

????? 1. ?????????

????????????????

????????? ?????????? ?? ????????, ??? ???????????

????????????? ?????????????????? ????????????

????????????????????? ???????????????????

????????????????? ? ??????????????????????

????????????????????? ?????????????? (???-???)

Все требования этой главы распространяются на поезда и маневровые составы.

«Линии, где [АЛС-АРС](#) является основным средством сигнализации при движении поездов, должны дополнительно оснащаться резервным средством сигнализации — [автоматической блокировкой](#) без автостопов и защитных участков. Сигнальные огни светофоров автоматического действия нормально должны быть отключены. Входные и выходные светофоры полуавтоматического действия должны быть постоянно горящими и иметь два режима работы: при отключённой и включённой автоблокировке» (из п. 18.17 Правил технической эксплуатации).

1.1. Движение поездов на линии производится по сигнальным показаниям АЛС и показаниям светофоров полуавтоматического действия, а при включённых сигнальных огнях светофоров автоблокировки и по показаниям входных, выходных и проходных светофоров автоматического действия.

1.2. При разрешающем сигнальном показании АЛС отключённые светофоры автоматического действия проследуются безостановочно по сигнальным показаниям АЛС.

1.3. При сигнальном показании «0» машинист обязан:

- остановить поезд (состав);
- если в течение 30 секунд стоянки показание АЛС не изменится на разрешающее — сообщить поездному диспетчеру;
- после получения подтверждения от поездного диспетчера о том, что сообщение принято, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой [педали](#)

(кнопке) бдительности до появления разрешающего показания АЛС.

При сигнальном показании «НЧ» («ОЧ») машинист обязан:

- остановить поезд (состав);
- сообщить поезвному диспетчеру о запрещающем показании;
- после получения подтверждения от поездного диспетчера о том, что сообщение принято, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего показания АЛС.

При сигнальных показаниях «0» или «НЧ» («ОЧ») в пределах пассажирской платформы машинист обязан:

- остановить поезд (состав) у сигнального знака «Остановка первого вагона»;
- если по истечении времени стоянки показание АЛС не изменится на разрешающее — сообщить поезвному диспетчеру;
- после получения подтверждения от поездного диспетчера о том, что сообщение принято, продолжить движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего показания АЛС.

При сигнальном показании АЛС «НЧ» («ОЧ») машинист обязан сообщить поезвному диспетчеру номер сигнального знака «Граница рельсовой цепи».

1.4. На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС и оборудованных устройствами ограничения скорости и поездными устройствами автоведения, при неисправности поездных устройств АРС машинист обязан:

- остановить поезд;
- доложить о неисправности поезвному диспетчеру;
- дать заявку на включение сигнальных огней светофоров автоблокировки;
- дать заявку на постановку состава на ближайший станционный путь станции с путевым развитием или на следование в электродепо;
- продолжать движение до первого попутного светофора включённой автоблокировки со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности;
- от первого попутного светофора с разрешающим показанием продолжать движение со скоростью, допускаемой устройствами контроля ограничения скорости, но не более 35 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности, отключённых устройствах АРС и включённой АЛС по сигналам светофоров;
- высадить пассажиров на ближайшей станции.

В случае, когда при неисправности АЛС-АРС привести поезд в движение возможно только при отключённых устройствах АЛС-АРС и контроля ограничения скорости, машинист обязан доложить об этом поезвному диспетчеру и, получив от него подтверждение о включении сигнальных огней светофоров автоблокировки, следовать на ближайший станционный путь станции с путевым развитием (для постановки состава) со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности, высадив пассажиров на ближайшей станции.

1.5. На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, и оборудованных дублирующим автономным устройством АРС, при неисправности поездных устройств АЛС-АРС машинист обязан остановить поезд, отключить устройства АРС и включить дублирующее автономное устройство АРС, сообщить об этом поезвному диспетчеру; дальнейшее движение осуществляется по сигнальным показаниям АЛС. Разрешается следовать с пассажирами до станции, где производится выход и заход подвижного состава в депо приписки.

При неисправности поездных устройств АРС и дублирующего автономного устройства АРС, независимо от наличия сигнального показания АЛС, машинист обязан остановить поезд, сообщить о неисправности поезвному диспетчеру, отключить устройства АРС и дублирующее автономное устройство АРС, дать заявку на включение сигнальных огней светофоров автоблокировки и на снятие состава с линии. Дальнейшее (после остановки) движение производится после разрешения поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до ближайшей станции с путевым развитием. Пассажиры должны быть высажены из поезда на ближайшей станции. При разрешающем показании светофора автоблокировки разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч, а при его запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) — после остановки и сообщения поезвному диспетчеру — со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора.

1.6. Включение и отключение сигнальных огней светофоров автоблокировки производится по перегонам или участкам по приказу поездного диспетчера с оповещением об этом машинистов по поездной радиосвязи.

Приказ передаётся на соответствующие станции по форме (формы приказов и распоряжений, приведённые в настоящей Инструкции, носят рекомендательный характер и с учётом особенностей и условий эксплуатации метрополитенов РФ могут быть изменены *Управлением метрополитена*):

[ИДП Метрополитен 3.jpg](#)

Машинист, затребовавший включение сигнальных огней светофоров автоблокировки, обязан доложить поезвному диспетчеру об их фактическом включении.

1.7. Пропуск поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, допускается при включённых сигнальных огнях светофоров автоблокировки по их разрешающим показаниям при управлении локомотивной бригадой со скоростью не более 35 км/ч.

1.8. При включённых сигнальных огнях светофоров автоблокировки и запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) светофора автоматического действия дальнейшее движение поезда после остановки перед светофором, доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения о том, что сообщение принято, разрешается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованного устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора.

1.9. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора полуавтоматического действия приём поезда на станцию или отправление поезда со станции после остановки перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованного устройствами АЛС-АРС — до следующего светофора (форма приказа дана в п. 1.18, форма бланка копии приказа — в п. 1.41).

????????? ?????????? ?? ????????, ??? ??????????
????????????? ?????????????????? ??????????????
????????????????????????? ?????????????????? ? ??????????????????
? ?????????????? ???????????????

«Линии метрополитена, где основным средством сигнализации при движении поездов является автоматическая блокировка с автостопами и защитными участками, должны дополняться устройствами АЛС-АРС» (из п. 18.17 Правил технической эксплуатации).

1.10. Движение поездов по линии производится при разрешающих показаниях светофоров со скоростью не более указанной сигнальным показанием АЛС в [кабине управления](#), а на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более допускаемой на данном участке.

Если показание АЛС превышает скорость, разрешённую сигналом светофора, то выполняется требование сигнала светофора.

1.11. При разрешающем показании светофоров автоматического и полуавтоматического действия и сигнальном показании АЛС «0» или «НЧ» («ОЧ») дальнейшее движение поезда допускается после остановки, доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

При сигнальном показании АЛС «НЧ» («ОЧ») машинист обязан сообщить поездному диспетчеру номер сигнального знака «Граница рельсовой цепи».

