



**МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН**

ПРИКАЗ

от 28.12.2000 г. №336

«О введении в действие «Инструкции о порядке действий работников и режимах работы шахт тоннельной вентиляции в случаях пожара, загорания или задымления на метрополитене»

В целях дальнейшего совершенствования вопросов управления действиями работников метрополитена и причастных к его деятельности сторонних организаций при возникновении чрезвычайных ситуаций

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Ввести в действие с 01.01.2001 г. «Инструкцию о порядке действий работников и режимах работы шахт тоннельной вентиляции в случаях пожара, загорания или задымления на метрополитене».

2. Начальникам служб и электродепо до 01.01.2001 г. организовать изучение Инструкции работниками, связанными с движением поездов, и принять её к руководству и исполнению.

3. В связи с внесением Управлением Государственной противопожарной службы ГУВД г. Москвы изменений и дополнений «Инструкцию о порядке действий работников и режимах работы шахт тоннельной вентиляции в случаях пожара, загорания или задымления на метрополитене», введённую приказом от 21.07.2000 г. №163, считать утратившей силу.

4. Заместителю начальника Общего отдела КУНАКОВУ В.Л. обеспечить тиражирование и передачу обособленным подразделениям установленным порядком необходимого количества данной Инструкции.

5. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на первого заместителя начальника метрополитена – главного инженера ЕРШОВА А. В.

Начальник метрополитена

Д.В.ГАЕВ

«УТВЕРЖДАЮ»
Начальник Московского метро-
политена

 Д.В.ГАЕВ

28 декабря 2000 года

ИНСТРУКЦИЯ

о порядке действий работников и режимах работы шахт тоннельной вентиляции в случаях пожара, загорания или задымления на метрополитене

Москва 2001 год

Инструкция

о порядке действий работников и режимах работы шахт тоннельной вентиляции в случаях пожара, загорания или задымления на метрополитене

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ.

1.1. Настоящая Инструкция устанавливает порядок действий работников метрополитена, а также работников организаций и учреждений, арендующих помещения или выполняющих работы на объектах метрополитена, в случаях пожара, загорания или задымления и определяет требования к режимам работы вентиляционных установок.

1.2. Все работники обязаны знать и выполнять Правила пожарной безопасности на метрополитене и требования настоящей Инструкции, уметь применять первичные средства пожаротушения.

1.3. Для каждой станции (объекта метрополитена) разрабатывается оперативный план пожаротушения, план эвакуации пассажиров, которые должны быть изучены всем дежурным персоналом. Действия персонала отрабатываются на пожарнотактических учениях и занятиях по планам Отдела военизированной пожарной охраны метрополитена (ОВПО).

1.4. При обнаружении пожара, загорания или задымления (в дальнейшем пожара) каждый работник метрополитена обязан сообщить о пожаре в пожарную охрану города по телефону «6-01», а также поездному диспетчеру, дежурному по станции (в случае пожара на станции) или дежурному по электродепо (при пожаре в 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.

1.5. Поездной диспетчер, получив сообщение о пожаре, обязан:

- зафиксировать время сообщения, фамилию передавшего сообщение, по возможности выяснить конкретное место возникновения пожара и что горит, наличие угрозы обслуживающему персоналу и пассажирам;

- сообщить о пожаре дежурному по метрополитену, старшему поездному диспетчеру и диспетчерам служб электроснабжения, электромеханической службы, а при необходимости и диспетчеру эскалаторной службы;

- при необходимости проведения аварийно-спасательных работ – дать приказ о направлении дежурных бригад соответствующих восстановительных формирований метрополитена.

1.6. Дежурный по метрополитену, получив сообщение о пожаре, обязан:

- немедленно сообщить о пожаре и обо всей имеющейся информации о нём в Центр управления силами (ЦУС) УГПС ГУВД г. Москвы по прямой связи или по телефону «6-01», а также дежурному по УВД по охране метрополитена по прямой связи;

- сообщить о пожаре оперативному дежурному по ОВПО по телефону «18-20»;

- организовать информацию руководящего состава метрополитена и вызов городских служб порядком, утверждённым начальником метрополитена;

- организовать своевременную информацию пассажиров по громкоговорящему оповещению с центральной или местной усилительной станции.

1.7. Для предупреждения поражения участников тушения пожара электрическим током производится снятие напряжения с электроустановок, электрооборудования и кабельных линий, находящихся в зоне пожара в соответствии с «Инструк-

цией о порядке снятия напряжения с электрооборудования и кабелей в случае возникновения загорания на станциях или в тоннелях» и «Инструкцией о порядке снятия и подачи напряжения на контактный рельс линий Московского метрополитена».

1.8. Руководство тушением пожара до прибытия пожарных подразделений города и создания штаба аварийно-спасательных работ осуществляют работники метрополитена, которые по прибытию подразделений пожарной охраны города сообщают руководителю тушения пожара имеющиеся сведения о пожаре, наличии людей в опасной зоне и принятых мерах по локализации пожара.

1.9. Дежурный по станции или старший кассир билетный вручает руководителю тушения пожара оперативный план пожаротушения. После получения приказа о снятии напряжения с контактного рельса, кабелей и электроустановок, находящихся под напряжением в зоне пожара, дежурный (оперативный) персонал причастных служб метрополитена в соответствии с Инструкцией о порядке взаимодействия подразделений Управления государственной противопожарной службы ГУВД г. Москвы и Московского метрополитена при тушении пожаров и связанных с ними аварийно-спасательными работами в подвижном составе и на объектах метрополитена в г. Москве, оформляет и выдаёт руководителю тушения пожара бланк уведомления о снятии напряжения со всех устройств, находящихся в зоне пожара, для его ликвидации.

