

Комунальне підприємство
“Київський метрополітен”
Структурний підрозділ
„Електродепо “Дарниця”

ЗАТВЕРДЖУЮ
Начальник
служби рухомого складу

_____ В.А. Атлас

ТЕХНОЛОГІЧНА ІНСТРУКЦІЯ № _____
ПРО ПОРЯДОК РОБОТИ НА РУХОМОМУ СКЛАДІ
ДЛЯ МАШИНІСТА ТА ПОМІЧНИКА МАШИНІСТА
ЕЛЕКТРОПОЇЗДІВ МЕТРОПОЛІТЕНУ

2009 р.

ЗМІСТ

<i>Вступ</i>	4
<u>Розділ 1</u>	5
<i>Технологія виконання роботи.</i>	
1. Підготовка машиніста та помічника машиніста до роботи.	6
1.1. Порядок проходження передрейсового медичного огляду.	6
1.2. Порядок проходження передрейсового інструктажу.	6
1.3. Порядок ознайомлення з технологічним процесом роботи.	7
2. Робота машиніста та помічника машиніста на рухомому складі.	7
2.1. Загальний порядок виконання поїзної та маневрової роботи.	7
2.2. Порядок забезпечення особливих умов руху.	9
2.3. Порядок забезпечення руху перших поїздів.	10
2.4. Порядок забезпечення руху поїздів в неправильному напрямку.	11
2.5. Порядок забезпечення двостороннього руху поїзда.	12
2.6. Порядок забезпечення руху допоміжного поїзда з несправним.	14
2.7. Порядок надання допомоги машиністу іншого поїзда в аварійних ситуаціях.	20
2.8. Порядок забезпечення безпеки руху при зниженні видимості.	22
2.9. Порядок забезпечення безпеки руху при затопленні колії.	22
2.10. Порядок проїзду скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні.	22
2.11. Порядок забезпечення руху останнього (засилочного) поїзда.	23
2.12. Порядок забезпечення руху колієвимірника.	24
2.13. Порядок забезпечення перегонки рухомого складу.	25
2.14. Порядок забезпечення руху при виконанні обкатних випробувань.	26
2.15. Порядок забезпечення руху при митті вагонів.	28
2.16. Порядок роботи на резервному рухомому складі.	31
2.17. Порядок допуску осіб в кабіну керування.	34
2.18. Порядок зміни машиністів на рухомому складі.	35
3. Робота машиніста та помічника машиніста на лінійному пункті та під час прямування пасажиром.	36
3.1. Порядок виконання посадкових обов'язків в резерві на лінійному пункті.	36
3.2. Порядок виконання посадкових обов'язків в технологічній перерві.	36
3.3. Порядок прямування пасажиром на рухомому складі.	36
4. Завершення роботи машиніста та помічника машиніста.	37
4.1. Порядок завершення роботи на рухомому складі.	37
4.2. Порядок оформлення закінчення зміни.	37
4.3. Порядок відпочинку в кімнаті відпочинку.	37
<u>Розділ 2</u>	39
<i>Користування обладнанням рухомого складу.</i>	
5. Вмикання пристроїв АРШ.	40
5.1. Порядок вмикання пристроїв АРШ.	40
5.2. Порядок роботи з пневматичними гальмами після вмикання пристроїв АРШ.	44

6. Робота з ввімкненими пристроями АРШ.	45
6.1. Контроль машиніста за роботою пристроїв АРШ.	45
6.2. Робота з ввімкненою системою АРШ або ДАП АРШ.	46
6.3. Робота з ввімкненою системою ПОШ 40/20.	46
7. Дії машиніста при спрацюванні пристроїв АРШ.	46
7.1. Спрацювання пристроїв АРШ при перевищенні швидкості.	46
7.2. Спрацювання пристроїв АРШ при виникненні несправностей обладнання.	47
8. Вимикання пристроїв АРШ.	49
8.1. Порядок роботи з пневматичними гальмами до вимикання пристроїв АРШ.	49
8.2. Порядок вимикання пристроїв АРШ.	49
9. Застосування системи аварійного ходу.	50
9.1. Порядок вмикання системи аварійного ходу.	50
9.2. Порядок роботи з ввімкненою системою аварійного ходу.	51
9.3. Порядок вимикання системи аварійного ходу.	51
10. Керування розсувними дверима.	52
10.1. Порядок керування розсувними дверима.	52
10.2. Порядок контролю за роботою розсувних дверей.	53
11. Керування ходовим режимом.	54
11.1. Порядок застосування ходового режиму.	54
11.2. Режими керування рухомим складом в ходовому режимі.	55
12. Керування гальмовим режимом.	56
12.1. Порядок застосування гальмового режиму.	56
12.2. Порядок вибору режиму гальмування рухомого складу.	58
12.3. Режими керування рухомим складом при застосуванні електричного (реостатного) гальмування.	59
12.4. Режими керування рухомим складом при застосуванні пневматичного гальмування.	60
13. Порядок обміну інформацією з працівниками метрополітену.	61
13.1. Порядок обміну інформацією з застосуванням радіостанції.	61
13.2. Порядок передачі інформації при неможливості застосування радіостанції.	63
13.3. Порядок ведення переговорів з абонентами.	65
14. Порядок передачі інформації пасажирам.	66
14.1. Порядок користування пристроями передачі інформації.	66
14.2. Порядок передачі інформації пасажирам.	66
15. Застосування вентиляції рухомого складу.	68
15.1. Порядок застосування вентиляції кабіни машиніста.	68
15.2. Порядок застосування вентиляції салону.	68
16. Експлуатація охоронної сигналізації.	68
16.1. Робота охоронної сигналізації на вагонах серії Еж та 81-502.	68
16.2. Робота охоронної сигналізації на вагонах серії 81-717.	68
16.3. Дії машиніста при спрацюванні охоронної сигналізації.	69

Розділ 3	70
<i>Керування рухомим складом.</i>	
17. Виїзд рухомого складу на лінію.	71
17.1. Порядок виїзду рухомого складу з депо.	71
17.2. Порядок виїзду рухомого складу з ПТО.	79
17.3. Порядок виїзду рухомого складу з відстою.	82
18. Виконання поїзної роботи на лінії.	84
18.1. Порядок стоянки поїзда на початковій станції.	84
18.2. Порядок прямування поїзда по перегону.	85
18.3. Порядок виїзду поїзда на станцію.	88
18.4. Порядок стоянки поїзда на проміжній станції.	89
18.5. Порядок відправлення поїзда зі станції.	90
18.6. Порядок проїзду станції без зупинки.	92
18.7. Порядок стоянки поїзда на кінцевій станції.	93
19. Виконання маневрової роботи на лінії.	94
19.1. Порядок виконання маневрової роботи маневровими машиністами.	94
19.2. Порядок виконання маневрової роботи поїзним машиністом.	100
20. Виїзд рухомого складу з лінії.	102
20.1. Порядок заїзду рухомого складу в депо.	102
20.2. Порядок заїзду рухомого складу в ПТО.	108
20.3. Порядок постановки рухомого складу в тимчасовий відстій.	111
20.4. Порядок постановки рухомого складу на тривалий відстій.	115
Розділ 4	117
<i>Обслуговування рухомого складу.</i>	
21. Перевірка обладнання рухомого складу.	118
21.1. Порядок контролю обладнання рухомого складу.	118
21.2. Порядок перевірки роботи обладнання рухомого складу.	120
22. Приймання рухомого складу з тривалого відстою.	122
22.1. Порядок приймання рухомого складу в депо після ТО-1.	122
22.2. Порядок приймання рухомого складу в депо після ремонту.	127
22.3. Порядок приймання рухомого складу в ПТО „Лісова”.	133
22.4. Порядок приймання рухомого складу на станції та перегоні.	137
23. Постановки рухомого складу на тривалий відстій.	141
23.1. Порядок постановки рухомого складу в депо.	141
23.2. Порядок постановки рухомого складу в ПТО „Лісова”.	144
23.3. Порядок постановки рухомого складу на станції та перегоні.	146

Вступ.

Технологічна інструкція встановлює порядок роботи машиніста або локомотивної бригади на рухомому складі з вагонів типу Е, Еж, 81-502, 81-501, 81-717, 81-714 обладнаних пристроями автоматичного регулювання швидкості, при виконанні посадових обов'язків на Святошинсько-Броварській лінії Київського метрополітену, а також на паркових та деповських коліях електродепо “Дарниця”.

Інструкція складена у відповідності з Правилами технічної експлуатації метрополітену, Інструкцією з сигналізації на метрополітені, Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи на метрополітені, Посадовою інструкцією машиніста та помічника машиніста електропоїздів Київського метрополітену, Інструкцією з охорони праці для машиніста і помічника машиніста електропоїздів метрополітену, Інструкцією з утримання і застосування автоматичних гальм, Правилами експлуатації поїзного та маневрового радіозв'язку на КП „Київський метрополітен”, Інструкцією по виконанню маневрових пересувань на лініях та оборотних коліях метрополітенів при керуванні рухомим складом однією особою (машиністом), Інструкцією про порядок проведення обкаточних випробувань вагонів метрополітену, перегонки составів з однієї лінії метрополітену на іншу та перегонки несправного рухомого складу з лінії в електродепо, Правилами проходу (проїзду) в тунель та на наземну ділянку метрополітену, вимогами законодавства України.

Під час роботи на рухомому складі машиніст та помічник машиніста повинні виконувати вимоги цієї інструкції, вимоги Правил технічної експлуатації метрополітену, Інструкції з сигналізації на метрополітені, Інструкції з руху поїздів та маневрової роботи на метрополітені, Посадової інструкції машиніста та помічника машиніста, Інструкції з утримання і застосування автоматичних гальм, а також вимоги нормативних документів з охорони праці, правил та інструкцій по технічному обслуговуванню і ремонту моторвагонного рухомого складу, діючих наказів, вказівок, інструкцій та інших нормативних документів метрополітену, які визначають порядок виконання поїзної та маневрової роботи на Святошинсько-Броварській лінії Київського метрополітену, а також на паркових та деповських коліях електродепо “Дарниця”.

Розділ 1

Технологія виконання роботи.

1. Підготовка машиніста та помічника машиніста до роботи.

1.1. Порядок проходження передрейсового медичного огляду.

1.1.1. До початку виконання посадових обов'язків машиніст та помічник машиніста повинні:

- прибути на лінійний пункт, зазначений у добовому наряді, в час, визначений добовим нарядом;
- отримати маршрутний лист у оператора лінійного пункту;
- пройти в медпункт для проходження передрейсового медичного огляду.

1.1.2. При проходженні передрейсового медогляду машиніст та помічник машиніста повинні зробити запис встановленої форми про час відпочинку та самопочуття в Особистій картці медичного огляду та надати можливість фельдшеру медпункту провести необхідне обстеження з визначенням артеріального тиску, частоти серцевих скорочень та температури тіла.

За вимогою фельдшера машиніст та помічник машиніста повинні пред'явити йому посвідчення особи.

1.1.3. Питання допуску до роботи вирішує фельдшер медпункту на підставі проведеного огляду. Допуском до виконання посадових обов'язків є штамп в маршрутному листі, підтверджений особистим підписом фельдшера. В разі недопущення до роботи машиніст повинен повідомити про це оператора лінійного пункту або машиніста-інструктора та прямувати до медичного закладу згідно направлення фельдшера.

1.1.4. Машиніст, при наявності допуску до роботи, повинен перевірити правильність оформлення маршрутного листа, підтвердивши це особистим підписом. Помічник машиніста, при наявності допуску до роботи, повинен ознайомитись із записами в маршрутному листі, підтвердивши це особистим підписом.

При роботі машиніста з помічником машиніста машиніст повинен проконтролювати наявність двох штампів в маршрутному листі, підтверджених особистим підписом фельдшера (про допуск до роботи машиніста та помічника машиніста).

1.2. Порядок проходження передрейсового інструктажу.

1.2.1. При наявності допуску до роботи машиніст та помічник машиніста повинні прийти на лінійний пункт до оператора лінійного пункту для проходження передрейсового інструктажу.

При відсутності оператора лінійного пункту обов'язки з проведення передрейсового інструктажу виконує машиніст-інструктор.

1.2.2. Для проходження передрейсового інструктажу машиніст та помічник машиніста повинні ознайомитись з інструктажами, наказами,

розпорядженнями та іншими керівними документами з безпеки руху і охорони праці, пройти співбесіду для з'ясування якості засвоєння інформації з оператором лінійного пункту або з машиністом-інструктором.

Оператор лінійного пункту або машиніст-інструктор після проведення співбесіди з машиністом та помічником машиніста повинен підтвердити особистим підписом в маршрутному листі проведення передрейсового інструктажу.

1.2.3. Ознайомлення з щоденними інструктажами машиніст та помічник машиніста повинні підтвердити особистими підписами в Книзі розписів локомотивних бригад за ознайомлення з інструктажами.

Проходження інструктажів з охорони праці здійснюється методом співбесіди за визначеною програмою і підтвердженням особистими підписами в Журналі реєстрації інструктажів з питань охорони праці, машиніста-інструктора і машиністом та помічником машиніста електропоїзда.

Проходження повторно-періодичних інструктажів з безпеки руху машиніст та помічник машиніста повинні підтвердити особистими підписами в Книзі обліку проведення повторно-періодичних інструктажів з безпеки руху з локомотивними бригадами після проходження співбесіди з машиністом-інструктором.

1.2.4. При знаходженні на лінійному пункті станції "Лісова" машиніст (помічник машиніста) повинні ознайомитись з записами в формулярі, підтвердивши їх особистими підписами.

1.3. Порядок ознайомлення з технологічним процесом роботи.

1.3.1. Машиніст та помічник машиніста ознайомлюються з технологічним процесом роботи на лінійному пункті після проходження передрейсового інструктажу та при наявності допуску фельдшера до виконання посадових обов'язків.

1.3.2. При виникненні питань про порядок виконання технологічного процесу роботи машиніст та помічник машиніста повинні звернутись за роз'ясненнями до оператора лінійного пункту або до машиніста-інструктора.

2. Робота машиніста та помічника машиніста на рухомому складі.

2.1. Загальний порядок виконання поїзної та маневрової роботи.

2.1.1. Під час роботи на рухомому складі машиніст та помічник машиніста можуть виконувати наступні види робіт:

- виїжджати на рухомому складі із депо, ПТО та з місць відстою;
- виконувати поїзну роботу на Святошино-Броварській лінії;
- виконувати маневрову роботу на станціях з колійним розвитком;

- заїжджати на рухомому складі в депо, ПТО та в місця відстою.
Порядок виконання даних робіт встановлений в Розділі 3.

2.1.2. Під час роботи на рухомому складі машиніст та помічник машиніста повинні:

- виконувати роботи у відповідності з технологічним процесом своєї зміни;
- концентрувати увагу на правильності виконання технологічних процесів, не допускаючи їх порушення. Не дозволяється ведення сторонніх розмов та заняття справами, не передбаченими технологічним процесом;
- забезпечувати безпеку руху поїздів та безпеку маневрової роботи, виконання графіка руху поїздів, дотримуватися встановлених швидкостей руху та встановлених режимів керування, економно витратити електроенергію на тягу поїздів;
- контролювати стан рухомого складу, поїзного спорядження та забезпечувати їх збереження від приймання до здачі состава;
- контролювати роботу обладнання рухомого складу, здійснювати нагляд за показаннями на ЛВДШ, вказівника швидкості, манометрів, амперметра та вольтметрів, підтримувати тиск в напірній магістралі в межах 6,3 – 8,2 кгс/см², в гальмовій магістралі в межах 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- не допускати псування обладнання рухомого складу з вини машиніста або помічника машиніста;
- контролювати переговори по поїзному радіозв'язку, при отриманні виклику відповісти абоненту порядком, встановленим в п. 13;
- виконувати оперативні розпорядження поїзного диспетчера, чергового по станції, чергового по депо, машиніста-інструктора, оператора лінійного пункту.