1.12. При неисправности поездных устройств АЛС-АРС машинист должен доложить о неисправности поездному диспетчеру, дать заявку на вызов помощника машиниста, отключить устройства АЛС-АРС и продолжать движение с пассажирами при нажатой педали (кнопке) бдительности, руководствуясь сигнальными показаниями светофоров, до станции, на которой расположен линейный пункт.

После прибытия помощника машиниста локомотивная бригада продолжает работу до захода состава в плановый отстой. Если помощник машиниста не прибыл, состав должен следовать в электродепо.

1.13. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного, выходного, проходного светофора автоматического действия движение после остановки поезда перед светофором, доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения допускается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего показания АЛС, а поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС, а также на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора, за исключением предупредительного.

1.14. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора полуавтоматического действия приём поезда на станцию или отправление поезда со станции после остановки перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности — по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС, а также на линии, не оборудованной АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора, за исключением предупредительного (форма приказа дана в п. 1.18, форма бланка копии приказа — в п. 1.41).

????? ? ?????????????? ????????

«Порядок использования технических средств станции с путевым развитием устанавливается технико-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный приём, отправление и проследование поездов по станции, а также безопасность маневровой работы. Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех подразделений метрополитена» (п. 17.1 Правил технической эксплуатации).

«Поездной диспетчер, дежурный поста централизации, дежурный по станции обязаны своевременно обеспечивать приём, отправление поездов и выполнение

маневровой работы.

За всякую не вызванную необходимостью задержку поезда (состава) у закрытого светофора поездной диспетчер, дежурный поста централизации несёт ответственность» (п. 18.3 Правил технической эксплуатации).

1.15. Дежурный поста централизации, а при диспетчерском управлении централизацией — поездной диспетчер — должен своевременно приготовить маршрут приёма (отправления) поезда и открыть входной (выходной) светофор.

1.16. Порядок пользования устройствами централизации стрелок и сигналов, а также действий при приготовлении маршрутов для приёма и отправления поездов устанавливается *местной инструкцией* о пользовании устройствами электрической централизации на данной станции.

1.17. Перед приёмом или отправлением поезда поездной диспетчер или дежурный поста централизации обязан убедиться по показаниям контрольных приборов в свободности пути и установить маршрут. Фактический перевод стрелок и открытие светофора проверяют по показаниям контрольных приборов.

1.18. Приказ на право проследования поездом входного или выходного светофора полуавтоматического действия при запрещающем показании передаётся поездным диспетчером машинисту по поездной радиосвязи, поездной диспетчерской или тоннельной связи и на соответствующую станцию по форме:

[ИДП Метрополитен 4.jpg](#)

1.19. Копия приказа поездного диспетчера на право проследования поездом входного или выходного светофора полуавтоматического действия при запрещающем показании выписывается на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции и выдаётся машинисту дежурным поста централизации или дежурным по станции. Диспетчер передаёт приказ и указание о выдаче копии приказа по поездной диспетчерской связи только после подтверждения дежурного поста централизации о свободности пути, правильности установки и замыкания стрелок в маршруте следования поезда.

При неисправности входного (входных) светофоров полуавтоматического действия допускается выписка и выдача копии приказа поездного диспетчера на предшествующей станции.

1.20. При одновременной неисправности на одной станции нескольких попутных входных или выходных светофоров полуавтоматического действия право на их проследование может быть дано одним приказом поездного диспетчера или в одной его копии.

1.21. До отправления поезда с начальной станции машинист должен иметь расписание или талон следования поезда. Формы расписания и талона следования поезда устанавливает

[*начальник метрополитена.*](#)

1.22. Машинист прекращает посадку пассажиров и закрывает двери в вагонах поезда на станциях за пять секунд до отправления поезда по графику (или на линиях, оборудованных устройствами автоматического управления движением поездов, по расчётному времени отправления), но не ранее окончания высадки пассажиров и при разрешающем показании выходного светофора, разрешающем сигнальном показании АЛС.

1.23. После закрытия дверей в вагонах и станционных дверей на станциях закрытого типа машинист, проверив лично готовность поезда к отправлению, приводит поезд в движение. Порядок проверки готовности поезда к отправлению устанавливается [Управлением метрополитена](#).

При обнаружении загорания (задымления) на одном из вагонов поезда или в случае зажатия пассажира дверьми, отправление поезда со станции не допускается до выявления и устранения причины загорания (задымления) или высвобождения пассажира. Если на станции установлена подача сигнала о готовности поезда к отправлению, то в этом случае его подача дежурным по станции (дежурным по приёму и отправлению поездов) допускается только после выявления и устранения причины загорания (задымления) или высвобождения пассажира.

При обслуживании поезда локомотивной бригадой закрывает двери (подаёт команду на закрытие дверей) и проверяет готовность поезда к отправлению помощник машиниста (кроме станций с расположением платформы с правой стороны по ходу движения поезда), после чего даёт команду машинисту на отправление поезда словом «вперёд».

До ухода кабины [головного вагона](#) поезда (для восьмивагонного состава до ухода головного вагона поезда) за пределы пассажирской платформы станции машинист (помощник машиниста) обязан по поезвному зеркалу или станционному зеркалу, монитору наблюдать за беспрепятственным проследованием поезда и за сигналами, которые могут быть поданы с платформы.

В зависимости от местных условий: длины платформы, числа вагонов в составе, места установки сигнального знака «Остановка первого вагона», продолжительность наблюдения (до ухода кабины или ухода головного вагона за пределы пассажирской платформы) может устанавливаться *Управлением метрополитена*.

1.24. Дежурный по станции или дежурный по приёму и отправлению поездов должен находиться на платформе в установленном начальником станции месте, следить за высадкой и посадкой пассажиров, за исправным состоянием поездов, за наличием на поездах сигналов и правильным их показанием; при отсутствии препятствий для движения поезда подавать сигнал «поезд готов к отправлению» на станциях, на которых подача сигнала установлена *Управлением метрополитена*.

1.25. На станциях закрытого типа порядок закрытия и открытия станционных и вагонных дверей устанавливается *Управлением метрополитена*.

1.26. При обнаружении погасших сигналов, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции или дежурный по приёму и отправлению поездов обязан предупредить об этом машиниста следующего попутного поезда и сообщить поездному диспетчеру, который ставит в известность машиниста о погасании сигналов на его поезде. Машинист обязан принять меры к устранению неисправности, а в случае невозможности сделать это — дать заявку на следование в пункт технического обслуживания или в электродепо.

1.27. Безостановочный пропуск пассажирских поездов по промежуточной станции на длительный период осуществляется по приказу *начальника метрополитена*.

В экстренных случаях безостановочный пропуск пассажирского поезда может производиться по распоряжению поездного диспетчера, переданному машинисту по поездной радиосвязи, или по ручному сигналу дежурного по станции, дежурного по приёму и отправлению поездов с немедленным уведомлением об этом поездного диспетчера.

1.28. Сигнал на безостановочный пропуск пассажирского поезда не является разрешением на проследование запрещающего показания выходного светофора.

1.29. О приёме поезда на станционный путь, частично занятый в пределах пассажирской платформы, машиниста предупреждает поездной диспетчер или по его указанию — дежурный по станции (дежурный поста централизации) на одной из станций.

