

Приложение №1 к указанию  
от «30» декабря 2014 г. № 1231

**УТВЕРЖДАЮ**

Начальник метрополитена

**Д.В. Пегов**

**«30» декабря 2014 г.**

*Вступает в силу с 01 марта 2015 г.*

**Должностная инструкция**

**Наименование предприятия – ГУП «Московский метрополитен»**

**Структурное подразделение – электродепо \_\_\_\_\_**

**Должность – машинист электропоезда.**

**1. Общие положения.**

1.1. Настоящая Должностная инструкция определяет обязанности, права и ответственность машиниста электропоезда (далее машинист).

1.2. Машинист руководствуется в своей деятельности Правилами технической эксплуатации метрополитенов РФ, Инструкцией по сигнализации на метрополитенах РФ, Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах РФ, другими нормативными актами Министерства транспорта Российской Федерации, нормативными документами Московского метрополитена по вопросам, относящимся к его должностным обязанностям.

1.3. Машинистом назначается лицо, не моложе 18 лет, с образованием не ниже среднего (полного) общего, прошедшее медицинское освидетельствование, профессиональный психологический отбор, стажировку и имеющее свидетельство об окончании курсов подготовки по профессии «машинист электропоезда», свидетельство установленного образца на право управления электроподвижным составом метрополитена и группу по электробезопасности не ниже 3-ей, прошедшее собеседование у руководителя электродепо.

1.4. Машинисту при назначении на должность выдаются (допускается выдача документов в электронном виде) под расписку:

- Правила технической эксплуатации метрополитенов РФ;
- Инструкция по сигнализации на метрополитенах РФ;
- Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах РФ;
- настоящая Должностная инструкция;
- Инструкции по устранению неисправностей, возникающих на

подвижном составе;

- Местные инструкции по электродепо.

1.5. Машинист при переводе из одного электродепо в другое проходит инструктаж по охране труда, теоретическую и практическую подготовку с последующим испытанием в знании Местных инструкций, устройства электроподвижного состава, плана и профиля пути эксплуатируемой линии, особенностей техническо-распорядительных актов станций, практические испытания по работе на линии и маневровой работе и аварийно-тренировочные занятия.

1.6. По характеру выполняемой работы машинисты подразделяются по работе связанной:

- с перевозкой пассажиров и маневровой работой на линии;
- с маневровой работой в электродепо.

## **2. Обязанности машиниста.**

### **2.1. Машинист обязан.**

2.1.1. Знать и выполнять требования:

- Правил технической эксплуатации метрополитенов РФ,
- Инструкции по сигнализации на метрополитенах РФ;
- Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах РФ;
- настоящей Должностной инструкции;
- Инструкции по устранению неисправностей, возникающих на подвижном составе;
- Местных инструкций электродепо;
- правил и инструкций по охране труда и пожарной безопасности при эксплуатации электроподвижного состава;
- Правил внутреннего трудового распорядка;
- других руководящих документов, определяющих его обязанности.

2.1.2. Постоянно повышать свою квалификацию и уровень технических знаний.

2.1.3. Обеспечивать безопасность движения на основе неукоснительного выполнения Правил технической эксплуатации метрополитенов РФ и нормативных документов, регламентирующих его работу.

2.1.4. Обеспечивать выполнение графика движения поездов с соблюдением безопасности движения.

2.1.5. Обеспечивать достоверность данных, вносимых им в маршрутный лист.

2.1.6. Ежемесячно посещать занятия по технической учёбе. В случае непосещения технической учебы, в течение месяца по выходу на работу,

самостоятельно проработать тему пропущенной технической учебы и пройти проверку знаний у машиниста-инструктора.

2.1.7. Проходить периодическую проверку знаний в квалификационной комиссии электродепо, а машинисты 3-го, 2-го и 1-го класса квалификации – аттестацию для подтверждения класса квалификации в сроки, установленные «Положением о порядке присвоения класса квалификации машинистам электропоездов метрополитена, машинистам-инструкторам локомотивных бригад и проведения их периодической аттестации».

2.1.8. Явиться на работу к месту заступления ко времени, определенному графиком работы или нарядом, не допускать опозданий и ухода с работы ранее окончания смены. Перед сменой иметь полноценный отдых.

2.1.9. При возвращении на работу после отпуска, болезни, командировки и т.п., явиться к нарядчику, сдать ему документы, освобождавшие от работы, получить назначение на смену, а в отсутствие нарядчика (выходной день) – у дежурного машиниста-инструктора или оператора электродепо. При перерыве в работе более 10 дней пройти дополнительный инструктаж в соответствии с установленным порядком.

2.1.10. О невозможности явки на работу по болезни, другим причинам или невозможности прибытия к установленному нарядом времени работы, сообщить об этом не позднее, чем за 3 часа до начала работы нарядчику, оператору электродепо, дежурному по электродепо или машинисту-инструктору.

2.1.11. При выполнении своих обязанностей соблюдать установленную форму одежды. В праздничные дни и дни, определённые руководством метрополитена, находиться на работе в белой форменной рубашке.

2.1.12. Проходить в установленные сроки периодическое медицинское освидетельствование. Предоставлять медицинское заключение о допуске к работе до наступления следующей рабочей смены. Проходить предрейсовый и послерейсовый медицинские осмотры в соответствии с установленным на метрополитене порядком.

2.1.13. При исполнении должностных обязанностей иметь при себе: - служебное удостоверение;

- талон предупреждения;
- удостоверение о проверке знаний нормативных документов по электробезопасности и проверке знаний документов по промышленной безопасности и других специальных правил;
- маршрутный лист;
- формуляр машиниста;
- исправный «Будильник водителя»;
- трехгранный ключ.

2.1.14. Сообщить в отдел кадров электродепо адрес регистрации и фактического места жительства, контактный телефон и немедленно извещать в случаях изменений вышеуказанных данных.

2.1.15. Производить приемку и сдачу электроподвижного состава, согласно Местной инструкцией по электродепо, с учетом особенностей эксплуатируемого в электродепо типа подвижного состава, с соблюдением инструкций по охране труда при эксплуатации электроподвижного состава.

2.1.16. Не выезжать из электродепо или пункта технического осмотра на линию на составе, не удовлетворяющем Правилам технической эксплуатации метрополитенов РФ, с некомплектованным поездным снаряжением, инструментом, инвентарем и отсутствии готовности на электроподвижной состав.

2.1.17. В административном отношении машинист подчиняется начальнику электродепо и заместителю начальника электродепо по эксплуатации, а в оперативном отношении подчиняется машинисту-инструктору, поезвному диспетчеру, дежурному по электродепо, оператору электродепо и обязан выполнять их распоряжения.

2.1.18. Являться по требованию начальника электродепо и (или) заместителя начальника электродепо по эксплуатации:

- на собеседование по вопросам безопасности движения поездов (не реже одного раза в год);
- на тестирование (собеседование) к психологу.

2.1.19. О выявленных недостатках в работе и нарушениях нормальной работы электроподвижного состава информировать принимающего управление машиниста, а по окончании смены написать донесение установленной формы.

При постановке состава, имеющего неисправность, в электродепо сделать запись в «Секционную книгу ремонта». При повторении неисправности сделать запись в «Книгу повторного ремонта».

2.1.20. Контролировать наличие записей о выполненном ремонте электроподвижного состава по заявкам, сделанным в «Секционной книге ремонта».

2.1.21. Быть вежливым и предупредительным во взаимоотношениях с работниками метрополитена и пассажирами, требовать от них выполнения Правил пользования метрополитеном.

2.1.22. Не покидать кабину управления электроподвижного состава во время движения.

2.1.23. В случае угрозы наезда на людей, препятствие или при обнаружении признаков, угрожающих безопасности движения поездов, принять меры к немедленной остановке поезда (состава).

При угрозе наезда на подвижной состав или препятствие машинист

электропоезда имеет право покинуть рабочее место только после принятия мер к экстренной остановке.

## **2.2. При работе на линии машинист обязан.**

2.2.1. Проявлять бдительность и обеспечивать безопасность движения управляемого поезда (состава) и перевозимых пассажиров. Быть в постоянной готовности к нештатным ситуациям и принятию мер в соответствии с действующими рекомендациями.

2.2.2. Держать закрытыми и запертыми на замок двери кабины управления. При наличии специальной защёлки боковая дверь в кабине управления может быть приоткрыта с обязательной фиксацией в этом положении.

2.2.3. Допускать должностных лиц, имеющих право проезда в кабине управления следующим порядком:

- проверить наличие права проезда в кабине управления;
- доложить поезвному диспетчеру.

Информировать о состоянии подвижного состава и выполнении графика движения по форме: «Состав исправен (вагон 0000 не работает на «ход» - «тормоз»), следую по графику (опоздание 1 минута). Машинист Иванов». Информация о выполнении графика и состоянии состава передаётся после отправления со станции при следовании поезда (состава) на выбеге на прямом участке пути при разрешающем показании впереди расположенного светофора (сигнальном показании АЛС).

2.2.4. В случаях, требующих ведения поезда с особой бдительностью (при сигналах светофоров и других сигналах, требующих остановки или уменьшения скорости, при въезде поезда на станцию, следовании первым поездом, при включенном освещении тоннеля, при следовании по стрелочным переводам, соединительным ветвям и др.), держать правую руку на ручке крана машиниста (тумблере «Тормоз экстренный»).

2.2.5. Выполнять приказы или оперативные распоряжения:

– на линии, оборудованной диспетчерской централизацией – поездного диспетчера и дежурного по станции (на станциях без путевого развития), поездного диспетчера и дежурного поста централизации (на станциях с путевым развитием).

– на линии, не оборудованной диспетчерской централизацией – поездного диспетчера, дежурного поста централизации (на станциях с путевым развитием) и дежурного по станции (на станциях без путевого развития).

2.2.6. При обнаружении во время работы на линии неисправностей электроподвижного состава немедленно доложить поезвному диспетчеру, принять меры к устранению неисправности и при необходимости потребовать

снятие подвижного состава с линии.

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

При неисправности (отсутствии) поездной радиосвязи сообщить об этом на ближайшей станции дежурному по станции или по телефону тоннельной связи.