2.1.3. Машиніст повинен керувати роботою та контролювати дії підпорядкованого йому помічника машиніста і несе відповідальність за його роботу.

Помічник машиніста повинен контролювати дії машиніста, якому він підпорядкований, та виконувати його розпорядження. Без дозволу машиніста помічник машиніста не має права виконувати будь-які роботи з обслуговування та ремонту рухомого складу.

У взаємовідносинах між собою машиніст та помічник машиніста повинні бути ввічливими та не допускати суперечок.

2.1.4. У взаємовідносинах з пасажирами машиніст та помічник машиніста повинні бути ввічливими і тактовними, при цьому наполегливо вимагати від пасажирів виконання Правил користування метрополітеном.

У випадках відмови пасажира виконувати законні вимоги машиніста або помічника машиніста необхідно звернутися за допомогою до чергового по станції або працівників охорони метрополітену.

2.1.5. Для перевезення пасажирів машиніст повинен забезпечити рух з включеною системою АРШ, застосовуючи гальмування поїзда електричним гальмом.

З метою вдосконалення практичних навиків і відпрацювання режимів керування рухомим складом в аварійних ситуаціях машиніст має право застосовувати систему ДАП АРШ, керувати рухомим складом від резервного контролера та виконувати гальмування пневматичним гальмом.

В аварійних ситуаціях машиніст повинен згідно посадових обов'язків застосовувати системи аварійного ходу, ДАП АРШ, ПОШ 40/20 та використовувати резервний контролер і пневматичне гальмування порядком, встановленим в Розділі 2 при забезпеченні безпеки руху поїздів та безпеки пасажирів.

2.1.6. При виникненні зауважень до роботи обладнання рухомого складу машиніст повинен зробити запис про це в поїзну книгу, а при передачі рухомого складу іншому машиністу повідомити його про наявні зауваження.

2.2. Порядок забезпечення особливих умов руху.

2.2.1. При необхідності забезпечення особливих умов руху машиністу видається письмове попередження на спеціальному бланку або випис з Наказу начальника метрополітену.

При отриманні письмового попередження машиніст повинен:

- ознайомитись з його змістом;
- звірити номер поїзда, записаний в попередженні з номером поїзда, який наведено в розкладі руху;
- перевірити наявність штампа станції та наявність підпису чергового по станції;
- підтвердити факт отримання попередження особистим підписом на корінці бланка.

При отриманні випису з Наказу начальника метрополітену машиніст повинен ознайомитись з його змістом та підтвердити факт отримання особистим підписом.

При наявності помічника машиніста машиніст повинен ознайомити його з текстом попередження або з текстом Наказу начальника метрополітену.

Машиніст повинен тримати попередження або випис з Наказу начальника метрополітену при собі до закінчення терміну дії.

2.2.2. Термін дії попередження введеного на Наказом начальника метрополітену зазначається у виписі.

На станції, де проводиться оборот составів маневровими машиністами, попередження видається кожному маневровому машиністу, а при зміні машиніста воно повинне бути видане маневровому машиністу, який його змінив. При відсутності в попередженні терміну його дії маневрових машиністів сповіщають про скасування дії попередження письмово на бланку попередження.

На перегоні (дільниці), де організовано двосторонній рух попередження видають машиністу поїзда, що використовується для двостороннього руху.

2.2.3. При наближенні до місця дії попередження машиніст подає сигнал пильності та разом з помічником машиніста посилює контроль за відсутністю перешкод протягом руху в місці дії попередження.

Для проходження місця дії попередження машиніст та помічник машиніста повинні продублювати:

- при наближенні до початку місця дії попередження “Пікет ... Місце дії попередження”;
- при наближенні до закінчення місця дії попередження “Пікет ... Закінчення місця дії попередження”.

2.2.4. При наявності в попередженні вимоги проїхати місце дії попередження з обмеженою швидкістю машиніст повинен обрати режим керування рухомим складом з урахуванням необхідності зменшення швидкості в місці дії попередження.

Для проходження місця обмеження швидкості машиніст та помічник машиніста повинні:

- при наближенні до початку місця обмеження швидкості та при наявності переносних чи ручних сигналів на межі обмеження швидкості продублювати сигнал: “Жовтий. Швидкість руху: ... км/год” або при відсутності переносних чи ручних сигналів на межі обмеження швидкості продублювати: “Пікет ... Місце обмеження швидкості. Швидкість руху: ... км/год”.
- при наближенні до місця обмеження швидкості порівняти швидкість, встановлену в попередженні з фактичною швидкістю рухомого складу. Якщо фактична швидкість більше допустимої швидкості руху в місці обмеження швидкості машиніст повинен застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12 таким чином, щоб швидкість рухомого складу стала менше допустимої до в'їзду рухомого складу на цю ділянку. При керуванні рухомим складом в місці дії попередження машиністу забороняється перевищувати швидкість, встановлену в попередженні до повного проходження рухомим складом місця обмеження швидкості. Помічник машиніста повинен контролювати швидкість руху і попереджати машиніста про обмеження швидкості, а при перевищенні – застосувати екстрене гальмування від стоп-крана порядком, встановленим в п.12;
- при наближенні до закінчення місця обмеження швидкості та при наявності переносних чи ручних сигналів на межі обмеження швидкості продублювати сигнал: “Зелений. Швидкість руху встановлена” або при відсутності переносних чи ручних сигналів на межі обмеження швидкості продублювати: “Пікет ... Закінчення місця обмеження швидкості. Швидкість руху встановлена”.

2.3. Порядок забезпечення руху перших поїздів.

2.3.1. При веденні поїзда першим рейсом після нічної перерви в русі пасажирських поїздів машиніст повинен враховувати можливість погіршення зчеплення колісних пар з рейками. При веденні перших поїздів потрібно застосовувати ходові та гальмові режими керування рухомим складом, рекомендовані для роботи в умовах погіршення зчеплення колісних пар з рейками згідно порядком, встановленим в п.11-12.

Особливу увагу необхідно приділяти ділянкам, на яких виконувалось промивання або фарбування в межах колії, про що машиніста та помічника машиніста сповіщають письмовим попередженням. При отриманні попередження необхідно діяти порядком, встановленим в п.2.2.

2.3.2. При веденні першого поїзда машиніст зобов'язаний подавати сповіщальні сигнали згідно встановлених знаків „С” і перед стрілочними переводами, вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити його, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху порядком, встановленим в п.12.

Про зупинку поїзда або про виявлення несправності чи сторонніх людей на колії доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.4. Порядок забезпечення руху поїзда в неправильному напрямку.

2.4.1. Відправлення електропоїзда зі станції в неправильному напрямку здійснюється машиністом на підставі отриманої копії наказу поїзного диспетчера про закриття перегону (дільниці), виписаної на спеціальному бланку та завіреної черговим поста централізації, а на станції без колійного розвитку – черговим по станції.

Відправлення електропоїзда з перегону на найближчу станцію в неправильному напрямку здійснюється за усним наказом поїзного диспетчера. Наказ передається машиністу по поїзному радіозв'язку порядком, встановленим в п.13.

Якщо електропоїзд і далі повинен прямувати в неправильному напрямку, то на станції машиністу вручається копія наказу поїзного диспетчера.

2.4.2. Для забезпечення руху поїзда в неправильному напрямку машиніст повинен:

- відключити пристрої АРШ та привести кабінку керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.8;
- зачинити двері кабінки керування на замок та перейти в хвостову кабінку. Під час стоянки поїзда на станції при переході в хвостову кабінку по платформі машиніст повинен висадити пасажирів з поїзда. При поверненні поїзда з перегону до переходу в хвостову кабінку необхідно сповістити пасажирів про маршрут прямування поїзда (порядком, встановленим в п.14). Переходити в хвостову кабінку потрібно по вагонах, зачиняючи за собою торцеві двері на замок (на найближчій станції висадити пасажирів із поїзда);

- в хвостовій кабіні з дозволу поїзного диспетчера увімкнути систему аварійного ходу порядком, встановленим в п.9, при відсутності дозволу поїзного диспетчера – пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- привести рухомий склад в рух в неправильному напрямку. Швидкість руху повинна бути не більше 45 км/год на вільному перегоні і не більше 15 км/год на зайнятому перегоні. При отриманні машиністом письмового попередження на ділянці колії, де організований рух поїзда в неправильному напрямку, необхідно враховувати можливість наявності переносних сигналів обмеження швидкості, розташованих ліворуч. Якщо на шляху прямування електропоїзда в неправильному напрямку є світлофори напівавтоматичної дії або сигнали небезпеки «ОП», то проїзд їх дозволяється без зниження встановленої швидкості і зупинки поїзда незалежно від показання цих світлофорів.

2.4.3. Проїзд скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні, виконується порядком, встановленим в п. 2.10.

2.5. Порядок забезпечення двостороннього руху поїзда.

2.5.1. Правом на пересування поїзда на закритій колії перегону (дільниці) при організації двостороннього руху служить видана машиністу копія наказу поїзного диспетчера про закриття колії перегону (дільниці), виписана на спеціальному бланку, завірена черговим по посту централізації, а на станції без колійного розвитку черговим по станції. Наказ поїзного диспетчера про закриття колії перегону (дільниці) і організацію двостороннього руху дає право в'їзду поїзда на колії станцій, розташованих на межі перегону (дільниці), де організовано двосторонній рух.

2.5.2. Для забезпечення руху поїзда в неправильному напрямку машиніст повинен:

- сповістити пасажирів про маршрут прямування поїзда порядком, встановленим в п.14;
- відключити пристрої АРШ та привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.8;
- зачинити двері кабіни керування на замок та перейти в хвостову кабіну по платформі;
- в хвостовій кабіні з дозволу поїзного диспетчера увімкнути систему аварійного ходу порядком, встановленим в п.9, при відсутності дозволу поїзного диспетчера – пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- привести рухомий склад в рух в неправильному напрямку. Швидкість руху повинна бути не більше 45 км/год. Якщо на шляху прямування електропоїзда в неправильному напрямку є світлофори напівавтоматичної дії або сигнали небезпеки «ОП», то проїзд їх дозволяється без зниження встановленої швидкості і зупинки поїзда незалежно від показань цих світлофорів. У випадку отримання машиністом письмового попередження на ділянці колії, де організований двосторонній рух, під час руху поїзда в неправильному

напрямку, необхідно враховувати можливість наявності переносних сигналів обмеження швидкості, розташованих ліворуч.

Для забезпечення руху поїзда в правильному напрямку машиніст повинен:

- сповістити пасажирів про маршрут прямування поїзда порядком, встановленим в п.14;
- привести рухомий склад в рух в правильному напрямку під контролем системи АРШ. Швидкість руху не повинна перевищувати швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС та швидкість, встановлену для даної дільниці (перегону).

2.5.3. Керування поїздом при двосторонньому русі повинне здійснюватись двома особами. При обслуговуванні поїзда машиністом без помічника машиніста допускається до прибуття другої особи двосторонній рух поїзда під керуванням машиніста в одну особу.

До відправлення поїзда з початкової станції машиніст повинен отримати розклад руху поїзда або поїзний талон, які вручає машиністу черговий по станції або черговий по прийому і відправленню поїздів.

На всіх станціях машиніст та помічник машиніста повинні контролювати сигнали чергових по станціях або чергових по прийому і відправленню поїздів, які при відсутності перешкод для руху повинні подавати сигнал «Поїзд готовий до відправлення».

2.5.4. Машиніст відправляє поїзд на перегін між станцією, де тимчасово проводиться оборот составів і суміжною кінцевою станцією або станцією, яка обмежує закриття для руху поїздів дільницю лінії в правильному напрямку по сигналах світлофорів і сигнальному показанню АЛС чи сигналах світлофорів, а в неправильному напрямку по письмовому дозволу на бланку з червоною смугою по діагоналі. Дозвіл на бланку з червоною смугою по діагоналі дає право машиністу відправитися зі станції і прямувати в неправильному напрямку з швидкістю не більше 45 км/год і право в'їзду на станцію з швидкістю не більше 10 км/ч. Цей дозвіл дійсний для прямування тільки один раз.

2.5.5. Після отримання наказу поїзного диспетчера про відновлення нормального руху при необхідності зміни кабіни керування для забезпечення руху поїзда в правильному напрямку машиніст повинен:

- сповістити пасажирів про маршрут прямування поїзда порядком, встановленим в п.14;
- вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8 або систему аварійного ходу порядком, встановленим в п.9;
- зачинити двері кабіни керування на замок та перейти в хвостову кабіну по платформі;
- включити пристрої АРШ та привести головну кабіну керування в робочий стан порядком, встановленим в п.5;

- привести рухомий склад в рух в правильному напрямку під контролем системи АРШ. Швидкість руху не повинна перевищувати швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС та швидкість, встановлену для даної дільниці (перегону).

Після отримання наказу поїзного диспетчера про відновлення нормального руху при відсутності необхідності зміни кабіни керування для забезпечення руху поїзда в правильному напрямку машиніст повинен:

- сповістити пасажирів про маршрут прямування поїзда порядком, встановленим в п.14;
- привести рухомий склад в рух в правильному напрямку під контролем системи АРШ порядком, встановленим в п.11. Швидкість руху не повинна перевищувати швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС та швидкість, встановлену для даної дільниці (перегону).

2.6. Порядок забезпечення руху допоміжного поїзду з несправним.

2.6.1. Після виклику допоміжного поїзда машиніст не має права приводити поїзд в рух до прибуття допоміжного поїзда або до отримання вказівки поїзного диспетчера про порядок подальшого руху.

Якщо причина вимушеної зупинки буде усунена раніше прибуття допоміжного поїзда, машиніст несправного поїзда зобов'язаний доповісти про готовність до подальшого руху поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13. У цьому випадку поїзний диспетчер може відмінити призначення допоміжного поїзда і дозволити відправитися поїзду з вживанням необхідних заходів, що забезпечують безпеку руху.

2.6.2. Допоміжний поїзд призначається:

- в неправильному напрямку за наказом поїзного диспетчера. До відправлення допоміжного поїзда в неправильному напрямку зі станції машиніст повинен отримати копію наказу поїзного диспетчера порядком, встановленим в п.2.2.;
- в правильному напрямку по розпорядженню поїзного диспетчера, переданому машиністу допоміжного поїзда порядком встановленим в п.13.

Скасування допоміжного поїзда, що прямував у правильному напрямку, проводиться розпорядженням поїзного диспетчера. Скасування допоміжного поїзда, що прямував в неправильному напрямку, проводиться наказом поїзного диспетчера.

2.6.3. Після виклику допоміжного поїзда машиніст несправного поїзда повинен:

- сповістити пасажирів про затримку відправлення поїзда та про наступний маршрут прямування поїзда порядком, встановленим в п.14;
- відключити пристрої АРШ та привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.8.

При отриманні повідомлення поїзного диспетчера про призначення допоміжного поїзда в правильному напрямку машиніст та помічник машиніста

несправного поїзда повинні зачинити двері кабіни керування на замок та перейти в хвостову кабіну по рухомому складу, зачиняючи за собою торцеві двері на замок

2.6.4. Для зустрічі допоміжного поїзда машиніст несправного поїзда повинен:

- перевірити справність червоних сигнальних вогнів на вагоні;
- загальмувати рухомий склад пневматичним і ручним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- подавати сигнал зупинки машиністу допоміжного поїзда;
- отримати повторення сигналу зупинки від машиніста допоміжного поїзда та впевнитись у зупинці допоміжного поїзда;
- вийти з кабіни на колію та стати за межами габариту рухомого складу;
- подати сигнал машиністу допоміжного поїзда на просування до несправного поїзда.