При приёме поезда машинист обязан остановить поезд у начала пассажирской платформы и подать сигнал остановки. Поезд следует от начала пассажирской платформы по сигналу дежурного по станции или дежурного по приёму и отправлению поездов со скоростью не более 10 км/ч. Проезд светофора, расположенного в пределах пассажирской платформы, в этом случае производится порядком, установленным Правилами технической эксплуатации, но со скоростью не более 10 км/ч.

1.30. При расстановке поездов (составов) в длительный отстой в расписании (поездном талоне) должно указываться место стоянки и номер сигнального знака, время прибытия, а также номер поезда и время отправления после отстоя.

После истечения времени длительного отстоя, указанного в расписании, движение разрешается, если состав (часть состава) находится:

а) за светофором автоматического действия — со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а на линиях, не оборудованных АЛС-АРС, до следующего светофора;

б) за светофором полуавтоматического действия (входным, выходным) — по распоряжению поездного диспетчера при наличии разрешающего сигнального показания АЛС, а при отсутствии разрешающего сигнального показания АЛС — по приказу или копии приказа поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального показания АЛС (до следующего светофора);

в) за маневровым светофором на станции — по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации, ручному или звуковому сигналу дежурного по станции — со скоростью не более 20 км/ч до появления разрешающего сигнального показания АЛС (до следующего светофора);

г) за маневровым светофором на парковых путях — порядком, установленным в п. 2.29 настоящей Инструкции.

Если состав находился в длительном отстое и машинисту не видно показания впереди расположенного маневрового светофора, то движение к этому светофору разрешается по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации по истечении времени, указанного в расписании, со скоростью не более 20 км/ч.

При отсутствии контроля места нахождения состава на пульте диспетчерской централизации поездной диспетчер перед выдачей приказа (распоряжения) обязан уточнить у машиниста место нахождения состава и отсутствие препятствий для его движения.

????????? ??????? ??????????

Требования данного подразделения не распространяются на передвижение составов в пределах [парковых путей](#).

1.31. Графиком движения поездов и пропуска первого поезда по линии (после ночного окна) должно быть предусмотрено увеличение времени хода на 2-3 минуты. При проходе первого поезда в тоннеле должны быть включены рабочее и аварийное освещение.

На наземных участках освещение включают в тёмное время суток и при плохой видимости.

1.32. При ведении первого (после ночного окна) поезда машинист обязан подавать оповестительные сигналы согласно установленным знакам и перед стрелочными переводами, следовать с особой бдительностью и готовностью остановить поезд, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

1.33. На первые пять поездов машинистам должны выдаваться письменные предупреждения после выполнения следующих работ:

— промывка станций, тоннелей, путей, дренажных и водоотводных устройств [верхнего строения пути](#);

— смена [рельсов](#), рельсовых плетей, [контррельсов](#), [контактных рельсов](#), вырезка дефектного стыка или дефектного рельса, смазка рельсов;

— смена стрелочного перевода или его отдельных частей (остряков, рамных рельсов, крестовин), [перекрёстного съезда](#) или его отдельных частей, уравнильного прибора;

- смена загрязнённого щебня ниже постели шпал, разбивка путевого бетона;
- смена переводных брусьев, шпал, коротышей;
- работа на пути выправочно-подбивочно-рихтовочной машины (ВПС-500);
- подъёмка пути более 20 мм или рихтовка пути более 60 мм;
- окраска путевых тоннелей станции или перегонных тоннелей;
- задействие перегонных металлоконструкций;
- смена стрелочного электропривода, контактных колодок, монтажных проводов в схеме стрелки;
- постановка стрелки на макет или снятие стрелки с макета;
- реконструкция устройств автоматики и телемеханики для движения поездов (АТДП) и автоведения;
- во всех других случаях, когда требуется предупредить машиниста о повышении бдительности при ведении поезда после производства работ.

Руководитель указанных работ не позднее чем за час до подачи напряжения на контактный рельс должен оформить заявку на выдачу машинистам письменных предупреждений. Заявка должна быть оформлена порядком, установленным в пп. 4.2, 4.3 и 4.5 настоящей Инструкции. Если указанные виды работ проводятся в период движения электропоездов, то руководитель работ оформляет заявку перед непосредственным окончанием работ.

На участках, где действуют предупреждения на время прохода первых пяти поездов, должно быть включено рабочее и аварийное освещение.

Длительность действия предупреждений для станционных путей и путей специального назначения, если по этим путям пропускается менее 5 поездов в течение 1 часа, устанавливается *Управлением метрополитена*.

1.34. Поездной диспетчер на основании полученной заявки о выдаче письменных предупреждений даёт приказ по форме:

[ИДП Метрополитен 5.jpg](#)

????????? ?????????? ? ??????????????????
 ????????????????

«На двухпутных перегонах каждый главный путь служит для движения поездов в одном определённом (правильном) направлении.»

В исключительных случаях для регулирования движения электропоездов по приказу поездного диспетчера допускается движение в неправильном направлении» (п. 18.27 Правил технической эксплуатации).

1.35. Путь перегона (участка), на котором производится движение в неправильном направлении, закрывается для движения всех поездов, кроме того, который следует по перегону (участку) в неправильном направлении.

Отправляют поезда со станции в неправильном направлении или возвращают поезда с перегона на станцию по приказу поездного диспетчера после закрытия пути отправления, пути перегона (участка), на котором будет происходить движение поезда, а также пути приёма на станцию назначения.

1.36. Если путь приёма на станцию назначения со стороны перегона, прилегающего в правильном направлении, не ограждён светофором или ограждён входным светофором автоматического действия, то путь этого перегона должен быть закрыт для движения всех поездов; при наличии входных светофоров полуавтоматического действия путь перегона не закрывается, но эти светофоры должны быть закрыты до передачи приказа поездного диспетчера.

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рис. 1.1 и 1.2.

[ИДП Метрополитен 6.jpg](#)

[ИДП Метрополитен 7.jpg](#)

1.37. До передачи приказа об отправлении поезда со станции в неправильном направлении поездной диспетчер должен прекратить отправление поездов на путь перегона, прилегающего к станции назначения со стороны правильного направления. При наличии поездов на этом пути перегона поездной диспетчер должен принять меры к их остановке и запретить машинистам этих поездов дальнейшее движение.

1.38. До передачи приказа об отправлении поезда со станции в неправильном направлении, а также о возвращении поезда с перегона на станцию поездной диспетчер должен:

— вызвать дежурных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка) и входящим в этот участок, и предупредить их о предстоящем закрытии пути перегона (участка) для следования поезда в неправильном направлении, об установке переносных сигналов остановки на станциях, ограничивающих закрываемый путь перегона (участка), и станции назначения;

— уточнить по показаниям табло диспетчерской централизации или через дежурных постов централизации и дежурных по станциям свободу пути следования поезда в неправильном направлении и правильность положения стрелок; проверить, приняты ли меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных (надеты ли на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключены рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ);

— вызвать и предупредить машиниста о предстоящем следовании поезда в неправильном направлении.

При организации движения поездов в неправильном направлении необходимость включения освещения в тоннеле устанавливается *Управлением метрополитена*.

