

Глава 18. Движение поездов

Общие требования

18.1. Движением на линии должен руководить только один работник — поездной диспетчер, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемой им линии.

Приказы поездного диспетчера подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данной линии.

Запрещается давать оперативные распоряжения по движению поездов на линии помимо поездного диспетчера.

18.2. Каждая станция в части руководства движением и каждый поезд (состав) должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника:

- станция без путевого развития — дежурного по станции или поездного диспетчера;
- станция с путевым развитием — дежурного поста централизации или поездного диспетчера;
- поезд (состав) — машиниста.

На линиях, оборудованных диспетчерской централизацией, станция без путевого развития находится в распоряжении поездного диспетчера (постоянно), а станция с путевым развитием — во время диспетчерского управления электрической централизацией стрелок и сигналов. На линиях, не оборудованных диспетчерской централизацией, станции постоянно находятся в распоряжении дежурного по станции, дежурного поста централизации.

На станциях линий, оборудованных диспетчерской централизацией, машинист подчиняется поездному диспетчеру и дежурному по станции (на станциях без путевого развития), поездному диспетчеру и дежурному поста централизации (на станциях с путевым развитием).

На станциях линий, не оборудованных диспетчерской централизацией, машинист подчиняется поездному диспетчеру и дежурному по станции (на станциях без путевого развития), дежурному поста централизации (на станциях с путевым развитием).

На перегонах машинист подчиняется поезвному диспетчеру.

Порядок подчинённости машиниста при выполнении работ на закрытых путях перегонов и станций устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.3. Поезным 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 поезным диспетчер, дежурный поста централизации, дежурный по станции несёт ответственность.

18.4. Дежурный по станции и дежурный по приёму и отправлению поездов обязаны следить за высадкой и посадкой пассажиров, исправным состоянием поездов (составов), наличием и правильным показанием сигналов, обозначающих поезда (составы).

18.5. Запрещается занимать подвижным составом предохранительные тупиковые пути.

Ночной отстой составов должен производиться в основном в электродепо и на путях станций тоннельных участков.

Схему расстановки составов на ночной отстой, в том числе и на главных путях перегонов и станций, утверждает *начальник метрополитена*.

18.6. Начальник станции обязан контролировать работу дежурных поста централизации, операторов поста централизации, дежурных по станции, дежурных по приёму и отправлению поездов, дежурных стрелочного поста по выполнению операций, связанных с приёмом, отправлением поездов и производством манёвров.

18.7. Помещение дежурного поста централизации должно быть изолировано. Правом входа в это помещение пользуются начальник станции, лица, непосредственно работающие совместно с дежурным поста централизации, и работники, контролирующие действия дежурного поста централизации и исправность приборов управления, а также другие работники, перечень которых утверждается *Управлением метрополитена*.

Приём и отправление электропоездов

18.8. Приём поездов на станцию должен производиться на свободные пути при разрешающем показании входных светофоров, а отправление поездов со станции — при разрешающем показании выходных светофоров, со скоростью не более указанной сигнальным показанием АЛС, а на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, — со скоростью, не более допустимой на данном участке.

На станции, где установлены входные и выходные светофоры автоматического действия и отключены сигнальные огни этих светофоров, приём (въезд) поезда на станцию или отправление поезда со станции производится по сигнальному показанию АЛС. Такой же

порядок приёма (въезда) распространяется на станции, не оборудованные входными светофорами.

18.9. В исключительных случаях приём поезда на станцию или отправление поезда со станции при запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора полуавтоматического действия после остановки поезда перед светофором допускается по пригласительному сигналу, а при его неисправности по приказу (копии приказа) поездного диспетчера, переданному машинисту в соответствии с порядком, предусмотренным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе. При этом приём (отправление) поезда осуществляется 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, а также на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора за исключением предупредительного.

При неисправности пригласительного сигнала и отсутствии всех видов связи с поездным диспетчером (или невозможности вызова поездного диспетчера) приём поезда (состава) на станцию или отправление со станции производится порядком, установленным *техническо-распорядительным актом* станции.