2.6.5. Після отримання повідомлення про призначення їх поїзда в якості допоміжного машиніст та помічник машиніста цього поїзда повинні висадити пасажирів з поїзда на найближчій станції. Відправлення допоміжного поїзда зі станції дозволяється тільки після висадки пасажирів.

При наближенні до несправного поїзда машиніст допоміжного поїзда зобов'язаний:

- зупинити свій поїзд (порядком, встановленим в п.12) на відстані не менше 25 м, а на підйомі більше 0,030 – не менше 50 м від несправного;
- подати сигнал зупинки;
- отримати сигнал машиніста несправного поїзда на приведення рухомого складу в рух;
- привести поїзд в рух і зупинити його на відстані 1,5-2м від несправного поїзда;

2.6.6. Після зупинки допоміжного поїзда на відстані 1,5-2м від несправного машиніст несправного поїзда зобов'язаний:

- при наявності електроконтактних коробок відкрити кришки електроконтактних коробок;
- впевнитись у наявності гумових ущільнювальних кілець на пневмоклапанах автотцепів;
- дати сигнал на просування рухомого складу вперед на 1 м;
- проконтролювати зупинку рухомого складу на відстані 0,5-1 м від несправного;
- відцентрувати автотцепи.

2.6.7. Для виконання зчеплення машиніст несправного поїзда повинен дати вказівку машиністу допоміжного поїзда виконати зчеплення поїздів. Машиністу допоміжного поїзда необхідно проконтролювати якість центрування автотцепів та, отримавши сигнал машиніста несправного поїзда

на виконання зчеплення, привести поїзд в рух та виконати зчеплення з швидкістю 1,5-2 км/год. Після зчеплення поїздів машиніст допоміжного поїзда повинен перевірити якість зчеплення. Для цього необхідно переводом реверсивної рукоятки змінити напрямок руху допоміжного поїзда та застосувати ходовий режим (Хід-1 на 2-3 с) порядком, встановленим в п.11.

При розташуванні допоміжного поїзда нижче несправного на підйомі більше 0,030 для виконання зчеплення машиніст несправного поїзда повинен дати вказівку машиністу допоміжного поїзда виконати гальмування допоміжного поїзда. Машиніст несправного поїзда для виконання зчеплення несправного поїзда з допоміжним повинен зменшувати гальмовий ефект короточасним переведенням ручки крана машиніста в друге положення до появи скочування. При появі скочування несправного поїзда потрібно збільшити гальмовий ефект короточасним переводом ручки крана машиніста в четверте положення до припинення скочування. Ці процеси необхідно повторювати до виконання зчеплення несправного поїзда з допоміжним. Після зчеплення поїздів необхідно загальмувати несправний поїзд службовим гальмуванням (розрядивши гальмову магістраль до тиску 2,5-3 кгс/см² порядком, встановленим в п.12) та відпустити пневматичні гальма допоміжного поїзда для контролю якості зчеплення.

Відповідальність за правильність зчеплення покладається на машиніста несправного поїзда.

При неможливості провести зчеплення допоміжного поїзда з несправним потрібно доповісти поїзному диспетчеру про несправність та замовити допоміжний поїзд з іншого напрямку. При неможливості призначення допоміжного поїзда з іншого напрямку потрібно дати заявку на виїзд аварійно-відновлювальних формувань.

2.6.8. Після зчеплення машиніст несправного поїзда зобов'язаний з'ясувати в поїзному диспетчері маршрут прямування з'єднаного поїзда порядком, встановленим в п.13.

Після зчеплення машиністи обох поїздів зобов'язані:

- при справності повітряних магістралей головного вагона несправного поїзда відкрити кінцеві крани напірної і гальмової магістралей;
- перевірити дію пневматичних гальм по показаннях манометрів в сусідніх кабінах керування обох поїздів методом збільшення та зменшення тиску в гальмових циліндрах;
- встановити двосторонній радіозв'язок між поїздами порядком, встановленим в п.2.6.13;

При готовності з'єднаного поїзда до руху за вказаним поїзним диспетчером маршрутом прямування машиніст несправного поїзда повинен повідомити поїзному диспетчеру про це порядком, встановленим в п.13 за формою: "Зчеплений поїзд готовий до відправлення" та отримати дозвіл на рух.

2.6.9. Для обміну інформацією між машиністами допоміжного та несправного поїздів машиніст допоміжного поїзда повинен отримати дозвіл поїзного диспетчера на ведення переговорів порядком, встановленим в п.13 за формою: "Я машиніст допоміжного поїзда. Прошу дозволити зв'язок з машиністом несправного поїзда".

Після отримання дозволу машиністи допоміжного та несправного поїздів повинні вести переговори порядком, встановленим в п. 2.6.13. При отриманні заборони поїзного диспетчера на ведення переговорів машиністи допоміжного та несправного поїздів повинні припинити переговори по поїзному радіозв'язку (для передачі сигнальних команд необхідно використовувати звукові сигнали).

2.6.10. Для забезпечення безпеки руху з'єднаного поїзда при знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного машиніст несправного поїзда повинен знаходитись в кабіні керування головного вагона несправного поїзда для контролю за безпекою руху.

При наявності технічної можливості керувати пневматичними гальмами з кабіни головного вагона несправного поїзда машиніст несправного поїзда повинен:

- зайти в кабіну керування головного вагона несправного поїзда;
- відкрити крани подвійної тяги та виконати зарядку гальмової магістралі, встановивши ручку крана машиніста в 1 положення з переводом в друге при рівні тиску в гальмовій магістралі в межах 5,0-5,2 кгс/см²;
- контролювати тиск в напірній і гальмовій магістралях;
- забезпечити безпеку руху з'єднаного поїзду, контролювати дотримання дозволеної швидкості руху, стежити за вільністю колії, подавати відповідні сигнали та вживати необхідні заходи для попередження порушень безпеки руху. Швидкість руху з'єднаного поїзда обмежена 45 км/год та не повинна перевищувати швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС. (справні пристрої АЛС повинні бути включені);
- робити розрядку гальмової магістралі службовим гальмуванням до 2,5 кгс/см², а при необхідності застосувати екстрене гальмування для зупинки або для зменшення швидкості руху з'єднаного поїзда порядком, встановленим в п.12;
- у разі затримки в дорозі з'єднаного поїзда негайно доповісти про причини затримки поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

При відсутності технічної можливості керувати пневматичними гальмами з кабіни головного вагона несправного поїзду машиніст несправного поїзда повинен:

- зайти в кабіну головного вагона несправного поїзда;
- забезпечити безпеку руху з'єднаного поїзда, контролювати дотримання дозволеної швидкості руху, стежити за вільністю колії, подавати відповідні сигнали та вживати необхідні заходи для попередження порушень безпеки

руху. Швидкість руху з'єднаного поїзда обмежена 35 км/год та не повинна перевищувати швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС (справні пристрої АЛС повинні бути включені);

- подавати відповідні команди по поїзному радіозв'язку порядком, встановленим в п.2.6.13 або подавати відповідні звукові сигнали для зупинки або для зменшення швидкості руху з'єднаного поїзду;
- у разі затримки в дорозі з'єднаного поїзда негайно доповісти про причини затримки поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.6.11. Для забезпечення безпеки руху з'єднаного поїзда з перекритими кінцевими кранами гальмової магістралі між вагонами керування пневматичними гальмами здійснює машиніст допоміжного поїзда.

При знаходженні допоміжного поїзда попереду несправного машиніст несправного поїзда повинен знаходитись у відсіченій частині несправного поїзда.

Під час руху з'єднаного поїзда з перекритими кінцевими кранами гальмової магістралі між вагонами машиніст несправного поїзда повинен контролювати справність автозчепу в місці роз'єднання гальмової магістралі з'єднаного поїзда. При роз'єднанні автозчепу він повинен зупинити рухомий склад, застосувавши пневматичне або ручне гальмо порядком, встановленим в п.12.

2.6.12. Для забезпечення руху з'єднаного поїзда в правильному напрямку машиніст допоміжного поїзда повинен:

- увімкнути пристрої АРШ в кабіні головного вагона допоміжного поїзда та привести кабінку керування в робочий стан порядком, встановленим в п. 5 (машиніст вмикає систему АРШ при знаходженні допоміжного поїзда попереду несправного або з дозволу поїзного диспетчера застосовує КАХ при знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного);
- контролювати тиск в напірній і гальмовій магістралях;
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11;
- забезпечити безпеку руху з'єднаного поїзда, контролювати дотримання дозволеної швидкості руху та стежити за сигналами, які подаються машиністом несправного поїзда або черговими по станціях, вживати необхідні заходи для попередження порушень безпеки руху.

Для забезпечення руху з'єднаного поїзда в неправильному напрямку машиніст допоміжного поїзда повинен:

- отримати наказ поїзного диспетчера про закриття перегону порядком, встановленим в п.2.2. До відправлення з'єднаного поїзда в неправильному напрямку зі станції машиніст допоміжного поїзда повинен отримати копію наказу поїзного диспетчера;
- в кабіні головного вагона допоміжного поїзда з дозволу поїзного диспетчера увімкнути систему аварійного ходу порядком, встановленим в п.9, при

відсутності дозволу поїзного диспетчера – пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;

- контролювати тиск в напірній і гальмовій магістралях (по манометрам);
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11;
- забезпечити безпеку руху з'єднаного поїзда, контролювати дотримання дозволеної швидкості руху та стежити за сигналами, які подаються машиністом несправного поїзда або черговими по станціях, вживати необхідні заходи для попередження порушень безпеки руху.

При наявності технічної можливості керувати пневматичними гальмами з кабінки головного вагона несправного поїзда при знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного, машиніст допоміжного поїзда повинен контролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах (по манометрам). При появі тиску в гальмових циліндрах потрібно відключити тягові двигуни (якщо вони були включені).

При відсутності технічної можливості керувати пневматичними гальмами з кабінки керування головного вагона несправного поїзда при знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного та для керування пневматичними гальмами при знаходженні допоміжного поїзда попереду несправного машиніст допоміжного поїзда повинен робити розрядку гальмової магістралі службовим гальмуванням до 2,5 кгс/см², а при необхідності застосовувати екстрене гальмування для зупинки або для зменшення швидкості руху з'єднаного поїзда порядком, встановленим в п.12.

2.6.13. При знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного для забезпечення безпеки руху з'єднаного поїзда машиніст несправного поїзда повинен доповісти машиністу допоміжного поїзда про умови руху:

- “Колія вільна. Світлофор ... Швидкість ...” (для приведення з'єднаного поїзда в рух);
- “Станція ... Зупинка для висадки пасажирів” (при необхідності висадки пасажирів з вагонів несправного поїзда);
- “Пасажири висаджені. Двері зачинені. Вперед” (для приведення поїзда в рух після висадки пасажирів з вагонів несправного поїзда);
- “Станція ... Швидкість руху 35 км/год. Вихідний ...” (для проїзду станції без зупинки);
- “Стій. Світлофор червоний” (при наближенні до світлофора з заборонним показанням);
- “Переходжу в хвостову кабінку” (після зупинки з'єднаного поїзда при необхідності зміни кабінки керування).

Машиніст несправного поїзда повинен підтвердити правильність сприйняття переданої інформації. Якщо машиніст несправного поїзда не отримав підтвердження правильності сприйняття інформації він повинен вжити заходів для зупинки з'єднаного поїзда порядком, встановленим в п.12.

Забороняється приводити з'єднаний поїзд в рух без команди машиніста несправного поїзда, який знаходиться в головній кабіні з'єднаного поїзда.

2.6.14. При знаходженні допоміжного поїзда позаду несправного швидкість руху з'єднаного поїзда не повинна перевищувати:

- швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС, але не більше 45 км/год, при керуванні пневматичними гальмами з кабіни керування головного вагона несправного поїзда;
- швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС, але не більше 35 км/год, при керуванні пневматичними гальмами з кабіни керування допоміжного поїзда.

При знаходженні допоміжного поїзда попереду несправного швидкість руху з'єднаного поїзда не повинна перевищувати:

- швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС, але не більше 45 км/год, при русі з відкритими кінцевими кранами гальмової магістралі між вагонами;
- швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС, але не більше 45 км/год, при русі з перекритими кінцевими кранами гальмової магістралі між другим та третім або третім та четвертим чи четвертим та п'ятим за рухом вагонами несправного поїзда;
- швидкість, допустиму сигнальними показаннями АЛС, але не більше 35 км/год, при русі з перекритими кінцевими кранами гальмової магістралі між допоміжним та несправним поїздами або між першим та другим за рухом вагонами несправного поїзду;

2.6.15. Після приведення з'єднаного поїзда в рух необхідно виконати перевірку ефективності гальм, для чого оцінити рівень зниження швидкості з 35 до 25 км/год при гальмуванні пневматичними гальмами.

2.6.16. При виконанні маневрової роботи на станційних коліях лінії та паркових коліях електродепо проїзд скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні, виконується порядком, встановленим в п.2.10.

2.6.17. При необхідності виконання розчеплення з'єднаного поїзда необхідно:

- загальмувати рухомий склад пневматичним або ручним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- перекрити кінцеві крани між допоміжним та несправним поїздами;
- роз'єднати автозчепи;
- відпустити пневматичні гальма в роз'єднаній частині та відвести поїзд від загальмованого.

2.7. Порядок надання допомоги машиністу іншого поїзда в аварійних ситуаціях.

2.7.1. В аварійних ситуаціях за розпорядженням поїзного диспетчера помічник машиніста або машиніст повинні надати допомогу машиністу іншого поїзда.

Роботи по усуненню аварійної ситуації виконуються під керівництвом машиніста, якому надається допомога.

2.7.2. При необхідності надання допомоги машиністу поїзда, що зупинився перед надісланим на допомогу рухомим складом машиніст повинен зупинити свій рухомий склад на відстані 25-50 м перед ним, в залежності від профілю колії (порядком, встановленим в п.12).

При необхідності надання допомоги машиністу поїзда, що зупинився на сусідній колії машиніст повинен зупинити свій рухомий склад поблизу аварійного (порядком, встановленим в п.12).

2.7.3. Для надання допомоги машиніст повинен:

- подати сигнал зупинки;
- загальмувати поїзд повним службовим гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- доповісти поїзному диспетчеру про зупинку біля несправного рухомого складу та запросити заборону руху несправного поїзда.

При відсутності помічника машиніста машиніст повинен загальмувати головний вагон ручним гальмом, при наявності - залишити помічника машиніста в кабіні керування.

2.7.4. При підході до аварійного рухомого складу машиніст повинен:

- визначити місцезнаходження машиніста, з'ясувати у нього характер аварійної ситуації і що зроблено для її усунення;
- простежити за правильністю його дій, надаючи при цьому необхідну допомогу.

При відсутності машиніста біля поїзда необхідно:

- увійти в хвостову кабіну несправного поїзда;
- доповісти поїзному диспетчеру про свою присутність на аварійному рухомому складі порядком, встановленим в п.13;
- попередити машиніста аварійного поїзда про свою присутність на рухомому складі по гучномовному оповіщенню або за допомогою дзвінка (три коротких звуки);
- з'ясувати у машиніста характер аварійної ситуації і що зроблено для її усунення;
- простежити за правильністю його дій, надаючи при цьому необхідну допомогу.

2.7.5. Якщо немає можливості усунути аварійну ситуацію або з моменту зупинки поїзда пройшло 5хв, то машиніст аварійного поїзда повинен замовити допоміжний поїзд.

2.8. Порядок забезпечення безпеки руху при зниженні видимості.