2.2.8. Не покидать рабочее место, если не произведена смена по окончании работы в установленное время. Проинформировать об этом поездного диспетчера, вызвать навстречу резервного машиниста, довести электроподвижной состав до ближайшего ПТО на линии, электродепо. При необходимости затребовать у поездного диспетчера постановку состава на станционный путь.

2.2.9. В случае вынужденной остановки поезда на перегоне и угрозе безопасности пассажиров, при невозможности продолжить движение, по согласованию с поездным диспетчером организовать их вывод на станцию.

### **2.3. Обязанности машиниста по соблюдению культуры обслуживания пассажиров.**

2.3.1. При передаче объявлений пассажирам по громкоговорящему оповещению обеспечить чёткость передачи информации, используя установленный перечень текстов информации.

2.3.2. При получении информации по устройствам экстренной связи «пассажир-машинист» уяснить характер сообщения.

В случаях получения непонятной или нечеткой информации, уточнить переданную информацию. Если пассажир не отвечает, то при стоянке поезда на станции по громкоговорящему оповещению объявить пассажиру, чтобы повторно связался с машинистом.

2.3.3. Обо всех случаях получения информации (даже непонятной) от пассажиров доложить поездному диспетчеру.

### **2.4. Обязанности машиниста при нахождении в пункте технического осмотра, в резерве электродепо или на линейном пункте.**

2.4.1. Машинист, назначенный в резерв, находится в распоряжении машиниста-инструктора, дежурного по электродепо, оператора электродепо и привлекается для работы на линии, маневровой работы на линии или в электродепо, производства обкатки, перегонки, для подмены машинистов.

2.4.2. Не допускается при нахождении в резерве, во время перерывов для отдыха и питания, специальных перерывов, покидать место, определённое

приказом по электродепо, без уведомления об этом дежурного машиниста-инструктора (дежурного по электродепо, оператора электродепо, дежурного по комнате приема пищи).

При получении такого разрешения, по возвращении машинист обязан доложить о своем прибытии дежурному машинисту-инструктору (дежурному по электродепо, оператору электродепо, дежурному по комнате приема пищи).

2.4.3. Кратковременный уход машиниста с состава, находящегося в отстое в электродепо или в пункте технического осмотра (ПТО), допускается при снятом напряжении 825В с контактного рельса или получении разрешения дежурного по электродепо (бригадира ПТО). При уходе машинист принимает меры, исключая самопроизвольное движение состава. Покидать территорию ПТО или электродепо запрещается.

2.4.4. При постановке электроподвижного состава в отстой в электродепо, ПТО и на линии обязан произвести осмотр пассажирских салонов, проверить закрепление диванов и спинок пассажирских сидений. Результаты проверок отразить в специальном журнале.

## **2.5. Обязанности машиниста после окончания работы (смены).**

2.5.1. Сдать оформленный маршрутный лист, реверсивную ручку (ручку БРУ), подлежащий сдаче инструмент и инвентарь.

2.5.2. При выявлении нарушений или недостатков, влияющих на безопасность движения, выполнение графика движения, произвести запись в «Книгу замечаний машиниста», сообщить об этом дежурному машинисту-инструктору или оператору.

2.5.3. При работе в ночную смену, разделенную на части, соблюдать установленный режим отдыха. Отдых машиниста при работе в ночную смену, разделенную на части, вне установленных правилами трудового внутреннего распорядка мест, не допускается.

2.5.4. В случаях нарушения должностных обязанностей, повлиявших на безопасность движения в поездной и маневровой работе и выполнение графика движения поездов машинист обязан предоставить донесение и письменное объяснение с описанием обстоятельств произошедшего.

Для разбора причин произошедшего лично прибыть к руководству электродепо.

## **2.6. Машинисту запрещается.**

2.6.1. Передавать управление поездом (составом) какому-либо лицу, кроме сменяющего машиниста, машиниста-инструктора, прикрепленного стажера.

2.6.2. Передавать управление поездом (составом) лицу, имеющему

признаки алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения.

2.6.3. Производить самовольный обмен сменами, не предусмотренный нарядом и расшифровкой смены, с работниками локомотивных бригад, без разрешения дежурного машиниста-инструктора.

2.6.4. При следовании поезда в режиме тяги или торможения снимать руки с рукояток управления (контроллера машиниста и крана машиниста, тумблера «Тормоз экстренный»), кроме случая включения радиопередатчика при въезде на станцию.

2.6.5. Покидать кабину управления во время движения поезда (состава).

2.6.6. Провозить лиц, не имеющих права проезда в кабине управления.

2.6.7. Курить на территории метрополитена (за исключением специально отведенных мест).

2.6.8. При выполнении должностных обязанностей пользоваться мобильным телефоном (кроме случаев, требующих оперативной связи с дежурным машинистом – инструктором) и иными радиотехническими и электронными средствами, не относящимися к поезвному оборудованию.

### **3. Обязанности машиниста, связанного с перевозкой пассажиров на линии.**

#### **3.1. Общие положения.**

3.1.1. Началом работы машиниста является время, указанное в наряде или сообщенное ему при вызове. К этому времени машинист обязан явиться в здравпункт для прохождения предрейсового медицинского осмотра и получения маршрутного листа порядком, установленным Местной инструкцией по электродепо.

Послерейсовые медицинские осмотры машинист обязан проходить по закрытому скользящему графику, после уведомления его оператором.

3.1.2. После прохождения предрейсового медицинского осмотра и получения маршрутного листа знакомится с вновь изданными приказами, указаниями, инструкциями, телефонограммами, письмами и инструктажами, за их усвоение расписывается в «Книге ежедневного инструктажа», а за постоянно действующие нормативные документы в «Книге росписей за руководящие документы» в установленные сроки.

После ночного отдыха, перед заступлением на смену машинист не расписывается в «Книге ежедневного инструктажа».

Реверсивную ручку контроллера машиниста (БРУ) получает порядком, установленным Местной инструкцией по электродепо.

3.1.3. При заступлении на смену на линии машинист выясняет у оператора линейного пункта, на каком пути станции находится принимаемый состав или уточняет время и станционный путь прибытия для смены



машиниста.

3.1.4. Во время осмотра состава в электродепо и на линии машинист обязан иметь при себе реверсивную ручку КВ (БРУ) и фонарь. Осмотр подвагонного оборудования обязан производить в головном уборе. Применение смотрового молотка во время осмотра подвижного состава определяется Местной инструкцией по электродепо.

3.1.5. Во время движения поезда (состава) при нахождении главной рукоятки КВ в ходовом или тормозном положении машинист обязан держать левую руку на главной рукоятки КВ (КМ), а правую руку на ручке крана машиниста (тумблере «Тормоз экстренный»).

При следовании первым поездом, следовании при включённом освещении в тоннеле, следовании по стрелочным переводам и в других случаях, требующих особой бдительности, машинист держит правую руку на ручке крана машиниста (тумблере «Тормоз экстренный»).

3.1.6. Машинисту, вызванному для проверки вагонов и устранения неисправностей, во время движения поезда запрещается переход из вагона в вагон, кроме случаев возникновения угрозы безопасности движения и жизни пассажиров. При этом машинист обязан соблюдать правила личной безопасности и не допускать случаев травмирования пассажиров торцевыми дверями вагонов.

## **3.2. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава в электродепо без подачи напряжения 825 В.**

3.2.1. В электродепо машинист обязан выяснить, на каком деповском пути находится состав, из каких вагонов он сформирован и производилась ли перецепка. В «Книге готовности» проверить наличие оформленной готовности и наличие отметок о выполненном ремонте по записям в «Секционной книге ремонта».

При отсутствии готовности на электроподвижной состав или отметки и подписи о выполненном ремонте, машинист обязан доложить дежурному по электродепо, к приёмке состава не приступать.

3.2.2. Машинист, перед приёмкой подвижного состава, обязан получить поездное снаряжение согласно Местной инструкции по электродепо.

3.2.3. Перед началом осмотра убедиться, что на деповском пути, где находится принимаемый состав, разъединитель 825В отключен и заперт, передвижные кабели (удочки) с токоприемников сняты, сигнальные красные лампы не горят, первый передвижной кабель одет на заземляющее устройство, вывешен плакат «Заземлено» и деповская воздушная магистраль соединена с напорной магистралью головного вагона.

3.2.4. Во время приемки подвижного состава машинист обязан проверить:

- величину напряжения аккумуляторных батарей;
- работу пневматических (электропневматических) тормозов;
- работу электрической схемы;
- работу автоматических дверей;
- наличие пломб на приборах безопасности;
- работу поездной радиосвязи и громкоговорящего оповещения;
- наличие поездного снаряжения;
- исправность срывных клапанов;
- работу звуковых сигналов.

Порядок проверки, осмотра подвижного состава, включения главных разъединителей (БРУ) устанавливается Местной инструкцией по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.2.5. Об обнаруженных во время приёмки неисправностях машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо.

3.2.6. После окончания осмотра машинист обязан дать письменную, а затем и устную заявки дежурному по электродепо о подаче напряжения 825В на состав.

Во время подачи на состав напряжения 825В машинист обязан находиться в кабине головного вагона.

### **3.3. Обязанности машиниста при приемке электроподвижного состава в электродепо с подачей напряжения 825В.**

3.3.1. Приемка производится машинистом и помощником машиниста.

3.3.2. В электродепо машинист обязан выяснить, на каком деповском пути находится состав, из каких вагонов он сформирован и производилась ли перецепка. В «Книге готовности» проверить наличие оформленной готовности и наличие отметок о выполненном ремонте по записям в «Секционной книге ремонта».

При отсутствии готовности на электроподвижной состав или отметки и подписи о выполненном ремонте, машинист обязан доложить дежурному по электродепо, к приёмке состава не приступать.

3.3.3. Перед началом осмотра убедиться, что на деповском пути, где находится принимаемый состав, разъединитель 825В отключен и заперт, передвижные кабели (удочки) с токоприемников сняты, сигнальные красные лампы не горят, первый передвижной кабель одет на заземляющее устройство, вывешен плакат «Заземлено» и деповская воздушная магистраль соединена с напорной магистралью головного вагона.

3.3.4. Во время подачи напряжения 825В на состав машинист и помощник машиниста обязаны находиться в кабине головного вагона.