18.10. При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) входного или выходного светофора автоматического действия приём (въезд) поезда на станцию или отправление поезда со станции после остановки поезда перед светофором допускается 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, а также на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора за исключением предупредительного.

При сигнальном показании «0», «НЧ» («ОЧ») и разрешающих показаниях светофоров при приёме (въезде) поезда на станцию или отправлении со станции скорость поезда после его остановки должна быть не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

18.11. Порядок проезда заграждающего положения скобы путевого автостопа устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.12. При приёме поезда на станцию закрытого типа машинист должен также руководствоваться показанием сигнализации положения дверей станции, а при отправлении поезда и при выполнении маневровых передвижений, кроме того, показанием сигнализации контроля свободности пространства между поездом (составом) и стеной пассажирского зала.

18.13. Приём поезда на станционный путь, частично занятый в пределах пассажирской платформы, допускается в исключительных случаях по распоряжению поездного

диспетчера после предупреждения об этом машиниста поездным диспетчером или дежурным по станции (поста централизации). Порядок приёма поезда устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.14. Отправление поездов со станции должно производиться по графику, но не раньше установленного минимального интервала.

До отправления поезда с начальной станции машинист должен получить расписание (выписку из графика) следования или поездной талон.

Порядок получения расписаний или поездных талонов машинистами (локомотивными бригадами), устанавливает *начальник службы движения*.

На линиях, оборудованных поездными устройствами информации (ПУИ), отправление поезда производится в соответствии с расчётным временем.

18.15. Запрещается дежурному по станции или дежурному по приёму и отправлению поездов подавать сигнал готовности поезда к отправлению (состава — к передвижениям), а машинисту (локомотивной бригаде) приводить поезд (состав) в движение, не убедившись в отсутствии препятствий для отправления поезда или маневровых передвижений.

18.16. При обнаружении на отправившемся поезде (составе) неисправности или препятствия, угрожающих безопасности движения или жизни людей, дежурный по станции или дежурный по приёму и отправлению поездов обязан подать сигнал остановки этому поезду (составу), после чего немедленно сообщить о случае поездному диспетчеру.

При обнаружении погасших сигналов, обозначающих хвост поезда (состава), дежурный по станции или дежурный по приёму и отправлению поездов обязан предупредить об этом машиниста следующего поезда (состава) и сообщить поездному диспетчеру.

Средства сигнализации при движении электропоездов

18.17. Основным средством сигнализации при движении поездов является автоматическая локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием скорости (АЛС-АРС) или путевая автоматическая блокировка (автоблокировка) с автостопами и защитными участками.

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.

Линии метрополитена, где основным средством сигнализации при движении поездов является автоматическая блокировка с автостопами и защитными участками, должны дополняться устройствами АЛС-АРС.

18.18. На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, и оборудованных дублирующими автономными устройствами АРС, сигнальные огни светофоров автоматического действия включаются для пропуска поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, с неисправными устройствами АРС (при неисправности или отсутствии дублирующего автономного устройства АРС), а также для движения хозяйственных поездов.

Включение и отключение сигнальных огней светофоров автоматического действия производится поездным диспетчером, а также дежурными постов централизации по приказу поездного диспетчера.

Движение поездов по перегону при отключённых сигнальных огнях светофоров автоматического действия производится по сигнальным показаниям АЛС. При включённых сигнальных огнях указанных светофоров движение поездов производится по сигнальным показаниям АЛС и светофоров. Движение поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АРС производится при разрешающих сигнальных огнях светофоров автоматического действия со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности.

Движение поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, производится при разрешающих сигнальных огнях светофоров со скоростью не более 35 км/ч при управлении локомотивной бригадой.