1.10. Диспетчер электромеханической службы после получения сообщения о пожаре принимает решение об изменении режима работы вентиляционных шахт для создания благоприятных условий эвакуации людей и осуществляет необходимые переключения.

1.11. Дежурный персонал электромеханической службы обеспечивает работу тоннельного водопровода, водоотливных установок по приёму излишне проливаемой воды, вентиляционных установок, готовность к задействованию спецустройств.

2. ДЕЙСТВИЯ РАБОТНИКОВ МЕТРОПОЛИТЕНА ПРИ ПОЖАРЕ, ЗАГОРАНИИ, ЗАДЫМЛЕНИИ

2.1. При пожаре на платформе станции:

2.1.1. Дежурный по станции сообщает о пожаре поездному диспетчеру и вызывает пожарную охрану города по телефону «6-01»; принимает меры к остановке прибывающего поезда до опасного участка или к безостановочному проследованию поезда через станцию; даёт указание работникам милиции закрыть станцию для входа пассажиров, а старшему кассиру билетному службы сбора доходов – о вывешивании на входных дверях щита о закрытии станции; организывает эвакуацию пассажиров со станции; организывает тушение пожара и ликвидацию задымления; организывает встречу пожарных подразделений и спасателей МЧС, аварийно-восстановительных формирований и медицинских работников.

2.1.2. Дежурный по станции назначает специального работника для оповещения пассажиров о порядке их эвакуации с помощью стационарных или переносных устройств связи. Информация зависит от конкретной обстановки.

Например: *«Граждане пассажиры! Движение поездов по техническим причинам временно прекращено. Просьба покинуть станцию».*

2.1.3. Локомотивная бригада (машинист) останавливает поезд до опасной зоны, если имеется угроза для подвижного состава. О принятых мерах сообщает поездному диспетчеру. При отсутствии опасности для подвижного состава или невозможности остановить поезд до опасной зоны – проследует станцию без остановки с

установленной скоростью, выполняя при этом требования Правил технической эксплуатации метрополитенов РФ.

2.1.4. Локомотивная бригада (машинист) обязана проинформировать пассажиров:

– при остановке поезда на станции перед опасной зоной:

«Уважаемые пассажиры! По техническим причинам отправление поезда задерживается. Просьба соблюдать спокойствие и порядок»;

– при проследовании станции без остановки: *«Уважаемые пассажиры! По техническим причинам поезд проследует станцию ... без остановки. Просьба соблюдать спокойствие и порядок. Высадка будет произведена на станции ...»*

2.2. При пожаре на эскалаторе или в вестибюле:

2.2.1. Дежурный по станции сообщает о пожаре поездному диспетчеру и вызывает пожарную охрану города по телефону «6-01»; принимает меры к безостановочному проследованию поезда через станцию; даёт указание работникам милиции закрыть станцию для входа пассажиров, а старшему кассиру билетному службы сбора доходов – о вывешивании на входных дверях щита о закрытии станции; организует эвакуацию пассажиров со станции через другой вестибюль, по переходам или поездами на соседние станции, запретив при этом высадку пассажиров с прибывающих поездов; тушение пожара и ликвидацию задымления; встречу пожарных подразделений и спасателей МЧС, аварийно-восстановительных формирований и медицинских работников.

Дежурный по станции организует оповещение пассажиров, например: *«Уважаемые пассажиры! Станция временно закрыта на вход. Выход в город со станции (указать путь эвакуации). Соблюдайте спокойствие».*

2.2.2. При пожаре на вестибюле станции дежурный у эскалатора, машинист эскалатора или диспетчер эскалаторной службы (при оборудовании эскалаторов системой телемеханики) обязаны остановить эскалаторы, работающие на подъём, и изменить направление их движения на спуск, предварительно оповестив об этом дежурного по станции и пассажиров через дежурного у эскалатора.

2.2.3. При пожаре на лестничном полотне эскалатора дежурный по станции совместно с работниками эскалаторной службы должен перекрыть движение (вход) пассажиров на эскалатор, удалить с них оставшихся пассажиров, остановить эскалатор и, после снятия напряжения с электродвигателей эскалаторов, освещения наклонных ходов и машинного зала, приступить к ликвидации пожара.

2.3. При пожаре в подземном уличном переходе:

2.3.1. Дежурный по станции, получив информацию о пожаре в подуличном переходе, сообщает поездному диспетчеру и вызывает пожарную охрану города по телефону «6-01»; даёт указание работникам милиции закрыть станцию для входа пассажиров в вестибюль станции и подуличные переходы, а старшему кассиру билетному службы сбора доходов – о вывешивании на входных дверях вестибюля щита о закрытии станции; даёт заявку диспетчеру электромеханической службы на отключение местной вентиляции и воздушно-тепловых завес вестибюлей; организует эвакуацию пассажиров со станции через другой вестибюль, по переходам или поездами на соседнюю станцию, тушение и ликвидацию пожара, горения или задымления; организует встречу пожарных подразделений и спасателей МЧС, аварийно-восстановительных формирований и медицинских работников.

