

Глава 4. Предупреждения

Виды предупреждений

«В случае, когда при движении поезда, маневрового состава необходимо обеспечить особые условия его следования, машинисту должно даваться письменное или устное предупреждение» (п. 18.31 Правил технической эксплуатации).

«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)» (п. 18.32 Правил технической эксплуатации).**

«Устные предупреждения даются:

- о неисправности путевых устройств АЛС-АРС (только на поезда и составы, оборудованные устройствами 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 электроподвижного состава впереди и сзади идущему электропоезду;
- о следовании поезда с погасшими сигналами, обозначающими хвост поезда, сзади идущему поезду;
- о наличии работников метрополитена или посторонних лиц на пути перегона, станционном пути в период движения электропоездов;
- в других случаях по распоряжению поездного диспетчера» (п. 18.33 Правил технической эксплуатации).

4.1. Письменные предупреждения подразделяются на краткосрочные и длительные.

Краткосрочные предупреждения выдаются:

- на первые пять поездов (составов) после производства работ в период «ночного окна» (по перечню, установленному в п. 1.33 настоящей Инструкции);
- при проведении плановых работ, а также в экстренных случаях в связи с производством непредвиденных работ или для обеспечения особых условий следования поездов (составов).

Длительные предупреждения выдаются (устанавливаются) в период производства предвиденных работ с большим объёмом и в сложных условиях, проводимых на основании приказов, распоряжений или указаний по метрополитену.

4.2. Заявки о выдаче письменных предупреждений на первые пять поездов (составов) дают руководители работ.

Заявки о выдаче письменных предупреждений при проведении плановых работ дают:

- на срок не более одних суток — работники служб [пути](#), [тоннельных сооружений](#), [сигнализации и связи](#) по должности не ниже помощника дорожного мастера, помощника тоннельного мастера, электромеханика СЦБ;
- на срок не более трёх суток — начальники дистанции пути, тоннельных сооружений, сигнализации и связи, электроснабжения, электромеханической;
- на срок не более пяти суток — начальники служб пути, тоннельных сооружений, сигнализации и связи, [электроснабжения](#), [электромеханической](#).

Заявки о выдаче письменных предупреждений в экстренных случаях в связи с производством непредвиденных работ дают работники служб: пути, тоннельных сооружений — по должности не ниже помощника дорожного мастера, тоннельного мастера; электроснабжения, электромеханической — по должности не ниже мастера, электромеханика; сигнализации и связи — по должности не ниже электромеханика.

Длительные предупреждения устанавливаются *Управлением метрополитена*, при этом в приказе (распоряжении, указании) об установлении предупреждения начальник метрополитена может предоставить соответствующему руководителю право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ.

Перечень работников, имеющих право на подачу заявок о выдаче письменных предупреждений, может быть изменён приказом *начальника метрополитена*.

Порядок выдачи краткосрочных предупреждений

4.3. Заявку на выдачу предупреждений после производства работ в период «ночного окна» или в связи с производством плановых работ оформляют записью в Книге предупреждений на одной из смежных с [перегоном](#) ([соединительной ветвью](#)) станций или на станции, где устанавливается предупреждение, не позднее, чем за один час до начала действия предупреждения.

Заявку предъявляют для прочтения под роспись дежурному поста централизации, а на станциях без путевого развития — дежурному по станции, которые нумеруют её и передают по поездной диспетчерской связи поезвному диспетчеру, а если предупреждение будет действовать на перегоне (соединительной ветви), кроме того, — на смежную станцию, где заявку записывают в Книгу предупреждений.

Нумерация предупреждений ведётся ежемесячно с первого номера, начиная с нуля часов первого числа каждого месяца.

Первого числа каждого месяца все действующие предупреждения записываются в книгу вновь.

4.4. В экстренных случаях заявку на выдачу письменных предупреждений в связи с производством непредвиденных работ передают телефонограммой по тоннельной или поездной диспетчерской связи.

Телефограмму принимают одновременно поездной диспетчер, дежурный поста централизации или дежурный по станции (на станции без путевого развития) на смежных с перегонем (соединительной ветвью) станциях или на станции, где устанавливается предупреждение. Телефограмму записывают у поездного диспетчера в Журнале диспетчерских приказов, а на станциях — в Книге предупреждений. Работник, давший телефограмму на выдачу письменных предупреждений, должен в дальнейшем подтвердить её личной подписью в Книге предупреждений на одной из станций, принявших телефограмму, или на диспетчерском пункте.

