона в нерабочем состоянии выполнено.**

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ:**

1. Вагон\_\_\_ подготовлен для перегонки в недействующем состоянии в соответствии с Правилами технической эксплуатации метрополитенов Российской Федерации и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на Метрополитенах Российской Федерации со скоростью следования не более \_\_\_ км/час.

Заместитель начальника

электродепо по ремонту (ТЧ-\_\_\_) \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

Ст. мастер комплексной бригады (ТЧ-\_\_\_) \_\_\_\_\_ (\_\_\_\_\_)

Фамилия, имя, отчество всех лиц, составляющих акт, должны быть разборчиво написаны в скобках.