1.39. Приказ поездного диспетчера на отправление поезда со станции в неправильном направлении или возвращение поезда с перегона на станцию передаётся:

- станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка);
- станциям, входящим в закрываемый участок;
- машинистам поездов, находящихся на перегоне, прилегающем со стороны правильного направления к станции назначения, если эта станция не имеет входных светофоров или входной светофор на эту станцию автоматического действия;
- машинисту поезда, отправляемого со станции в неправильном направлении или возвращаемого с перегона.

1.40. Приказ поездного диспетчера на отправление поезда со станции в неправильном направлении или возвращение поезда с перегона на станцию даётся по форме:

[ИДП Метрополитен 8.jpg](#)

Приказ передаётся после установки переносных сигналов остановки.

1.41. Правом на отправление поезда со станции в неправильном направлении служит выданная машинисту копия приказа поездного диспетчера о закрытии пути перегона (участка), выписанная по форме:

[ИДП Метрополитен 9.jpg](#)

1.42. Возвращение поезда с перегона на ближайшую станцию производится по приказу поездного диспетчера со скоростью не более 20 км/ч.

Если поезд и далее должен следовать в неправильном направлении, то на этой станции машинисту вручается копия приказа поездного диспетчера, выписанная на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции.

1.43. До отправления поезда со станции в неправильном направлении пассажиры из него должны быть высажены.

1.44. До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен распломбировать и отключить УАВА в кабинах управления хвостового и головного вагонов. Включение в голове поезда прожектора (дальнего света) обязательно.

1.45. До отправления поезда в неправильном направлении дежурный поста централизации, а на станции без путевого развития — дежурный по станции через поездного диспетчера обязан уточнить, есть ли действующие предупреждения на пути следования поезда, и при

наличии их выдать машинисту письменное предупреждение.

1.46. Машинист поезда после получения письменного предупреждения должен учитывать возможность наличия переносных сигналов ограничения скорости, расположенных слева при движении поезда в неправильном направлении.

1.47. Если при следовании поезда в неправильном направлении имеются светофоры полуавтоматического действия или сигналы опасности «ОП», то проезд их разрешается без снижения установленной скорости и остановки поезда независимо от их показаний; при запрещающем показании светофоров ограждения проследование их допускается порядком, установленным инструкцией, утверждённой *начальником метрополитена*; при запрещающем показании дополнительного сигнала опасности «ДОП» проследование его допускается по приказу поездного диспетчера после запираания дежурным поста централизации или другим уполномоченным на это работником стрелки, ограждаемой этим светофором, на закладку и навесной замок в положении для движения по главному пути (форма приказа дана в п. 1.18 настоящей Инструкции). Приказ передаётся только машинисту поезда.

1.48. Движение поезда в неправильном направлении производится при включённых устройствах АЛС-АРС при нажатой педали (кнопке) бдительности. При возникновении неисправности поездных устройств АЛС-АРС в пути следования дальнейшее движение допускается со скоростью не более 20 км/ч (после доклада об этом поездному диспетчеру и получения от него подтверждения).

Движение поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, разрешается только при обслуживании локомотивной бригадой.

1.49. При отправлении нескольких поездов со станции или возвращении их с перегона в неправильном направлении поездной диспетчер даёт приказ машинисту каждого поезда отдельно.

После прибытия каждого из этих поездов к месту назначения поездной диспетчер даёт приказ на открытие перегона (участка).

1.50. Дежурные постов централизации и дежурные по станциям должны внимательно следить за прохождением поезда, следующего в неправильном направлении, немедленно сообщать поездному диспетчеру об отправлении поезда с начальной станции, его проследовании по промежуточным станциям и прибытии на станцию назначения.

1.51. Получив сообщение об освобождении перегона (участка) и прибытии поезда на станцию назначения (или к месту назначения), поездной диспетчер даёт приказ об открытии пути перегона (участка) для нормального движения поездов по форме:

[ИДП Метрополитен 10.jpg](#)

1.52. Приказ поездного диспетчера об открытии пути перегона (участка) передаётся:

— станциям, ограничивающим открываемый путь перегона (участка);

— станциям, входящим в этот участок;

— машинистам поездов, которые находятся на перегоне, прилегающем к станции назначения в правильном направлении.

Приказ поездного диспетчера регистрируется в журналах диспетчерских приказов на станциях и у поездного диспетчера. Машинистам поездов приказ передаёт поездной диспетчер по поездной радиосвязи.

???????????????? ???? ?????

«При перерыве движения пассажирских поездов по одному из путей двухпутного участка (перегона) по другому его пути для перевозки пассажиров по приказу поездного диспетчера допускается двухстороннее движение, обслуживаемое одним составом при управлении локомотивной бригадой.

Движение электропоезда в правильном направлении производится по сигнальным показаниям светофоров и (или) сигнальным показаниям АЛС со скоростью не более установленной для данного участка пути (перегона), а в неправильном направлении — со скоростью не более 35 км/ч» (п. 18.28 Правил технической эксплуатации).

1.53. Переход на двухстороннее движение по одному из путей двухпутного участка производится по приказу поездного диспетчера с закрытием пути перегона (участка), на котором будет происходить двухстороннее движение, и путей станций, ограничивающих данный перегон (участок).

Если путь приёма в неправильном направлении на конечную станцию участка с двухсторонним движением со стороны перегона, прилегающего в правильном направлении, не ограждён светофором или ограждён входным светофором автоматического действия, то путь этого перегона должен быть закрыт для движения всех поездов; при наличии светофоров полуавтоматического действия путь перегона не закрывается, но эти светофоры должны быть закрыты до передачи приказа поездного диспетчера.

При организации двухстороннего движения поездной диспетчер даёт приказ с правом въезда поезда на пути конечных станций участка, на котором организовано двухстороннее движение.

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рис. 1.3, 1.4 и 1.5.

[ИДП Метрополитен 11.jpg](#)

[ИДП Метрополитен 12.jpg](#)

[ИДП Метрополитен 13.jpg](#)

1.54. Двухстороннее движение поезда на закрытом пути перегона (участка) производится при управлении поездом локомотивной бригадой.

Временно, до прибытия помощника машиниста, допускается движение поезда под управлением машиниста в правильном направлении по сигналам светофоров и сигнальным показаниям АЛС с установленной скоростью; в неправильном направлении — с включёнными устройствами АЛС-АРС при нажатой педали (кнопке) бдительности со скоростью не более 20 км/ч.

После прибытия помощника машиниста движение в неправильном направлении производится с отключёнными устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 35 км/ч.

1.55. В тех случаях, когда это целесообразно, поездной диспетчер должен организовать раздельное двухстороннее движение поездов на нескольких перегонах (участках) с использованием исправной части обоих путей.