2.3.2. Дежурный у эскалатора, машинист эскалатора или диспетчер эскалаторной службы (при оборудовании эскалаторов системой телемеханики) обязаны оста-

новить эскалаторы, работающие на подъём, и изменить их движение на спуск, предварительно оповестив об этом пассажиров.

Дежурный по станции организывает оповещение пассажиров, например: *«Уважаемые пассажиры! Станция временно закрыта на вход. Выход в город со станции (указать путь эвакуации). Соблюдайте спокойствие».*

2.4. При пожаре в тоннеле:

2.4.1. Локомотивная бригада (машинист) при угрозе пожара подвижному составу принимает меры к остановке поезда до опасной зоны, определяет место пожара, сообщает о случившемся поездному диспетчеру (перегон, путь, пикет); даёт заявку на снятие напряжения с контактного рельса и включение рабочего и аварийного освещения. После получения приказа от электродиспетчера о снятии напряжения с контактного рельса и проверки отсутствия его на контактном рельсе, устанавливает закоротку и приступает к тушению пожара имеющимися средствами. При необходимости организывает эвакуацию пассажиров из поезда, находящегося в тоннеле, предварительно сообщив поездному диспетчеру направление (маршрут) эвакуации.

О порядке выхода пассажиров из вагонов и следования по перегону на ближайшую станцию локомотивная бригада (машинист) должна объявить в салоны вагонов через микрофон радиоповещения.

2.4.2. Поездной диспетчер принимает меры к прекращению движения поездов на участке пожара и эвакуации пассажиров, производит расстановку поездов вне опасной зоны, не допуская нахождения поездов с пассажирами в тоннеле.

2.4.3. При отсутствии опасности для движения поездов локомотивная бригада (машинист) должна проследовать опасное место без остановки, сообщив поездному диспетчеру место обнаружения и возможную причину пожара. Поездной диспетчер должен принять соответствующие меры для его ликвидации и дать приказ дежурному по станции о выдаче предупреждений на поезда с указанием опасного участка (места) и порядке следования по перегонам.

2.4.4. Дежурный по станции должен дать указание сотруднику милиции закрыть станцию для входа пассажиров, старшему кассиру билетному службы сбора доходов – о вывешивании на входных дверях щита о закрытии станции; организовать переключение всех эскалаторов на подъём и эвакуацию пассажиров. Поезда, следующие по другому пути, пропускаются по станции без остановки.

2.5. При пожаре в вагоне поезда, находящегося на станции:

2.5.1. При обнаружении пожара в вагоне поезда, находящегося на станции, локомотивная бригада (машинист) немедленно открывает двери для высадки пассажиров, если они были закрыты, сообщает о случившемся поездному диспетчеру, даёт заявку на снятие напряжения с контактного рельса и затормаживает головной вагон ручным (стояночным) тормозом.

После получения приказа о снятии напряжения с контактного рельса, проверки отсутствия его на контактном рельсе и установки закоротки, определяет место, характер загорания и приступает к тушению пожара первичными средствами пожаротушения, в зависимости от вида и размеров очага пожара.

При тушении пожара на тяговом двигателе для обеспечения эффективного тушения и охлаждения на начальном этапе применяется вода с подачей от пожарного крана станции.

Решение о применении воды для тушения пожара на электроподвижном составе принимает только машинист.

В других случаях использование воды для тушения пожара на оборудовании подвижного состава допускается только после обесточивания электрических цепей неисправного вагона, а при загорании на аккумуляторных батареях и его изолирования (электрического сечения) от других вагонов.

После ликвидации пожара на неисправном вагоне необходимо отжать башмаки токоприёмников.

2.5.2. Поездной диспетчер, получив сообщение о пожаре в поезде, даёт указание дежурному по станции обеспечить готовность к применению первичных средств пожаротушения и не допускает отправления поездов с пассажирами на прилегающий по этому пути к станции перегон.

2.5.3. Дежурный по станции, получив указание поездного диспетчера, организывает доставку огнетушителей к месту остановки повреждённого вагона и прокладку рукавной линии от пожарного крана. При этом дежурный по станции имеет право привлекать для тушения пожара любого работника метрополитена и сотрудников милиции по охране метрополитена.

Даёт указание работникам милиции закрыть станцию для входа пассажиров, распоряжение включить все эскалаторы на подъём и организует эвакуацию пассажиров.

2.6. При пожаре в поезде, въехавшем частью вагонов в тоннель:

2.6.1. Если при загорании или при получении сообщения от пассажиров о пожаре в вагоне поезда, въехавшего частью вагонов в тоннель, локомотивная бригада (машинист) останавливает поезд, по поездной радиосвязи вызывает поездного диспетчера (при отсутствии ответа повторяет: «Диспетчер, срочно!»), сообщает ему о случившемся и передаёт информацию следующего содержания:

«Диспетчер! Поезд № ..., маршрут № ..., станция ..., машинист ... Прошу разрешения осадить поезд на станцию из-за задымления (загорания, получения сообщения о пожаре) в вагоне № ...»

Далее информирует пассажиров текстом: *«Уважаемые пассажиры! Просьба соблюдать спокойствие и порядок. По техническим причинам поезд возвращается на станцию ...»* При обслуживании поезда локомотивной бригадой машинист направляет помощника в вагон с задымлением (загоранием).

2.6.2. Получив устный приказ поездного диспетчера об осаживании поезда на станцию, машинист осаживает поезд на станцию со скоростью не более 5 км/ч.