3.3.5. Приемка подвижного состава производится согласно Местной

инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.3.6. Об обнаруженных во время приёмки неисправностях машинист обязан немедленно доложить дежурному по электродепо.

### **3.4. Обязанности машиниста при выезде из электродепо.**

3.4.1. Машинист обязан дать письменную, а затем устную заявку о подаче напряжения 825В на состав (не ранее, чем за 10 минут до выдачи состава из электродепо).

Убедиться, что шланг деповской воздушной магистрали отсоединён от головного вагона.

Во время подачи на состав напряжения 825В машинист обязан находиться в кабине управления головного вагона, открыть боковое окно (или дверь), проверить отключенное положение выключателей мотор-компрессоров и БПСН (ИПП, ББЭ, ДИП и т.д.).

3.4.2. Машинисту запрещается занимать рабочее место:

- при запрещающем показании маневрового светофора;
- до отсоединения рукава деповской воздушной магистрали.

3.4.3. После открытия маневрового светофора убеждается:

- в отсоединении шланга деповской воздушной магистрали;
- в отсутствии препятствий для движения;
- в снятии передвижных кабелей с токоприёмников всех вагонов, кроме вагона, с которого будет осуществляться выдача подвижного состава;
- в готовности помощника машиниста (машиниста) участка ДДЭ к сопровождению передвижного кабеля.

3.4.4. После подачи дежурным по электродепо сигнала на движение:

- убедиться в разрешающем показании маневрового светофора;
- назвать вслух его показание;
- занять рабочее место;
- привести кабину управления в рабочее положение согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава;

- повторить разрешающее показание маневрового светофора;
- подаёт звуковой сигнал (один длинный);
- привести состав в движение и следует со скоростью не более 5 км/ч.

3.4.5. Остановить состав пневматическим (электропневматическим до сработки 3 уставки) тормозом у знака остановки «Стоп» с целью проверки эффективности пневматического (электропневматического) тормоза и снятия передвижного кабеля с токоприёмника.

3.4.6. После получения сигнала от дежурного по электродепо на

дальнейшее следование:

- убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- назвать вслух показание маневого светофора и положение стрелок входящих в маршрут следования;
- включить выключатели мотор – компрессора, БПСН (ИПП, ББЭ, ДИП и т.д.);
- подать звуковой сигнал (два длинных);
- привести состав в движение.

Остановку состава производить пневматическим (электропневматическим до сработки 3-ей уставки) тормозом у знака остановки «Стоп» с целью проверки эффективности пневматического (электропневматического) тормоза и снятия передвижного кабеля с токоприёмника.

3.4.7. При следовании по парковым путям машинист обязан:

- проявлять особую бдительность;
- соблюдать установленные скорости следования;
- своевременно подавать предупредительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям;
- держать приоткрытым окно или дверь кабины управления для восприятия команд, передаваемых по громкоговорящему оповещению;
- называть вслух показания всех светофоров, их маршрутных указателей (при наличии) и положение стрелок, входящих в маршрут следования;
- производить проверку пневматических (электропневматических) тормозов на эффективность согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.4.8. При следовании по парковым путям остановку состава производить пневматическим (электропневматическим) тормозом. После остановки состава перед светофором с запрещающим показанием отпустить ПБ, встать с рабочего места и контролировать показание светофора.

3.4.9. После открытия светофора на разрешающее показание машинист повторить вслух его показание, маршрутный указатель (при наличии) занять рабочее место, нажать ПБ и продолжить движение до появления разрешающего сигнального показания АЛС.

3.4.10. При следовании по соединительным ветвям электродепо, при запрещающем показании светофора, машинист обязан остановить состав электрическим тормозом, оставить главную рукоятку КВ (КМ) в тормозном положении, встать с рабочего места и контролировать показание светофора.

### **3.5. Обязанности машиниста при приёме электроподвижного состава из длительного отстоя на линии.**

3.5.1. Машинист обязан доложить о своей явке должностному лицу, указанному в Местной инструкции электродепо, получить реверсивную ручку КВ (БРУ), сигнальный фонарь, оформить проход в тоннель у дежурного по станции установленным порядком. Проход в тоннель машинист обязан осуществлять по маршруту согласно утвержденных схем безопасного прохода. Нарушение маршрута следования запрещается.

3.5.2. Приемку подвижного состава осуществлять согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.5.3. При обнаружении во время приемки состава неисправностей, препятствующих нормальной работе на линии, и невозможности их устранения собственными силами, машинист обязан доложить об этом поездному диспетчеру.

3.5.4. К моменту отправления подвижного состава с места ночного отстоя машинист обязан находиться в головной кабине.

3.5.5. После выезда из длительного отстоя (станции) на линию производить проверку пневматических (электропневматических) тормозов на эффективность согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

### **3.6. Обязанности машиниста при нахождении состава в пунктах технического обслуживания в электродепо и на станционных путях.**

3.6.1. В пункте технического обслуживания (ПТО) электродепо.

3.6.1.1. После остановки состава на деповском пути машинист обязан действовать согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.6.1.2. Не ранее, чем за 10 мин до выхода состава из электродепо дать письменную, а затем устную заявку дежурному по электродепо на подачу напряжения 825В на состав.

3.6.1.3. Во время подачи напряжения 825В на состав машинист обязан находиться в кабине головного вагона.

3.6.2. В пунктах технического обслуживания на станционных путях.

3.6.2.1. Проследование неподвижной путевой скобы автостопа машинист обязан производить без отключения поездного автостопа.

3.6.2.2. После остановки состава у специального сигнального знака на смотровой канаве сообщить бригадиру ПТО о состоянии состава. В случае наличия неисправности на подвижном составе машинист обязан сделать запись

в «Секционную книгу ремонта». Далее действовать согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.6.2.3. После окончания осмотра состава работниками ПТО машинист дать письменную, а затем устную заявку бригадиру ПТО о подаче напряжения 825В на контактный рельс. Во время подачи напряжения 825В машинист обязан находиться на составе.

Убедившись, что напряжение на контактный рельс подано, произвести приемку состава согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.6.2.4. После окончания приемки, при запрещающем показании маневрового светофора машинист обязан находиться в кабине управления, не занимать рабочее место и контролировать показание маневрового светофора.

3.6.2.5. После открытия маневрового светофора называть вслух его показание, маршрутный указатель (при наличии), положение стрелок, входящих в маршрут следования, занять рабочее место, проверить накат, вывести состав на главный путь станции.

3.6.3. В случае обнаружения машинистом неисправностей во время осмотра салонов, угрожающих безопасности движения поездов или снижающих культуру обслуживания пассажиров, доложить об этом дежурному по электродепо (на линии - бригадиру ПТО) с оформлением записи в «Секционной книге ремонта».

3.6.4. Если в ТО-1 производился ремонт, машинист обязан убедиться в выполнении этого ремонта и наличии отметок в «Секционной книге ремонта» об устранении неисправностей.

### **3.7. Обязанности машиниста при въезде в электродепо.**

3.7.1. В пути следования от станции до электродепо машинист обязан называть вслух все показания светофоров, маршрутных указателей (при наличии), расположенных на данном участке, и положение стрелок, входящих в маршрут следования.

3.7.2. При следовании по соединительным ветвям электродепо, при запрещающем показании светофора, машинист обязан остановить состав электрическим тормозом, оставить главную рукоятку КВ (КМ) в тормозном положении, встать с рабочего места и контролировать показание светофора.

После открытия светофора на разрешающее показание вслух повторить его показание, маршрутный указатель (при наличии) и занять рабочее место.

3.7.3. При следовании по парковым путям машинист обязан проявлять особую бдительность, своевременно подавать предупредительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытыми окно или

дверь кабины управления для восприятия команд, передаваемых по громкоговорящему оповещению.

3.7.4. Машинист обязан проверить эффективность действия пневматического (электропневматического) тормоза порядком и в месте, установленным Местной инструкцией по электродепо.

3.7.5. Машинист обязан остановить состав перед воротами электродепо пневматическими (электропневматическими до сработки 3-ей уставки) тормозами у специального знака, но не ближе 25 м до ворот, отключить выключатели мотор-компрессоров и БПСН (ББЭ, ДИП, ИПП и т.д.). По сигналу дежурного по электродепо завести состав на деповской путь.

3.7.6. При движении состава машинист обязан внимательно следить за свободностью деповского пути и подаваемыми сигналами.

3.7.7. После остановки подвижного состава у сигнального знака предварительной остановки «Стоп» и получения сигнала от дежурного по электродепо машинист обязан убедиться в отсутствии препятствий для движения, подать звуковой сигнал (два длинных) и продвинуть состав к месту стоянки.

3.7.8. Машинист обязан соблюдать порядок въезда на деповской путь, оборудованный вагономоечной машиной, продувочной камерой и станком для обточки колёсных пар, определяемый Местной инструкцией по электродепо.

### **3.8. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава в электродепо.**

3.8.1. После остановки состава на деповском пути машинист обязан произвести осмотр подвижного состава согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.8.2. По окончании сдачи подвижного состава записать в «Секционную книгу ремонта» неисправности, выявленные при осмотре состава и в процессе его работы на линии. О неисправностях, требующих немедленной проверки или ремонта, машинист обязан доложить дежурному по электродепо или лицу, его замещающему.

### **3.9. Обязанности машиниста при сдаче электроподвижного состава на линии.**

3.9.1. Следование подвижного состава на расстановку, его остановка у соответствующего сигнального знака и сдача подвижного состава устанавливаются Местной инструкцией по электродепо.

3.9.2. Машинист обязан произвести остановку подвижного состава у сигнального знака, указанного в расписании или поездном талоне. При

необходимости уточнения места расстановки - вызывать поездного диспетчера.

3.9.3. Машинист, после остановки состава у сигнального знака, обязан доложить об этом поездному диспетчеру. При сдаче подвижного состава закрыть все торцевые двери вагонов, а двери кабин управления закрыть и запереть на трехгранный ключ.

3.9.4. Если выход из тоннеля осуществляется в период движения поездов, машинист обязан доложить поездному диспетчеру о готовности к выходу на станцию и получить его разрешение.

3.9.5. Выход из тоннеля на станцию осуществлять по маршруту, согласно утвержденным схемам безопасного прохода. Выход без сигнального жилета, фонаря и нарушение маршрута следования запрещается.