2.8.1. При обмеженні видимості сигналів в тунелі або на наземній дільниці, машиніст та помічник машиніста зобов'язані вести поїзд з підвищеною пильністю. Машиніст зобов'язаний вести поїзд з швидкістю, що забезпечує зупинку поїзда до перешкоди, яка виникла. Швидкість проходження дільниці з обмеженою видимістю встановлюється кожним машиністом для свого поїзда в залежності від видимості і конкретних умов.

Якщо видимість не перевищує 10 м, то поїзний диспетчер припиняє рух поїздів на цій дільниці. Поїзди, відправлені на цю дільницю до припинення руху, повинні проїхати її з швидкістю не більше 5 км/год.

2.8.2. Про погану видимість та про зниження швидкості руху поїзда в умовах погіршення видимості машиніст повинен доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.8.3. Під час руху по дільниці з обмеженою видимістю машиніст зобов'язаний періодично подавати сповіщальні сигнали.

2.8.4. Про поліпшення видимості машиніст повинен доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.9. Порядок забезпечення безпеки руху при затопленні колії.

2.9.1. При виявленні води на коліях або при отриманні попередження про наявність води на коліях машиніст та помічник машиніста зобов'язані вести поїзд з підвищеною пильністю. Швидкість руху машиніст вибирає в залежності від рівня води на коліях.

При затопленні колії на рівні підшви рейки прямувати по цій дільниці в тунелі необхідно з швидкістю не більше 35 км/год, а на наземній дільниці з швидкістю не більше 15 км/год.

При затопленні колії на рівні шийки рейки швидкість руху встановлюється кожним машиністом для свого поїзда, але не більше 35 км/год в тунелі та 15 км/год на наземній дільниці.

При затопленні колії вище рівня головки рейки поїзний диспетчер припиняє рух поїздів по цій дільниці. Поїзди, відправлені на цю дільницю до припинення руху, повинні проїхати її з швидкістю не більше 10 км/год.

При проходженні поїзда по затопленій дільниці машиніст повинен звертати особливу увагу на стан колії.

2.9.2. Машиніст (помічник машиніста) повинні доповісти поїзному диспетчеру (порядком, встановленим в п.13):

- про виявлення води на коліях;
- про рівень затоплення рейки;
- про швидкість руху по затопленій дільниці;
- про виявлення поштовхів, просядок колії та інших несправностей, які загрожують безпеці руху поїздів.

2.10. Порядок проїзду скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні.

2.10.1. Проїзд скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні проводиться з швидкістю не більше 5 км/год з відключеними тяговими двигунами.

2.10.2. При необхідності проїзду скоби автостопу, що знаходиться в заборонному положенні машиніст повинен:

- зупинити рухомий склад (порядком, встановленим в п.12) перед світлофором, обладнаним автостопом, який знаходиться в заборонному положенні;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення Хід-1 порядком, встановленим в п.11 для забезпечення проїзду скоби автостопу з швидкістю 3-5 км/год при вимкнених двигунах;
- при спрацьованні зривного клапана автостопу застосувати екстрене пневматичне гальмування;
- проконтролювати зниження тиску в гальмовій магістралі до рівня 0-0,5 кгс/см² (по манометру);
- при тиску в гальмовій магістралі на рівні 0-0,5 кгс/см² перевести ручку крана машиніста в 1 положення з переводом в 2 положення при рівні тиску в гальмовій магістралі 5,0-5,2 кгс/см²;
- проконтролювати відсутність витоку повітря з гальмової магістралі через клапан автостопу (по манометру). Якщо клапан автостопа не закрився, то необхідно зірвати пломбу і відключити УАВА, доповісти про це поїзному диспетчеру і дати заявку на постановку складу у позаплановий технічний огляд;
- відновити контакти універсального автоматичного вимикача автостопу (УАВА);
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11.

2.11. Порядок забезпечення руху засилочного поїзда.

2.11.1. Засилочний поїзд відправляється згідно графіку руху поїздів або за вказівкою поїзного диспетчера. Відправлення засилочного поїзда з початкової станції та прямування до місця посадки пасажирів здійснюється без пасажирів, подальший рух до кінцевої станції – з пасажирами.

Під час прямування до місця посадки пасажирів машиніст повинен вмикати радіоінформатор по станціях.

2.11.2. В пікові години при прибутті поїзда на кінцеву станцію, який в зворотному напрямку відправиться в якості засилочного, машиніст повинен:

- попередити маневрового машиніста про маршрут прямування рухомого складу та заборонити відчинення розсувних дверей в вагонах для посадки пасажирів на початковій станції;
- після виїзду рухомого складу з-під оберту по готовності відправити поїзд з початкової станції;
- при розгоні рухомого складу застосувати режим керування непікового часу.

Маневровий машиніст, який заводить рухомий склад в оборотний тупик, повинен:

- попередити маневрового машиніста, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, про маршрут прямування рухомого складу та заборонити відчинення розсувних дверей в вагонах порядком, встановленим в п.14;
- після обороту рухомого складу дочекатися повної зупинки на станції;
- відкрити кран відключення дверей та відчинити розсувні двері вагону;
- вийти з вагона на платформу та закрити кран відключення дверей;
- дати сигнал машиністу, який знаходиться в головному вагоні, на відправлення зі станції (підняти вгору ліву руку з реверсивною рукояткою).

Маневровий машиніст, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, після отримання від машиніста по заводу інформації про засилочний поїзд повинен:

- заблокувати кнопку „Ліві двері”;
- після зупинки поїзда на початковій станції двері в салонах не відкривати.

При веденні засилочного поїзда машиніст повинен під час прямування по станціях до місця посадки пасажирів вмикати радіоінформатор.

2.11.3. Останній (засилочний) поїзд прямує з початкової станції до станції “Театральна” по 1 колії або до станції “Хрещатик” по 2 колії без пасажирів з обов’язковими зупинками на всіх станціях. Після відправлення з початкової станції та станції пересадки машиніст повинен доповісти поїзному диспетчеру за формою: „Маршрут № ... відправився зі станції ... згідно розкладу руху (з запізненням на ... сек.) по сигналу чергового по станції”.

При прямуванні до місця посадки пасажирів необхідно зупинити рухомий склад на всіх станціях порядком, встановленим в п.12 та вмикати радіоінформатор. Розсувні двері в салонах вагонів відчиняти непотрібно.

Машиніст відправляє останній поїзд зі станції при наявності сигналу чергового по станції про готовність поїзда до відправлення.

2.11.4. Після зупинки в місці посадки пасажирів машиніст повинен відчинити розсувні двері в салонах вагонів, ввімкнути освітлення пасажирських салонів (в тунелі та на відкритій ділянці в нічний час) та зробити необхідні оголошення пасажирам порядком, встановленим в п.14 (радіоінформатор повинен бути заздалегідь підготовлений для передачі відповідної інформації).

2.11.5. Машиніст та помічник машиніста повинні забезпечити рух поїзда від місця посадки пасажирів до кінцевої станції лінії у відповідності з графіком руху поїздів при виконанні висадки та посадки пасажирів на всіх станціях.

2.12. Порядок забезпечення руху колієвимірювача.

2.12.1. Для забезпечення руху колієвимірювача машиніст та помічник машиніста повинні виконати приймання рухомого складу встановленим порядком та забезпечити рух у відповідності з планом роботи.

2.12.2. Керування колієвимірювачем здійснюється двома машиністами. Один машиніст повинен знаходитись в кабіні головного вагона, інший – в кабіні хвостового вагона.

Під час руху необхідно дотримуватись встановленого інтервалу між поїздами та не допускати порушення графіка руху поїздів.

Машиніст колієвимірювача повинен, по можливості, забезпечити проїзд станцій без зупинок. При необхідності виконання зупинки на станції забороняється відчиняти розсувні двері в салонах та виконувати посадку пасажирів.

Оборот колієвимірювача здійснюється машиністами колієвимірювача без участі маневрових машиністів порядком, встановленим в п.19.2. Про готовність до виїзду з оборотного тупика машиніст колієвимірювача, який прийняв керування, повинен доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.12.3. При виборі режимів керування колієвимірювачем машиніст повинен враховувати рекомендації працівників вагону-лабораторії та дотримуватись встановлених швидкостей руху при прослідуванні стрілочних переводів.

2.12.4. Рух колієвимірювача по Куренівсько-Червоноармійській та Сирецько-Печерській лініях здійснюється при наявності в кабіні керування головного вагона машиніста електродепо “Оболонь”, „Харківське” обізнаного з планом та профілем колії і з ТРА станцій на цих ділянках. Машиніст електродепо “Оболонь”, „Харківське” заходить в кабінку керування рухомого складу на станції “Хрещатик” перед заїздом на з’єднувальну колію.

При виборі режимів керування колієвимірювачем під час руху по Куренівсько-Червоноармійській та Сирецько-Печерській лініях машиніст колієвимірювача повинен виконувати рекомендації машиністів електродепо “Оболонь”, “Харківське”.

2.13. Порядок забезпечення перегонки рухомого складу.

2.13.1. Для перегонки справного рухомого складу з електродепо “Дарниця” в електродепо “Оболонь” чи „Харківське” або повернення його в електродепо “Дарниця” машиніст та помічник машиніста повинні виконати приймання рухомого складу встановленим порядком та забезпечити рух у відповідності з планом роботи.

Під час руху необхідно дотримуватись встановленого інтервалу між поїздами та не допускати порушення графіка руху поїздів.

Машиніст повинен по можливості забезпечити проїзд станцій без зупинок. При необхідності виконання зупинки на станції забороняється відчиняти розсувні двері в салонах та виконувати посадку пасажирів.

Оборот рухомого складу на кінцевих станціях здійснюється машиністом без участі маневрових машиністів порядком, встановленим в п.19.2. Про готовність до виїзду з оборотного тупика машиніст рухомого складу повинен доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

Рух по Куренівсько-Червоноармійській та Сирецько-Печерській лініях здійснюється при наявності в кабіні керування головного вагона машиніста відповідного електродепо, обізнаного з планом та профілем колії і ТРА станцій лінії. Машиніст електродепо “Оболонь” або „Харківське” заходить в кабіну керування рухомого складу на станції “Хрещатик” перед заїздом на з’єднувальну колію.

При виборі режимів керування рухомим складом під час руху по Куренівсько-Червоноармійській та Сирецько-Печерській лініях машиніст рухомого складу, що переганяється повинен виконувати рекомендації машиніста відповідної лінії.

2.13.2. Для перегонки несправного рухомого складу з лінії в електродепо “Дарниця” машиніст та помічник машиніста повинні отримати письмову готовність на перегонку, оформлену майстром ПТО в поїзну книгу рухомого складу.

Під час руху машиніст повинен забезпечити виконання рекомендацій майстра по вибору режимів керування несправним рухомим складом.

Перегонка несправного рухомого складу здійснюється в супроводі машиніста-інструктора в час, визначений поїзним диспетчером.

2.14. Порядок забезпечення руху при виконанні обкатних випробувань.

2.14.1. Для забезпечення руху при виконанні обкатних випробувань рухомого складу машиніст та помічник машиніста повинні з’ясувати причину обкатки, виконати приймання рухомого складу встановленим порядком та забезпечити рух у відповідності з планом роботи.

Обкатні випробування вагонів проводяться п’ятивагонними складами в непіковий час при інтервалі між графіковими поїздами не менше трьох хвилин.

2.14.2. Обкатні випробування вагонів поповнення парку та після ремонтів ПР-3, КР, СР проводяться при закорочених клемах СОЕПК з перекритим краном ЕПК. На перших трьох перегонах необхідно застосовувати ручний пуск тягових двигунів і ручне реостатне гальмування. В процесі обкаточних випробувань виконується автоматичне реостатне гальмування зі швидкості 50-55 км/год. Застосовується також резервний пуск та аварійний хід, перевіряється скочування рухомого складу на ухилі 0,003.

2.14.3. Для перевірки роботи дверної сигналізації машиніст повинен:

- зупинити рухомий склад на перегоні;
- по гучномовному оповіщенню попередити членів комісії за формою: „Обережно, двері відкриваються”;
- відкрити двері ліворуч;
- по гучномовному оповіщенню попередити членів комісії за формою: „Обережно, двері зачиняються”;
- зачинити розсувні двері (лампа ЛСД горіти не повинна);
- застосувати положення „Хід-1” та проконтролювати, що поїзд в рух не приводиться;

- перевести контролер в положення ”0”, не допускаючи спрацювання системи АРШ;
- дочекатися вмикання лампи ЛСД;
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11.
- на іншому перегоні повторно зупинити рухомий склад
- по гучномовному оповіщенню попередити членів комісії за формою: „Обережно, двері відкриваються”;
- відкрити двері праворуч;
- по гучномовному оповіщенню попередити членів комісії за формою: „Обережно, двері зачиняються”;
- зачинити розсувні двері (лампа ЛСД горіти не повинна);
- застосувати положення „Хід-1” та проконтролювати, що поїзд в рух не приводиться;
- перевести контролер в положення ”0”, не допускаючи спрацювання системи АРШ;
- дочекатися вмикання лампи ЛСД;
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11.

2.14.4. Робота переговорного пристрою “пасажир-машиніст” проводиться під час переговорів члена комісії з машиністом електропоїзда.

2.14.5. Робота пристроїв АРШ перевіряється при перевищенні допустимих швидкостей руху під час прямування під контролем систем АРШ та ДАП АРШ.

Робота ПОШ 40/20 перевіряється при перевищенні швидкості 20 км/год та показанні „ОЧ” на ЛВДШ та при перевищенні швидкості 40 км/год та показаннях “60”, “70”, “80” на ЛВДШ.

2.14.6. Відповідність фактичних гальмових шляхів розрахунковим від пневматичного гальмування проводиться на 1 колії перегону „Хрещатик”- „Арсенальна” шляхом застосування повного службового гальмування по знаку „Тпн” зі швидкості 60 км/год.

Відповідність фактичних гальмових шляхів розрахунковим від електричного гальмування проводиться на 2 колії перегону „Арсенальна”- „Хрещатик” шляхом застосування автоматичного реостатного гальмування по знаку „Тел” зі швидкості 55 км/год.

Відповідність фактичних гальмових шляхів розрахунковим від системи АРШ проводиться на 1 колії перегону „Хрещатик”- „Арсенальна” шляхом вимкнення тумблера АЛС по знаку „Тпн” для спрацювання пристроїв АРШ зі швидкості 60 км/год.

2.14.7. Для перевірки справності ручного або стоянкового гальма машиніст повинен:

- для перевірки ручного гальма зупинити рухомий склад на ухилі 0,030 (перегін „Дніпро”- „Арсенальна”), для перевірки стоянкового гальма

зупинити рухомий склад на ухилі 0,010 (перегін „Святошин”-„Житомирська”) та подати сигнал „Три довгих” на гальмування вагону ручним (стоянковим) гальмом;

- отримати сигнал „Два коротких” на відпуск пневматичних гальм;
- натиснути та утримувати в нижньому положенні тумблер „АЛС”;
- проконтролювати появу сигнального показання „ОЧ” на ЛВДШ;
- натиснути ПБ;
- проконтролювати відпуск ВЗ№2;
- впевнитись, що состав не скочується;
- отримати сигнал „Три коротких” на гальмування пневматичними гальмами;
- включити тумблер АЛС та відпустити ПБ;
- проконтролювати появу дозвільного сигнального показання на ЛВДШ та роботу ВЗ№1;
- подати сигнал „Два довгих” на відпуск ручного (стоянкового) гальма;
- отримати сигнал „Два довгих” на поновлення руху;
- проконтролювати наявність скочування та привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11.

2.14.8. Керування рухомим складом при проведенні обкатувальних випробувань здійснюється двома машиністами. Один машиніст повинен знаходитись в кабіні керування головного вагона, інший – в кабіні керування хвостового вагона.

