

Глава 2. Маневровая работа

Общие требования

«Манёвры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника — дежурного поста централизации, на линиях, оборудованных диспетчерской централизацией, — поездного диспетчера (дежурного поста централизации — при местном управлении электрической централизацией стрелок и сигналов).

Распределение обязанностей между работниками по распоряжению манёврами и границы маневровых маршрутов указываются в техническо-распорядительном акте станции» (п. 17.14 Правил технической эксплуатации).

2.1. Маневровая работа на станциях должна проводиться в соответствии с графиком движения поездов.

При необходимости задание на маневровую работу может быть изменено поездным диспетчером или дежурным поста централизации.

Задание на маневровую работу должно быть дано чётко и ясно и доведено до каждого причастного к этому работника. Если в процессе манёвров возникает необходимость изменить намеченный план работы, то с этими изменениями должны быть заблаговременно ознакомлены все работники, причастные к манёврам.

2.2. Машинисты (локомотивные бригады) должны знать порядок маневровой работы на станции, указанный в *техническо-распорядительном акте* станции. Порядок ознакомления машинистов (локомотивных бригад) с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительных актах станций, устанавливается *начальником метрополитена*.

2.3. На станциях и на парковых путях с электрической централизацией стрелок и сигналов основным средством передачи указаний о выполнении маневровых передвижений служат сигналы светофоров (на линиях, оборудованных АЛС-АРС, — сигналы светофоров и сигнальные показания автоматической локомотивной сигнализации). Манёвры производятся при разрешающем показании светофора, а при его неисправности — порядком, установленным в пп. 17.15 и 17.16 Правил технической эксплуатации.

На парковых путях с нецентрализованными стрелками основным средством передачи указаний о выполнении маневровых передвижений служат ручные и звуковые сигналы. Подаваемый ручной или звуковой сигнал машинист обязан продублировать звуковым сигналом.

Если машинист не уверен в правильности восприятия сигнала или распоряжения, он должен остановить подвижной состав и выяснить обстановку.

2.4. Если при манёврах запрещающее показание светофора не сменится на разрешающее и не открыт пригласительный сигнал, а также в случае вынужденной остановки после проезда светофора с запрещающим показанием, машинист должен сообщить об этом дежурному поста централизации или поезвному диспетчеру и далее действовать по его указанию порядком, установленным Правилами технической эксплуатации.

2.5. Для производства маневровых передвижений при запрещающем показании маневрового светофора (красный огонь, погасшие огни, непонятное показание) и при неисправности пригласительного сигнала даётся распоряжение:

- а) поездным диспетчером — на линии, оборудованной диспетчерской централизацией (при диспетчерском управлении);
- б) дежурным поста централизация — на линии, не оборудованной диспетчерской централизацией, а также на линии, оборудованной диспетчерской централизацией (при местном управлении);
- в) дежурным поста централизации — на парковых путях.

Распоряжение поездного диспетчера или дежурного поста централизации передаётся по форме:

ИДП Метрополитен 25.jpg

При необходимости для производства маневровых передвижений при запрещающем показании маневрового светофора дежурным поста централизации даётся распоряжение на подачу ручного или звукового сигнала:

ИДП Метрополитен 26.jpg

Распоряжение поездного диспетчера, дежурного поста централизации на маневровое передвижение или распоряжение дежурного поста централизации на подачу ручного или звукового сигнала должно быть повторено получившим его работником.

При нахождении головного вагона или локомотива за маневровым светофором распоряжение передаётся по форме:

ИДП Метрополитен 27.jpg

Если распоряжение на маневровое передвижение или на подачу сигнала не фиксируется устройствами звукозаписи, то дежурный поста централизации регистрирует его в Журнале осмотра.

2.6. Распоряжение на маневровое передвижение может быть дано поездным диспетчером, дежурным поста централизации на проследование нескольких попутных маневровых светофоров, имеющих запрещающее показание.