Для этого следует:

- установить реверсивный вал контроллера машиниста в положение «Назад» (перед этим при необходимости отключить систему АЛС-АРС или УКС);
- убедиться через поездное зеркало заднего вида в отсутствии препятствий для движения;
- подать звуковой сигнал «два длинных»;
- привести поезд в движение по ходу назад;
- после въезда поезда на станцию применить экстренный пневматический тормоз и открыть двери со стороны платформы для высадки пассажиров.

Далее локомотивная бригада (машинист) действует в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

2.6.3. Поездной диспетчер даёт команду дежурному по станции подготовить к действию первичные средства пожаротушения (ОП-50 и ОУ-40), развернуть пожарные рукава, проложив рукавные линии от пожарного крана.

2.7. При пожаре в поезде, следующем по перегону:

2.7.1. При обнаружении или получении сообщения от пассажиров о пожаре в вагоне поезда, следующего по перегону, локомотивная бригада (машинист) обязана призвать пассажиров к спокойствию, объявив по громкоговорящему оповещению:

«Уважаемые пассажиры! Соблюдайте спокойствие и порядок. Поезд через ... минут прибудет на станцию ...», доложить о пожаре поездному диспетчеру, при возможности сообщив, в каком вагоне обнаружено загорание, и принять меры к выводу поезда на станцию.

При наличии помощника машинист направляет его в вагон с очагом возгорания для ликвидации пожара с помощью первичных средств пожаротушения.

По прибытию на станцию машинист действует в соответствии с требованиями п.2.5. настоящей Инструкции.

При наличии признаков разбандажировки тягового двигателя его охлаждение ведётся с применением воды из пожарных кранов.

2.7.2. При невозможности продолжить движение, при остановке на перегоне и явной угрозе безопасности пассажиров, локомотивная бригада (машинист) должна сообщить об этом поездному диспетчеру с указанием точного места остановки и дать заявку на снятие напряжения с контактного рельса и на включение рабочего и аварийного освещения в тоннеле. После получения приказа электродиспетчера о снятии напряжения с контактного рельса локомотивная бригада (машинист) должна проверить отсутствие напряжения на контактном рельсе, установить закоротку и организовать вывод пассажиров на станцию, принимая меры к ликвидации пожара.

2.7.3. В случае остановки поезда на двухпутном участке или в местах неперекрываемых токоразделов электродиспетчер снимает напряжение с контактного рельса с обоих путей, а на неперекрываемых токоразделах – с двух фидеров.

2.7.4. После ликвидации пожара руководитель работ обязан сообщить об этом и о готовности участка к движению поездов поездному диспетчеру.

2.8. При следовании по соединительной ветви из (в) электродепо:

2.8.1. При обнаружении пожара локомотивная бригада должна остановить состав, доложить поездному диспетчеру и запросить от него разрешения на возвращение электросостава на парковые пути. Получив разрешение на возврат, машинист должен перейти в другую кабину управления, вывести состав на парковые пути, где остановить состав, затормозить головной вагон ручным (стояночным) тормозом и по телефону стрелочной связи (через дежурного по посту централизации) или тоннельной связи у выходного светофора (через поездного диспетчера) затребовать от дежурного по электродепо снятия напряжения с контактного рельса. После получения подтверждения от дежурного по электродепо о снятии напряжения, проверки отсутствия его на контактном рельсе и установки закоротки приступить к тушению пожара имеющимися средствами пожаротушения.

2.8.2. Если войти в другую кабину невозможно, машинист должен доложить об этом поездному диспетчеру и вернуть состав на парковые пути с управлением не из головной кабины, сообщив об этом поездному диспетчеру.

2.8.3. Поездной диспетчер после получения информации о пожаре на электросоставе при следовании его по соединительной ветви сообщает об этом дежурному по электродепо.

2.8.4. Дежурный по электродепо формирует и направляет к месту пожара бригаду из работников электродепо и работников военизированной пожарной охраны с первичными средствами пожаротушения для ликвидации пожара. Вызывает пожарные подразделения города по телефону «6-01» к месту пожара.

2.8.5. Поездной диспетчер должен выяснить у дежурного по посту централизации электродепо поездное положение на парковых путях и дать ему указание подготовить маршрут для следования неисправного электросостава и после получения подтверждения о готовности маршрута дать устный приказ машинисту на возвращение неисправного электросостава или дать указание дежурному по посту централизации открыть светофор, если он там имеется. Вызвать пожарную охрану города к месту тушения пожара по телефону «6-01». Предупредить электродиспетчера о предстоящем снятии напряжения с парковых путей.

2.8.6. Получив устный приказ поездного диспетчера на возвращение, локомотивная бригада (машинист) должна вернуть электросостав на парковые пути со скоростью не более 5 км/ч, при этом:

- установить реверсивную рукоятку контроллера в положение «Ход назад»;
- подать звуковой сигнал – два длинных;
- привести состав в движение по ходу назад и при движении периодически подавать сигнал «Общей тревоги»;
- остановить электросостав пневматическим тормозом в месте, указанном в приказе поездного диспетчера. После остановки действовать в соответствии с обстановкой.

2.8.7. В случае невозможности продолжить движение локомотивная бригада (машинист) действует вплоть до электрического отсечения.

2.9. При пожаре и следовании по соединительной ветви между линиями метрополитена:

2.9.1. При обнаружении пожара при следовании по соединительной ветви между линиями метрополитена локомотивная бригада (машинист) должна доложить об этом поездному диспетчеру и принять меры к выводу состава на ближайшую станцию или наземный участок.