1.56. До передачи приказа об организации двухстороннего движения поездной диспетчер должен:

- определить границы закрываемого пути перегона (участка), границы пути, где будет организовано двухстороннее движение, а также станции, где временно будет производиться оборот составов;
- вызвать дежурных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, предупредить их о предстоящей организации двухстороннего движения;
- дать указание дежурным постов централизации и дежурным по станциям об установке переносных сигналов остановки и закрытии светофоров полуавтоматического действия в соответствии со схемами, приведёнными на рис. 1.3, 1.4 и 1.5;
- прекратить отправление поездов на путь перегона, прилегающего к станции, ограничивающей закрываемый путь перегона (участка) со стороны правильного направления;
- принять меры к удалению поездов с пути перегона (участка), где должно быть организовано двухстороннее движение, и с пути перегона, прилегающего к станции, ограничивающей закрываемый путь перегона (участка) со стороны правильного направления;
- уточнить по показаниям табло диспетчерской централизации или через дежурных постов централизации и дежурных по станциям свободу закрываемого пути перегона (участка) и правильность положения стрелок; проверить, приняты ли меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных (надеты ли на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключены рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ);
- уточнить через дежурных постов централизации и дежурных по станциям наличие заявок на выдачу предупреждений на закрываемом участке пути и, при наличии заявок, дать приказ на выдачу предупреждений машинисту до отправления с

начальной станции;

— вызвать машиниста состава, которому предстоит работать при двухстороннем движении, уточнить номер маршрута и предупредить его о предстоящей организации двухстороннего движения;

— вызвать из пункта смены локомотивных бригад помощника машиниста.

1.57. Приказ об организации двухстороннего движения на одном из путей двухпутного перегона (участка) передаётся:

— станциям, ограничивающим закрываемый перегон (участок) и станциям, входящим в закрываемый участок;

— машинисту поезда, которому предстоит работать при двухстороннем движении.

1.58. Приказ об организации двухстороннего движения на одном из путей двухпутного перегона (участка) даётся по форме:

[ИДП Метрополитен 14.jpg](#)

Приказ поездного диспетчера об организации двухстороннего движения передаётся после установки переносных сигналов остановки.

1.59. Время отправления поезда с начальной станции (время начала двухстороннего движения) передаёт машинисту поездной диспетчер.

На всех станциях дежурные по станциям или дежурные по приёму и отправлению поездов должны при отсутствии препятствий для движения поезда подавать сигнал «поезд готов к отправлению».

1.60. Правом на отправление поезда с начальной станции и на дальнейшее передвижение поезда на закрытом пути перегона (участка) при двухстороннем движении служит выданная машинисту копия приказа поездного диспетчера о закрытии пути перегона (участка), выписанная на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции.

1.61. При двухстороннем движении на закрытом пути перегона (участка) движение поезда в правильном направлении производится по сигналам светофоров, сигнальному показанию АЛС. При сигнальном показании «0» или «НЧ» («ОЧ»), запрещающем показании светофора движение поезда в правильном направлении производится порядком, установленным Правилами технической эксплуатации и настоящей Инструкцией.

До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен подготовить состав к движению порядком, установленным в п. 1.44 настоящей Инструкции.

Движение поезда на закрытом пути перегона (участка) в неправильном направлении производится порядком, установленным в пп. 1.46—1.48 настоящей Инструкции.

Если при движении в правильном направлении поезд проследовал изолированный участок при сигнальном показании АЛС «НЧ» («ОЧ») или проследовал светофор при запрещающем показании, то при движении в неправильном направлении по этому перегону (станции) скорость следования поезда должна быть не более 20 км/ч.

1.62. Допускается движение (для перевозки пассажиров):

[ИДП Метрополитен 15.jpg](#)

[ИДП Метрополитен 16.jpg](#)

— на перегоне (участке) между станцией, где временно производится оборот составов, и смежной конечной станцией линии поезда, назначенного поездным диспетчером;

— на перегоне между станцией, где временно производится оборот составов, и станцией, ограничивающей путь перегона (участка), где организовано двухстороннее движение, состава, который используется для двухстороннего движения на закрытом пути.

Отправляют поезда на указанный перегон (участок) по указанию поездного диспетчера:

— в правильном направлении — по сигналам светофоров и (или) сигнальному показанию АЛС;

— в неправильном направлении — по разрешению на бланке с красной полосой по диагонали (форма бланка дана в п. 1.64).

Выдаёт разрешение на бланке с красной полосой по диагонали дежурный поста централизации или дежурный по станции по указанию поездного диспетчера после:

— проверки правильности установки стрелок по маршруту следования поезда на станцию, указанную в разрешении;

— принятия мер по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных (надеть на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключить рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ).

Схемы расстановки переносных сигналов остановки для указанных случаев приведены на рис. 1.6 и 1.7.

1.63. Выдача разрешения на бланке с красной полосой по диагонали на отправление поезда в неправильном направлении со станции, ограничивающей закрытый для двухстороннего движения участок, или с конечной станции линии на смежную станцию, где временно производится оборот составов, допускается с соблюдением следующих условий:

— если путь приёма на станцию временного оборота со стороны правильного направления ограждён входным светофором полуавтоматического действия, то он должен быть закрыт;

— если путь приёма на станцию временного оборота со стороны правильного направления не ограждён или ограждён входным светофором автоматического действия, то перегон, прилегающий со стороны правильного направления, должен быть закрыт (приказ о закрытии передаётся станциям, ограничивающим перегон, и машинисту встречного поезда, следующего в правильном направлении);

— встречный поезд, следующий в правильном направлении, должен быть задержан у переносного сигнала остановки на станции, смежной со станцией временного оборота.

1.64. Разрешение на бланке с красной полосой по диагонали даёт право машинисту отправиться со станции и следовать в неправильном направлении со скоростью не более 20 км/ч (при управлении локомотивной бригадой — не более 35 км/ч). Это разрешение действительно на следование по перегону только один раз.

[ИДП Метрополитен 17.jpg](#)

До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен подготовить состав к движению порядком, установленным в п. 1.44 настоящей Инструкции.

Движение поезда в неправильном направлении производится с соблюдением требований пп. 1.44—1.47 настоящей Инструкции.

1.65. Восстановление нормального двухпутного движения на пути перегона (участка), где было организовано двухстороннее движение, производится по приказу поездного диспетчера (форма приказа дана в п. 1.51 настоящей Инструкции). Копия этого приказа вручается машинисту поезда, обслуживающего путь перегона (участка) двухстороннего движения.

????????? ?????????????????????? ??????????

«При потере управления поездом машинист обязан принять меры для восстановления управления.»

Если управление поездом не будет восстановлено в течение 5 минут, машинист обязан затребовать вспомогательный поезд» (п. 18.52 Правил технической эксплуатации).

«В качестве вспомогательного поезда может быть назначен сзади идущий поезд попутного направления или отправленный в неправильном направлении. При разрыве поезда назначаются два вспомогательных поезда. Вспомогательный поезд в неправильном направлении назначается только со станции. Допускается назначение вспомогательного поезда в неправильном направлении с перегона, если он следует без пассажиров» (п. 18.54 Правил технической эксплуатации).

1.66. Поездной диспетчер, получив сообщение от машиниста о неисправности поезда и его остановке на перегоне (станции), должен:

- принять меры к задержке поездов, не допуская их отправления на занятый перегон или на перегон, прилегающий к станции, где стоит неисправный поезд;
- дать указание дежурным по станциям о включении рабочего и аварийного освещения на перегоне, где стоит неисправный поезд, о встрече неисправного поезда, о выяснении возможности его дальнейшей работы и о подготовке при необходимости к высадке из него пассажиров;
- сообщить диспетчеру электромеханической службы о месте стоянки поезда и дать указание обеспечить соответствующий режим работы вентиляции на этом перегоне.