При сигнальном показании «0» или «НЧ» («ОЧ») и при отключённых сигнальных огнях светофоров автоматического действия, после обязательной остановки поезда и сообщения машиниста поездному диспетчеру, скорость дальнейшего следования должна быть не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

При включённых сигнальных огнях светофоров автоматического действия после остановки поезда перед проходным светофором с запрещающим показанием (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) и сообщения машиниста об этом поездному диспетчеру дальнейшее движение после проследования светофора с запрещающим показанием разрешается со скоростью не более указанной сигнальным показанием АЛС, а при отключённых устройствах АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АРС, независимо от сигнального показания АЛС, после остановки и сообщения поездному диспетчеру — с нажатой педалью бдительности со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора. При сигнальном показании «0» или «НЧ» («ОЧ») и при запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) проходного светофора, после обязательной остановки поезда перед светофором и

сообщения машиниста поездному диспетчеру, дальнейшее движение разрешается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

При неисправности поездных устройств АЛС-АРС машинист обязан остановить поезд, отключить устройства АРС и включить дублирующее устройство АРС, сообщить об этом поездному диспетчеру, дать заявку на снятие поезда с линии; 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, машинист обязан остановить поезд, сообщить о неисправности поездному диспетчеру, отключить устройства АРС и дублирующее автономное устройство АРС, дать заявку на включение сигнальных огней светофоров автоматического действия и снятие поезда с линии. В этом случае разрешается продолжать движение при разрешающих показаниях проходных светофоров со скоростью не более 20 км/ч (независимо от сигнального показания АЛС) при нажатой педали (кнопке) бдительности до ближайшей станции с путевым развитием. Пассажиры должны быть высажены из поезда на ближайшей станции. При запрещающем показании проходного светофора (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) независимо от сигнального показания АЛС после остановки и сообщения поездному диспетчеру разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до следующего светофора. Перегонка в электродепо составов с отключёнными по неисправности устройствами АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АРС должна осуществляться при управлении локомотивной бригадой со скоростью не более 35 км/ч.

Поезду, не оборудованному устройствами АЛС-АРС, при запрещающем показании проходного светофора (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) после остановки и сообщения поездному диспетчеру разрешается движение со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора.

На линиях, не оборудованных дублирующими автономными устройствами АРС, при неисправности АЛС-АРС машинист действует так, как это установлено для случая одновременной неисправности устройств АЛС-АРС и дублирующих устройств АРС.

Для линий, на которых осуществляется двухстороннее (челночное) движение одного электропоезда по каждому пути, и оборудованных устройствами двухсторонней АЛС-АРС, порядок движения, скорость и меры обеспечения безопасности движения при неисправности поездных устройств АЛС-АРС устанавливаются *начальником метрополитена*.

18.19. На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС и оборудованных устройствами ограничения скорости и поездными устройствами автоведения, сигнальные огни светофоров автоблокировки (резервного средства сигнализации) включаются для пропуска поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС или с неисправными устройствами АЛС-АРС, а также для движения хозяйственных поездов.

Движение поездов производится по сигнальным показаниям АЛС, светофоры автоматического действия с отключёнными сигнальными огнями преследуются без остановки по показаниям АЛС.

При сигнальном показании АЛС «0» или «НЧ» («ОЧ») после остановки поезда и сообщения машиниста об этом поездному диспетчеру движение разрешается со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

Включение или отключение сигнальных огней светофоров автоматического действия производится поездным диспетчером, а также дежурными постов централизации по приказу поездного диспетчера.

Движение поездов при включённых сигнальных огнях светофоров автоблокировки производится по сигнальным показаниям АЛС и показаниям светофоров.

При неисправности поездных устройств АЛС-АРС пассажиры из поезда должны быть высажены на ближайшей станции; порядок движения поезда и меры обеспечения безопасности движения устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

При запрещающем показании (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) светофора автоматического действия дальнейшее движение после остановки перед светофором разрешается поезду с исправными устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС, а поезду с неисправными устройствами АЛС-АРС или не оборудованному устройствами АЛС-АРС со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора.

18.20. На линиях, где автоблокировка является основным средством сигнализации (автоблокировка с автостопами и защитными участками), движение поездов производится при разрешающих показаниях светофоров со скоростью не более указанной сигнальным показанием АЛС, а на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более разрешённой светофором. Если сигнальное показание АЛС превышает скорость, разрешённую светофором, то выполняется требование сигнала светофора.