2.9.2. По прибытию состава на станцию (наземный участок) локомотивная бригада (машинист) действует в соответствии с требованиями настоящей Инструкции.

3. АВАРИЙНЫЕ РЕЖИМЫ РАБОТЫ ТОННЕЛЬНОЙ ВЕНТИЛЯЦИИ.

3.1. Для введения аварийных режимов работы тоннельной вентиляции необходимо:

3.1.1. Прекратить движение электропоездов вблизи зоны пожара (задымления) и расположить поезда на станциях и в тоннелях так, чтобы обеспечить вывод пассажиров в безопасное место.

3.1.2. Обеспечить работу вентиляционных агрегатов в установках тоннельной вентиляции для безопасного вывода пассажиров, ограничения распространения огня и дыма, а также для последующего проветривания тоннелей.

3.2. На рис. 1-12 приводятся наиболее распространенные ситуации работы шахт тоннельной вентиляции, но в каждом конкретном случае диспетчер электро-механической службы принимает решение в соответствии со сложившейся обстановкой и с учётом расчётов режимов работы тоннельной вентиляции, выполненных Санкт-Петербургским филиалом ВНИИПО МВД РФ ранее.

3.3. При пожаре на перегоне между станциями:

- прекращается движение поездов;
- поезда располагаются так, чтобы между очагом пожара и перегонной шахтой, работающей на вытяжку, не было поездов (рис.1);

- вентиляционные шахты ближайших станций включаются на приток максимальным количеством агрегатов;
- перегонная вентиляционная шахта включается на вытяжку;
- в случае невозможности вывода пассажиров и составов из опасной зоны на перегоне вентиляционная шахта включается на приток; вентиляционная шахта ближайшей станции включается на вытяжку. При этом станция закрывается на вход, а находящиеся на ней пассажиры эвакуируются (рис.2). Для обеспечения эффективного дымоудаления следующая за станцией перегонная шахта при отсутствии людей на пути движения дыма включается на вытяжку (рис.2а);
- если одна из станций, ограничивающих перегон, или обе станции являются пересадочными, то вентиляционные шахты смежных станций включаются на приток (рис.3);
- если перегоны соединяются с другими линиями, то на примыкающих к ним соединительных ветвях и на следующих за ними станциях шахты включаются на приток (рис.4).

3.4. При пожаре на соединительной ветви между линиями метрополитена:

- вентиляционная шахта, расположенная на этой ветви, включается на вытяжку;
- вентиляционные шахты на перегонах, куда подсоединяются ветви, переключаются на приток (рис.5).

Если на соединительной ветви шахта отсутствует, вентиляционные шахты станций двух линий и вентиляционная шахта на перегоне одной из линий включаются на приток.

На другой линии перегонная шахта включается на вытяжку при условии, что на участке между присоединением соединительной ветви к перегонному тоннелю и перегонной шахтой нет составов (рис.6).

При наличии на ветви эжекционной установки она включается в направлении перегонной шахты, работающей на вытяжку.

3.5. При пожаре в тупиках:

- работники метрополитена выводятся из тупиков в безопасную зону;
- станционная и перегонная вентиляционные шахты включаются на приток, а тупиковая вентиляционная шахта – на вытяжку (рис.7).

3.6. При пожаре на соединительной ветви в депо и на участках, выходящих на поверхность:

- составы выводятся из опасного участка;
- вентиляционная шахта, расположенная за станцией, включается на приток (рис.8);
- если на соединительной ветви в депо имеется вентиляционная шахта, она включается на вытяжку при условии, что между очагом пожара и перегонной шахтой нет поезда;
- станционная и перегонная шахты, расположенные за станцией, включаются на приток.

3.7. При пожаре на платформе станции:

- станционная вентиляционная шахта включается на вытяжку, а перегонные – на приток;
- вентиляционные шахты близлежащих станций включаются на приток (рис.9);

- при отсутствии людей на пути дымоудаления ближайшая перегонная шахта может быть переключена на вытяжку;
- если перегоны сообщаются с другими линиями, то на примыкающих к ним соединительных ветвях вентиляционные шахты включаются на приток (рис.10);
- если станция является пересадочной, то на приток включается вентиляционная шахта смежной станции.

3.8. При пожаре в переходе с одной линии на другую:

- при наличии в переходе с одной линии на другую принудительной вентиляции с забором воздуха с примыкающей станции вентиляционные установки включаются на приток (рис.11);
- вентиляционная шахта станции, с которой осуществляется забор воздуха для принудительной вентиляции перехода с одной линии на другую, включается на приток;
- вентиляционные шахты перегонов, прилегающих к этой станции, включаются на приток;
- станционная шахта смежной станции включается на вытяжку. Вентиляционные шахты перегонов, прилегающих к смежной станции, включаются на приток (рис.12).

При наличии в переходах с одной линии на другую рециркуляционных систем вентиляции они отключаются.

3.9. При пожаре в подплатформенных служебных помещениях:

- необходимо вывести людей из подплатформенных помещений. При этом системы местной вентиляции отключаются. Станционные и перегонные шахты работают по п.3.7. (рис.9).

После ликвидации пожара включается система местной вентиляции для проветривания помещений.