Сообщение о снижении видимости светофоров, пути или сообщение об обнаружении воды на путях является заявкой на выдачу предупреждений и оформляется дежурным поста

централизации (на станции без путевого развития — дежурным по станции) и поездным диспетчером как телефонограмма, но последующей подписи работника, передавшего сообщение, не требуется.

4.5. В заявках на выдачу предупреждений должно быть указано:

- точное обозначение места действия предупреждения (станция, перегон, номер пути, [пикет](#)) и места установки переносных сигналов уменьшения скорости, с учётом расстояния подхода и выхода состава с участка ограничения скорости, в соответствии с Инструкцией по сигнализации;
- меры безопасности при движении поездов (составов);
- время начала действия предупреждения;
- причины, вызвавшие выдачу предупреждений.

4.6. Получив заявку, поездной диспетчер даёт станциям, ограничивающим и входящим в участок, на котором будет действовать предупреждение, и станциям, которые будут выписывать предупреждения, приказ о выдаче предупреждений по форме:

[ИДП Метрополитен 29.jpg](#)

Номера поездов (маршрутов), на которые должно быть выдано предупреждение промежуточными станциями и станциями начального отправления поездов, определяет поездной диспетчер.

Поездной диспетчер передаёт непредвиденно возникшее предупреждение по поездной радиосвязи машинистам поездов, находящимся на данном перегоне и отправляющимся со станций на этот перегон, которым не вручены письменные предупреждения на станциях.

4.7. В случаях, когда при движении поезда (состава) необходимо обеспечить особые условия следования, поездной диспетчер обязан дать приказ на выдачу предупреждений, не дожидаясь заявки от работника соответствующей службы.

В этом случае прибывший на место работник после подтверждения необходимости особых условий следования оформляет заявку на подачу предупреждений установленным порядком. Если необходимость особых условий следования при осмотре не подтверждается, то поездной диспетчер даёт приказ о прекращении выдачи предупреждений. В этом случае записи в Книге предупреждений не оформляются.

4.8. Предупреждение выписывается на бланке с жёлтой полосой по диагонали по форме:

[ИДП Метрополитен 30.jpg](#)

Предупреждение выдаёт машинисту поезда (состава) под роспись дежурный поста централизации или дежурный по станции, или по его поручению дежурный по приёму и отправлению поездов, оператор поста централизации, а также дежурный по электродепо или другой работник по указанию поездного диспетчера.

При смене (кратковременной подмене) машинист, сдающий состав, обязан предъявить машинисту, принимающему состав, предупреждение порядком, установленным *Управлением метрополитена*.

При наличии предупреждения на станции, где производится оборот составов маневровыми машинистами, предупреждение выдаётся каждому маневровому машинисту, а при окончании смены оно должно быть выдано вновь заступившему маневровому машинисту.

Бланки предупреждений заполняют заблаговременно (кроме номера поезда, маршрута). При заполнении бланков предупреждений под копирку каждый экземпляр должен иметь чёткую и ясную запись текста предупреждения (подпись дежурного поста централизации (дежурного по станции) не допускается выполнять под копирку). Номер отправляемого поезда (маршрута) проставляется в бланке предупреждения перед выдачей машинисту. Номер поезда, которому выдано первое предупреждение, дежурный поста централизации (дежурный по станции) обязан сообщить поезвному диспетчеру, который делает об этом отметку на графике исполненного движения.

При ведении хозяйственного поезда двумя и более локомотивами, при следовании сдвоенного электропоезда, а также при организации двухстороннего движения предупреждение выдают каждому машинисту.

4.9. Дежурный поста централизации или дежурный по станции (на станции без путевого развития), ограничивающей перегон (соединительную ветвь), на котором установлено предупреждение, перед отправлением первого поезда на этот перегон (соединительную ветвь) должен уточнить у машиниста, выдано ли ему предупреждение, а при отсутствии предупреждения — выдать его машинисту и доложить об этом поезвному диспетчеру.

4.10. Предупреждения, устанавливаемые на определённый срок, выдают на поезда (составы) только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не дают, а выдача их на поезда (составы) прекращается, если от соответствующего работника не будет получено сообщение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

4.11. Заявка на выдачу предупреждений без указания срока действия не теряет силу до её отмены установленным порядком.