2.7. До передачи машинисту распоряжения на маневровое передвижение поездной диспетчер, дежурный поста централизации обязан убедиться порядком, установленным в *техническо-распорядительном акте*, в свободности пути, правильности установки стрелок в маршруте.

2.8. До подачи ручного или звукового сигналов на маневровое передвижение подающий его работник обязан проверить свободность пути, правильность положения стрелок в маршруте и при подаче сигнала находиться в поле зрения машиниста (локомотивной бригады). Подаваемые ручной или звуковой сигналы при манёврах дают право следовать только до следующего светофора.

2.9. Манёвры электроподвижного состава производятся со скоростью, не более установленной в п. 17.26 Правил технической эксплуатации, а подвижного состава хозяйственного назначения — не более установленной в пп. 6.22 и 6.75 настоящей Инструкции.

2.10. Запрещается производить манёвры одновременно с обеих сторон станции на один и тот же путь. Маневровые передвижения на один и тот же путь должны производиться поочерёдно, после уведомления обоих машинистов о производстве таких манёвров и об очередности движения.

2.11. Маневровые передвижения на занятый путь станции допускаются с разрешения поездного диспетчера и производятся со скоростью не более 20 км/ч по пригласительному сигналу, а при его неисправности — по распоряжению поездного диспетчера, дежурного поста централизации или по ручному или звуковому сигналу дежурного по станции, оператора поста централизации, дежурного по приёму и отправлению поездов.

Маневровые передвижения на занятый парковый или прочий путь производятся по пригласительному сигналу, а при его неисправности — по распоряжению дежурного поста централизации, по ручному или звуковому сигналу дежурного поста централизации, дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации со скоростью не более 15 км/ч, а при управлении не из головной кабины — не более 10 км/ч.

О маневровом передвижении на занятый путь машинист (локомотивная бригада) предупреждается порядком, установленным в *техническо-распорядительном акте* станции.

2.12. Возвращение маневрового состава, локомотива, хозяйственного поезда на прежнее место стоянки после вынужденной остановки за маневровым светофором разрешается по распоряжению поездного диспетчера или дежурного поста централизации с разрешения поездного диспетчера порядком, установленным *техническо-распорядительным актом* станции.

2.13. Одновременное движение маневровых составов разрешается в количестве не более двух при условии, если они следуют по не враждебным маршрутам.

2.14. Порядок и условия обеспечения безопасности при перестановке подвижного состава с одного пути на другой устанавливается в *техническо-распорядительном акте* станции.

2.15. Руководитель манёвров перед началом маневровой работы обязан:

- убедиться, что все работники, участвующие в манёврах, в том числе машинист (локомотивная бригада), в полном составе находятся на месте;
- ознакомить локомотивную бригаду (машиниста) и других работников, участвующих в манёврах, с планом предстоящих манёвров и порядком их выполнения;
- проверить, нет ли препятствий для передвижения подвижного состава (тормозных башмаков под колёсами и др).

2.16. В процессе работы руководитель манёвров обязан организовать маневровую работу с обеспечением безопасности движения и безопасности работников, занятых на манёврах, работающих на путях, а также с обеспечением сохранности подвижного состава и грузов.

2.17. Машинист (локомотивная бригада) в период маневрового передвижения обязаны:

- внимательно следить за сигналами, правильностью положения стрелок по маршруту следования, свободностью пути и людьми, находящимися на путях;
- повторять вслух показания светофоров и положение стрелок по маршруту следования, не превышать установленные скорости движения;
- в случае, если показание маневрового светофора, маршрутного указателя или положение стрелок не соответствует полученному ранее указанию по маневровому передвижению, остановить подвижной состав и выяснить обстановку у поездного диспетчера, дежурного поста централизации или руководителя манёвров;
- в местах производства работ проявлять бдительность.

Маневровые передвижения на станциях линии

2.18. Маневровые передвижения в границах станции по маршрутам, не предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, производятся по распоряжению поездного диспетчера или с его разрешения по распоряжению дежурного поста централизации или по ручному (звуковому) сигналу.