3.9.6. На станции машинист обязан оформить выход из тоннеля у дежурного по станции, сдать реверсивную ручку (БРУ) и сигнальный фонарь. О закреплении подвижного состава на ручные (стояночные) тормоза машинист произвести запись в специальном журнале.

3.9.7. Обо всех выявленных недостатках на подвижном составе машинист обязан доложить дежурному машинисту-инструктору или поездному диспетчеру.

### **3.10. Обязанности машиниста при работе на линии.**

#### **3.10.1. Смена машиниста на промежуточной станции.**

3.10.1.1. Заступающий на смену машинист к моменту прибытия поезда обязан находиться на платформе у сигнального знака «Остановка первого вагона».

3.10.1.2. Машинист, заканчивающий смену, после остановки поезда у сигнального знака «Остановка первого вагона» и открытия дверей, обязан оставить главную рукоятку КВ (КМ) в тормозном положении, встать со своего рабочего места и вести наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров по станционному зеркалу (монитору) заднего вида.

3.10.1.3. Машинист, заступающий на смену, обязан визуально контролировать открытие дверей в поезде, зайти в кабину, назвать показание выходного светофора (сигнальное показание АЛС), маршрутный указатель (при наличии). При разрешающем показании занять рабочее место и вести наблюдение за высадкой и посадкой пассажиров по станционному зеркалу, поездному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора).

3.10.1.4. Машинист, сдающий смену, обязан назвать время отправления поезда со станции, информировать машиниста, принявшего смену, о техническом состоянии подвижного состава, выйти из кабины на платформу и контролировать действия машиниста, принявшего смену.

3.10.1.5. В случаях, когда время стоянки на станции не позволяет



передать информацию о техническом состоянии подвижного состава, то разрешается сменяемому машинисту проследовать один перегон. При этом он несёт ответственность за безопасность движения наравне с основным машинистом.

3.10.1.6. В дальнейшем машинист, принявший смену, выполняет обязанности согласно п. 3.10.3.

3.10.1.7. Машинист, сдавший смену, обязан находиться на платформе и прослушать поезд (состав) в движении при проходе его вдоль платформы, проверить исправность красных сигнальных огней на хвостовом вагоне.

### **3.10.2. Обязанности машиниста при въезде поезда на станцию.**

3.10.2.1. При подъезде к станции, у сигнального знака «Т-сбор» машинист обязан перевести главную рукоятку КВ (КМ) в тормозное положение. В начале платформы скорость поезда должна быть не более 60 км/ч, а к середине платформы не более 40 км/ч. Остановку поезда на станции машинист обязан произвести у сигнального знака «Остановка первого вагона», не допуская его проезда. Если машинист производит торможение за знаком «Т-сбор», то он для самоконтроля обязан произнести: «Торможу за Т», при этом сбор схемы на положение «тормоз» произвести исходя из фактической скорости.

3.10.2.2. При въезде на станцию машинист обязан следить за беспрепятственным проследованием поезда до полной его остановки. В случае нахождения пассажиров у края платформы за ограничительной линией подавать оповестительный сигнал и если требуется, применить экстренное торможение.

3.10.2.3. При подъезде к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» машинист обязан включить радиоинформатор и после остановки отключить выключатель (кнопку) «Закрытие дверей», на 2-3 секунды включить кнопку «Открытие левых дверей».

3.10.2.4. На станции, где платформа расположена с правой стороны, перед знаком «Т-сбор» машинист обязан произнести: «Платформа справа». После остановки поезда произнести: «Двери справа», отключить выключатель (кнопку) «Закрытие дверей», на 2-3 секунды включить кнопку «Открытие правых дверей».

3.10.2.5. Если выходной светофор (сигнальное показание АЛС) имеет запрещающее показание, машинист обязан называть это показание вслух. После смены показания на разрешающее - повторить это показание, маршрутный указатель (при наличии).

3.10.2.6. При проезде сигнального знака «Остановка первого вагона», при котором головной вагон оказался в тоннеле одним, двумя или тремя

дверными проёмами машинист обязан произвести высадку и посадку пассажиров из головного вагона и из всего поезда. Высадку пассажиров из головного вагона в этом случае произвести следующим образом:

- отключить соответствующий автоматический выключатель (заблокирует открытие дверей головного вагона через ПВУ или МФДУ) открытия дверей;
- разблокировать кран (краны) отключения дверей соответствующей стороны;
- предупредить пассажиров об осторожности;
- открыть створки дверного проёма (проемов), в пределах пассажирской платформы, обеспечить высадку и посадку пассажиров.

Двери в остальных вагонах поезда открыть импульсной кнопкой открытия дверей соответствующей стороны. Далее восстановить нормальную работу дверей и доложить поездному диспетчеру о причине задержки отправления со станции.

3.10.2.7. При проезде сигнального знака «Остановка первого вагона», при котором головной вагон или несколько вагонов оказались в тоннеле, машинист обязан доложить о случившемся поездному диспетчеру, принести извинения пассажирам и по громкоговорящему оповещению предупредить, что высадка из поезда будет произведена на следующей станции. Перед отправлением машинист обязан контролировать показание дверной сигнализации и предупредить пассажиров об отправлении поезда.

### **3.10.3. Обязанности машиниста при стоянке на станции и отправлении его на перегон.**

3.10.3.1. Во время стоянки поезда на станции машинист обязан находиться за пультом управления, главная рукоятка КВ (КМ) в тормозном положении. Машинист обязан наблюдать за высадкой и посадкой пассажиров по станционному, поездному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора) и контролировать время отправления поезда со станции. Перед окончанием посадки пассажиров или по истечении времени стоянки, указанного в расписании, убедиться в разрешающем показании выходного светофора (сигнальном показании АЛС).

3.10.3.2. При разрешающем показании светофора (сигнальном показании АЛС), правой рукой включить радиоинформатор, определить возможность закрытия дверей, включить выключатель (нажать кнопку) закрытия дверей. Для ускорения высадки и посадки, при большом пассажиропотоке или опоздании поезда, машинист обязан передать по громкоговорящему оповещению следующее объявление: «Уважаемые пассажиры! побыстрее выходите из вагонов (Побыстрее проходите в вагоны)».

3.10.3.3. При отсутствии препятствия для отправления поезда со станции машинист обязан убедиться в закрытии дверей поезда по контрольным приборам и привести поезд в движение. При отправлении поезда со станции машинист обязан вести наблюдение через станционное, а затем поездное зеркало заднего вида (монитору видеообзора) за беспрепятственным проследованием поезда до ухода головного вагона за платформу станции.

3.10.3.4. При поступлении в момент отправления поезда со станции информации по связи «пассажир – машинист» или отключении тягового режима, связанного с потерей контроля дверей в поезде, машинист обязан остановить поезд экстренным торможением, доложить поездному диспетчеру. До выявления и устранения причины, вызвавшей остановку поезда, машинисту запрещается приводить его в движение.

3.10.3.5. С целью исключения случаев открытия дверей поезда на следующей станции со стороны, противоположной платформе, переключение тумблера ВПД (выключатель переключения дверей) или переключение предохранительного «флажка» в соответствующее положение осуществлять после отправления поезда с предыдущей станции и отключения тяговых двигателей.

3.10.3.6. На станциях, где установлено отправление поезда по сигналу дежурного по станции, готовностью для его отправления является разрешающее показание выходного светофора (сигнальное показание АЛС) и поданный ручной сигнал «Поезд готов к отправлению».

3.10.3.7. Категорически запрещается включать радиоинформатор, закрывать двери поезда и переводить главную рукоятку КВ (КМ) из тормозного положения в положение «0» («Выбег») при запрещающем показании выходного светофора (сигнальном показании АЛС).

3.10.3.8. В случае если после закрытия дверей поезда на станции контрольные приборы указывают на открытое положение дверей, машинист обязан открыть и вновь закрыть двери. Если после этого контрольные приборы указывают на открытое положение дверей, машинист обязан произвести объявление по громкоговорящему оповещению: «Уважаемые пассажиры! Не мешайте закрытию дверей, поезд будет отправлен только после закрытия дверей». Если объявление не дало желаемого результата машинист обязан повторно открыть двери, после чего закрыть их. При условии, что контрольные приборы продолжают указывать на открытое положение дверей, машинист обязан открыть двери, доложить поездному диспетчеру об отсутствии контроля за положением дверей и далее действовать по его указанию.

3.10.3.9. До отправления поезда с начальной станции машинист обязан открыть соответствующую страницу книжки - расписаний или обменять расписание в установленном месте, сверить его соответствие данному

маршруту. Проверить время отправления поезда, интервал между поездами, время следования поезда до конечной станции, а также наличие увеличенного времени стоянок поезда на станциях (выдержек).

3.10.3.10. В необходимых случаях (следование в электродепо или ПТО с промежуточных станций линии, зонное движение и т.п.) машинист обязан информировать пассажиров о маршруте следования поезда по громкоговорящему оповещению.

### **3.10.4. Обязанности машиниста при ведении поезда по перегону.**

3.10.4.1. При ведении поезда по перегону машинист обязан следить за:

- показанием светофоров и приборов, сигналами, сигнальными указателями, знаками;
- свободностью пути;
- положением стрелок;

Повторять вслух:

- показания сигнальных огней светофоров (сигнальных показаний АЛС), требующих остановки или уменьшения скорости движения;
- сигнальные показания светофоров, указанных в приказе Начальника метрополитена, независимо от их показания;
- положение стрелок, входящих в маршрут следования;
- величину допустимой скорости движения при подъезде к переносному сигнальному знаку уменьшения скорости;
- сигналы остановки или уменьшения скорости, подаваемые с пути или с поезда;
- показание выходного светофора при проследовании платформы станции без остановки;
- показания маршрутных указателей.

Остановить поезд во всех случаях, когда считает дальнейшее движение опасным.

Проявлять особое внимание и бдительность с готовностью немедленно остановить поезд, если встретится препятствие для дальнейшего следования при:

- проследовании запрещающего сигнального показания светофоров;
- снижении видимости светофоров и пути при сильных туманах, ливнях, метелях, задымлении;
- затоплении участков пути;
- наличии письменных и устных предупреждений;
- следовании по участкам с включенным освещением в тоннеле;
- следовании в неправильном направлении.