3.10. При пожаре в кассовом зале, вестибюле, служебных помещениях, в торговых рядах подземных уличных переходов:

- системы местной вентиляции и воздушно-тепловые завесы вестибюля отключаются;
- станционная и перегонная шахты включаются на приток;
- допуск пассажиров в вестибюли прекращается;
- открываются двери вестибюлей;
- при пожаре в торговых рядах, расположенных в подземных подуличных переходах, примыкающих к кассовому залу вестибюлей, вентиляционные шахты станций и перегонов включаются на приток;
- воздушно-тепловая завеса кассового зала отключается;
- наружные двери вестибюлей закрываются.

3.11. Работники УВД по охране метрополитена обеспечивают открытое положение максимального количества дверей вестибюлей для скорейшего проветривания, за исключением случая пожара в подземном уличном переходе, примыкающем к кассовому залу вестибюля.

Условные обозначения на рисунках (1-12)

- – очаг пожара;
-  – опасная зона (не должно быть ни одного состава);
-  – шахта тоннельной вентиляции, работающая на приток;
-  – шахта, работающая на вытяжку;

 – система принудительной вентиляции.

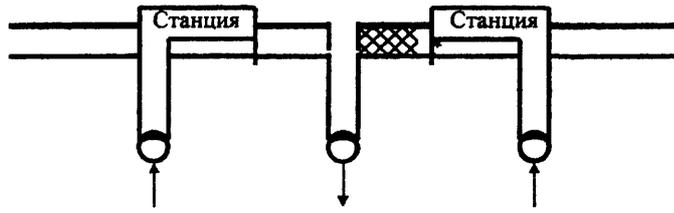


Рис. 1

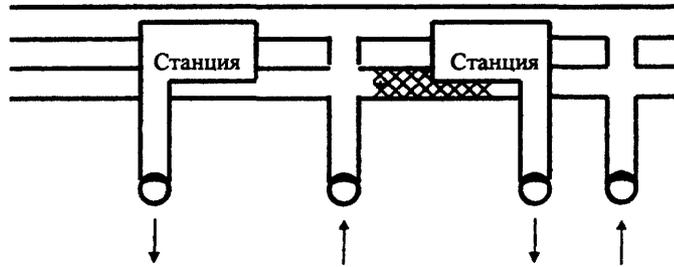


Рис. 2

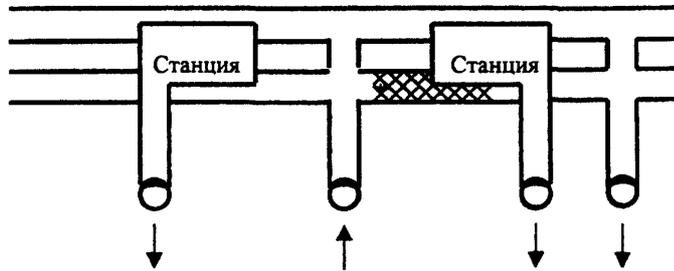


Рис. 2а

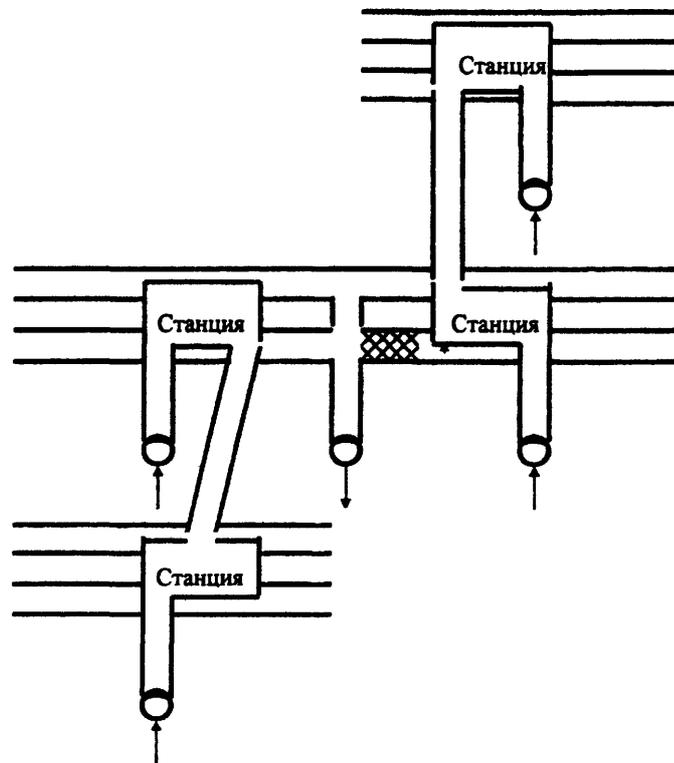


Рис. 3

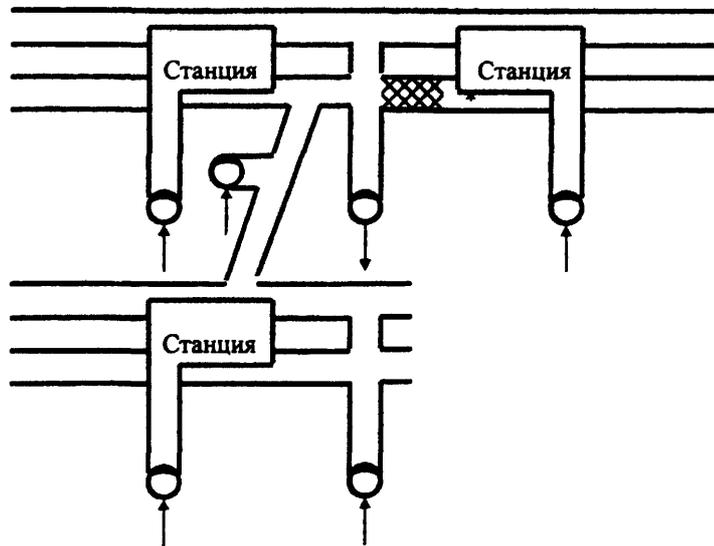


Рис. 4

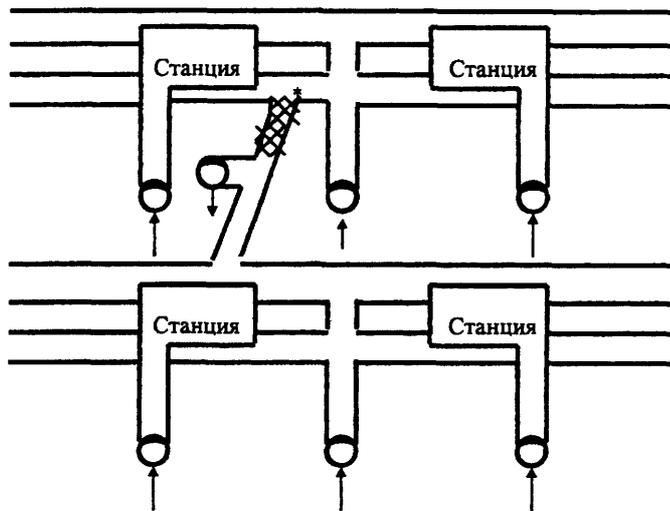


Рис. 5

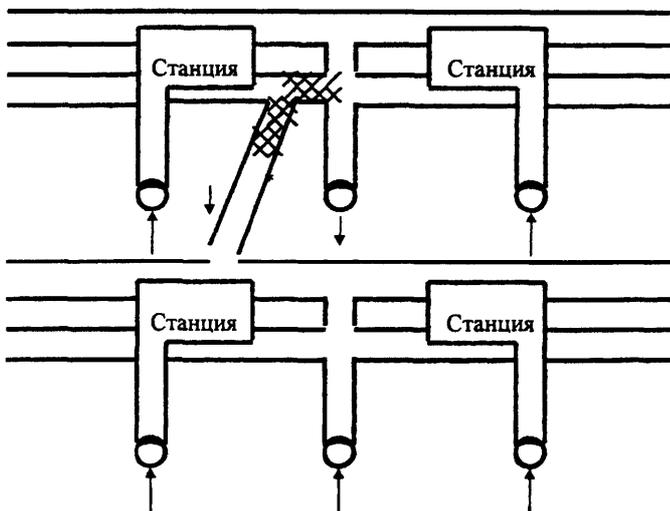


Рис. 6

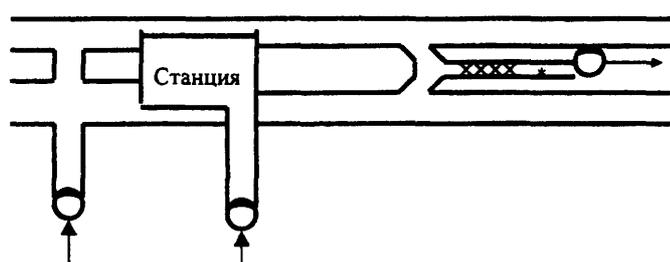


Рис. 7