При сигнальном показании АЛС «0», «НЧ» («ОЧ») и разрешающих показаниях светофоров движение разрешается после остановки поезда со скоростью не более 20 км/ч при нажатой педали (кнопке) бдительности до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

При запрещающем показании (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание) светофора автоматического действия движение после остановки поезда перед светофором производится 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, а также на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, со скоростью не более 20 км/ч до следующего светофора за исключением предупредительного.

При неисправности поездных устройств АЛС-АРС машинист должен отключить устройства АРС, доложить о неисправности поездному диспетчеру, дать заявку на вызов помощника машиниста и продолжить движение с пассажирами при нажатой педали бдительности, руководствуясь показаниями светофоров, до станции, на которой расположен линейный пункт. После прибытия помощника машиниста локомотивная бригада продолжает работу до захода состава в плановый отстой. Поездной диспетчер должен контролировать движение поезда до прибытия на него помощника машиниста. Если помощник машиниста не прибыл, то поездной диспетчер должен снять состав с линии.

18.21. Скорость движения поезда (состава) не более 20 км/ч должна сохраняться в течение 30 секунд:

- после смены показания АЛС «НЧ» («ОЧ») на разрешающее сигнальное показание (на случаи кратковременных сбоев в работе АЛС это требование не распространяется);
- поездом (составом), не оборудованным устройствами АЛС-АРС, или с неисправными устройствами АЛС-АРС, за светофором с разрешающим показанием после проследования предшествующего светофора с запрещающим показанием (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание).

18.22. После остановки поезда (состава) перед светофором автоматического действия с запрещающим показанием, а также после остановки при появлении сигнального показания АЛС «0» машинисту разрешается приводить поезд (состав) в движение только после тридцатисекундной стоянки.

18.23. Машинист обязан сообщить поездному диспетчеру:

- о каждом случае появления сигнального показания АЛС «НЧ» («ОЧ»);
- об остановке поезда (состава) перед светофором с запрещающим показанием или по сигнальному показанию АЛС «0» (после тридцатисекундной стоянки);
- об остановке поезда (состава) вследствие неудаления впереди находящегося поезда.

18.24. При прекращении действия основных средств сигнализации движение поездов производится порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Порядок движения поездов

18.25. Допускаемые на метрополитене скорости движения электропоездов устанавливаются приказом *начальника метрополитена*, согласно которому должны быть установлены сигнальные знаки допускаемых скоростей движения.

18.26. Скорость движения электропоездов должна быть:

не более 35 км/ч:

- на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, при следовании поезда с отключёнными устройствами АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АРС (при управлении локомотивной бригадой и при нажатой педали (кнопки) бдительности по сигналам автоблокировки);
- на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, при следовании поезда с отключёнными устройствами АРС под контролем устройств ограничения скорости при нажатой педали бдительности по сигналам автоблокировки;
- на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, при следовании поезда, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, при управлении локомотивной бригадой по сигналам автоблокировки;
- при следовании вспомогательного поезда в сцепе с неисправным поездом на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является автоматическая блокировка с автостопами и защитными участками;
- при перекрытии концевых кранов тормозной магистрали между вагонами с сохранением от двух третей до половины (включительно) пневматических тормозов поезда в головной части и управлении пневматическими тормозами и тяговыми двигателями из головной кабины при наличии на вагонах действующих стояночных тормозов или при управлении локомотивной бригадой;
- при следовании в неправильном направлении поезда при управлении локомотивной бригадой на перегоне (участке), где организовано двухстороннее движение;
- при движении по стрелочному переводу на отклонённый или с отклонённого пути, а также по глухому пересечению;
- при проследовании платформы станции без остановки;
- при затоплении пути на уровне подошвы рельса в тоннеле;
- при управлении тормозами и тяговыми двигателями не из головной кабины поезда;
- при приёме или отправлении пассажирского поезда при лунно-белом огне маневрового светофора;
- при проследовании хвостовым вагоном инерционного автостопа;

не более 20 км/ч:

- при сигнальном показании АЛС «0», «НЧ» («ОЧ») в кабине управления поездом;