1.67. Вспомогательный поезд назначает поездной диспетчер на основании требования, полученного от машиниста неисправного поезда.

1.68. После затребования вспомогательного поезда машинист не имеет права приводить поезд в движение до прибытия вспомогательного поезда или до получения указания поездного диспетчера о порядке дальнейшего движения.

1.69. Назначается вспомогательный поезд в неправильном направлении только со станции. Допускается назначение вспомогательного поезда в неправильном направлении с перегона, если он следует без пассажиров. Путь перегона (участка) закрывается по приказу поездного диспетчера, который передаётся после установки переносных сигналов остановки:

- станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка);
- станциям, входящим в закрываемый участок;
- машинистам неисправного и вспомогательного поездов.

Приказ передаётся по форме:

[ИДП Метрополитен 18.jpg](#)

Перед передачей приказа о закрытии пути перегона (участка) поездной диспетчер должен:

- предупредить дежурных постов централизации и дежурных по станциям, ограничивающим закрываемый путь перегона (участка) и входящим в этот участок, о предстоящем закрытии пути перегона (участка) для следования вспомогательного поезда в неправильном направлении, об установке переносных сигналов остановки, ограничивающих закрываемый путь перегона (участка), и включении рабочего и аварийного освещения в соответствующих тоннелях;
- уточнить по показаниям табло диспетчерской централизации или через дежурных постов централизации и дежурных по станциям свободу пути следования поезда в неправильном направлении и правильность положения стрелок, проверить, приняты ли меры по исключению возможности перевода стрелок, входящих в маршрут, и охранных (надеты ли на кнопки (рукоятки) стрелок красные колпачки или выключены рабочие цепи стрелок кнопками выключения — КВ).

При назначении вспомогательного поезда в неправильном направлении со станции машинисту вручается копия приказа поездного диспетчера, выписанная на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции.

До отправления поезда в неправильном направлении машинист должен подготовить состав к движению порядком, установленным в п. 1.44 настоящей Инструкции.

Движение поезда на закрытом пути перегона (участка) в неправильном направлении производится порядком, установленным в пп. 1.45—1.48 настоящей Инструкции.

1.70. Назначается вспомогательный поезд в правильном направлении со станции (перегона) по приказу поездного диспетчера по форме:

[ИДП Метрополитен 19.jpg](#)

1.71. Если вспомогательный поезд назначается со станции, он должен следовать без пассажиров. При назначении вспомогательного поезда с перегона высадка пассажиров как из вспомогательного, так и из неисправного поездов производится на ближайшей станции.

1.72. Если причина вынужденной остановки будет устранена ранее прибытия вспомогательного поезда, машинист поезда обязан доложить о готовности к дальнейшему следованию поездному диспетчеру. В этом случае поездной диспетчер может отменить назначение вспомогательного поезда и разрешить отправиться поезду с принятием необходимых мер, обеспечивающих безопасность движения.

Отмена вспомогательного поезда, следовавшего в правильном направлении, производится приказом поездного диспетчера, который передаётся машинисту вспомогательного поезда, а на станции участка, где предполагалось движение вспомогательного поезда, передаётся сообщение о его отмене.

Отмена вспомогательного поезда, следовавшего в неправильном направлении, и открытие пути перегона (участка) производится приказом поездного диспетчера, который передаётся по форме, предусмотренной в п. 1.51 настоящей Инструкции, станциям, входящим в закрытый участок и ограничивающим его, и машинистам обоих поездов.

1.73. После вызова вспомогательного поезда машинист должен принять меры, исключая самопроизвольный уход поезда, и включить (проверить) сигнальные красные огни на вагоне со стороны прибытия вспомогательного поезда, а при его приближении подавать звуковой сигнал остановки. Убедившись, что вспомогательный поезд остановился, машинист должен выйти из кабины на путь и подать сигнал машинисту вспомогательного поезда на продвижение к неисправному поезду.

1.74. При приближении к впереди стоящему неисправному поезду машинист вспомогательного поезда обязан остановить свой поезд на расстоянии не менее 25 м от него, а на подъёме более 0,030 — не менее 50 м, подать звуковой сигнал остановки и по сигналу машиниста неисправного поезда привести свой поезд в движение, остановить его на расстоянии 1,5—2 м от неисправного поезда и отключить устройства АЛС-АРС.

После остановки вспомогательного поезда машинист неисправного поезда обязан обеспечить правильность сцепления неисправного и вспомогательного поездов.

После сцепления машинисты обоих поездов обязаны:

- открыть концевые краны напорной и тормозной магистралей, если магистрали исправны;
- проверить действие пневматических тормозов по показаниям манометров в соседних кабинах управления обоих поездов;
- включить в действие двухстороннюю связь между поездами;
- распломбировать и отключить УАВА в соседних кабинах управления обоих поездов.

О готовности соединённого поезда к движению машинист неисправного поезда обязан сообщить поезвному диспетчеру.

1.75. Если соединённый поезд будет следовать в правильном направлении, необходимо в кабине управления головного вагона первого по ходу поезда проверить, что УАВА включён.

Если соединённый поезд будет следовать в неправильном направлении, необходимо распломбировать и отключить УАВА в хвостовых и головных кабинах управления обоих поездов.

При движении соединённого поезда краны двойной тяги должны быть открыты только в кабине машиниста, из которой производится управление тормозами соединённого поезда.

1.76. При следовании соединённого поезда и управлении тормозами и тяговыми двигателями из кабины второго по ходу поезда в головной кабине первого по ходу поезда должен находиться машинист, который обязан следить за свободностью пути, подавать соответствующие сигналы и при необходимости принимать меры к остановке соединённого поезда.

1.77. Если при следовании соединённого поезда впереди находится неисправный поезд, у которого потеряно управление тяговыми двигателями, а тормоза исправны, то управление тормозами соединённого поезда должно производиться из кабины управления головного вагона этого поезда (первого по ходу движения).

Во всех случаях руководство движением и ответственность за безопасность движения соединённого поезда возлагается на машиниста первого по ходу движения поезда.

1.78. При отправлении соединённого поезда в правильном направлении поездной диспетчер обязан:

- предупредить машиниста сзади идущего поезда, а при необходимости — и машиниста впереди идущего поезда о следовании с особой бдительностью;

- дать указание дежурным по станциям о включении рабочего и аварийного освещения тоннелей на участке следования соединённого поезда и на станционных путях ([соединительной ветви](#)), куда он будет поставлен;
- обеспечить беспрепятственный и безостановочный пропуск соединённого поезда до пункта назначения с интервалом к впереди идущему поезду не менее 3 минут;
- лично или через дежурных по станциям контролировать проследование соединённого поезда до пункта назначения.

1.79. В случае задержки в пути следования соединённого поезда машинист первого по ходу движения поезда должен немедленно доложить поездному диспетчеру о причинах задержки, а поездной диспетчер должен принять меры к задержке сзади идущего поезда.