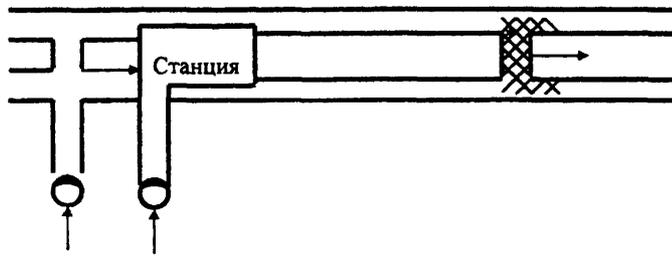


Рис. 8

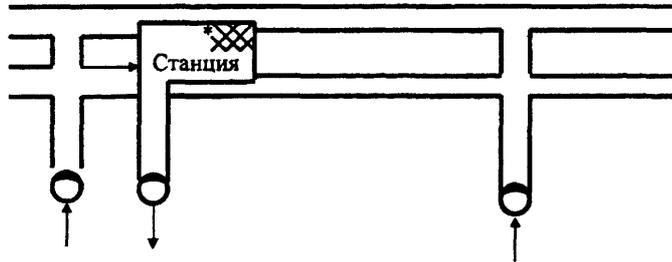


Рис. 9

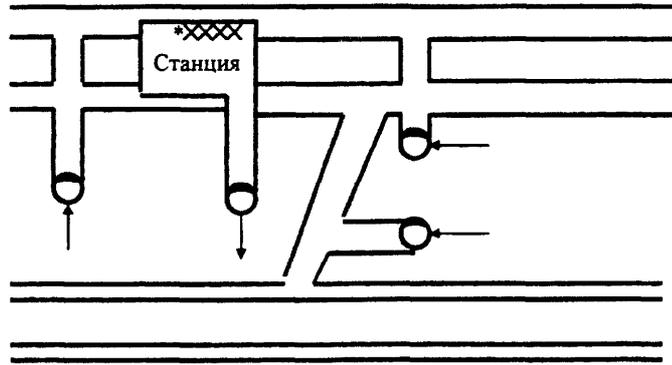


Рис. 10

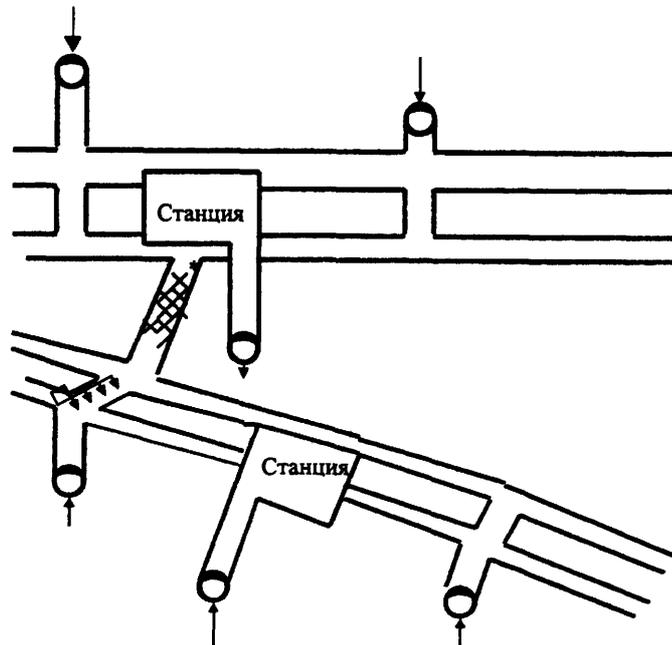


Рис. 11

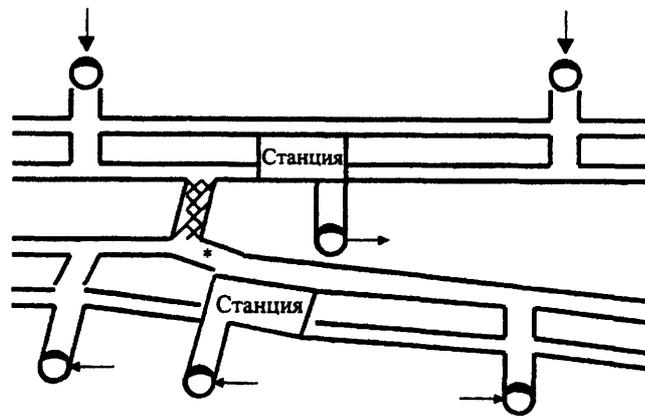


Рис. 12

4. ПРИМЕРНЫЕ ТЕКСТЫ ИНФОРМАЦИИ ПассаЖИРОВ О ПОЖАРЕ.

1. После вынужденной остановки поезда на перегоне по истечении 30-60 сек.:
«Уважаемые пассажиры! Просьба соблюдать спокойствие. Поезд скоро отправиться». (Текст передается независимо от причины остановки).
2. По истечении трёх минут остановки поезда на перегоне:
«Уважаемые пассажиры! По техническим причинам отправление поезда задерживается. Просьба соблюдать спокойствие и порядок».
3. При длительной стоянке поезда на перегоне после получения информации от поездного диспетчера:
«Уважаемые пассажиры! Соблюдайте порядок и спокойствие. Поезд будет отправлен через ... минут». (Указать ориентировочное время отправления поезда).
 Периодичность передачи 4-5 минут.
4. Перед отправлением поезда после длительной стоянки на перегоне:
«Уважаемые пассажиры! Будьте осторожны, поезд отправляется».
5. После открытия дверей поезда на станции при временном закрытии станции для выхода пассажиров в город, но имеющей переходы на другие станции, линии:
«Уважаемые пассажиры! Станция ... работает только на пересадку. Выхода в город нет».
6. Для ускорения посадки и выхода пассажиров при сбое графика или опоздании поезда:
«Уважаемые пассажиры! побыстрее выходите из вагонов. (Побыстрее пройдите в вагон.)».