При наличии остановки на станции показание «один жёлтый и один

зелёный» огни последнего входного светофора (сигнального показания АЛС «60») не повторяется. Показания светофоров, требующих повторения, машинист обязан называть последовательно, после проследования предыдущего светофора.

3.10.4.2. Если при ведении поезда на пульте АЛС кратковременно появится показание «ОЧ», машинист обязан кратковременно включить «Кнопку бдительности» («Кнопку восприятия торможения»), произвести отмену команды на торможение от устройств АРС, о чём доложить поезвному диспетчеру с указанием номера рельсовой цепи.

3.10.4.3. В целях повышения практических навыков допускается использование пневматического тормоза, в качестве рабочего. Машинист обязан предварительно получить разрешение машиниста-инструктора и поставить в известность поездного диспетчера.

3.10.4.4. Неперекрываемые токоприёмниками вагонов воздушные промежутки контактного рельса машинист обязан проследовать, как правило, с отключенными тяговыми двигателями (на выбеге).

3.10.4.5. Порядок следования поезда (состава) при неблагоприятных метеорологических условиях на открытых участках линии, приравненных к ним путям и прилегающих к ним станциям, а также при следовании за вагоном – дефектоскопом, определяется Местной инструкцией по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.10.4.6. Машинист обязан подавать оповестительные сигналы:

- перед стрелками и кривыми участками пути, при следовании первым поездом по главным путям;
- на соединительных ветвях;
- при выезде на парковые пути;
- при проследовании платформы станции без остановки;
- при движении в условиях плохой видимости;
- при получении информации о срабатывании УКПТ или возможном нахождении людей в тоннеле (открытом участке);
- при следовании по участкам с включенным освещением в тоннеле.

Если машинисту неизвестна причина включения освещения, необходимо связаться с поездным диспетчером для её выяснения.

3.10.4.7. Если в процессе торможения произошёл отказ электрического реостатного (электродинамического) тормоза, машинист обязан одновременно установить главную рукоятку КВ (КМ) в положение «Тормоз - 2» («Тормоз - 3») и применить экстренный тормоз.

3.10.4.8. При остановке поезда на перегоне, нарушении нормальной работы на линии машинист обязан передавать пассажирам по громкоговорящему оповещению информацию согласно утвержденного перечня

в установленные интервалы времени.

3.10.4.9. При наличии длительного предупреждения, введённого приказом начальника метрополитена, а также при получении письменного предупреждения, машинист обязан ознакомиться с его содержанием и вести поезд с повышенной бдительностью. При подъезде к сигналу уменьшения скорости машинист снижает скорость поезда, чтобы у этого сигнала поезд имел скорость, указанную в предупреждении.

### **3.11. Обязанности машинистов при производстве маневровых передвижений на оборотных путях станций.**

3.11.1. Машинисту, занятому на маневровой работе запрещается заниматься делами, не связанными с производством манёвров, и оставлять кабину до передачи управления поездом.

Управление считается переданным с момента передачи реверсивной ручки КВ (в зависимости от эксплуатируемого типа подвижного состава) или получения сигнала о приёме управления от машиниста, находящегося в хвостовом вагоне.

### **3.11.2. Действия машинистов при передаче управления и следовании состава на оборотный путь.**

3.11.2.1. После остановки поезда машинист, передающий управление поездом, обязан:

- установить главную рукоятку КВ (КМ) в положение «Тормоз-2» («Тормоз-3»);
- открыть двери в поезде;
- встать со своего рабочего места;
- получить у машиниста, принимающего управление, реверсивную ручку КВ (в зависимости от эксплуатируемого типа подвижного состава);
- называть вслух показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС);
- выйти из кабины;
- вести наблюдение за высадкой пассажиров.

Убедившись в окончании высадки пассажиров и присутствии машиниста в хвостовом вагоне состава, подать команду на закрытие дверей и вести наблюдение вдоль состава.

3.11.2.2. После остановки поезда машинист, принимающий управление, обязан:

- визуально убедиться в открытии дверей в поезде;
- войти в кабину;
- назвать вслух показание маневрового светофора (сигнальное

показание АЛС);

- передать реверсивную ручку КВ (в зависимости от эксплуатируемого типа подвижного состава) сменяемому машинисту;
- наблюдать за высадкой пассажиров по станционному или поезвному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора) до выхода машиниста на платформу;
- повторить показание маневрового светофора (сигнального показания АЛС).

До смены запрещающего показания маневрового светофора (сигнального показания АЛС) на разрешающее, место за пультом управления не занимать, наблюдать за показанием светофора (сигнальным показанием АЛС).

После смены показания маневрового светофора (сигнального показания АЛС) на разрешающее, маневровый машинист обязан называть вслух его показание и показание маршрутного указателя, а также положение стрелок при их видимости, занять своё рабочее место за пультом управления и ожидать команды машиниста на отправление состава.

3.11.2.3. Машинист, находящийся на платформе, обязан убедиться в разрешающем показании маневрового светофора (сигнального показания АЛС), повторить вслух его показание, показание маршрутного указателя и положение стрелок, входящих в маршрут следования при условии их видимости. При отсутствии препятствия для движения подать команду «Вперёд», закрыть дверь кабины и перейти к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» на путь отправления поезда, прослушать состав в движении при проходе его вдоль платформы, проверить исправность красных сигнальных огней на хвостовом вагоне.

При обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, подать машинистам, находящимся на составе, сигнал остановки, о чем доложить поезвному диспетчеру.

3.11.2.4. Машинист, принявший управление, получив команду «Вперёд», обязан:

- убедиться по станционному зеркалу (монитору) в возможности беспрепятственного отправления состава;
- визуально, по контрольным приборам, убедиться в закрытии дверей состава;
- повторить вслух разрешающее показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС), показание маршрутного указателя;
- привести состав в движение.

3.11.2.5. В соответствии с установленным режимом отключить тяговые двигатели. При следовании по обратному пути в режиме торможения и появлении сигнального показания «ОЧ» (установлен соответствующий знак),

машинист обязан нажать ПБ и следовать далее со скоростью не более 20 км/ч. Остановку состава на оборотном пути производить электрическим реостатным (электродинамическим) тормозом в установленном месте. В случае, если остановка произошла до установленного места, машинист обязан продвинуть состав к указателю.

3.11.2.6. После остановки состава машинист обязан привести кабину управления в нерабочее положение и передать управление составом согласно Местной инструкции по электродепо с учетом эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.11.2.7. Находясь в кабине управления (пассажирамском салоне), машинист, заводивший состав на путь оборота, обязан контролировать движение состава до начала торможения на станции. В случаях, угрожающих безопасности движения, принять меры к его остановке.

3.11.2.8. После остановки состава на пути отправления и открытия дверей поезда, машинист обязан выйти из хвостового вагона и перейти к сигнальному знаку «Остановка первого вагона» на путь прибытия поезда.

### **3.11.3. Действия машинистов при выводе состава с оборотного пути и передаче управления поездом.**

3.11.3.1. Машинист, выводящий состав с оборотного пути на путь отправления, обязан находиться на платформе пути прибытия, наблюдать за показанием станционного трафарета о следовании состава на путь оборота или ПТО (электродепо), прослушивать прибывающий поезд. После остановки поезда и окончания высадки пассажиров войти в салон хвостового вагона, открыть дверь кабины управления. Порядком, определенным Местной инструкцией по электродепо, подать сигнал о своём присутствии на составе.

3.11.3.2. После отправления состава машинист обязан встать на место, предусмотренное Местной инструкцией по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава. В случаях возникновения угрозы безопасности движения, а также при подаче сигнала остановки дежурным по станции, машинистом, переходящим на путь отправления, или другими работниками метрополитена - немедленно применить экстренное торможение. После остановки состава сообщить машинисту, управляющему составом, о причине экстренной остановки. О случившемся доложить поездному диспетчеру.

3.11.3.3. После остановки состава на пути оборота машинист, выводящий состав на путь отправления, с целью самоконтроля, обязан вслух назвать показание маневрового светофора. До открытия маневрового светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления. Получив сигнал о передаче управления составом при



запрещающем показании маневрового светофора, передать сигнал о приёме управления (один длинный). Далее действовать согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава и наблюдать за показанием маневрового светофора. При самопроизвольном отпуске тормозов состава машинист обязан применить экстренное торможение.

3.11.3.4. После смены показания маневрового светофора на разрешающее машинист обязан:

- вслух называть его показание, показание маршрутного указателя и положение стрелок;
- привести кабину управления в рабочее положение согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава;
- подать звуковой сигнал (один длинный);
- называть вслух разрешающее показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС), маршрутного указателя и положение стрелок;
- привести состав в движение.

3.11.3.5. После остановки состава у сигнального знака «Остановка первого вагона» на пути отправления машинист обязан:

- открыть двери поезда со стороны платформы;
- оставить главную рукоятку КВ (КМ) в положении «Тормоз-2» («Тормоз-3»);
- наблюдать за посадкой пассажиров через станционное или поездное зеркало заднего вида (монитор видеообзора) до прихода машиниста;
- встать со своего рабочего места, получить у машиниста, принимающего управление, реверсивную ручку КВ (в зависимости от эксплуатируемого типа подвижного состава);
- назвать показание выходного светофора (сигнальное показание АЛС);
- выйти из кабины, закрыть дверь в кабину и направиться на путь прибытия;
- при отсутствии машиниста данного поезда, принять управление поездом и доложить об этом поездному диспетчеру.

3.11.3.6. Машинист поезда, находящегося под оборотом, к моменту его остановки на пути отправления обязан находиться у сигнального знака «Остановка первого вагона».

После остановки поезда обязан:

- визуально убедиться в открытии дверей в поезде;
- войти в кабину управления;
- назвать показание выходного светофора (сигнальное показание

АЛС);

- визуально убедиться в рабочем положении кабины управления и передать реверсивную ручку КВ (в зависимости от эксплуатируемого типа подвижного состава) маневровому машинисту;

- наблюдать за посадкой пассажиров по станционному или поездному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора).

3.11.3.7. До смены запрещающего показания выходного светофора (сигнального показания АЛС) на разрешающее, машинист, не занимая место за пультом управления, обязан наблюдать за показанием светофора (сигнальным показанием АЛС). После смены показания выходного светофора (сигнального показания АЛС) на разрешающее машинист обязан назвать его показание вслух и занять рабочее место за пультом управления.