1.80. После освобождения соединённым поездом закрытого пути перегона (участка) поездной диспетчер даёт приказ на открытие этого пути перегона (участка) станциям, входящим в закрытый участок и ограничивающим его, по форме, предусмотренной в п. 1.51 настоящей Инструкции.

1.81. Если поездному диспетчеру известно, что на перегоне остановился поезд по неисправности, поездной диспетчер должен, не ожидая требования машиниста о назначении вспомогательного поезда, дать приказ машинисту сзади идущего поезда по форме:

[ИДП Метрополитен 20.jpg](#)

1.82. Машинист поезда, следующего за неисправным, получив приказ поездного диспетчера об оказании помощи впереди остановившемуся поезду, обязан:

- остановить свой поезд на расстоянии не менее 25 м от него, а на подъёме более 0,030 — не менее 50 м, затормозить поезд полным служебным торможением и подать звуковой сигнал остановки;
- открыть стоп-кран, затормозить головной вагон стояночным (ручным) тормозом;
- если поезд обслуживается локомотивной бригадой, оставить помощника машиниста в кабине управления;
- подойти к неисправному поезду и определить местонахождение машиниста, выяснить у него характер неисправности, что сделано для её устранения, и оказать необходимую помощь.

Если нет возможности устранить неисправность или с момента остановки поезда прошло 5 минут, то машинисты неисправного поезда и поезда, прибывшего для оказания помощи, производят сцепление поездов. О сцеплении и готовности соединённого поезда к движению машинист неисправного поезда должен сообщить поездному диспетчеру и получить от него указание о маршруте следования соединённого поезда.

1.83. На линии, где АЛС-АРС является основным средством сигнализации при движении поездов, в случаях, когда неисправный поезд следует в голове соединённого поезда, машинист неисправного поезда перед началом движения обязан затребовать включение сигнальных огней светофоров автоблокировки.

Включение сигнальных огней светофоров автоблокировки производится порядком, указанным в п. 1.6 настоящей Инструкции.

1.84. Если причина потери управления поездом из головной кабины будет обнаружена и устранена после сцепления со вспомогательным поездом, то независимо от этого, поезда должны следовать в сцепе в электродепо или до станции с путевым развитием, где они должны быть убраны с главного пути.

Производить расцепление поездов на главных путях перегонов запрещается.

????????? ?????????? ??? ?????????? ??????????????
??? ?????????????????? ??????

1.85. При туманах, ливнях, метелях, задымлениях и в других случаях, когда ограничивается видимость сигналов светофоров, машинист обязан вести поезд со скоростью, обеспечивающей остановку поезда до возникшего препятствия.

О плохой видимости и снижении скорости следования машинист должен сообщить поездному диспетчеру. При следовании по участку с ограниченной видимостью машинист обязан периодически подавать оповестительные сигналы.

1.86. Поездной диспетчер, получив сообщение от машиниста о снижении видимости и скорости следования, записывает его в журнал диспетчерских приказов, даёт приказ дежурным постов централизации или дежурным по станциям о выдаче на поезда письменных предупреждений о снижении видимости и следовании с уменьшенной скоростью по форме, предусмотренной в п. 4.6 настоящей Инструкции, и распоряжение о включении рабочего и аварийного освещения тоннеля на соответствующих перегонах. Скорость следования в этих случаях устанавливается каждым машинистом для своего поезда в зависимости от видимости и конкретных условий, о чём машинист сообщает поездному диспетчеру.

1.87. Если видимость сигналов светофоров, пути не превышает 10 м, то движение поездов на этом участке должно быть прекращено. Поезда, отправленные на этот участок до прекращения движения, должны проследовать его со скоростью не более 10 км/ч.

Приказ поездного диспетчера о прекращении движения передаётся станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, по форме:

[ИДП Метрополитен 21.jpg](#)

1.88. При задымлении или образовании тумана в тоннеле или на станции диспетчер электромеханической службы по требованию поездного диспетчера принимает решение об изменении режима работы [вентиляционных шахт](#).

1.89. Отмена выдачи предупреждений о снижении видимости и следовании с уменьшенной скоростью или восстановление движения производится приказом поездного диспетчера по заявке машиниста или машиниста-инструктора. Эта заявка записывается поездным диспетчером в журнале диспетчерских приказов. Приказ поездного диспетчера о прекращении выдачи предупреждений передаётся станциям, на которых выдавались предупреждения, по форме, предусмотренной в п. 4.13 настоящей Инструкции.

Приказ поездного диспетчера о восстановлении движения передаётся станциям, которые ограничивают и входят в участок, где прекращалось движение по форме:

[ИДП Метрополитен 22.jpg](#)

1.90. Машинист или любой [работник метрополитена](#) при обнаружении воды на путях обязан немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру. Поездной диспетчер записывает сообщение об обнаружении воды на путях в журнале диспетчерских приказов и даёт приказ дежурным постов централизации или дежурным по станциям о выдаче на поезда письменных предупреждений о наличии воды на путях и следовании с уменьшенной скоростью по форме, предусмотренной в п. 4.6 настоящей Инструкции, и распоряжение о включении рабочего и аварийного освещения тоннеля, а при плохой видимости — наземного участка.

1.91. После получения сообщения от поездного диспетчера о затоплении пути диспетчер и дежурный оперативный персонал [электромеханической службы](#) должны обеспечить безотказное действие [водоотливных установок](#) соответствующего участка.

1.92. Машинист поезда, получив предупреждение о наличии воды на путях или лично обнаружив её, обязан при затоплении пути до уровня ниже головки рельса вести поезд по этому участку в тоннеле со скоростью не более 35 км/ч, а на наземном участке — со скоростью не более 20 км/ч. Об уровне затопления машинист сообщает поездному диспетчеру.

При следовании поезда по затопленному участку пути машинист должен обращать особое внимание на состояние пути, а в случае обнаружения толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру.

Поездной диспетчер, получив сообщение от машиниста о наличии толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, обязан своим приказом прекратить движение поездов по этому пути перегона.

1.93. При затоплении пути на [уровне головки рельса](#) или выше движение поездов на данном участке должно быть прекращено приказом поездного диспетчера. Поезда, отправленные

на этот участок до прекращения движения, должны проследовать его со скоростью не более 10 км/ч. Сообщение о затоплении пути на уровне головки рельса или выше и о наличии толчков, просадок пути и других неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, поездной диспетчер обязан записать в журнале диспетчерских приказов. Приказ о прекращении движения передаётся станциям, ограничивающим и входящим в этот участок, по форме, предусмотренной в п. 1.87 настоящей Инструкции.

1.94. Отмена выдачи предупреждений о наличии воды на путях и следовании с уменьшенной скоростью или восстановление движения производится приказом поездного диспетчера на основании записи в Журнале осмотра или телефонограммы, регистрируемой в Журнале осмотра, от работника [службы пути](#) по должности не ниже помощника дорожного мастера. Эта телефонограмма записывается также поездным диспетчером в Журнале диспетчерских приказов. Приказ поездного диспетчера о прекращении выдачи предупреждений или восстановлении движения передаётся станциям, на которых выдавались предупреждения, и станциям, ограничивающим и входящим в участок, где прекращалось движение поездов, порядком, установленным п. 1.89 настоящей Инструкции.