- на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, при следовании поезда с отключёнными устройствами АЛС-АРС и дублирующего автономного устройства АРС;
- на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, при следовании поезда с отключёнными устройствами АЛС-АРС при отключённых устройствах ограничения скорости и поездных устройств автоведения;
- поезда с неисправными устройствами АЛС-АРС, не оборудованного устройствами АЛС-АРС, а также на линии, не оборудованной устройствами АЛС-АРС, после проследования светофора с запрещающим показанием (красный огонь, один красный и один жёлтый огни, погасшие огни, непонятное показание);
- при следовании вспомогательного поезда с неисправным поездом на линии, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС (на линии, оборудованной диспетчерской централизацией, по свободным участкам линии по распоряжению и под контролем поездного диспетчера допускается скорость до 35 км/ч);
- при движении в неправильном направлении;
- при проследовании места, ограждённого переносными сигналами уменьшения скорости, если нет письменного предупреждения или приказа начальника метрополитена;
- при затоплении пути наземного участка на уровне подошвы рельсов;
- при въезде на станцию закрытого типа, если одна или несколько станционных дверей открыты;

не более 10 км/ч:

- при движении поезда (состава) с заклиненной колёсной парой;
- при проследовании головным вагоном инерционного автостопа;
- при затоплении пути выше уровня головок рельс;
- при видимости светофоров, пути на расстоянии 10 м и менее;

не более 5 км/ч:

- при проследовании загрожающего положения скобы путевого автостопа;
- при подходе на расстояние 10 м к электроподвижному составу, тупиковому упору или другому препятствию.

Скорость движения электропоездов (составов), имеющих в своем составе вагоны, исключённые из инвентарного парка, устанавливается службой подвижного состава по

согласованию с ревизором по безопасности движения в зависимости от технического состояния вагонов.

18.27. 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.

Движение хозяйственных поездов в неправильном направлении разрешается порядком, установленным настоящими Правилами и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.28. При перерыве движения пассажирских поездов по одному из путей двухпутного участка (перегона) 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.

18.29. Организация движения электропоездов и меры обеспечения безопасности движения при следовании электропоездов в неправильном направлении и при двухстороннем движении по одному из путей двухпутного участка (перегона) устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.30. В исключительных случаях допускается приём или отправление пассажирского поезда при лунно-белом огне маневрового светофора после предупреждения об этом машиниста со скоростью не более 35 км/ч.

18.31. В случае, когда при движении поезда, маневрового состава необходимо обеспечить особые условия его следования, машинисту должно даваться письменное или устное предупреждение.

18.32. Письменные предупреждения выдаются:

- при неисправности пути, контактного рельса, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;
- при неисправности светофора, когда невозможно перевести его в запрещающее показание;
- при неисправности путевого автостопа (на электропоезда, составы, хозяйственные поезда, в которых в качестве локомотивов используются электровозы);

- при снижении видимости сигналов светофоров, пути или затоплении пути;
- при отправлении хозяйственного поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, а также следующему за ним хозяйственному поезду;
- на первые электропоезда (составы) после выполнения работ, определённых Инструкцией по движению поездов и маневровой работе;
- во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости, а также когда необходимо предупредить машиниста об особых условиях следования поезда (состава).

18.33. Устные предупреждения даются:

- о неисправности путевых устройств АЛС-АРС (только на поезда и составы, оборудованные устройствам АЛС-АРС);
- о проследовании станции без остановки (только на электропоезда);
- об остановке электропоезда на станции, закрытой для высадки и посадки пассажиров;
- об остановке поезда на перегоне с указанием причины остановки;
- о следовании обкатки, перегонки электродвижного состава впереди и сзади идущему электропоезду;
- о следовании поезда с погасшими сигналами, обозначающими хвост поезда, сзади идущему поезду;
- о наличии посторонних лиц или работников метрополитена на пути перегона, станционном пути в период движения электропоездов;
- в других случаях по распоряжению поездного диспетчера.