4.12. Заявку на выдачу предупреждения без указания срока её действия имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или его непосредственный начальник.

Предупреждения выдают на поезда (составы) впредь до получения извещения об отмене заявки.

Должностные лица, устанавливающие предупреждение, могут поручить подчинённым (подконтрольным) им руководителям линейных подразделений после выполнения соответствующих работ отменить предупреждение или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов (составов). О таком поручении должно быть указано в заявке на выдачу предупреждения.

4.13. Заявку на отмену выдачи предупреждения оформляют записью в Книге предупреждений на одной из станций, ограничивающих путь перегона (соединительной ветви), или на станции, где установлено предупреждение, с указанием месяца, числа, времени и основания для отмены предупреждения, после чего текст предупреждения перечёркивается.

Дежурный поста централизации, а на станции без путевого развития дежурный по станции немедленно передаёт эту запись поезвному диспетчеру, а если предупреждение действует на перегоне (соединительной ветви), кроме того, — на смежную станцию, где запись регистрируется в Книге предупреждений.

Допускается передавать заявку на отмену выдачи предупреждения по тоннельной или поездной диспетчерской связи телефонограммой, с последующим подтверждением её личной подписью в Книге предупреждений на одной из станций, принявших телефонограмму.

Получив заявку на отмену письменного предупреждения, поездной диспетчер даёт на соответствующие станции приказ о прекращении выдачи предупреждений по форме:

[ИДП Метрополитен 31.jpg](#)

Отменяют предупреждения о снижении видимости и следовании с уменьшенной скоростью по заявке машиниста или машиниста-инструктора об улучшении видимости.

4.14. Уведомление машинистов о прекращении действия предупреждения «до отмены» производится письменно на бланке предупреждений.

Порядок установления (выдачи) длительных предупреждений

4.15. С приказом (распоряжением, указанием) по метрополитену, которым устанавливается предупреждение, должны быть ознакомлены под роспись поездные диспетчеры, дежурные постов централизации, дежурные по станциям, машинисты-инструкторы, локомотивные бригады электропоездов и хозяйственных поездов, работающие на участке, где устанавливается предупреждение.

Ответственность за своевременное ознакомление локомотивных бригад электропоездов возлагается на начальников электродепо, а локомотивных бригад хозяйственных поездов — на руководителей подразделений, имеющих [моторно-рельсовый транспорт](#).

Ответственность за своевременное ознакомление поездных диспетчеров, дежурных постов централизации и дежурных по станциям возлагается на руководителей линейных подразделений.

При необходимости более конкретный порядок ознакомления причастных работников применительно к местным условиям устанавливает *Управление метрополитена*.

4.16. В случаях, требующих уменьшения скорости, в приказе (распоряжении, указании) по метрополитену должно быть указано:

- места установки переносных сигналов уменьшения скорости;
- номера [рельсовых цепей](#), подлежащих перекодированию (должна быть предусмотрена подача сигнальных команд в соответствии с вновь устанавливаемой скоростью).

4.17. Предупреждение вводится в действие приказом поездного диспетчера с даты, указанной в приказе (распоряжении, указании) по метрополитену, на основании заявки, оформленной руководителем работ.

Поездной диспетчер имеет право разрешить производство работ и дать приказ о вводе в действие предупреждения при соблюдении следующих условий:

- получены телефонограммы от работников, ответственных за ознакомление локомотивных бригад (телефонограммы регистрируются в Журнале телефонограмм на диспетчерском участке);
- работником службы сигнализации и связи по должности не ниже старшего электромеханика оформлена запись о выполнении перекодирования рельсовых цепей;
- работником службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера оформлена запись об установке переносных сигналов уменьшения скорости.

Записи о перекодировании рельсовых цепей и об установке переносных сигналов уменьшения скорости оформляются соответствующими работниками в Журнале осмотра на станции, где вводится предупреждение, или на одной из станций, прилегающих к перегону (соединительной ветви), где вводится предупреждение.

Приказ дается по форме:

[ИДП Метрополитен 32.jpg](#)

4.18. Отмена действия предупреждения производится приказом поездного диспетчера на основании приказа (распоряжения, указания) по метрополитену или на основании записи в Журнале осмотра на соответствующей станции, оформленной руководителем, которому предоставлено право отмены предупреждения после выполнения необходимых работ.