#### **3.11.4. Действия машиниста при обороте состава без участия машинистов, занятых на маневровой работе.**

3.11.4.1. Машинист, после остановки поезда на пути прибытия, обязан:

- оставить главную рукоятку КВ (КМ) в положении «Тормоз-2» («Тормоз-3»);

- открыть двери поезда;

- называть вслух показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС).

3.11.4.2. При запрещающем показании маневрового светофора (сигнальном показании АЛС) машинист обязан:

- встать со своего рабочего места;

- вести наблюдение по станционному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора) за высадкой пассажиров и сигналами, подаваемыми дежурным по станции. После получения сигнала на закрытие дверей, включить выключатель закрытия дверей и назвать вслух показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС).

3.11.4.3. При смене показания маневрового светофора (сигнального показания АЛС) на разрешающее показание машинист обязан:

- назвать вслух его показание, маршрутный указатель и положение стрелок, входящих в маршрут следования (при их видимости);

- занять рабочее место за пультом управления;

- убедиться в закрытии дверей поезда по контрольным приборам;

- повторить вслух разрешающее показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС) и маршрутный указатель;

- привести состав в движение;

- наблюдать по станционному, поездному зеркалу заднего вида (монитору видеообзора) за беспрепятственным проследованием состава.

3.11.4.4. В соответствии с установленным режимом ведения отключить тяговые двигатели. При следовании по обратному пути в режиме торможения и появлении сигнального показания «ОЧ» (установлен соответствующий знак), машинист обязан нажать ПБ и следовать со скоростью не более 20 км/ч. Остановку состава на пути оборота производить электрическим реостатным (электродинамическим) тормозом в установленном месте. В случае если остановка произошла до установленного места, машинист обязан продвинуть состав к указателю.

3.11.4.5. После остановки состава машинист обязан привести кабину управления в нерабочее положение согласно Местной инструкции по электродепо, с учетом эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.11.4.6. Проверить исправность красных сигнальных огней и переходит в кабину головного вагона, проверяя состояние пассажирских салонов.

3.11.4.7. После захода в кабину головного вагона машинист, с целью самоконтроля, обязан вслух называть показание маневрового светофора.

До открытия маневрового светофора на разрешающее показание машинисту запрещается занимать место за пультом управления. Далее действовать согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава и наблюдает за показанием маневрового светофора. При самопроизвольном отпуске тормозов состава применить экстренное торможение.

3.11.4.8. После смены показания маневрового светофора на разрешающее показание, машинист обязан:

- называть вслух его показание, маршрутный указатель и положение стрелок, входящих в маршрут следования;
- привести кабину управления в рабочее положение согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава;
- подать звуковой сигнал (один длинный);
- повторно назвать вслух разрешающее показание маневрового светофора (сигнальное показание АЛС), маршрутный указатель и положение стрелок;
- привести состав в движение согласно установленного режима.

### **3.11.5. Действия машинистов при обороте состава в случае обнаружения неисправности на нём.**

3.11.5.1. В случае возникновения на подвижном составе, находящемся на пути оборота, неисправности угрожающей безопасности движения поездов, машинист обнаруживший неисправность, обязан задержать состав на пути оборота, немедленно сообщить об этом поездному диспетчеру и в дальнейшем

руководствоваться его указаниями.

3.11.5.2. Если неисправность, угрожающая безопасности движения, обнаружена при выводе состава на путь отправления, машинист обязан немедленно остановить состав, доложить об этом поезвному диспетчеру и сообщить о неисправности машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне, определить неисправный вагон и осмотреть его.

О результатах осмотра и возможности дальнейшего следования доложить поезвному диспетчеру и далее действовать по его указанию. При невозможности дальнейшего движения, через поездного диспетчера вызвать бригаду пункта восстановительных средств (ПВС).

3.11.5.3. При возникновении неисправности на подвижном составе машинисту, управляющему составом, разрешается привлекать к её устранению машиниста, находящегося в хвостовом вагоне. После устранения неисправности машинист, управляющий составом, имеет право привести состав в движение после того, как лично убедится, что лицам, принимавшим участие в устранении неисправности, не угрожает опасность.

3.11.5.4. Если неисправность, угрожающая безопасности движения поездов, обнаружена на пути отправления, машинист, после остановки состава, обязан сообщить о неисправности машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне состава. Двери состава не открывать, привести кабину в нерабочее положение, сообщить о неисправности машинисту данного поезда и дать заявку поезвному диспетчеру о перестановке состава на свободный станционный путь.

3.11.5.5. Машинист данного состава, после получения информации о неисправности от машиниста, выводящего состав на путь отправления, обязан:

- определить и осмотреть неисправный вагон;
- выяснить возможность перестановки состава;
- доложить поезвному диспетчеру о результатах осмотра,

возможности дальнейшего следования и далее действовать по его указанию.

3.11.5.6. В случае потери управления составом при выводе его с пути оборота машинист обязан:

- доложить о неисправности поезвному диспетчеру;
- принять меры к восстановлению управления составом согласно

Местной инструкции по электродепо с учётом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

3.11.5.7. Если управление составом не восстановилось - доложить о случившемся поезвному диспетчеру и дать заявку на оставление состава на пути оборота.

В исключительных случаях, при невозможности оставить состав на пути оборота (отсутствие свободного пути оборота), допускается по указанию

поездного диспетчера его вывод с пути оборота на резервном управлении для перестановки состава на свободный станционный путь. При отсутствии свободного станционного пути машинисту разрешается следовать на резервном управлении, до станции определённой поездным диспетчером.

3.11.5.8. Если после вывода состава на главный станционный путь на нём возникла неисправность, не влияющая на безопасность движения поездов, но снижающая культуру обслуживания пассажиров, машинист, обязан сообщить об этом машинисту, находящемуся в хвостовом вагоне, двери состава не открывать и информировать машиниста данного поезда о возникшей неисправности.

3.11.5.9. Машинист данного поезда обязан доложить поездному диспетчеру о необходимости осмотра состава (вагона) и возможности дальнейшей работы состава на линии с пассажирами.

3.11.5.10. До отправления поезда на перегон машинист, принявший управление обязан убедиться, что машинист, занятый на маневровой работе и находившийся в хвостовом вагоне, вышел на платформу станции.

#### **4. Обязанности машиниста, занятого на маневровой работе в электродепо (участок ДДЭ).**

##### **4.1. Общие положения.**

4.1.1. К времени, указанное в графике работы смен или при вызове машинист обязан явиться в здравпункт электродепо для прохождения предрейсового медицинского осмотра.

Машинист обязан проходить послерейсовые медицинские осмотры.

4.1.2. После прохождения предрейсового медицинского осмотра машинист обязан ознакомиться с вновь изданными приказами, указаниями, инструкциями, телефонограммами, письмами и инструктажами, за их усвоение расписывается в «Книге ежедневного инструктажа», а за постоянно действующие нормативные документы в «Книге росписей за руководящие документы» в установленные сроки.

4.1.3. Машинист обязан получить и сдать реверсивную ручку КВ (БРУ) и переносную радиостанцию порядком, установленным Местной инструкцией по электродепо.

4.1.4. При выполнении должностных обязанностей машинист обязан иметь при себе:

- служебное удостоверение, талон предупреждения, формуляр машиниста, удостоверение проверки знаний нормативных документов по электробезопасности и проверки знаний документов по промышленной безопасности и других специальных правил;

- при производстве осмотра состава (вагона) реверсивную ручку КВ

(БРУ), молоток, фонарь;

– при участии в маневровых передвижениях переносную радиостанцию, свисток, диэлектрические перчатки.

4.1.5. Приведение кабины управления в нерабочее (рабочее) положение машинист осуществляет согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

4.1.6. Во время движения состава по парковым или деповским путям при нахождении главной рукоятки КВ (КМ) в ходовом положении, машинист обязан держать левую руку на главной рукоятке КВ (КМ), а правую руку на ручке крана машиниста (тумблере «Тормоз экстренный»).

4.1.7. Машинисту запрещается во время движения состава покидать кабину управления.

4.1.8. Во время движения состава запрещается переход из вагона в вагон, кроме случаев, когда возникает угроза безопасности движения, и при закрытии вагонных форточек во время мойки подвижного состава. При этом машинист обязан соблюдать правила охраны труда.

4.1.9. Обо всех выявленных недостатках и нарушениях нормальной работы подвижного состава, машинист обязан доложить дежурному по электродепо, сделать запись в «Секционную книгу ремонта» и оформить донесение.

4.1.10. Перед производством маневровых работ машинист обязан пройти инструктаж у дежурного по электродепо (или лица, его замещающего) о цели и характере предстоящих маневровых работ и их особенностях (количество переставляемых вагонов, маршрут предстоящих маневровых передвижений). Проверить включенное положение и исправность своей радиостанции.

4.1.11. Маневровые передвижения производятся локомотивной бригадой в составе машиниста и помощника машиниста из кабины управления головного вагона по ходу движения. Разрешается производить маневры одному машинисту при условии, что в течение выполнения маневровых передвижений ему не придется управлять составом не из головной кабины. Запрещается производить маневровые передвижения из кабины хвостового вагона при наличии рабочей кабины в голове состава.

4.1.12. При невозможности управления из головного вагона (по неисправности, расположении кабины или переносного пульта управления головного вагона не по ходу движения и т.п.) разрешается управлять маневровым составом из промежуточного или хвостового вагона.

В этих случаях в голове состава должен находиться помощник машиниста, который ведет наблюдение за показанием маневровых светофоров и положением стрелок, входящих в маршрут следования и подает машинисту необходимые команды и сигналы.

Машинист обязан руководствоваться, дублировать и немедленно выполнять требования сигналов, подаваемых помощником машиниста.

4.1.13. При подготовке к маневровым передвижениям одним вагоном машинист обязан проверить действие стояночного (ручного) тормоза. При неисправности стояночного (ручного) тормоза маневровые передвижения производить запрещается.

4.1.14. Машинист обязан убедиться, что все исправные тормозные воздухораспределители и воздушные тормозные магистрали вагонов включены в тормозную систему состава.