18.34. Выдача письменных предупреждений или передача устных предупреждений производится порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.35. При сильном тумане, ливне, метели, задымлении машинист обязан вести поезд (состав) в зависимости от степени видимости со скоростью, обеспечивающей остановку поезда (состава) до возникшего препятствия.

18.36. Если видимость сигналов светофора не превышает 10 м, движение электропоездов на данном участке должно быть прекращено. Поезд, отправленный со станции на этот участок до прекращения движения, должен его проследовать со скоростью не более 10 км/ч.

18.37. При затоплении пути на уровне подошвы рельс движение электропоездов на этом участке в тоннеле допускается со скоростью не более 35 км/ч, а на наземном участке — не более 20 км/ч.

При затоплении пути выше уровня головок рельсов движение электропоездов на данном участке должно быть прекращено. Поезд, отправленный со станции на этот участок до прекращения движения, должен проследовать его со скоростью не более 10 км/ч.

Порядок вождения поездов (составов) машинистами

Общие требования

18.38. Машинист обязан:

- хорошо знать конструкцию подвижного состава, план и профиль пути своей линии, расположение на ней постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков, их значение;
- при приёме подвижного состава перед выездом на линию убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов и радиосвязи (машинист локомотива убеждается в исправности подвижного состава как перед выездом на линию, так и перед началом выполнения манёвров).

18.39. При ведении поезда (состава) машинист, помощник машиниста обязаны:

- обеспечить безопасное движение с точным соблюдением расписания следования поезда (для хозяйственных поездов — с точным соблюдением плана работ);
- следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, правильным положением стрелок по маршруту следования, за движением поездов и составов на смежных путях, принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения или жизни людей;
- повторять вслух показания светофоров, указанных в приказе *начальника метрополитена*, и положение стрелок по маршруту следования, а также сигналы светофоров и другие сигналы, требующие остановки или уменьшения скорости (в том числе и при управлении поездом без помощника машиниста), выполнять их требования, применяя электрическое или служебное пневматическое торможение, а при внезапной подаче сигнала остановки или возникновения препятствия для движения — экстренное торможение;
- содержать тормозные устройства поезда (состава) готовыми к действию, не допускать падения или повышения давления в напорной и тормозной магистралях против установленных норм;

- проявлять особое внимание и бдительность при наличии запрещающего сигнального показания АЛС и светофоров, снижении видимости светофоров и пути при сильных туманах, ливнях, метелях, задымлении, при затоплении участков пути, наличии письменных или устных предупреждений, движении в неправильном направлении, движении при нажатой педали (кнопке) бдительности и быть готовым немедленно остановить поезд (состав), если встретится препятствие для дальнейшего следования;
- осуществлять взаимный контроль действий по выполнению должностных обязанностей;
- следить за состоянием подвижного состава, показаниями приборов, контролирующих его бесперебойную работу;
- следить за работой устройств автоматического управления движением поездов;
- подавать оповестительный сигнал о приближении поезда при входе и следовании по главному пути станции, если люди находятся у края платформы за линией ограничения.

18.40. При обнаружении неисправности в поезде (составе), устройствах сигнализации и связи, повреждения пути, контактного рельса и других сооружений и устройств, неисправности в поезде (составе), следующем по смежному пути, машинист обязан сообщить об этом поездному диспетчеру по поездной радиосвязи.

При неисправности (отсутствии) поездной радиосвязи машинист электропоезда должен сообщить об этом на ближайшей станции дежурному по станции, а машин хозяйственного поезда — поездному диспетчеру по ближайшему телефону тоннельной связи.

18.41. Машинист (локомотивная бригада) несёт ответственность за всякую не вызванную необходимостью задержку поезда (состава) у светофора с разрешающим показанием или с открытым пригласительным сигналом.

18.42. Запрещается проезд в кабине управления поездом (составом) лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением работников, имеющих разрешение, выдаваемое порядком, установленным *Управлением метрополитена*. При этом в кабине управления электропоезда разрешается одновременно проезд не более двух человек, не входящих в состав локомотивной бригады.

Перевозка людей на локомотивах в количестве большем, чем указано в паспорте, запрещается.