Приказ даётся по форме:

- если предупреждения не выдавались:

[ИДП Метрополитен 33.jpg](#)

- если предупреждения выдавались:

Приказ об отмене действия предупреждения передаётся поездным диспетчером во все пункты заступления локомотивных бригад электропоездов и хозяйственных поездов, а также на станции, которым передавался приказ о вводе в действие предупреждения. По указанию *Управления метрополитена* приказ может передаваться и в другие адреса.

С приказом об отмене действия предупреждения должны быть ознакомлены под роспись поездные диспетчеры, дежурные постов централизации, дежурные по станциям, машинисты-инструкторы, локомотивные бригады электропоездов и хозяйственных поездов, работающие на участке, где устанавливалось предупреждение.

Ответственность за ознакомление соответствующих работников с приказом возлагается на лиц, указанных в п. 4.15 настоящей Инструкции.

Общие требования

4.19. Устные предупреждения передаёт машинисту поездной диспетчер по поездной радиосвязи или по его распоряжению — дежурный поста централизации, а на станциях без путевого развития — дежурный по станции или по их указанию дежурный по приёму и отправлению поездов или оператор поста централизации.

Работник, передавший устное предупреждение, должен выслушать краткое повторение предупреждения и убедиться в том, что оно понято правильно.

4.20. Письменные и устные предупреждения выдают (передают) на каждый поезд или маневровый состав, за исключением следующих случаев:

- а) при наличии длительного предупреждения, установленного приказом (распоряжением, указанием) по метрополитену (если в нём не указано на необходимость выдачи предупреждений);
- б) при наличии предупреждения, действующего на станции, где производится оборот составов маневровыми машинистами (в этом случае предупреждение выдаётся каждому маневровому машинисту, а при окончании смены оно должно быть выдано вновь заступившему машинисту; об отмене предупреждения дежурный поста централизации извещает маневровых машинистов, о чём они расписываются в Журнале диспетчерских приказов);
- в) при наличии предупреждения на перегоне (участке), где организовано двухстороннее движение (предупреждение выдают машинисту (машинистам) поезда, используемого для двухстороннего движения);
- г) при закрытии станции для посадки и высадки пассажиров на длительный срок (предупреждение о безостановочном проследовании станции и его отмену передают устно машинисту каждого состава (маршрута), работающего на данной линии; фамилии машинистов и время их работы передаёт поездному диспетчеру машинист-

инструктор или оператор линейного пункта);

д) при наличии краткосрочного предупреждения о неисправности пути, устройств СЦБ, напольных устройств автоведения, контактного рельса, искусственных сооружений, а также и по другим причинам, когда на каждый состав (маршрут) на отдельном бланке выдаётся предупреждение с отметкой «впредь до отмены», которое не теряет силы при последующих рейсах.

4.21. Машинисты поездов (составов) при следовании по участку должны руководствоваться выданными предупреждениями и внимательно следить за переносными сигналами уменьшения скорости, установленными по пути следования; при отсутствии или погасании этих сигналов машинист должен немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру. При следовании поезда (состава) по месту, указанному в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов уменьшения скорости.

4.22. При получении от любого работника метрополитена сообщения о замеченной им неисправности пути, сооружений и устройств дежурный по станции или дежурный поста централизации обязан немедленно поставить в известность поездного диспетчера. На станции сообщение о неисправности записывают в Журнале осмотра с указанием времени поступления, фамилии лица, от которого оно получено, характера неисправности. При необходимости поездной диспетчер обязан принять меры к выдаче (передаче) предупреждений машинистам поездов.

Если подобная неисправность будет обнаружена машинистом поезда, следующего по перегону, то он обязан снизить скорость, а при необходимости — и остановить поезд, сообщить об этом поездному диспетчеру, указав характер неисправности и место (пикет), на котором оно обнаружено. Поездной диспетчер обязан принять меры к выдаче (передаче) предупреждений машинистам поездов, следующих по перегону и отправляющихся со станции на этот перегон, а когда характер неисправности свидетельствует о невозможности движения поездов — запретить им движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия.

Поездной диспетчер должен немедленно направить для осмотра и устранения обнаруженной неисправности работников соответствующей службы.