Під час руху необхідно дотримуватись встановленого інтервалу між поїздами та не допускати порушення графіка руху поїздів.

Машиніст повинен по можливості забезпечити проїзд станцій без зупинок. При необхідності виконання зупинки на станції забороняється відкривати розсувні двері в салонах.

Оборот рухомого складу здійснюється машиністами без участі маневрових машиністів порядком, встановленим в п.17.2. Про готовність до виїзду з оборотного тупика машиніст рухомого складу, який прийняв керування, повинен доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

2.14.9. При виборі режимів керування рухомим складом машиніст повинен враховувати рекомендації голови комісії і машиніста-інструктора.

2.14.10. При виникненні аварійних ситуацій на рухомому складі необхідно оперативно усунути аварійну ситуацію, не допускаючи порушення графіка руху поїздів.

2.15. Порядок забезпечення руху при митті вагонів.

2.15.1. Миття вагонів здійснюється в продувочно-мийному відділенні електродепо “Дарниця”.

Керування рухомим складом при проведенні миття вагонів здійснюється двома машиністами. Один машиніст повинен знаходитись в кабіні керування головного вагона, інший – в кабіні керування хвостового вагона.

2.15.2. Машиніст, який здійснює в'їзд до продувочно-мийного відділення, повинен:

- ознайомитись з маршрутом переміщень рухомого складу після виконання миття вагонів, підтвердивши це особистим підписом в Книзі обліку маневрових переміщень;
- зупинити рухомий склад на відстані 25 м до воріт продувочно-мийного відділення;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на просування до містка для розвертання поїзних дзеркал;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” для просування до містка для розвертання поїзних дзеркал порядком, встановленим в п.11.;
- зупинити рухомий склад в зоні містка для розвертання поїзних дзеркал;
- вийти з кабіні керування на лівий місток для розвертання поїзних дзеркал, послабити фіксатор дзеркала, розвернути дзеркало за межі роботи обладнання продувочно-мийного відділення та зафіксувати його в цьому положенні фіксатором, повернутися в кабіню керування та вийти з неї в пасажирський салон;
- вийти з салону на правий місток для розвертання поїзних дзеркал, скориставшись краном відключення дверей, послабити фіксатор дзеркала, розвернути дзеркало за межі роботи обладнання продувочно-мийного відділення та зафіксувати його в цьому положенні фіксатором, повернутися в кабіню керування;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на прямування в напрямку продувочно-мийного відділення;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” для прямування в напрямку продувочно-мийного відділення порядком, встановленим в п.11. Швидкість руху в межах продувочно-мийного відділення не повинна перевищувати 1,5-2 км/год;
- зупинити рухомий склад по білій смузі в продувочно-мийному відділенні;
- подати сигнал зупинки звуковим сигналом “Три коротких”;

- дочекатися розвороту дзеркал в хвостовому вагоні та отримати звуковий сигнал „Два довгих” на поновлення руху;
- продублювати сигнал на поновлення руху звуковим сигналом “Два довгих”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” для слідування в продувочно-мийному відділенні порядком, встановленим в п.11. Швидкість руху в межах продувочно-мийного відділення не повинна перевищувати 1,5-2 км/год;
- контролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху на колії продувочно-мийного відділення, контролювати сигнал екстреної зупинки на стіні скруберної. При появі заборонного сигналу, при виявленні перешкод для руху або при порушенні габариту необхідно застосувати екстрене гальмування порядком, встановленим в п.12. Після зупинки рухомого складу машиніст повинен з’ясувати обстановку;
- зупинити рухомий склад по покажчику зупинки пневматичним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- вимкнути пристрої АРШ та загальмувати рухомий склад для приведення кабіни керування в неробочий стан порядком встановленим в п.8;
- дати сигнал про передачу керування машиністу, який здійснює виїзд з продувочно-мийного відділення;
- вимкнути вимикачі “Закриття дверей” і “Мотор-компресор”;
- контролювати по приладах дії машиніста, який здійснює виїзд з продувочно-мийного відділення.

2.15.3. Машиніст, який здійснює виїзд з продувочно-мийного відділення, повинен:

- ознайомитися з маршрутом переміщень рухомого складу після виконання миття вагонів, підтвердивши це особистим підписом в Книзі обліку маневрових переміщень;
- перейти в головний вагон по виїзду з продувочно-мийного відділення. При переході проконтролювати зачинення вікон та дверей на всіх вагонах;
- через поїзні дзеркала контролювати наближення хвостового вагону до містків для розвертання поїзних дзеркал;
- подати дзвонковий сигнал для зупинки рухомого складу в зоні містка для розвертання поїзних дзеркал;
- вийти з кабіни керування на лівий місток для розвертання поїзних дзеркал, послабити фіксатор дзеркала, розвернути дзеркало за межі роботи обладнання продувочно-мийного відділення та зафіксувати його в цьому положенні фіксатором, повернутися в кабіну керування та вийти з неї в пасажирський салон;
- вийти з салону на правий місток для розвертання поїзних дзеркал, скориставшись краном відключення дверей, послабити фіксатор дзеркала, розвернути дзеркало за межі роботи обладнання продувочно-мийного

відділення та зафіксувати його в цьому положенні фіксатором, повернутися в кабіну керування;

- подати дзвінковий сигнал „Два довгих” на поновлення руху;
- контролювати по приладах дії машиніста, який здійснює виїзд в продувочно-мийне відділення;
- отримати сигнал машиніста, який здійснював виїзд в продувочно-мийне відділення, про передачу керування;
- подати сигнал прийому керування;
- увімкнути вимикачі “Закриття дверей” і “Мотор-компресор”;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- доповісти черговому по посту централізації про готовність до виїзду з продувочно-мийного відділення та з’ясувати у нього показання світлофора Д28 порядком, встановленим в п.13;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд з продувочно-мийного відділення;
- при наявності дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт відпустити пневматичні гальма рухомого складу та увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” до досягнення швидкості 1,5-2 км/год порядком, встановленим в п.11. Швидкість руху до повного виїзду рухомого складу за межі продувочно-мийного відділення не повинна перевищувати 1,5-2 км/год;
- контролювати наявність габариту в межах воріт та відсутність перешкод для руху. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

2.16. Порядок роботи на резервному рухомому складі.

2.16.1. В період руху поїздів резервний рухомий склад може розміщуватись в тупиках станцій „Лісова”, „Дарниця”, „Арсенальна”, „Святошин” та „Академістечко”, на з’єднувальних коліях електродепо „Дарниця” та станції „Хрещатик”, на паркових та деповських коліях електродепо „Дарниця”.

Розстановка резервного рухомого складу виконується машиністами згідно графіка руху поїздів або за розпорядженням поїзного диспетчера порядком, встановленим в п.20.3.

2.16.2. При виконанні роботи на резервному рухомому складі машиніст та помічник машиніста повинні знаходитись в кабіні керування головного вагона по виїзду на лінію. Необхідно контролювати показання світлофора, рівень

тиску в напірній та гальмовій магістралі, роботу мотор-компресорів, рівень напруги на акумуляторних батареях, роботу поїзної радіостанції. На рухомому складі в кабіні керування головного вагона по виїзду на лінію повинен бути включений вимикач “Мотор-компресор”, крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран повинні бути відкриті, ручка крана машиніста повинна знаходитись в поїзному положенні.

Залишати резервний рухомий склад без нагляду забороняється. При необхідності виходу з рухомого складу необхідно викликати резервного машиніста та передати йому рухомий склад.

2.16.3. Виїзд резервного рухомого складу на лінію виконується машиністами згідно графіка руху поїздів або за розпорядженням поїзного диспетчера порядком, встановленим в п. 17.3.

2.16.4. Зміна машиніста та помічника машиніста під час роботи на резервному рухомому складі здійснюється в кабіні керування головного вагона по виїзду на лінію.

Машиніст, який прибуває для роботи на резервному рухомому складі по станції „Академмістечко” або „Лісова” повинен:

- оформити прохід в тунель у чергового по станції;
- заїхати на рухомому складі в пасажирському салоні головного вагона в оборотний тупик;
- вийти на перехідний місток та пройти, при необхідності, на іншу колію, керуючись знаками „Службовий прохід”;
- пройти в кабінку керування хвостового вагона резервного складу по виїзду на лінію.

Машиніст, який прибуває для роботи на резервному рухомому складі по станції „Дарниця”, „Арсенальна”, „Хрещатик” або „Святошин” повинен:

- оформити прохід в тунель у чергового по станції;
- дочекатися проходу поїзда;
- вийти на колію через торцеву хвіртку та прямувати до резервного рухомого складу назустріч руху поїздів;
- проті в кабінку керування хвостового вагона резервного складу по виїзду на лінію.

Після прибуття на резервний рухомий склад машиніст повинен:

- сповістити машиніста резервного складу за допомогою пристрою гучномовного сповіщення про свою присутність в хвостовому вагоні та дати команду виконати пневматичне гальмування;
- проконтролювати спрацювання гальм хвостового вагона (по манометру);
- дати команду виконати відпуск пневматичних гальм;
- проконтролювати відпуск гальм хвостового вагона (по манометру);
- увімкнути освітлення пасажирських салонів;

• при проході в кабінку керування головного вагона проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах (по манометру), стан обладнання та наявність поїзного інвентарю на всіх вагонах, санітарний стан пасажирських салонів. Торцеві двері вагонів при проході зачиняти на замок;

• в кабінку керування головного вагона відключити освітлення салонів, з’ясувати у машиніста наявність зауважень по рухомому складу та перевірити якість зв’язку з поїзним диспетчером порядком, встановленим в п.13;

• при відсутності зауважень відпустити машиніста та розпочати роботу на резервному рухомому складі.

Машиніст, який передає резервний рухомий склад іншому машиністу, повинен:

- отримати повідомлення машиніста, який прибув на рухомий склад про його присутність в хвостовому вагоні та про необхідність виконання пневматичного гальмування;
- розрядити гальмову магістраль до тиску 2,5-3 кгс/см² порядком встановленим в п.12 та проконтролювати спрацювання гальм головного вагона (по манометру);
- отримати команду виконати відпуск пневматичних гальм;
- зарядити гальмову магістраль до тиску 5,0-5,2 кгс/см² порядком встановленим в п.12 та проконтролювати відпуск гальм головного вагона (по манометру);
- очікувати машиніста, який прибув на рухомий склад, в кабінку керування головного вагона, контролюючи показання світлофора, рівень тиску в напірній та гальмовій магістралі, роботу мотор-компресорів, рівень напруги на акумуляторних батареях, роботу поїзної радіостанції;
- надати інформацію машиністу, який прибув на рухомий склад, про наявність зауважень по рухомому складу;
- проконтролювати порядок перевірки машиністом, який прибув на рухомий склад, якості зв’язку з поїзним диспетчером;
- отримати дозвіл машиніста, який прибув на рухомий склад, на вихід з рухомого складу.

Для виходу на станцію машиніст, який закінчив роботу на резервному рухомому складі по станції “Академмістечко” або „Лісова” повинен:

- вийти з резервного рухомого складу на колію та пройти на перехідний місток до кабінки керування хвостового вагона по виїзду з оборотного тупику;
- виїхати на рухомому складі в пасажирському салоні хвостового вагона на станцію;
- оформити вихід з тунелю у чергового по станції.

Для виходу на станцію машиніст, який закінчив роботу на резервному рухомому складі по станції “Дарниця”, „Арсенальна”, „Хрещатик” або „Святошин” повинен:

- вийти з резервного рухомого складу на колію;
- дочекатися проходу чергового поїзда;
- пройти на станцію до торцевої хвіртки платформи, прямуючи назустріч руху поїздів;
- оформити вихід з тунелю у чергового по станції.

2.17. Порядок допуску осіб в кабінку керування.

2.17.1. Допуск в кабінку керування рухомого складу здійснює машиніст. Правом допуску в кабінку керування є маршрутний лист, спеціальний штамп в посвідченні особи або оперативне розпорядження поїзного диспетчера, чергового по станції, машиніста-інструктора.

Проїзд в кабінку керування дозволяється тільки особам, що мають на це спеціальний дозвіл, в кількості не більше двох (не враховуючи осіб, які входять до складу локомотивної бригади). Допуск сторонніх осіб в кабінку керування заборонений.

2.17.2. Маршрутний лист дає машиністу та помічнику машиніста право допуску в кабінку керування для прийому-передачі зміни. Право проїзду в кабінку керування мають особи, які входять до складу локомотивної бригади, що керує рухомим складом, а також інший машиніст чи помічник машиніста при наявності оперативного розпорядження машиніста-інструктора або оператора лінійного пункту.

2.17.3. Спеціальний штамп в посвідченні особи дає право машиністам-інструкторам, ревізорам з безпеки руху, керівникам електродепо, служби рухомого складу та метрополітену здійснювати перевірки роботи машиніста та помічника машиніста при виконанні ними посадових обов'язків.

При наявності перевіряючої особи в кабінку керування машиніст повинен зробити доповідь про технічний стан рухомого складу за формою: "Поїзд №... маршруту №... прямує графіком (або з запізненням на ... сек. чи з випередженням на ... сек. з причини ...). Рухомий склад справний (або несправний з наведенням несправності). Машиніст ..., помічник машиніста ...". Доповідь виконується на першому перегоні після вимикання тягових двигунів при наявності дозволяючого показання АЛС в кабінку керування та при відсутності перешкод рухові.

2.17.4. Оперативне розпорядження поїзного диспетчера або чергового по станції дає право машиністу допустити в кабінку керування працівників метрополітену для заїзду в тунель або для виїзду з тунелю.

Машиніст повинен зупинити рухомий склад в указаному місці та виконати висадку чи посадку працівників з додержанням необхідних вимог безпеки.

2.17.5. При наявності в кабінку керування осіб, які мають право проїзду в кабінку, машиніст та помічник машиніста повинні вести службові розмови встановленим порядком, не відволікаючись при цьому від керування рухомим складом. Ведення сторонніх розмов забороняється.

2.17.6. Передавати керування рухомим складом машиніст має право:

- змінюючому його машиністу при наявності у нього маршрутного листа з штампом про проходження передрейсового медогляду, завіреного особистим підписом фельдшера;
- керівникам електродепо "Дарниця" та керівникам служби рухомого складу при наявності у них посвідчення на право керування електропоїздами метрополітену;
- машиністу-інструктору електродепо "Дарниця";
- помічнику машиніста при наявності у нього посвідчення на право керування електропоїздами метрополітену (з дозволу машиніста-інструктора). При цьому обов'язки помічника машиніста виконує машиніст, який передає керування;
- прикріпленому стажисту машиніста (при наявності відповідного запису в маршрутному листі).

Відповідальність за безпеку руху несе машиніст, який передає керування (за винятком випадків передачі керування керівникам електродепо "Дарниця" та керівникам служби рухомого складу, коли відповідальність за безпеку руху несе керівник, який прийняв керування).

Забороняється передавати керування особі, яка знаходиться в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, не підготовлена до роботи та вдягнена не по формі.

2.18. Порядок зміни машиністів на рухомому складі.

2.18.1. Зміна машиністів на рухомому складі проводиться у відповідності з регламентом роботи змін або за оперативним розпорядженням машиніста-інструктора чи оператора лінійного пункту.

2.18.2. Зміна машиністів може проводитись при знаходженні рухомого складу в тимчасовому відстої або під час руху поїздів на лінії.

2.18.3. При знаходженні рухомого складу в тимчасовому відстої зміна машиністів проводиться порядком, встановленим в п.2.16.

2.18.4. Під час роботи рухомого складу на лінії зміна машиністів проводиться на станції. Машиніст, який приймає зміну, повинен очікувати рухомий склад на платформі в місці зупинки головного вагону.