7. При проследовании станции без остановки после получения соответствующей информации:
«Уважаемые пассажиры! Станцию ... поезд проследует без остановки. Следующая станция...».
8. При закрытии перехода на одной из станций линии после получения соответствующей информации или в соответствии с инструкцией:
«Уважаемые пассажиры! Переход на станцию ... линии закрыт. Пользуйтесь переходом на станции ...».
9. При закрытии движения на участке линии после получения соответствующей информации или в соответствии с Инструкцией:
«Уважаемые пассажиры! Движение на участке ... временно прекращено. Пользуйтесь городским наземным транспортом от станции ...».
10. При высадке пассажиров из поезда в тоннеле или на открытом участке перегона:
«Уважаемые пассажиры! Поезд дальше не пойдет. Просьба выйти из вагонов. При выходе соблюдайте спокойствие и порядок. Пользуйтесь поручнями и

ступеньками. Выход из тоннеля (открытого участка перегона) будет производиться по ходу поезда в сторону станции ...(или в противоположную сторону, в сторону станции ...) Будьте внимательны при следовании по путям».

11. При получении сообщения по переговорному устройству «пассажир-машинист»:

«Уважаемые пассажиры! Просьба соблюдать спокойствие и порядок. Поезд через ... минут прибудет на станцию ...».

12. При необходимости высадки пассажиров на промежуточных станциях:

«Уважаемые пассажиры! Поезд дальше не пойдет. Просьба освободить вагоны». (Объявляется дважды.)

**Первый заместитель
начальника метрополитена –
главный инженер**

А.В. ЕРШОВ