18.43. В пути следования машинисту запрещается:

- превышать скорости, установленные настоящими Правилами, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе, *приказом начальника метрополитена*, указаниями сигналов, а также выданными предупреждениями;
- отвлекаться от управления поездом (составом), наблюдения за сигналами, свободностью и состоянием пути;

— при работе с помощником машиниста приводить электропоезд (состав) в движение без его команды или сигнала;

— отключать исправные устройства, обеспечивающие безопасность движения электропоезда (состава) (АЛС-АРС, УАВА и другие), без надобности пользоваться педалью (кнопкой) бдительности при исправном действии напольных и поездных устройств АЛС-АРС.

Особенности вождения электропоездов (составов)

18.44. При ведении поезда локомотивной бригадой помощник машиниста должен находиться в кабине управления головного вагона вместе с машинистом.

При управлении поездом не из головного вагона помощник машиниста должен находиться в кабине управления головного вагона по ходу движения для подачи машинисту соответствующих сигналов, а при необходимости — для остановки поезда краном экстренного торможения. В этом случае пассажиры из поезда должны быть высажены на ближайшей станции. При обслуживании поезда без помощника машиниста и невозможности управления поездом из головной кабины дальнейшее следование его должно производиться при помощи вспомогательного поезда.

18.45. При обнаружении во время работы на линии неисправностей электроподвижного состава машинист поезда должен немедленно доложить об этом поездному диспетчеру и принять все меры к тому, чтобы с обеспечением безопасности движения довести поезд до станции с путевым развитием, где имеется возможность убрать его с главного пути.

В исключительных случаях машинисту разрешается распломбировать приборы безопасности с немедленным сообщением об этом поездному диспетчеру и последующей записью в книгу ремонта состава.

18.46. При отключении в поезде одной трети и более пневматических тормозов отправление этого поезда со станции разрешается только без пассажиров.

При отключении в поезде более половины пневматических тормозов дальнейшее его следование разрешается только при помощи вспомогательного поезда.

При управлении поездом без помощника машиниста, если поезд сформирован из вагонов, не оборудованных стояночными тормозами, при перекрытых концевых кранах тормозной магистрали между вагонами в поезде, машинист обязан затребовать вспомогательный поезд.

18.47. Машинист должен произвести проверку автоматических пневматических тормозов:

- при приёмке или после осмотра состава в электродепо, в пункте технического обслуживания, перед выдачей состава после ночного или дневного отстоя;
- после соединения автосцепных устройств вагонов после их разъединения;
- после сцепки вспомогательного поезда с неисправным составом.

Машинист обязан произвести проверку автоматических пневматических тормозов в движении на эффективность их действия:

- после выезда состава из электродепо, из отстоя на линии;
- после начала движения при управлении из средней кабины;
- после стоянки поезда (состава) 20 мин. и более. Порядок проверки и опробования автоматических тормозов устанавливается *Управлением метрополитена*.

18.48. Особенности вождения хозяйственных поездов устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Порядок проверки и опробования тормозов хозяйственных поездов устанавливается *Управлением метрополитена*.

Порядок действий при вынужденной остановке электропоезда (состава)

18.49. При вынужденной остановке поезда машинист обязан:

- остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;
- после остановки доложить об этом поездному диспетчеру и в зависимости от профиля пути затормозить поезд стояночными или ручными тормозами;
- выяснить возможность дальнейшего следования;
- принять меры к устранению возникшего препятствия для движения;
- после устранения препятствия для движения доложить об этом поездному диспетчеру и продолжить следование поезда;
- при невозможности устранения препятствия для движения затребовать восстановительное формирование и обеспечить по согласованию с поездным диспетчером вывод или вывоз пассажиров из тоннеля на станцию порядком, установленным *Управлением метрополитена*.

18.50. При обнаружении препятствия для движения на смежном пути машинист (локомотивная бригада) должны принять меры к остановке встречного поезда.

18.51. В случае приближения к стоящему впереди поезду машинист обязан остановить свой поезд на расстоянии на менее 25 м от него, а на спусках более 0,030 — не менее 50 м, подать сигнал остановки, немедленно доложить об этом поезвному диспетчеру по поезвной радиосвязи или тоннельной связи и далее действовать по его указанию.