На станції „Академістечко” до прибуття поїзда машиніст повинен змінити розклад руху або отримати поїзний талон. При зміні розкладу руху необхідно контролювати відповідність отриманого розкладу руху або поїзного талона маршруту поїзда.

2.18.5. При відсутності маневрових машиністів передача зміни здійснюється в кабінку керування, при наявності – на платформі після передачі рухомого складу маневровому машиністу. Якщо машиніст, який приймає зміну, виконав маневрову роботу по виводу рухомого складу на станцію, то передача зміни здійснюється в кабінку керування під час стоянки поїзда.

2.18.6. При передачі зміни машиніст повинен доповісти про технічний стан рухомого складу: "Рухомий склад справний. Радіостанція працює на 2 каналі.

Поїзне спорядження в наявності” або повідомити про особливі умови керування, виявлені зауваження по роботі обладнання, відхилення від графіку, наявність оперативних вказівок.

3. Робота машиніста та помічника машиніста на лінійному пункті та під час прямування пасажиром.

3.1. Порядок виконання посадових обов’язків в резерві на лінійному пункті.

3.1.1. Під час роботи в резерві на лінійному пункті машиніст та помічник машиніста знаходяться в розпорядженні оператора лінійного пункту та машиніста-інструктора чи чергового по депо і за їх вказівкою можуть бути задіяні для виконання поїзної та маневрової роботи на рухомому складі.

Машиністу та помічнику машиніста під час роботи в резерві на лінійному пункті забороняється залишати територію лінійного пункту без дозволу оператора цього пункту або машиніста-інструктора.

3.1.2. При виникненні виробничої необхідності машиніст та помічник машиніста можуть направлятися на рухомий склад для усунення аварійної ситуації.

При виконанні робіт з усунення аварійної ситуації машиніст та помічник машиніста, які знаходились в резерві, виконують роботи під керівництвом машиніста рухомого складу.

3.2. Порядок виконання посадових обов’язків в технологічній перерві.

3.2.1. Для емоційної розрядки та відправлення природних потреб людини у визначений технологічним процесом час машиністу та помічнику машиніста, які працюють на рухомому складі, надається технологічна перерва.

Час технологічної перерви дозволяється використовувати для приймання їжі.

3.2.2. Машиністу та помічнику машиніста під час технологічної перерви забороняється залишати територію лінійного пункту без дозволу оператора цього пункту або машиніста-інструктора.

3.3. Порядок прямування пасажиром на рухомому складі.

3.3.1. У відповідності з технологічним процесом роботи машиніст та помічник машиніста можуть прямувати пасажиром до місця приймання рухомого складу або до кімнат відпочинку після завершення роботи на рухомому складі.

3.3.2. Для прямування пасажиром машиніст та помічник машиніста повинні заздалегідь з’ясувати у оператора номер маршруту рухомого складу, яким потрібно дістатися до місця призначення та у визначений технологічним

процесом роботи час сісти в кабінку керування головного вагону цього рухомого складу, після пред’явлення машиністу маршрутного листа.

4. Завершення роботи машиніста та помічника машиніста.

4.1. Порядок завершення роботи на рухомому складі.

4.1.1. Тривалість робочого дня машиніста і помічника машиніста визначається добовим нарядом. Машиніст чи помічник машиніста, яких не змінили у визначений нарядом час, повідомляють про це чергового оператора лінійного пункту або машиніста-інструктора.

4.1.2. Якщо тривалість роботи складала вісім годин, то машиніст повинен дати заявку черговому поїзному диспетчеру на зняття рухомого складу з лінії і за його вказівкою поставити рухомий склад в електродепо чи пункт технічного огляду.

4.2. Порядок оформлення закінчення зміни.

4.2.1. Після закінчення роботи на рухомому складі машиніст та помічник машиніста повинні прийти на лінійний пункт до оператора лінійного пункту для оформлення закінчення зміни.

На лінійному пункті машиніст та помічник машиніста повинні перевірити зміну на наступний день, проконтролювати тривалість відпочинку між змінами та здати оператору лінійного пункту маршрутний лист.

Відпочинок між змінами повинен бути не менше подвійної тривалості останньої відпрацьованої зміни, але не менше 12 годин. Нічний відпочинок в кімнатах відпочинку повинен бути не менше половини тривалості останньої відпрацьованої зміни.

Якщо час відпочинку між змінами не відповідає нормі, то необхідно доповісти наряднику, а при його відсутності (вихідний день, неробочий час) оператору лінійного пункту про порушення норми відпочинку.

4.2.2. При наявності зауважень по роботі обладнання рухомого складу або при виникненні аварійної ситуації під час роботи машиніст та помічник машиніста зобов’язані написати про це донесення начальнику депо з детальним викладенням обставин випадку та точним описом власних дій і зареєструвати здачу донесення в спеціальному журналі у оператора лінійного пункту.

4.3. Порядок відпочинку в кімнаті відпочинку.

4.3.1. При роботі в нічну зміну машиністу та помічнику машиніста надається час для відпочинку в кімнаті відпочинку.

4.3.2. Машиністу та помічнику машиніста забороняється використовувати час відпочинку для виконання будь-якої роботи, для розваг чи розмов. В цей час вони повинні знаходитись в кімнаті відпочинку.

В приміщенні кімнат відпочинку необхідно додержуватись тиші. При виникненні будь-яких питань з організації відпочинку необхідно звернутися до чергового по кімнатах відпочинку.

4.3.3. Машиніст та помічник машиніста, які прибули в кімнати відпочинку, повинні зареєструватися в спеціальному журналі з зазначенням часу прибуття на відпочинок та часу ранкового підйому, підтвердивши цей запис особистим підписом.

Час ранкового підйому необхідно вибирати на власний розсуд, але не пізніше часу, зазначеного в Графіку побудки машиністів для даної зміни.

4.3.4. Машиніст та помічник машиніста несуть відповідальність за збереження інвентарю і постільної білизни в кімнаті відпочинку під час відпочинку.

Розділ 2

Користування обладнанням рухомого складу.

5. Вмикання пристроїв АРШ.

5.1. Порядок вмикання пристроїв АРШ.

5.1.1. Для вмикання системи АРШ при роботі від основного контролера на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (лівою рукою);
- перевести вимикач АРШ в положення “АРШ” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності (лівою рукою);
- проконтролювати відключення ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.2. Для вмикання системи АРШ при роботі від основного контролера на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (правою рукою);
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- увімкнути тумблер АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, РК, ЛСТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності КБ АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати відключення ламп ЛКВД, РК, ЛСТ, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності КБ АРШ (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.3. Для вмикання системи ДАП АРШ на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (лівою рукою);
- перевести вимикач АРШ в положення “ДАП” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу дзвінка та ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності (лівою рукою);
- проконтролювати відключення дзвінка та ВЗ-2;

- відпустити кнопку пильності (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.4. Для вмикання системи ДАП АРШ на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- відключити вимикач РЛ АРШ;
- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (правою рукою);
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- увімкнути тумблер ДАП АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, РК, ЛСТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності КБ ДАП (лівою рукою);
- проконтролювати відключення ламп ЛКВД, РК, ЛСТ, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності КБ ДАП (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.5. Для вмикання системи ПОШ 40/20 при роботі від основного контролера з АРШ чи ДАП АРШ на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- перекрити кран ЕПК;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (лівою рукою);
- перевести вимикач АРШ в положення “АРШ” або “ДАП АРШ” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп КВД, КТ (при роботі системи АРШ), спрацювання ВЗ-2, роботу дзвінка;
- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- проконтролювати відключення дзвінка та ламп КВД, КТ (при роботі системи АРШ), відпуск ВЗ-2;
- впевнитись у перекритому положенні крана ЕПК.

Для керування рухомим складом машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності.

5.1.6. Для вмикання системи ПОШ 40/20 при роботі від основного контролера з АРШ чи ДАП АРШ на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- перекрити кран ЕПК;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;

- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед” (правою рукою);
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- увімкнути тумблер “АРШ” або “ДАП АРШ” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, РК, ЛСТ, спрацювання ВЗ-2, роботу дзвінка;
- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- проконтролювати відключення дзвінка та ламп ЛКВД, РК, ЛСТ, відпуск ВЗ-2.

Для керування рухомим складом машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності.

5.1.7. Для вмикання системи АРШ для роботи від резервного контролера на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- натиснути кнопку КРР на 2-3с;
- перевести вимикач АРШ в положення “АРШ” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності (лівою рукою);
- проконтролювати відключення ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.8. Для вмикання системи АРШ для роботи від резервного контролера на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- вимкнути автоматичні вимикачі ВУ та А-54;
- проконтролювати включення автоматичних вимикачів А-17, А-44, А-42;
- проконтролювати включене положення РЛ АРШ;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- увімкнути тумблер АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності КБ АРШ (лівою рукою);

- проконтролювати відключення лампи ЛКВД, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності КБ АРШ (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.9. Для вмикання системи ДАП АРШ для роботи від резервного контролера на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- вимкнути автоматичні вимикачі ВУ та А-54;
- проконтролювати включення автоматичних вимикачів А-17, А-44;
- вимкнути вимикач РЛ АРШ;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- увімкнути тумблер ДАП АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути кнопку пильності КБ ДАП (лівою рукою);
- проконтролювати відключення лампи ЛКВД, дзвінка, ВЗ-2;
- відпустити кнопку пильності КБ АРШ (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності);
- впевнитись у відкритому положенні крана ЕПК (при необхідності відкрити кран ЕПК правою рукою).

5.1.10. Для вмикання системи ПОШ 40/20 при роботі від резервного контролера на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- перекрити кран ЕПК;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- натиснути кнопку КРР на 2-3с;
- перевести вимикач АРШ в положення “АРШ” (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- проконтролювати відключення ламп КВД, КТ, дзвінка, ВЗ-2;
- впевнитись у перекритому положенні крана ЕПК.

Для забезпечення руху машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності.

5.1.11. Для вмикання системи ПОШ 40/20 при роботі від резервного контролера на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- перекрити кран ЕПК;
- вимкнути автоматичні вимикачі ВУ та А-54;
- проконтролювати включення автоматичних вимикачів А-17, А-44, А-42;
- проконтролювати включене положення РЛ АРШ;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- увімкнути тумблер АРШ (лівою рукою);
- проконтролювати роботу ламп ЛКВД, ЛКТ, дзвінка, ВЗ-2;
- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- проконтролювати відключення лампи ЛКВД, дзвінка, ВЗ-2.

Для забезпечення руху машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності.

5.2. Порядок роботи з пневматичними гальмами після вмикання пристроїв АРШ.

5.2.1. Для приведення кабіни керування в робочий стан на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- проконтролювати знаходження ручки крана машиніста в 1 положенні (при необхідності встановити ручку крана машиніста в 1 положення);
- відкрити крани подвійної тяги (правою рукою);
- проконтролювати відсутність витоку повітря через ЕПК;
- проконтролювати зарядку гальмової магістралі;
- перевести ручку крана машиніста в 2 положення при рівні тиску в гальмовій магістралі 5,0 – 5,2 кгс/см².

5.2.2. Для приведення кабіни керування в робочий стан на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- проконтролювати знаходження ручки крана машиніста в поїзному положенні (при необхідності встановити ручку крана машиніста в поїзне положення);
- відкрити роз'єднувальний кран (правою рукою);
- проконтролювати відсутність витоку повітря через ЕПК;
- проконтролювати зарядку гальмової магістралі.

5.2.3. Для виконання відпуску гальм машиніст повинен:

- встановити ручку крана машиніста в 1 положення;

- проконтролювати відсутність витоку повітря через ЕПК;
- проконтролювати зарядку гальмової магістралі;
- перевести ручку крана машиніста в 2 положення при рівні тиску в гальмовій магістралі 5,0 – 5,2 кгс/см².

6. Робота з увімкненими пристроями АРШ.

6.1. Контроль машиніста за роботою пристроїв АРШ.

6.1.1. При включених пристроях АРШ машиніст повинен контролювати зміну показань про допустиму швидкість руху на ЛВДШ, контролювати роботу ЛН та вказівника швидкості, наглядати за світлофорами.

При керуванні рухомим складом машиністу забороняється перевищувати швидкість, встановлену пристроями АРШ. При наявності на ЛВДШ попереджувального показання про зменшення допустимої швидкості руху на наступній ділянці колії машиніст повинен голосом продублювати це показання та порівняти його значення з фактичною швидкістю рухомого складу. Якщо фактична швидкість більше допустимої швидкості руху на наступній ділянці колії машиніст повинен застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12 таким чином, щоб швидкість стала менше допустимої до в'їзду рухомого складу на наступну ділянку, не допускаючи спрацювання гальмових пристроїв від системи АРШ.

6.1.2. Швидкість руху при показаннях на ЛВДШ “0” або “ОЧ” не повинна перевищувати 20 км/год. При появі показання “ОЧ” на ЛВДШ під час руху на лінії машиніст або помічник машиніста повинен доповісти про це поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

6.1.3. Світлофори напівавтоматичної дії обладнуються колійними пристроями подачі сигнального показання АРШ “Зупинка електропоїзда! Попереду напівавтоматичний світлофор з заборонним показанням”. При роботі вказаного пристрою в голову і хвіст електропоїзда подаються сигнальні команди АЛС-АРШ „Сигнал абсолютної зупинки” періодичною зміною заборонних сигналів АРШ „0” та „ВЧ”, що спричиняє зупинку рухомого складу пристроями АРШ. Подача вказаних сигнальних команд автоматично припиняється при відкритті світлофора на дозвільне показання, при вмиканні на світлофорі запрошувального сигналу та при використанні поїзним диспетчером або черговим станційного поста централізації спеціальних органів управління для забезпечення проїзду світлофора з заборонним показанням за усним наказом поїзного диспетчера або за письмовим дозволом встановленої форми.

Машиністу категорично забороняється викликати „ОЧ” та просувати рухомий склад на заборонне показання світлофора.

6.1.4. При спрацюванні пристроїв АРШ машиніст повинен діяти порядком встановленим в п.7.

6.2. Робота з увімкненою системою АРШ або ДАП АРШ.

6.2.1. При керуванні рухомим складом з включеною системою АРШ або ДАП АРШ при наявності на ЛВДШ показань “80”, “70”, “60”, “40” керування рухомим складом здійснюється з відпущеною педалью пильності, при наявності на ЛВДШ показань “0” чи “ОЧ” для забезпечення руху машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності.

6.2.2. При керуванні рухомим складом з включеною системою ДАП АРШ і наявності на ЛВДШ двох показань, дозволяючим значенням швидкості є менше з них. Попереджувальне показання про зменшення допустимої швидкості руху на наступній ділянці колії відсутнє. Машиніст повинен враховувати можливу зміну допустимої швидкості руху на межі рейкових кіл АРШ.

6.2.3. Під час роботи на лінії в кабіні головного вагона рухомого складу на ЛВДШ повинна горіти ЛН. Вимкання ЛН спричиняє спрацювання пристроїв АРШ.

При вимкнутій ЛН для забезпечення руху на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності або увімкнути ВН. При вимкнутій ЛН для забезпечення руху на вагонах серії 81-717 машиніст повинен вимкнути АРШ, увімкнути ВН та повторно увімкнути АРШ.

6.2.4. Швидкість руху з натиснутою педалью пильності обмежується 20 км/год. Після вмикання ВН можливе керування рухомим складом з відпущеною педалью пильності (при наявності на ЛВДШ показань “80”, “70”, “60”, “40”) або з натиснутою педалью пильності (при наявності на ЛВДШ показань “0”, “ОЧ”).

6.2.5. При керуванні рухомим складом з включеною системою ДАП АРШ при вимкненні ЛН необхідно увімкнути ВН головного вагону. Якщо після цього ЛН не включилась потрібно увімкнути ВН в кабіні керування хвостового вагона.