Машинисты поездов в зависимости от характера полученного предупреждения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости — с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия.

Руководитель группы работников по прибытии на место неисправности устанавливает порядок пропуска поездов, а при необходимости даёт заявку о выдаче на поезда письменных предупреждений.

Если подобная неисправность будет обнаружена машинистом состава, выполняющего манёвры или другие передвижения, то действия работников должны быть такими же, как и

для случая обнаружения неисправности на перегоне.

4.23. Допускается применительно к местным условиям приказом *начальника метрополитена* изменять порядок выдачи предупреждений.

Глава 5. Порядок действий при движении поездов и маневровой работе в условиях неисправности устройств СЦБ

5.1. При обнаружении неисправности устройств СЦБ поездной диспетчер (дежурный поста централизации или дежурный по станции) обязан немедленно сделать соответствующую запись в Журнале осмотра и сообщить о неисправности электромеханику или сменному инженеру службы сигнализации и связи.

Впредь до устранения неисправности, проверки установленным порядком работы устройств и соответствующей записи электромеханика в Журнале осмотра или сообщения им поездному диспетчеру об устранении неисправности запрещается пользоваться неисправными устройствами.

Проверка свободности пути, стрелок и приготовление маршрута приёма, отправления поездов или маневрового передвижения должны производиться порядком, предусмотренным для таких случаев в *техническо-распорядительном акте* станции.

5.2. В зависимости от характера неисправности поездной диспетчер или дежурный поста централизации, не ожидая прибытия электромеханика, должен использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для организации движения поездов и маневровой работы, а также для выяснения причины нарушения нормального действия устройств СЦБ.

Если будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств, разрешается возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств и устранении их делается запись в Журнале осмотра.

Если разрешающее показание открытого светофора полуавтоматического действия самопроизвольно изменится на запрещающее, поездной диспетчер или дежурный поста централизации обязан по показаниям контрольных приборов дополнительно убедиться в правильности установки стрелок в маршруте и свободности изолированных участков пути следования, а для выходных светофоров, кроме того, в свободности первого блок-участка, после чего вновь открыть светофор. Если светофор откроется, то пользоваться им

разрешается и в дальнейшем.

Если светофор не открывается повторно (или снова самопроизвольно перекрывается), то впредь до выяснения и устранения неисправности приём, отправление поездов и манёвры производят при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута порядком, установленным в *техническо-распорядительном акте* станции.

О случае самопроизвольного перекрытия светофора делается запись в Журнале осмотра и сообщается электромеханику СЦБ.

5.3. Получив сообщение о нарушении нормальной работы устройств, электромеханик СЦБ обязан ознакомиться с характерными признаками неисправности и определить, требуется ли выключение неисправного устройства из централизации (из зависимости) с сохранением или без сохранения пользования сигналами, и сделать об этом запись в Журнале осмотра.

Электромеханикам **запрещается**:

- приступать к устранению неисправностей устройств СЦБ без ведома дежурного поста централизации или дежурного по станции и без записи в Журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных в п. 6.52 Правил технической эксплуатации;
- по окончании ремонта или устранения неисправности вводить в действие устройства, работа которых временно прекращалась, без совместной с дежурным поста централизации или дежурным по станции практической их проверки и убеждения в исправности устройств и правильности показания контрольных приборов на пульте управления.

На период проверки устройств СЦБ и устранения неисправности электромеханик обязан определить для соответствующих стрелок дополнительные меры обеспечения безопасности, о чём, после согласования с дежурным поста централизации, делает запись в Журнале осмотра.

5.4. Когда отдельные централизованные стрелки не могут переводиться с пульта, они выключаются из электрической централизации для ручного перевода при помощи [курбеля](#) порядком, предусмотренным в п. 17.7 Правил технической эксплуатации. Порядок перевода курбелем централизованных стрелок, расположенных на значительном расстоянии от поста централизации, устанавливает *начальник метрополитена*.

При наличии контроля положения стрелок, переведённых курбелем, дежурный поста централизации убеждается по докладам работников, переводивших стрелки, и по показаниям контрольных приборов на пульте управления в правильности их установки по подготовленному маршруту.