Если до стоящего впереди поезда расположен стрелочный перевод, то машинист обязан остановить поезд, не проезжая светофора, установленного перед стрелочным переводом.

18.52. 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.

18.53. После вызова вспомогательного поезда машинист должен проверить исправность сигнальных красных огней на вагоне со стороны прибытия вспомогательного поезда.

18.54. 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.

18.55. Если после затребования вспомогательного поезда причина вынужденной остановки будет устранена, машинист обязан доложить поезвному диспетчеру о готовности к дальнейшему движению.

В этом случае поезвной диспетчер может разрешить дальнейшее движение и отменить назначение вспомогательного поезда с принятием необходимых мер по обеспечению безопасности движения.

18.56. Если вспомогательный поезд назначается со станции, он должен следовать без пассажиров.

При назначении вспомогательного поезда с перегона высадка пассажиров из вспомогательного и неисправного поездов производится на ближайшей станции.

18.57. Поезд может быть возвращён с перегона обратно на станцию отправления только при управлении из головной кабины по приказу поезвного диспетчера порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.58. Осаживание поездов на путях метрополитена запрещается. Как исключение допускается осаживание поезда:

— на станции закрытого типа;

— если после отправления со станции поезд остановлен вследствие загорания и часть вагонов находится в тоннеле.

Порядок осаживания устанавливается *начальником метрополитена*.

Основные требования к организации движения хозяйственных поездов

18.59. Движение хозяйственных поездов производится по сигнальным показаниям светофоров с выполнением требований настоящих Правил, Инструкции по сигнализации и Инструкции по движению поездов и маневровой работе.

На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС, для организации движения хозяйственных поездов должны быть включены сигнальные огни светофоров автоматического действия.

18.60. Движение хозяйственных поездов по главным путям разрешается в ночное время после окончания движения электропоездов.

Движение хозяйственных поездов в неправильном направлении разрешается по приказу поездного диспетчера без закрытия пути перегона (участка).

В целях увеличения ночного окна допускается выпуск хозяйственных поездов (в том числе и в неправильном направлении) на главные пути до снятия напряжения с контактного рельса — после прохода последнего электропоезда. В этом случае машинист устно предупреждается о наличии напряжения на контактном рельсе мастером или бригадиром машинистов мотовозного депо, или другим работником, назначенным приказом *начальника метрополитена*. Машинист обязан оповестить о наличии напряжения на контактном рельсе всех лиц, следующих с хозяйственным поездом. После прибытия на место назначения машинист обязан убедиться в снятии напряжения с контактного рельса через дежурного поста централизации (дежурного по станции) или поездного диспетчера.

В исключительных случаях допускается движение хозяйственных поездов по главным путям в период движения электропоездов порядком, установленным *начальником метрополитена*.

На парковых и прочих путях разрешается передвижение хозяйственных поездов при наличии напряжения на контактном рельсе.

18.61. Предельно допускаемые скорости движения хозяйственных поездов в правильном направлении устанавливаются приказом *начальника метрополитена*.

Допускаемые скорости движения хозяйственных поездов в неправильном направлении, а также в зависимости от профиля, типа прицепных единиц и т. д. устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

18.62. Все хозяйственные поезда, находящиеся на линии в ночное время, должны прибыть к месту стоянки или освободить главные пути до второго предупредительного сигнала о подаче напряжения на контактный рельс.

18.63. Поездной диспетчер обязан вести график исполненного движения хозяйственных поездов, а перед началом движения электропоездов проверять возвращение с линии к месту стоянки всех хозяйственных поездов после ночных работ.

18.64. Порядок формирования и движения хозяйственных поездов устанавливается в Инструкции по движению поездов и маневровой работе.

18.65. Порядок движения путевых тележек и других съёмных подвижных единиц устанавливается *Управлением метрополитена*.

Версия #1

Alexeuschik создал 28 сентября 2021 18:36:08

Alexeuschik обновил 28 сентября 2021 18:36:29