6.3. Робота з увімкненою системою ПОШ 40/20.

6.3.1. При керуванні рухомим складом з включеною системою ПОШ 40/20 машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності. Швидкість руху обмежується 40 км/год (при наявності на ЛВДШ показань “80”, “70”, “60” і горінні ЛН) або 20 км/год (при вимкнутій ЛН або при наявності на ЛВДШ показань “40”, “0”, “ОЧ”).

7. Дії машиніста при спрацюванні пристроїв АРШ.**7.1. Спрацювання пристроїв АРШ при перевищенні швидкості.**

7.1.1. Спрацювання пристроїв АРШ характеризується вмиканням ламп КВД, КТ (під час роботи системи АРШ), спрацюванням ВЗ-1 або ВЗ-2, роботою дзвінка. На вагонах серії 81-717 додатково включаються лампи ЛСТ та РК.

7.1.2. Під час роботи від основного контролера з відпущеною педалью пильності при спрацюванні пристроїв АРШ машиніст повинен:

- натиснути кнопку пильності (лівою рукою) або педаль пильності (лівою ногою). На вагонах серії 81-717 при включенні системи АРШ необхідно натискати кнопку КБ АРШ або педаль пильності, при включенні системи ДАП АРШ необхідно натискати кнопку КБ ДАП або педаль пильності.
- відпустити кнопку пильності або педаль пильності (при наявності на ЛВДШ показань “80”, “70”, “60”, “40”) або тримати натиснутою педаль пильності (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ”);
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0” (якщо головна рукоятка основного контролера знаходилась в положенні “Хід”).

Якщо до спрацювання системи АРШ головна рукоятка контролера знаходилась в гальмівному положенні то при дозволяючому показанні на ЛВДШ після спрацювання пристроїв АРШ натискати кнопку чи педаль пильності не потрібно.

7.1.3. Під час роботи від основного контролера з натиснутою педалью пильності при спрацюванні пристроїв АРШ машиніст повинен:

- відпустити педаль пильності;
- натиснути педаль пильності;
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0” (якщо головна рукоятка основного контролера знаходилась в положенні “Хід”).

7.1.4. Під час роботи від резервного контролера з відпущеною педалью пильності при спрацюванні пристроїв АРШ машиніст повинен:

- відпустити кнопку “Резервний пуск” (якщо її було натиснуто);
- натиснути кнопку пильності (лівою рукою) або педаль пильності (лівою ногою). На вагонах серії 81-717 при включенні системи АРШ необхідно натискати кнопку КБ АРШ або педаль пильності, при включенні системи ДАП АРШ необхідно натискати кнопку КБ ДАП або педаль пильності;
- відпустити кнопку пильності або педаль пильності (при наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності).

7.1.5. Під час роботи від резервного контролера з натиснутою педалью пильності при спрацюванні пристроїв АРШ машиніст повинен:

- відпустити кнопку “Резервний пуск” (якщо її було натиснуто);
- відпустити педаль пильності;
- натиснути педаль пильності (лівою ногою).

7.2. Спрацювання пристроїв АРШ при виникненні несправностей обладнання.

7.2.1. При виникненні несправностей пристроїв АРШ машиніст повинен:

- встановити характер несправності;
- визначити можливість продовження руху;

- поновити рух при забезпеченні безпеки руху та безпеки пасажирів.

7.2.2. Для продовження руху машиніст може застосувати системи АРШ, ДАП АРШ, ПОШ 40/20. При неможливості приведення рухомого складу в рух під контролем пристроїв АРШ машиніст повинен застосувати, з дозволу поїзного диспетчера, систему аварійного ходу рухомого складу порядком, встановленим в п.9.

7.2.3. Для попередження спрацювання ЕПК під час зупинки рухомого складу електричним гальмуванням машиніст повинен:

- для зупинки рухомого складу в передбачуваному місці перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-2”;
- вимкнути тумблер АЛС при швидкості 10-15 км/год та утримувати його в цьому положенні;
- проконтролювати появу показання „ОЧ” на ЛВДШ;
- натиснути та утримувати педаль безпеки;
- після повної зупинки рухомого складу залишити головну рукоятку основного контролера в положенні “Гальмо-2”;
- при відправленні поїзда перевести головну рукоятку КВ в положення “0”;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11;
- увімкнути тумблер АЛС при досягненні швидкості 5-10 км/год;
- впевнитись в появі на ЛВДШ допустимої швидкості і погасанні ОЧ;
- відпустити педаль пильності.

Для попередження спрацювання ЕПК на стоянці після зупинки рухомого складу пневматичним гальмуванням машиніст повинен:

- для зупинки рухомого складу в передбачуваному місці при наявності тиску в гальмових циліндрах залишити ручку крана машиніста в 3 положенні (для крана машиніста № 334) або в гальмівному положенні (для крана машиніста № 013);
- вимкнути тумблер АЛС при швидкості 10-15 км/год та утримувати його в цьому положенні;
- проконтролювати появу показання „ОЧ” на ЛВДШ;
- натиснути та утримувати педаль безпеки;
- перед відправленням відпустити пневматичні гальма рухомого складу порядком, встановленим в п.12;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11;
- увімкнути тумблер АЛС при досягненні швидкості 5-10 км/год;
- впевнитись в появі на ЛВДШ допустимої швидкості і погасанні ОЧ;
- відпустити педаль пильності.

8. Вимикання пристроїв АРШ.

8.1. Порядок роботи з пневматичними гальмами до вимикання пристроїв АРШ.

8.1.1. Вимикання пристроїв АРШ машиніст виконує на стоянці після виконання повного службового гальмування рухомого складу пневматичними гальмами.

8.1.2. До вимикання пристроїв АРШ при приведенні кабіни керування в неробочий стан машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 4 положення (для крана машиніста № 334) або в 6 положення (для крана машиніста № 013);
- проконтролювати розрядку гальмової магістралі;
- перекрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран (правою рукою) при рівні тиску в гальмовій магістралі 3,0 – 3,2 кгс/см²;
- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 1 положення (для крана машиніста № 334) або в поїзне положення (для крана машиніста № 013);
- проконтролювати наявність тиску в гальмових циліндрах головного вагона.

8.1.3. До вимикання пристроїв АРШ при виконанні переходу на іншу систему машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 4 положення (для крана машиніста № 334) або в 6 положення (для крана машиніста № 013);
- проконтролювати розрядку гальмової магістралі;
- при рівні тиску в гальмовій магістралі 3,0 – 3,2 кгс/см² перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 3 положення (для крана машиніста № 334) або залишити в 6 положенні (для крана машиніста № 013);
- проконтролювати наявність тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- перекрити кран ЕПК (правою рукою).

8.2. Порядок вимикання пристроїв АРШ.

8.2.1. Для відключення систем АРШ, ДАП АРШ або ПОШ 40/20 під час роботи від основного контролера машиніст повинен:

- проконтролювати знаходження головної рукоятки основного контролера в положенні “0” (при необхідності перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0”);
- перевести вимикач АРШ в положення “0” або відключити тумблер АРШ чи ДАП АРШ (лівою рукою);
- перевести реверсивну рукоятку в положення “0”;
- вийняти реверсивну рукоятку з основного контролера.

8.2.2. Для відключення систем АРШ або ПОШ 40/20 під час роботи від резервного контролера машиніст повинен:

- перевести вимикач АРШ в положення “0” або відключити тумблер АРШ чи ДАП АРШ (лівою рукою);
- перевести реверсивну рукоятку в положення “0”;
- вийняти реверсивну рукоятку з резервного контролера.

9. Застосування системи аварійного ходу.

9.1. Порядок вмикання системи аварійного ходу.

9.1.1. Систему аварійного ходу машиніст вмикає в аварійних ситуаціях для приведення рухомого складу в рух. На застосування системи аварійного ходу машиніст повинен отримати дозвіл поїзного диспетчера. Вмикання системи аварійного ходу машиніст виконує на стоянці після виконання повного службового гальмування рухомого складу пневматичними гальмами.

9.1.2. До вмикання системи аварійного ходу машиніст повинен загальмувати рухомий склад та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8.

9.1.3. Для вмикання системи аварійного ходу рухомого складу з застосуванням основного контролера машиніст повинен:

- на вагонах серії 81-717 проконтролювати включення автоматичних вимикачів ВУ, А-54, А-43, А-48, А-79, А-77;
- вимкнути вимикач РЛ АРШ;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в основний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Вперед”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- розпломбувати кнопку КАХ.

Для вмикання системи аварійного ходу рухомого складу з застосуванням резервного контролера на вагонах серії Еж та 81-502 машиніст повинен:

- вимкнути ВУ;
- вимкнути вимикач РЛ АРШ;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- натиснути кнопку КРР на 2-3с;
- розпломбувати кнопку КАХ.

Для вмикання системи аварійного ходу рухомого складу з застосуванням резервного контролера на вагонах серії 81-717 машиніст повинен:

- вимкнути автоматичні вимикачі ВУ та А-54;

- проконтролювати включення автоматичних вимикачів А-17, А-44, А-42, А-43, А-78;
- вимкнути вимикач РЛ АРШ;
- увімкнути вимикач ПОШ 40/20;
- встановити реверсивну рукоятку в резервний контролер;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “Хід”;
- проконтролювати спрацювання ВЗ-2;
- натиснути кнопку “Резервний МК” на 2-3с (лівою рукою) і впевнитись у роботі МК;
- розпломбувати кнопку КАХ.

9.2. Порядок роботи з ввімкненою системою аварійного ходу.

9.2.1. Приводити рухомий склад в рух від основного чи резервного контролера з застосуванням системи аварійного ходу машиніст повинен порядком, встановленим в п.11.

9.2.2. При керуванні рухомим складом з включеною системою аварійного ходу машиніст повинен утримувати натиснутою педаль пильності. Швидкість руху не повинна перевищувати:

- 45 км/год (при наявності на ЛВДШ показань “80”, “70”, “60”);
- 40 км/год (при наявності на ЛВДШ показання “40”);
- 20 км/год (при наявності на ЛВДШ показань “0” або “ОЧ”);
- 0 км/год – зупинка електропоїзда (при періодичній зміні показань „0” та „ОЧ”).

9.3. Порядок вмикання системи аварійного ходу.

9.3.1. Вмикання системи аварійного ходу машиніст виконує на стоянці після виконання повного службового гальмування рухомого складу пневматичними гальмами.

9.3.2. До вмикання системи аварійного ходу при приведенні кабіни керування в неробочий стан машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 4 положення (для крану машиніста № 334) або в 6 положення (для крану машиніста № 013);
- проконтролювати розрядку гальмової магістралі;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран (правою рукою) при рівні тиску в гальмовій магістралі 3,0 – 3,2 кгс/см²;
- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 1 положення (для крану машиніста № 334) або в поїзне положення (для крану машиніста № 013);
- проконтролювати наявність тиску в гальмових циліндрах головного вагона.

До вмикання системи аварійного ходу при виконанні переходу на іншу систему машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 4 положення (для крану машиніста № 334) або в 6 положення (для крану машиніста № 013);

- проконтролювати розрядку гальмової магістралі;
 - при рівні тиску в гальмовій магістралі 3,0 – 3,2 кгс/см² перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в 3 положення (для крана машиніста № 334) або залишити в 6 положенні (для крана машиніста № 013);
 - проконтролювати наявність тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- 9.3.3. Для вимикання системи аварійного ходу з застосуванням основного контролера рухомого складу машиніст повинен:
- перевести реверсивну рукоятку в положення “0”;
 - вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
 - увімкнути вимикач РЛ АРШ;
 - вимкнути вимикач ПОШ 40/20.
- 9.3.4. Для вимикання системи аварійного ходу з застосуванням основного контролера рухомого складу машиніст повинен:
- перевести реверсивну рукоятку в положення “0”;
 - вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
 - увімкнути вимикач РЛ АРШ;
 - вимкнути вимикач ПОШ 40/20
 - увімкнути ВУ (на вагонах серії Еж та 81-502) або автоматичні вимикачі ВУ та А-54 (на вагонах серії 81-717).

10. Керування розсувними дверима.

10.1. Порядок керування розсувними дверима.

10.1.1. Для роботи електричних кіл схеми дистанційного керування розсувними дверима вагонів реверсивна рукоятка повинна стояти в основному контролері (в положеннях “Вперед” чи “Назад”) або в резервному контролері (в положеннях “Хід”).

10.1.2. Для дистанційного відкривання розсувних дверей вагонів машиніст повинен:

- на вагонах серії 81-717 встановити вимикач вибору сторони відчинення дверей у відповідне положення та проконтролювати роботу підсвітки кнопок “Ліві двері” або “Праві двері”;
- вимкнути вимикач “Закриття дверей” (лівою рукою);
- натиснути на 2-3с кнопку “Ліві двері” або “Праві двері” лівою рукою (на вагонах серії Еж та 81-502) або натиснути на 2-3с кнопку “Ліві двері” лівою рукою або “Праві двері” правою рукою (на вагонах серії 81-717).

10.1.3. Для дистанційного закривання розсувних дверей вагонів з застосуванням основної системи зачинення дверей машиніст повинен:

- увімкнути вимикач “Закриття дверей” (лівою рукою);

- впевнитись в зачиненні дверей на всіх вагонах (по горінню лампи “Двері поїзда”, по вимиканню ламп бортової сигналізації “Двері вагона” на всіх вагонах або візуально при проході вздовж поїзда).

Для дистанційного закривання розсувних дверей вагонів з застосуванням резервної системи зачинення дверей машиніст повинен:

- натиснути кнопку “Резервне закрытие дверей” на 2-3с;
- впевнитись в зачиненні дверей на всіх вагонах (по горінню лампи “Двері поїзда” після вмикавання лівою рукою вимикача “Закриття дверей” або візуально при проході вздовж поїзда).

Машиніст повинен зачиняти розсувні двері вагонів не допускаючи затиснення пасажирів та їх речей.

10.2. Порядок контролю за роботою розсувних дверей.

10.2.1. Машиніст та помічник машиніста повинні контролювати роботу розсувних дверей вагонів за допомогою ламп бортової сигналізації “Двері вагона”, по горінню лампи “Двері поїзда” в блоці сигнальних ламп або візуально при проході вздовж рухомого складу.

10.2.2. Машиніст та помічник машиніста повинні контролювати відчинення та зачинення розсувних дверей на всіх вагонах по роботі ламп бортової сигналізації “Двері вагона” на стоянках та під час руху за допомогою дзеркал.

Лампа бортової сигналізації “Двері вагона” горить при відчинених дверях у вагоні (хоча-б однієї ступки). При зачинених дверях вагона лампа бортової сигналізації “Двері вагона” не горить.

10.2.3. Після вмикавання вимикача “Закриття дверей” машиніст та помічник машиніста повинні впевнитись в зачиненні дверей на всіх вагонах по горінню лампи “Двері поїзда” в блоці сигнальних ламп.

Лампа “Двері поїзда” горить при зачинених дверях на всіх вагонах. При відкритих дверях у вагоні (хоча-б однієї ступки) лампа “Двері поїзда” не горить. При відсутності контролю зачинення дверей (лампа “Двері поїзда” не горить) необхідно візуально проконтролювати зачинення дверей на всіх вагонах.

10.2.4. При роботі машиніста без помічника машиніста для візуального контролю зачинення дверей машиніст повинен:

- загальмувати рухомий склад пневматичними гальмами для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- загальмувати рухомий склад ручним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- взяти реверсивну рукоятку з собою та вийти з кабіни керування, зачинивши двері кабіни на замок;
- пройти вздовж вагонів, контролюючи взаємне прилягання дверних ступок рухомого складу.