4.1.15. Остановку состава перед воротами электродепо машинист обязан произвести у специальных сигнальных знаков, а при их отсутствии – не ближе, чем за 25 м.

4.1.16. В случаях, когда состав не заехал хвостовым вагоном за маневровый светофор «Д» (по неисправности или другим причинам), правом на маневровые передвижения в обратном направлении в сторону вытяжного пути до группового светофора, является устное распоряжение дежурного поста централизации, лично полученное машинистом, под контролем поездного диспетчера.

4.1.17. Перед въездом на деповской путь, оборудованный вагонноеочной машиной, машинист обязан закрыть окно кабины машиниста, запереть боковую дверь, установить зеркала в нерабочее положение, закрыть форточки в салонах вагонов.

4.1.18. Машинист обязан установить заземляющее устройство (закоротку) на парковых путях производится так, чтобы между местом его установки и ближайшей колесной парой вагона не было изолирующего стыка.

4.1.19. При производстве маневровых передвижений машинист обязан соблюдать установленные скорости движения.

Скорости при маневровых передвижениях на деповских и парковых путях:

**Не более 15 км/ч:**

- при движении по парковым путям и управление из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;
- при маневровых передвижениях одним вагоном в местах увеличенных воздушных промежутков контактного рельса, независимо от метеорологических условий.

**Не более 10 км/ч:**

- при движении по ручным или звуковым сигналам, если управление осуществляется из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;
- при движении по парковым путям и управлении не из головного

вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения;

– при движении одного вагона в местах, где нет увеличенных воздушных промежутков контактного рельса;

– при движении по парковым путям с наличием 70% действующих пневматических тормозов и управлении из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения;

– при движении по парковым путям и управлении из головной кабины при неблагоприятных метеорологических условиях;

– при въезде в электродепо и управлении из кабины головного вагона, расположенной по направлению движения.

**Не более 5 км/ч:**

– при въезде в электродепо при неблагоприятных метеорологических условиях;

– при въезде в электродепо и управлении не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения;

– при движении по путям электродепо с подключенным передвижным кабелем к вагону;

– при движении по пути электродепо, оборудованному вагономоечной установкой при ее отключенных агрегатах;

– при движении по пути продувочной камеры;

– при движении по парковым и деповским путям с наличием 70% действующих пневматических тормозов и управлении не из головного вагона или кабины, расположенной не по направлению движения;

– при движении по парковым и деповским путям с наличием 50% действующих пневматических тормозов;

– при продвижении состава к месту его стоянки после его остановки у сигнального знака «стоп», если при этом отсутствует препятствие за местом стоянки состава или оно расположено на расстоянии 2-х метров;

– при движении по ручным или звуковым сигналам, если управление осуществляется не из головного вагона или кабины головного вагона, расположенной не по направлению движения.

**Не более 3 км/ч:**

– при движении состава, в голове или хвосте которого прицеплен вагон с неработающим пневматическим и ручным (стояночным) тормозами;

– при движении по пути подъемного ремонта;

– при наличии на пути вагона, стоящего на домкратах или на тумбах.

В этом случае остановку осуществлять за 10 метров до этого вагона, дальнейшее продвижение отцепленного вагона осуществляется вручную.

**Не более 2 км/ч:**



- при движении на сцепку вагонов;
- при прокатке вагонов;
- при движении по пути, оборудованному вагономоечной установкой с ее включенными агрегатами;
- при продвижении состава (вагона) к месту остановки, за которым находится препятствие на расстоянии 2 и менее метров.

## **4.2. Обязанности машиниста при подготовке состава (вагона) к маневровым передвижениям.**

4.2.1. Получив указание от дежурного по электродепо, уяснив цель, характер и маршрут предстоящей маневровой работы, машинист обязан направиться на соответствующий деповской путь, убедиться в отсутствии напряжения 825В на монорельсе (состав разгорожен, красные огни над деповскими путями и в смотровых канавах не горят, деповской путь заземлен, на разъединители 825В вывешена табличка «заземлено»).

4.2.2. Дальнейшую приемку маневрового состава осуществлять согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

4.2.3. При приемке вагона, вышедшего из ремонта, связанного с выкаткой тележек, машинист обязан дополнительно произвести осмотр подвагонного оборудования из смотровой канавы, проверить отсутствие посторонних предметов на тележках и подвагонном оборудовании в местах, доступных для осмотра, на рельсах и убедиться в возможности безопасного движения.

4.2.4. Перед перестановкой вагона, прошедшего ремонт и выводимого с путей подъемочного или случайного ремонта маневровым составом (вагоном) или мотовозом, на переставляемом вагоне машинист обязан проверить отключение всех автоматических выключателей, аккумуляторной батареи и главного разъединителя (БРУ).

4.2.5. При опробовании вагона на движение, после ремонта с выкаткой тележек, машинист обязан:

- 4.2.5.1. До подачи напряжения 825В на вагон:
- проверить действие стояночного (ручного) тормоза или убедиться в том, что стояночный (ручной) тормоз находится в рабочем состоянии по прижатию колодок (хвостовики закручены до отказа);
  - включить главные разъединители (БРУ).
- 4.2.5.2. После подачи напряжения 825В на вагон включить:
- аккумуляторную батарею;
  - все автоматические выключатели;
  - выключатель мотор-компрессоров;
  - зарядить воздушные магистрали;

- произвести полное служебное торможение;
- проверить, что давление воздуха в тормозных цилиндрах соответствует норме;
- проверить прижатие тормозных колодок к колесам;
- отпустить пневматический тормоз.

4.2.6. По сигналу дежурного по электродепо машинист обязан произвести опробование работы электрической схемы на положении КВ (КМ) «Ход-1» вперед и назад со скоростью не более 5 км/ч на деповских путях.

### **4.3. Обязанности машиниста при сцепе и расцепе вагонов.**

4.3.1. По указанию дежурного по электродепо машинист обязан затормозить стоящие вагоны, с которыми будет производиться сцеп (в количестве не менее одного вагона).

4.3.2. Машинист, участвующий в маневровом передвижении, перед сцепом вагонов обязан:

- произвести предварительную остановку за 10 м до стоящих вагонов;
- продвинуть состав (вагон) к месту сцепа по сигналу дежурного по электродепо;
- остановить состав (вагон) за 1,5 – 2 метра до стоящих вагонов;
- по команде дежурного по электродепо привести состав (вагон) в движение со скоростью не более 2 км/ч для сцепа.

4.3.3. После сцепа вагонов машинист, по команде дежурного по электродепо «На расцеп», обязан проверить надежность механического сцепления автосцепок следующим порядком:

- перевести реверсивную ручку КВ (реверс) в положение для движения в противоположном направлении;
- кратковременно установить главную рукоятку КВ (КМ) в положение «Ход-1»;
- убедиться в отсутствии расцепа.

4.3.4. Если после сцепа будут производиться маневровые передвижения, машинист обязан открыть концевые краны между вагонами, где производился сцеп.

4.3.5. Перед производством маневровых передвижений машинист обязан проверить действие пневматических тормозов сформированного состава.

Если после сцепа маневровые передвижения производиться не будут, концевые краны между вагонами не открывает.

4.3.6. При расцепе вагонов машинист обязан произвести:

- выключение электрических междувагонных соединений;
- закрытие концевых кранов;

- затормаживание оставляемой части состава.

По команде дежурного по электродепо отвести отцепляемую часть вагонов (вагон) на 1,5 – 2 метра и производит остановку.

#### **4.4. Обязанности машиниста при выдаче подвижного состава из электродепо.**

4.4.1. Выдавать подвижной состав из электродепо имеют право машинисты, включенные в список на подачу напряжения 825В на деповские пути, утвержденный начальником электродепо.

В случае возникновения угрозы безопасности движения, машинист, выдающий состав, обязан немедленно принять меры к его остановке.

4.4.2. Убедившись в надежности фиксации открытых створок ворот и в разрешающем показании маневрового светофора, машинист, осуществляющий выдачу подвижного состава, обязан называть вслух его разрешающее показание, предупредить машиниста об отсоединении рукава деповской воздушной магистрали и подать сигнал на движение маневрового состава (вагона).

#### **4.5. Обязанности машиниста при выезде из электродепо и следовании по парковым путям.**

4.5.1. Машинист обязан дать письменную, а затем устную заявку о подаче напряжения 825В на состав (не ранее, чем за 10 минут до выдачи состава из электродепо).

Убедиться, что шланг деповской воздушной магистрали отсоединён от головного вагона.

Во время подачи на состав напряжения 825В машинист обязан находиться в кабине управления головного вагона, открыть боковое окно (или дверь), проверить отключенное положение выключателей мотор-компрессоров и БПСН (ИПП, ББЭ, ДИП и т.д.).

4.5.2. Машинисту запрещается занимать рабочее место:

- при запрещающем показании маневрового светофора;
- до отсоединения рукава деповской воздушной магистрали.

4.5.3. После открытия маневрового светофора машинист обязан убедиться:

- в отсоединении шланга деповской воздушной магистрали;
- в отсутствии препятствий для движения;
- в снятии передвижных кабелей с токоприёмников всех вагонов, кроме вагона, с которого будет осуществляться выдача подвижного состава;
- в готовности помощника машиниста (машиниста) участка ДДЭ к сопровождению передвижного кабеля.

4.5.4. После подачи дежурным по электродепо сигнала на движение машинист обязан:

- убедиться в разрешающем показании маневрового светофора;
- назвать вслух его показание;
- занять рабочее место;
- привести кабину управления в рабочее положение согласно

Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава;

- повторить разрешающее показание маневрового светофора;
- подать звуковой сигнал (один длинный);
- привести состав в движение и следует со скоростью не более 5 км/ч.

4.5.5. Остановить состав пневматическим (электропневматическим до сработки 3 уставки) тормозом у знака остановки «Стоп» с целью проверки эффективности пневматического (электропневматического) тормоза и снятия передвижного кабеля с токоприёмника.

4.5.6. После получения сигнала от дежурного по электродепо на дальнейшее следование машинист обязан:

- убедиться в отсутствии препятствий для движения;
- назвать вслух показание маневрового светофора и положение стрелок входящих в маршрут следования;
- включить выключатели мотор – компрессора, БПСН (ИПП, ББЭ, ДИП и т.д.);
- подать звуковой сигнал (два длинных);
- привести состав в движение.