Если контроль положения стрелок, переведённых курбелем, нарушен, то такие стрелки должны запираются в соответствующем маршруте на закладки и навесные замки. Если нарушен контроль стрелки, не переводившейся курбелем, то перед запираением этой стрелки на закладку и навесной замок необходимо опустить курбельную заслонку

стрелочного электропривода. В правильности положения и запираения таких стрелок в маршруте дежурный поста централизации убеждается по докладу работника, производившего перевод и запирание стрелок.

5.5. При выключении стрелки для ремонта или устранения неисправности устройств СЦБ, когда остряки отсоединяются от стрелочного электропривода, но механическая связь между остряками сохраняется, остряки запирают в требуемом положении на закладку и навесной замок, или же прижатый остряк зашивается.

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), соответствующая стрелка выключается из централизации, а её остряки зашиваются в требуемом положении работником службы пути по должности не ниже помощника дорожного мастера, о чём работник службы пути делает запись в Журнале осмотра.

Если необходимо пропустить подвижной состав по такой стрелке, дежурный поста централизации, после сообщения о запираении остряков стрелки на закладку и навесной замок или сообщения работника службы пути о зашивке остряков, убеждается в правильности их положения в маршруте лично или по докладу работника, назначенного для обслуживания такой стрелки.

5.6. При выключении централизованных стрелок, изолированных участков без сохранения пользования сигналами или при выключении централизованной одиночной стрелки (двух спаренных стрелок) с сохранением пользования сигналами проверка свободности пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится порядком, установленным в *техническо-распорядительном акте* станции.

5.7. В каждом случае выключения стрелки с сохранением пользования сигналами старший электромеханик СЦБ совместно с дежурным поста централизации по контрольным приборам должен проверить, что выключена именно та стрелка, о которой сделана запись в Журнале осмотра.

5.8. Перед выключением стрелки или изолированного участка дежурный поста централизации или по его указанию оператор поста централизации обязан надеть на стрелочные кнопки (рукоятки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

5.9. При ложной занятости стрелочного изолированного участка дежурный поста централизации обязан убедиться в свободности его от подвижного состава и перевести стрелку с помощью вспомогательной кнопки.

5.10. Приём, отправление поездов и манёвры по маршрутам, в которые входят изолированные участки, имеющие ложную занятость, производят при запрещающих показаниях светофоров, порядком, предусмотренным Правилами технической эксплуатации.

5.11. При частичной занятости стрелочного изолированного участка подвижным составом и необходимости перевода стрелки дежурный поста централизации обязан убедиться путём

натурной проверки в свободности от подвижного состава самой стрелки, лично запретить машинисту производить какие-либо передвижения и уведомить его о предстоящем переводе стрелки, после чего стрелка переводится с помощью вспомогательной кнопки.

В исключительных случаях стрелочный изолированный участок может иметь «негабаритный изолирующий стык», расположенный между крестовиной и предельной рейкой (столбиком). Порядок действия при занятости такого стрелочного изолированного участка или смежного с ним изолированного участка, примыкающего к «негабаритному изолирующему стыку», устанавливается в *техническо-распорядительном акте* станции.

5.12. Если дежурный поста централизации обнаружит, что при фактической занятости изолированного участка подвижным составом контрольные приборы на пульте управления показывают его свободность (ложную свободность), он должен немедленно сделать об этом запись в Журнале осмотра, сообщить поезвному диспетчеру и вызвать электромеханика СЦБ.

Впредь до устранения неисправности устанавливать маршруты, в которые входят эти участки, переводить стрелки и открывать соответствующие сигналы разрешается только после того, как дежурный поста централизации лично или через других работников убедится в свободности от подвижного состава участка, показывающего ложную свободность.

Если при фактической занятости изолированного участка, примыкающего к «негабаритному изолирующему стыку», контрольные приборы на пульте управления показывают его свободность (ложную свободность), то перед установкой маршрута по соседнему участку, примыкающему к «негабаритному изолирующему стыку», дежурный поста централизации обязан дополнительно убедиться в свободности от подвижного состава изолированного участка, показывающего ложную свободность.

5.13. Детальный порядок выключения и включения устройств СЦБ при их неисправности, осмотре и ремонте определяется инструкцией, утверждённой *Управлением метрополитена*.

Версия #1

Alexeychik создал 28 сентября 2021 18:39:43

Alexeychik обновил 28 сентября 2021 18:39:58