???????? ???? ????? ???? ?????????????? ?????? ??
?????? ? ????????? ????????????? ??????????

1.95. В случае обнаружения на путях людей, не подающих световой сигнал при приближении поезда, машинист, подав оповестительный сигнал, обязан:

- если человек (группа людей) находится в [габарите подвижного состава](#), принять меры к немедленной остановке поезда и далее действовать в зависимости от сложившихся обстоятельств;
- если человек (группа людей) находится вне габарита подвижного состава и нет возможности остановить поезд перед ним (ними), максимально снизить скорость и проследовать на станцию (при наличии возможности — остановить поезд и вывезти людей на станцию);
- об обнаружении людей на путях и принятых мерах сообщить поездному диспетчеру;
- если люди, обнаруженные на путях, посажены в поезд, то передать их работникам станции или работнику милиции на ближайшей станции.

1.96. Получив сообщение от машиниста, дежурного по станции или другого работника метрополитена об обнаружении людей на путях, поездной диспетчер обязан:

- дать распоряжение о включении рабочего и аварийного освещения в тоннеле по обоим путям данного перегона, а на наземном участке — при плохой видимости;
- обеспечить передачу устных предупреждений по поездной радиосвязи или через дежурных по станциям о наличии людей машинистам поездов, следующих по обоим путям. Предупреждение машинистов начинать с поездов, находящихся на данном

перегоне и отправляющихся на этот перегон;

— организовать встречу поездов станционными работниками или работниками милиции на станциях, ограничивающих перегон.

1.97. Если на станционном пути в пределах пассажирской платформы будет обнаружен человек (группа людей), дежурный по станции обязан:

— принять меры к остановке поезда, прибывающего на станцию;

— сообщить о случае поездному диспетчеру и при необходимости затребовать снятие напряжения с [контактного рельса](#);

— вывести человека (группу людей) на платформу станции через торцовую дверь.

1.98. Машинист, получив предупреждение о наличии человека (группы людей) на перегоне (пути следования поезда), обязан:

— внимательно следить за свободностью пути и вести поезд со скоростью, при которой можно остановить поезд служебным торможением, не доезжая до человека (группы людей);

— после остановки поезда предупредить человека (группу людей) об опасности прикосновения к контактному рельсу, при необходимости затребовать снятие напряжения с контактного рельса, взять человека (группу людей) на поезд и сообщить об этом поездному диспетчеру;

— передать человека (группу людей) работникам станции или работнику милиции на ближайшей станции.

1.99. После сообщения машиниста или дежурного по станции об удалении людей с пути или сообщения работника по должности не ниже машиниста-инструктора, помощника дорожного мастера или инспектора по контролю за состоянием пути о том, что люди на перегоне не обнаружены, поездной диспетчер должен прекратить передачу устных предупреждений, дать распоряжение об отключении освещения в тоннеле и при хорошей видимости — на наземном участке.

Порядок проверки наличия посторонних людей на путях устанавливается *Управлением метрополитена*.

1.100. При обнаружении посторонних лиц на парковых путях дежурный поста централизации предупреждает по громкоговорящему оповещению об опасности прикосновения к контактному рельсу и сообщает машинистам маневрирующих составов (хозяйственных поездов) о нахождении посторонних лиц на путях.

Дежурный по электродепо и дежурный поста централизации должны принять меры по удалению посторонних лиц.

1.101. Порядок прохода (проезда) работников метрополитена в тоннели и на наземные участки, а также входа (прохода) на парковые пути и обеспечения безопасности работающих на путях устанавливает *Управление метрополитена*.

????????? ?????????? ??? ??????????????? (??????????????????) ??????????? ??????????? ??????????? ???????????

Под неисправностью [рельсовой цепи](#) понимается ситуация, при которой при исправном состоянии рельсов и свободности впередилежащего [блок-участка](#) АЛС-АРС на указателе АЛС в пределах данной рельсовой цепи имеется сигнальное показание «0» или «НЧ» («ОЧ»).

1.102. На линии, где АЛС-АРС является основным средством сигнализации при движении поездов, при неисправности двух и более смежных рельсовых цепей движение поездов осуществляется следующим образом:

- поездной диспетчер передаёт на все поезда устное предупреждение о неисправности путевых устройств АЛС-АРС;
- после получения предупреждения каждый машинист останавливает поезд на первой неисправной по ходу движения рельсовой цепи, докладывает об остановке и сигнальном показании поездному диспетчеру и, после получения подтверждения, следует со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности;
- проследование остальных смежных неисправных рельсовых цепей осуществляется без остановки и доклада поездному диспетчеру;
- если из-за неисправности рельсовых цепей на перегоне (участке), где расположены эти рельсовые цепи, светофоры полуавтоматического действия имеют запрещающие показания, то их проследование осуществляется порядком, установленным Правилами технической эксплуатации;
- включение светофоров автоблокировки для организации движения по неисправным рельсовым цепям в этом случае не производится.

1.103. На линии, где автоблокировка является основным средством сигнализации при движении поездов, при неисправности двух и более смежных светофоров автоматического действия поездной диспетчер должен передать приказ о прекращении действия автоблокировки на пути перегона (участка) по форме:

[ИДП Метрополитен 23.jpg](#)

После проследования перегона (участка), где прекращено действие автоблокировки, машинист обязан включить поездной автостоп и сообщить об этом поездному диспетчеру. Поездной диспетчер должен установить контроль за включением поездных автостопов.

Опломбирование УАВА производится при заходе составов на плановый технический осмотр в электродепо или пункт технического обслуживания.

1.104. При отправлении поезда со станции на перегон, где прекращено действие автоблокировки, машинист должен соблюдать интервал между поездами не менее указанного в расписании.

Если на перегоне (участке), где прекращено действие автоблокировки, имеются неисправные светофоры полуавтоматического действия, то их проследование после остановки перед ними допускается порядком, установленным Правилами технической эксплуатации.

1.105. После восстановления действия автоблокировки и при наличии записи об этом в Журнале осмотра или телефонограммы, переданной работником [службы сигнализации и связи](#) по должности не ниже старшего электромеханика, поездной диспетчер восстанавливает действие автоблокировки передачей приказа по форме:

[ИДП Метрополитен 24.jpg](#)

????????? ?????????? ??? ?????????????????? ??????
?? ?????? ? ??????????????????

1.106. В случае возникновения в период движения электропоездов неисправности пути, сооружений и устройств, угрожающей безопасности движения, по требованию машиниста, дорожного мастера или другого работника метрополитена поездной диспетчер обязан своим приказом немедленно закрыть станционный путь или путь перегона (участка), на котором возникла неисправность, и доложить об этом начальнику метрополитена.

1.107. Закрытие и открытие пути перегона (участка), станционного пути в период движения электропоездов и следование, в случае необходимости, к месту производства работ электропоезда осуществляется порядком, установленным в пп. 6.31—6.37, 6.39 и 6.40 настоящей Инструкции.

Версия #1

Alexeushik создал 28 сентября 2021 18:38:20

Alexeushik обновил 28 сентября 2021 18:39:13