4.5.7. При нахождении за пультом управления не в головном вагоне или головном, расположенном кабиной управления не по ходу движения, машинист обязан:

4.5.7.1. Получить по переносной радиостанции от помощника машиниста информацию о разрешающем показании маневрового светофора, дублирует полученную информацию, по команде помощника машиниста «вперед» или по звуковому сигналу (один длинный), привести состав (вагон) в движение.

4.5.7.2. По команде помощника машиниста остановить состав пневматическим тормозом у знака остановки «Стоп» с целью проверки эффективности пневматического тормоза и снятия передвижного кабеля с токоприёмника.

4.5.7.3. После получения сигнала от дежурного по электродепо на дальнейшее следование:

- получить по переносной радиостанции от помощника машиниста информацию о разрешающем показании маневрового светофора;
- дублировать полученную информацию;

- включить выключатели мотор-компрессора, БПСН (ИПП, ББЭ, ДИП и т.д.);

- привести состав в движение.

4.5.8. Машинист, по команде дежурного по электродепо на отключение тяговых двигателей, обязан перевести главную рукоятку КВ (КМ) в положение «0» («Выбег»), после чего подать звуковой сигнал «два коротких».

4.5.9. Убедиться в отсоединении передвижного кабеля. После подхода токоприемника под контактный рельс остановить состав (вагон) пневматическим тормозом.

4.5.10. При производстве маневров на парковых путях машинист обязан повторять вслух:

- показания маневровых светофоров;
- маршрутных указателей (при их наличии);
- положение стрелок, входящих в маршрут следования.

4.5.11. Следить за свободностью пути, движением и расположением подвижного состава на соседних путях, своевременно подавать предупредительные сигналы при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытыми окно или дверь кабины машиниста для восприятия указаний, передаваемых по громкоговорящему оповещению. Дублировать подаваемые сигналы.

4.5.12. При наличии людей на парковых путях машинист обязан проявлять повышенную бдительность, своевременно остановить состав (вагон) служебным торможением, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей применить экстренное торможение.

4.5.13. Остановку состава перед светофорами, воротами электродепо, тупиковыми упорами машинист обязан производить у соответствующих сигнальных знаков, а при их отсутствии – не ближе чем за 25 метров до препятствия. При необходимости остановки на более близком расстоянии, дальнейшее продвижение состава, после его предварительной остановки, производить со скоростью не более 2 км/ч.

4.5.14. При производстве маневровых передвижений, требующих смены кабины управления машинист обязан затормозить состав и привести кабину управления в нерабочее положение согласно Местной инструкции по электродепо с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава.

4.5.15. После перехода в головной вагон состава машинист обязан называть вслух показание маневрового светофора.

4.5.15.1. При запрещающем показании маневрового светофора рабочее место за пультом управления не занимает (разрешается включить выключатель мотор-компрессоров с учетом особенностей эксплуатируемого типа

подвижного состава).

4.5.15.2. При разрешающем показании маневрового светофора машинист обязан называть вслух его показание и положение стрелок, входящих в маршрут следования, привести кабину управления в рабочее положение с учетом особенностей эксплуатируемого типа подвижного состава и привести состав в движение.

4.5.16. Если управление составом будет производиться не из головного вагона, или головного, расположенного кабиной управления не по ходу движения, машинист обязан:

- по возможности, наблюдать за показанием маневрового светофора;
- после получения по переносной радиостанции от помощника машиниста информации о запрещающем показании маневрового светофора дублировать полученную информацию.

Запрещается переводить реверсивную ручку КВ (КРО) до открытия маневрового светофора на разрешающее показание и получения информации от помощника машиниста.

4.5.17. После получения информации от помощника машиниста о разрешающем показании маневрового светофора и положении стрелок входящих в маршрут следования, машинист обязан:

- по возможности лично убедиться в разрешающем показании маневрового светофора;
- дублировать полученную информацию;
- перевести реверсивную ручку КВ (КРО) в противоположное положение;
- по команде помощника машиниста «вперед» привести состав в движение.

4.5.18. При производстве маневровых передвижений двумя машинистами, машинист, не занятый управлением состава обязан:

- находиться в кабине хвостового вагона;
- стоять и держаться за рукоятку стоп-крана (тумблер «Тормоз экстренный»);
- контролировать скорость маневровых передвижений;
- в случаях, угрожающих безопасности движения – остановить состав экстренным тормозом.

4.5.19. Во время производства маневровых передвижений двумя машинистами запрещается машинисту, заводящему состав в вытяжной тупик, после остановки переводить реверсивную ручку КВ (КРО) до открытия маневрового светофора на разрешающее показание и получения информации от машиниста, выводящего состав из вытяжного тупика.

4.5.20. Для взаимного контроля перед началом движения машинисты

обязаны повторять вслух по переносным радиостанциям показания светофоров, положение стрелок, входящих маршрут следования, подаваемые сигналы.

#### **4.6. Обязанности машиниста при въезде на пути электродепо.**

4.6.1. При управлении маневровым составом из головной кабины машинист обязан:

4.6.1.1. Остановить состав перед воротами электродепо пневматическими (электропневматическими до сработки 3-ей уставки) тормозами у специального знака, но не ближе 25 м до ворот, отключить выключатели мотор-компрессоров и БПСН (ББЭ, ДИП, ИПП и т.д.). По сигналу дежурного по электродепо завести состав на деповской путь.

4.6.1.2. При движении состава машинист обязан внимательно следить за свободностью деповского пути и подаваемыми сигналами.

4.6.1.3. После остановки подвижного состава у сигнального знака предварительной остановки «Стоп» и получения сигнала от дежурного по электродепо машинист обязан убедиться в отсутствии препятствий, подать звуковой сигнал (два длинных) и продвинуть состав к месту стоянки.

4.6.2. При управлении маневровым составом не из головной кабины машинист обязан:

4.6.2.1. По команде помощника машиниста остановить состав перед воротами электродепо пневматическими тормозами у специального знака, но не ближе 25 м до ворот, отключать выключатели мотор-компрессоров и БПСН (ББЭ, ДИП, ИПП и т.д.).

4.6.2.2. Заезд на деповские пути производить по командам дежурного по электродепо, продублированным помощником машиниста.

4.6.2.3. Остановку состава (вагона) производить по командам помощника машиниста.

4.6.3. Отдельно стоящие вагоны в конце деповских путей машинист обязан затормозить стояночным (ручным) тормозом, а при постановке нескольких сцепленных вагонов - затормозить стояночным (ручным) тормозом ближайший к стене вагон. При неисправности стояночного (ручного) тормоза под колесную пару вагона подложить тормозные башмаки.

4.6.4. Порядок въезда на деповской путь, оборудованный вагономоечной машиной, продувочной камерой и станком для обточки колёсных пар определяется Местной инструкцией по электродепо.

#### **4.7. Обязанности машиниста при производстве обкаток, перегонок по линиям метрополитена.**

4.7.1. Машинист, назначенный для производства обкатки (перегонки) подвижного состава, обязан пройти инструктаж у дежурного по электродепо

(машиниста-инструктора) с его регистрацией в специальном журнале (перегонка) или в «Книге ежедневного инструктажа» (обкатка).

При отсутствии помощника машиниста проверить укомплектованность состава поездным снаряжением и инструментом, первичными средствами пожаротушения.

4.7.2. При производстве обкатки или перегонки подвижного состава машинист обязан выполнять должностные обязанности в соответствии с требованиями раздела № 3 настоящей инструкции.

4.7.3. При проследовании платформы станции без остановки машинист обязан снизить скорость до 35 км/ч к началу пассажирской платформы. С момента видимости выходного светофора называть его показание вслух.

### **Примечание.**

При работе на линии, для перевозки пассажиров (по производственной необходимости) машинист участка ДДЭ обязан выполнять должностные обязанности в соответствии с требованиями раздела №3 настоящей инструкции.

## **5. Права машиниста.**

Для выполнения своих должностных обязанностей машинист имеет право.

5.1. Пользоваться служебной телефонной связью, нормативной и технической документацией, имеющейся в электродепо, по вопросам, входящим в круг его обязанностей.

5.2. Информировать руководителей электродепо о выявленных недостатках по обеспечению графика движения и безопасности движения поездов.

5.3. Обращаться к машинисту-инструктору за разъяснениями отдельных положений и требований правил, инструкций или других руководящих документов, для разъяснения их смысла и получения консультаций.

5.4. Обращаться к машинисту-инструктору локомотивных бригад, инженерам технического отдела и другим специалистам электродепо за консультацией по техническим вопросам.

5.5. Обращаться к руководителям метрополитена, Службы подвижного состава и электродепо по вопросам организации работы, выявленным недостаткам, и внесению предложений по улучшению условий труда и отдыха локомотивных бригад.

## **6. Ответственность машиниста.**

Машинист несет ответственность:



6.1. За не знание и не соблюдение требований Правил технической эксплуатации метрополитенов РФ, Инструкции по сигнализации на метрополитенах РФ, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах РФ, данной Должностной инструкции, инструкций по охране труда, Правил пожарной безопасности, других документов, определяющих их работу.

6.2. За безопасность движения, соблюдение графика движения поездов и культуру обслуживания пассажиров.

6.3. За сохранность и содержание вверенного ему электроподвижного состава, инвентаря, инструмента, секционной книги ремонта при выполнении должностных обязанностей.

6.4. За не прохождение в установленные сроки периодического медицинского освидетельствования, предрейсового или послерейсового медицинского осмотра.

6.5. За незнание содержания документов, которые были доведены под роспись, при наличии личной подписи за их усвоение.

6.6. За отсутствие доклада поездному диспетчеру, машинисту-инструктору о неисправности на подвижном составе и нарушениях нормальной работы оборудования или устройств метрополитена.

6.7. За не обеспечение взаимного контроля по выполнению должностных обязанностей при ведении поезда (состава) локомотивной бригадой.

6.8. За неудовлетворительные теоретические знания и практические навыки по выходу из случаев неисправностей подвижного состава.

6.9. За нарушение требований охраны труда и пожарной безопасности.

6.10. За курение на территории метрополитена (за исключением специально отведенных мест).

---