Маневровые передвижения электроподвижного состава в границах станции по главному пути в неправильном направлении по маршрутам, не предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, в том числе за сигнал опасности, производятся после закрытия пути перегона, прилегающего со стороны правильного направления.

Распоряжение на маневровое передвижение передаётся по поездной радиосвязи или тоннельной связи по форме:

ИДП Метрополитен 28.jpg

При неисправности поездной радиосвязи и тоннельной связи маневровое передвижение производится по ручному (звуковому) сигналу после вручения машинисту копии приказа поездного диспетчера, выписанной на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции.

Машинисту передаётся распоряжение на маневровое передвижение или вручается копия приказа после установки переносных сигналов остановки.

Если путь приёма на станцию со стороны правильного направления ограждён входным светофором полуавтоматического действия, то до передачи распоряжения на маневровое передвижение (выдачи копии приказа) он должен быть перекрыт на запрещающее показание.

При необходимости организации оборота электроподвижного состава маневровыми машинистами на промежуточной станции с использованием маршрута, не предусмотренного таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, по главному пути в неправильном направлении в сторону перегона, на котором прекращено движение поездов, этот перегон закрывается приказом поездного диспетчера на всё время оборота составов.

При неисправности поездной радиосвязи и тоннельной связи копия приказа поездного диспетчера, выписанная на бланке по форме, предусмотренной в п. 1.41 настоящей Инструкции, о закрытии прилегающего пути перегона вручается каждому маневровому машинисту, а при его смене она должна быть выдана вновь заступившему машинисту. В корешке копии приказа вместо номера маршрута указывается фамилия маневрового машиниста. Фамилии маневровых машинистов и время их работы передаёт на пост централизации машинист-инструктор или оператор линейного пункта.

Маневровые передвижения хозяйственных поездов в границах станции в период после окончания движения пассажирских поездов по главному пути в неправильном направлении по маршрутам, не предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, в том числе за сигнал опасности, производятся без закрытия пути перегона после установки переносного сигнала остановки в месте, указанном в *техническо-распорядительном акте* станции.

На линиях, где основным средством сигнализации при движении поездов является АЛС-АРС и при отключённой автоблокировке применяется сигнал, разрешающий производство манёвров, — «один лунно-белый огонь»:

— для составов с неисправными, отключёнными или не оборудованными устройствами АЛС-АРС, маневровое передвижение в границах станции допускается со скоростью не более 20 км/ч;

— при необходимости движения со станционных путей на перегон в этом случае машинист обязан затребовать включение автоблокировки; дальнейшее движение производится порядком, установленными п. 1.4 и п. 1.5 настоящей Инструкции.

2.19. Маневровые передвижения в границах станции с выездом на главный путь станции или с главного пути станции по маршрутам, предусмотренным таблицей взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов, в случае неисправности маневрового светофора разрешается производить только после закрытия на запрещающее показание светофоров полуавтоматического действия, ограждающих этот путь со стороны перегона.

Маневровые передвижения на парковых путях

2.20. На парковых путях могут производиться следующие виды маневровых передвижений:

— выдача (подача) составов (хозяйственных поездов) для работы на линии и приём с линии;

— перестановка составов и хозяйственных поездов на путях с централизованными стрелками;

— перестановка хозяйственных поездов, локомотивов, специального подвижного состава на путях с нецентрализованными стрелками.

Выдача составов для работы на линии и приём составов с линии производится в соответствии с графиком движения поездов.

Выдача хозяйственных поездов для работы на линии и приём с линии производится в соответствии с планом хозяйственных перевозок.

Перестановка составов и хозяйственных поездов на путях с централизованными стрелками производится по предварительным заявкам. Перечень лиц, которым предоставляется право подавать заявки, указывается в *техническо-распорядительном акте* станции. В отдельных случаях, предусмотренных *техническо-распорядительным актом* станции, перестановка хозяйственных поездов может производиться по заявкам машиниста локомотива.

Перестановка хозяйственных поездов, локомотивов, специального подвижного состава на путях с нецентрализованными стрелками производится в соответствии с планом работы мотодепо.

2.21. Порядок выдачи составов и хозяйственных поездов для работы на линии и приём с линии устанавливается *техническо-распорядительным* актом станции.

2.22. Основанием для перестановки составов и хозяйственных поездов на путях с централизованными стрелками служат заявки на маневровые передвижения, передаваемые дежурному поста централизации, которые записываются в журнал маневровых передвижений на парковых путях электродепо, с обязательным повторением принятой заявки. Разрешается одновременная передача и приём заявки не более чем на пять передвижений. Работник, подавший заявку, обязан обеспечить выполнение маневровых передвижений за время, предоставленное дежурным поста централизации, а при необходимости — отменить заявку.

В заявке на одно маневровое передвижение должны быть указаны следующие данные:

- время подачи заявки;
- тип локомотива и прицепных единиц, их число, число вагонов в маневровом составе;
- номер пути, с которого начинается перестановка подвижного состава;
- номер пути, на который переставляется подвижной состав;
- фамилия работника, подавшего заявку;
- фамилия работника, принявшего заявку.

2.23. Маневровые передвижения с выходом на маршрут приёма составов с линии или отправления составов на линию должны прекращаться в соответствии со временем, указанным в *техническо-распорядительном акте* станции.

2.24. При производстве работ на путях дежурный поста централизации должен объявлять по громкоговорящему оповещению о маневровых передвижениях, приёме и отправлении составов, хозяйственных поездов.

2.25. В случае изменения маршрутов маневровых передвижений против поданной заявки машиниста извещает об этом до начала маневровых передвижений работник, подавший заявку, а после начала — дежурный поста централизации по радиосвязи, а при её неисправности — по громкоговорящему оповещению.

2.26. Использование вытяжных путей для отстоя электроподвижного состава, как правило, запрещается.

Допускается использование вытяжных путей для отстоя электроподвижного состава, если это предусмотрено графиком движения поездов, а также в исключительных случаях, по

заявке дежурного по электродепо, с оформлением заявки в журнале маневровых передвижений на срок не более времени дежурства одной смены дежурного поста централизации. При необходимости занятия путей на больший срок дежурный по электродепо обязан повторить заявку.

2.27. Отстой локомотивов и специального подвижного состава может производиться на парковых путях. Места, где допускается отстой, указываются *техническо-распорядительным актом* станции.

2.28. Стоящий на парковых и деповских путях подвижной состав, с которым не производятся манёвры, должен быть надёжно закреплён от ухода тормозными башмаками, ручными или стояночными тормозами. Порядок закрепления устанавливается *Управлением метрополитена* и указывается в *техническо-распорядительном акте* станции.

2.29. Если маневровый состав (часть состава), хозяйственный поезд находится в длительном отстое за маневровым светофором на парковых путях, то маневровое передвижение после отстоя по маршруту, ограждённому данным светофором, производится по распоряжению дежурного поста централизации, по ручному или звуковому сигналу дежурного поста централизации, дежурного стрелочного поста или оператора поста централизации.

2.30. Особенности производства манёвров хозяйственных поездов (локомотивов) на парковых, деповских и прочих путях указаны в главе 6 настоящей Инструкции.

Порядок действий при взрезе централизованной стрелки

2.31. При приближении подвижного состава к стрелке, установленной не по маршруту следования, машинист должен принять меры к остановке, не допуская взреза стрелки.

Если допущен взрез стрелки, машинист обязан:

- остановить поезд (состав, локомотив) и принять меры, исключающие его произвольный уход;
- затребовать снятие напряжения с контактного рельса;
- после снятия напряжения с контактного рельса осмотреть расположение колёсных пар на стрелке, состояние острияков и доложить поезвному диспетчеру (на парковых путях — дежурному поста централизации);
- при отсутствии схода колёсных пар с рельсов выполнять передвижение подвижного состава по взрезанной стрелке только по распоряжению поездного диспетчера (на парковых путях — дежурного поста централизации), которое даётся на основании заявки руководителя работ (работника)

службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера, а при его отсутствии — работника службы сигнализации и связи по должности не ниже электромеханика СПб).

2.32. Руководитель работ обязан:

- исключить перевод стрелки опусканием курбельной заслонки;
- при отсутствии препятствия для движения и прилегании к рамному рельсу остряка, отведённого до взреза стрелки, обеспечить его закрепление; после закрепления остряка дать заявку на передвижение подвижного состава в пошёрстном направлении до полного освобождения стрелки;
- при неприлегании к рамному рельсу остряка, отведённого до взреза стрелки, отсоединить тяги от стрелочного электропривода, обеспечить прилегание и закрепление остряка к рамному рельсу и дать заявку на передвижение подвижного состава в пошёрстном направлении до полного освобождения стрелки;
- если тележка вагона (локомотива) закрывает доступ к месту крепления тяг, то при отсутствии препятствия дать заявку на передвижение подвижного состава в пошёрстном или противошёрстном направлении на расстояние не более 5 м.

Движение подвижного состава в противошёрстном направлении допустимо только в том случае, если первая колёсная пара подвижного состава в момент взреза стрелки остановилась на остряке, отведённом до взреза стрелки, и не перескочила через него.

2.33. Освобождение стрелки от подвижного состава производится по распоряжению поездного диспетчера (дежурного поста централизации) под контролем руководителя работ со скоростью не более 10 км/ч с готовностью остановиться по сигналу руководителя работ.

2.34. При невозможности оперативного устранения последствий взреза дальнейшее движение по стрелке разрешается на основании записи в Журнале осмотра, оформленной работником службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера (запись является основанием для выдачи письменных предупреждений).

В записи должно быть указано:

- направление, по которому разрешается движение;
- допустимая скорость движения по стрелке.

Остряки запирают в требуемом положении на закладку и навесной замок, или же прижатый остряк зашивается.

В этом случае стрелка должна быть выключена из централизации порядком, установленным *Управлением метрополитена*.

2.35. Запрещается дежурному поста централизации переводить взрезанную стрелку без разрешения руководителя работ, а также производить отмену или разделку маршрута, в который входит взрезанная стрелка, без разрешения поездного диспетчера.

2.36. Если подвижной состав проследовал взрезанную стрелку, оборудованную электроприводом взрезного типа, то после проверки отсутствия повреждений острияков, тяг и деталей электропривода совместно работником службы пути и работником службы сигнализации и связи взрезное сцепление электропривода должно быть восстановлено. Указанные работники после проверки и восстановления взрезного сцепления электропривода должны оформить запись в Журнале осмотра о возможности движения по стрелке.

2.37. После осмотра и устранения последствий взреза первый поезд (состав) пропускается по этой стрелке при запрещающем показании светофора по приказу (распоряжению) поездного диспетчера (дежурного поста централизации) со скоростью не более 10 км/ч, а на парковых путях — по распоряжению дежурного поста централизации.

В дальнейшем поезда (составы) пропускаются со скоростью, установленной работником службы пути.

2.38. При расположении стрелки на значительном расстоянии от поста централизации записи в Журнале осмотра могут заменяться регистрируемыми телефонограммами, передаваемыми соответствующими работниками по тоннельной связи поездному диспетчеру, дежурному поста централизации, с последующей личной подписью этих телефонограмм в Журнале осмотра.

2.39. Порядок действий при сходе подвижного состава с рельсов устанавливается инструкцией, утверждаемой *начальником метрополитена*.

Версия #1

Alexeychik создал 28 сентября 2021 18:39:16

Alexeychik обновил 28 сентября 2021 18:39:29