При роботі машиніста з помічником машиніста для візуального контролю зачинення дверей помічник машиніста повинен пройти вздовж вагонів, контролюючи взаємне прилягання дверних стулок рухомого складу.

11. Керування ходовим режимом.

11.1. Порядок застосування ходового режиму.

11.1.1. До включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі з системою АРШ або ДАП АРШ машиніст повинен:

- увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10.

До підключення тягових двигунів рухомого складу без пристроїв АРШ машиніст повинен:

- увімкнути систему аварійного ходу рухомого складу порядком, встановленим в п.9.
- зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10.

11.1.2. Для включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі від основного контролера з системою АРШ або ДАП АРШ машиніст повинен:

- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Хід” (лівою рукою);
- проконтролювати включення ходового режиму (по вимиканню лампи “РП поїзда”);
- виконати розгін рухомого складу у відповідності з встановленими режимами керування;
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0”.

При наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності.

11.1.3. Для включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі від резервного контролера з системою АРШ машиніст повинен:

- перевести реверсивну рукоятку в резервному контролері в необхідне положення “Хід” (у відповідності з встановленими режимами керування);
- натиснути кнопку “Резервний пуск” (лівою рукою);
- виконати розгін рухомого складу у відповідності з встановленими режимами керування;
- відпустити кнопку “Резервний пуск”.

При наявності на ЛВДШ показання “0” чи “ОЧ” для керування рухомим складом машиніст повинен тримати натиснутою педаль пильності.

11.1.4. Для включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі з системою ПОШ 40/20 машиніст повинен:

- натиснути педаль пильності (лівою ногою);

- включити двигуни рухомого складу в ходовому режимі порядком, встановленим в п.11.1.2., 11.1.3.

11.1.5. Для включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі від основного контролера без пристроїв АРШ машиніст повинен:

- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- натиснути кнопку КАХ (лівою рукою на вагонах серії Еж та 81-502 або правою рукою на вагонах серії 81-717);
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Хід”;
- проконтролювати включення ходового режиму (по вимиканню лампи “РП поїзда”);
- виконати розгін рухомого складу у відповідності з встановленими режимами керування;
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0”;
- відпустити кнопку КАХ.

11.1.6. Для включення двигунів рухомого складу в ходовому режимі від резервного контролера без пристроїв АРШ машиніст повинен:

- перевести реверсивну рукоятку в резервному контролері в необхідне положення “Хід” (у відповідності з встановленими режимами керування);
- натиснути педаль пильності (лівою ногою);
- натиснути кнопку КАХ (лівою рукою на вагонах серії Еж та 81-502 або правою рукою на вагонах серії 81-717);
- натиснути кнопку “Резервний пуск”;
- виконати розгін рухомого складу у відповідності з встановленими режимами керування;
- відпустити кнопку “Резервний пуск”;
- відпустити кнопку КАХ.

11.2. Режими керування рухомим складом в ходовому режимі.

11.2.1. В процесі розгону рухомого складу машиніст та помічник машиніста повинні бути готові застосувати екстрене гальмування в разі потреби. Машиніст повинен постійно тримати ліву руку на головній рукоятці основного контролера, праву руку на ручці крана машиніста, помічник машиніста повинен тримати праву руку на ручці стоп-крана.

11.2.2. При виборі режиму керування рухомим складом в ходовому режимі машиніст повинен забезпечити безпечний рух та виконання графіка руху поїздів. Забороняється застосовувати режими керування, які можуть призвести до появи несправностей або до порчі обладнання рухомого складу.

При виконанні поїзної та маневрової роботи на лінії машиніст повинен застосовувати положення “Хід-3” або “Хід-2” в залежності від наявного часу на виконання роботи. Маневрова робота на паркових та деповських коліях виконується з застосуванням положення “Хід-1”. При застосуванні ходового режиму машиніст повинен намагатися витратити мінімум електроенергії для

розгону поїзда, не допускаючи вмикання ходового режиму довше необхідного часу.

11.2.3. У випадку погіршення зчеплення колісних пар з рейками або при несправності ходового режиму на одному вагоні (чи на кількох вагонах) в необхідних випадках машиніст повинен виконувати розгін рухомого складу з застосуванням положення “Хід-2” з переводом головної рукоятки контролера в положення “Хід-1”, не затримуючи її в положенні “Хід-2”. Для продовження розгону потрібно на 1-2 с перевести рукоятку контролера в положення “Хід-3” і, повернувши її в положення “Хід-1”, здійснити виведення позицій ходового режиму послідовним переводом головної рукоятки контролера в положення “Хід-1” – “Хід-2” – “Хід-1”, не затримуючи її в положенні “Хід-2”. Після переходу електричної схеми на автоматичну характеристику машиніст може перевести головну рукоятку контролера в положення “Хід-3” та затримати її в цьому положенні до досягнення рухомим складом потрібної швидкості. Під час роботи контролером потрібно запобігти проскакуванню вала в положення “0”, що спричинить вимкання ходового режиму до досягнення необхідної швидкості.

У випадках погіршення зчеплення колісних пар з рейками під час виведення позицій ходового режиму машиніст повинен на слух контролювати відсутність буксування. При зриві зчеплення колісних пар з рейками потрібно перевести головну рукоятку контролера в положення “Хід-1” та затримати її в цьому положенні до припинення буксування. Якщо буксування не припиняється необхідно відключити ходовий режим та виконати розгін повторно з особливою обережністю.

11.2.4. Після виконання розгону рухомого складу від основного контролера з застосуванням положення “Хід-3” до переведення головної рукоятки основного контролера в положення “0” необхідно дочекатися переходу електричної схеми на автоматичну характеристику або затримати головну рукоятку основного контролера в положенні “Хід-1” на 2-3 с.

12. Керування гальмовим режимом.

12.1. Порядок застосування гальмового режиму.

12.1.1. Для застосування електричного (реостатного) гальмування машиніст повинен:

- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-1” (лівою рукою);
- проконтролювати включення гальмового режиму на всіх вагонах (по вимиканню лампи РП);
- виконати електричне гальмування рухомого складу у відповідності з встановленими режимами керування, забезпечуючи чітку фіксацію головної рукоятки основного контролера на всіх положеннях;

- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “0” (лівою рукою). На вагонах серії 81-717 для переведення головної рукоятки основного контролера в положення “0” необхідно натиснути фіксатор рукоятки контролера, який запобігає помилковому переводу контролера в положення „0” під час гальмування.

12.1.2. Для застосування пневматичного гальмування краном машиніста № 334 машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста в четверте положення (правою рукою);
- розрядити гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см²;
- перевести ручку крана машиніста в третє положення (правою рукою);
- проконтролювати реалізацію гальмового ефекту.

При необхідності збільшення гальмового ефекту машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста в четверте положення (правою рукою);
- додатково розрядити гальмову магістраль на 0,2 – 0,3 кгс/см²;
- перевести ручку крана машиніста в третє положення (правою рукою);
- проконтролювати реалізацію гальмового ефекту.

При необхідності повного відпуску гальм машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста в перше положення (правою рукою);
- зарядити гальмову магістраль до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- перевести ручку крана машиніста в друге положення (правою рукою).

12.1.3. Для застосування пневматичного гальмування краном машиніста № 013 машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в третє положення;
- проконтролювати розрядку гальмової магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см²;
- проконтролювати реалізацію гальмового ефекту.

При необхідності збільшення гальмового ефекту машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в одне з наступних гальмових положень (в четверте, п’яте або шосте положення);
- проконтролювати додаткову розрядку гальмової магістралі;
- проконтролювати реалізацію гальмового ефекту.

При необхідності зменшення гальмового ефекту машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в одне з попередніх гальмових положень (в третє, четверте або п’яте положення);
- проконтролювати часткову зарядку гальмової магістралі;
- проконтролювати реалізацію гальмового ефекту.

При необхідності повного відпуску гальм машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста в поїзне положення (правою рукою);
- проконтролювати зарядку гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см².

12.1.4. Для застосування екстреного гальмування при керуванні рухомим складом від основного контролера машиніст повинен:

- перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в п'яте положення (для крана машиніста № 334) або в 7 положення (для крана машиніста № 013);
- перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-2” (лівою рукою).

Для застосування екстреного гальмування при керуванні рухомим складом від резервного контролера машиніст повинен перевести ручку крана машиніста (правою рукою) в п'яте положення (для крана машиніста № 334) або в 7 положення (для крана машиніста № 013).

Для застосування екстреного гальмування помічник машиніста повинен відкрити стоп-кран.

12.1.5. Для застосування ручного гальма вагона машиніст або помічник машиніста повинен:

- перевести рукоятку маховика ручного гальма в робочий стан;
- виконати 16-27 обертів маховика ручного гальма за стрілкою годинника (до упору).

Для відпуску ручного гальма вагона машиніст або помічник машиніста повинен:

- виконати 16-27 обертів маховика ручного гальма проти стрілки годинника (до упору);
- перевести рукоятку маховика ручного гальма в неробочий стан.

12.1.6. Для застосування стоянкового гальма вагона машиніст або помічник машиніста повинен перекрити кран стоянкового гальма та проконтролювати вихід повітря через кран стоянкового гальма.

Для відпуску стоянкового гальма вагона машиніст або помічник машиніста повинен відкрити кран стоянкового гальма.

12.2. Порядок вибору режиму гальмування рухомим складом.

12.2.1. В процесі гальмування рухомого складу машиніст та помічник машиніста повинні бути готові застосувати екстрене гальмування в разі потреби. Машиніст повинен постійно тримати ліву руку на головній рукоятці основного контролера, праву руку на ручці крана машиніста, помічник машиніста повинен тримати праву руку на ручці стоп-крана.

12.2.2. Під час гальмування рухомого складу необхідно враховувати ефективність гальм рухомого складу, швидкість руху, профіль колії, завантаження вагонів та стан рейок (погодні умови). Для забезпечення зупинки у встановленому місці або для зниження швидкості руху машиністу забороняється застосовувати режими керування, які можуть призвести до появи несправностей або до порчі обладнання рухомого складу, за винятком випадків застосування гальм для попередження наїзду на раптову перешкоду.

12.2.3. При виборі режиму гальмування машиніст повинен забезпечити безпечний рух та виконання графіка руху поїздів. Довжину гальмового шляху при виконанні гальмування рухомого складу необхідно вибирати з запасом, для чого процес гальмування потрібно розпочинати завчасно. Накладання

пневматичного гальма на електричне допускається тільки при застосуванні екстреного гальмування рухомого складу порядком, встановленим в п.12.1.3.

Неправильний вибір машиністом місця початку гальмування, а також застосування необдуманого методу гальмування приводять до збільшення часу прямування потягу по перегону і додаткової витрати електроенергії або до втрати гальмових шляхів і проїзду місця зупинки.

12.3. Режими керування рухомим складом при застосуванні електричного (реостатного) гальмування.

12.3.1. На вагонах серії Еж та 81-502 при швидкості руху більше 60 км/год переведення головної рукоятки основного контролера з положення „0” в положення „Гальмо-1” призводить до появи гальмового ефекту. Для збільшення гальмового ефекту необхідно перевести головну рукоятку основного контролера в положення „Гальмо-1А” та повернути її в положення „Гальмо-1”. Для подальшого збільшення гальмового ефекту цей процес необхідно повторювати. При зменшенні швидкості руху нижче 60 км/год машиніст зобов'язаний застосувати реостатне гальмування переводом головної рукоятки основного контролера в положення „Гальмо-1”, „Гальмо-1А” та „Гальмо-2” в залежності від загрузки вагону, стану рейок, погодних умов тощо.

На вагонах серії 81-717 при швидкості руху більше 54 км/год переведення головної рукоятки основного контролера з положення „0” в положення „Гальмо-1” призводить до включення блоку РТ-300/300 та, як наслідок, до появи гальмового ефекту. Для збільшення гальмового ефекту необхідно перевести головну рукоятку основного контролера в положення „Гальмо-1А”, для зменшення гальмового ефекту необхідно повернути головну рукоятку основного контролера в положення „Гальмо-1”. При зменшенні швидкості руху нижче 54 км/год блок РТ-300/300 відключається, машиніст зобов'язаний застосувати реостатне гальмування переводом головної рукоятки основного контролера в положення „Гальмо-1”, „Гальмо-1А” та „Гальмо-2” в залежності від загрузки вагону, стану рейок, погодних умов тощо.

12.3.2. Збудження тягових двигунів виконується послідовним переводом головної рукоятки основного контролера в положення “Гальмо-1” – “Гальмо-1А” – “Гальмо-1” (при швидкості менше 60 км/год на вагонах серії Еж чи 81-502 або при швидкості менше 54 км/год на вагонах серії 81-717). Переведення головної рукоятки основного контролера в положення “Гальмо-1” потрібно виконувати плавно, не допускаючи переводу її в положення “0” (переведення головної рукоятки основного контролера в положення “0” призводить до відключення гальмового режиму та втрати гальмових шляхів).

Для форсування збудження тягових двигунів машиніст повинен перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-2” на 1-2 с. За цей час реостатний контролер виведе кілька позицій гальмового режиму. При швидкості більше 60 км/год на вагонах серії Еж чи 81-502 або при швидкості

більше 54 км/год на вагонах серії 81-717, а також при погіршенні зчеплення колісних пар з рейками виконувати форсування збудження тягових двигунів забороняється.

12.3.2. При необхідності застосування автоматичного гальмування машиніст повинен перевести головну рукоятку основного контролера з положення “Гальмо-1” в положення “Гальмо-2”.

Для попередження різкої зупинки рухомого складу потрібно здійснити виведення позицій гальмового режиму послідовним переводом головної рукоятки основного контролера в положення “Гальмо-2” – “Гальмо-1А”. При наближенні до місця зупинки рухомого складу потрібно перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-2”.

12.3.3. При спрацюванні РП або при несправності гальмового режиму на одному вагоні (чи на кількох вагонах) та при погіршенні зчеплення колісних пар з рейками для застосування автоматичного гальмування машиніст повинен здійснити виведення позицій гальмового режиму послідовним переводом головної рукоятки основного контролера в положення “Гальмо-1А” – “Гальмо-2” – “Гальмо-1А”, не затримуючи її в положенні “Гальмо-2”. При досягненні швидкості 5км/год для зупинки рухомого складу потрібно перевести головну рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-2”, затримати її в цьому положенні до спрацювання ВЗ-1 та короткочасно перевести в положення “Гальмо-1А” для пом'якшення гальмового ефекту.

У випадках погіршення зчеплення колісних пар з рейками під час виведення позицій гальмового режиму машиніст повинен на слух контролювати відсутність зриву зчеплення. При зриві зчеплення колісних пар з рейками потрібно перевести головну рукоятку контролера в положення “Гальмо-1” та затримати її в цьому положенні до відновлення задовільного зчеплення коліс з рейками.

12.3.4. При застосуванні електричного (реостатного) гальмування для зменшення швидкості руху рухомого складу після зниження швидкості руху до необхідної перед переведенням головної рукоятки основного контролера в положення “0” необхідно затримати її в положенні “Гальмо-1” на 2-3 с.

12.4. Режими керування рухомим складом при застосуванні пневматичного гальмування.

12.4.1. Для забезпечення зупинки у встановленому місці або для зниження швидкості руху машиніст повинен застосовувати службове гальмування, за винятком випадків застосування гальм для попередження наїзду на раптову перешкоду.

При застосуванні службового гальмування необхідно намагатися зупинити рухомий склад, не допускаючи зниження тиску в гальмовій магістралі нижче 4 кгс/см² з обов'язковим зменшенням гальмового ефекту при зупинці.

12.4.2. При застосуванні пневматичних гальм машиніст повинен постійно контролювати рівень зниження швидкості рухомого складу.

Для попередження проїзду місця зупинки при недостатньому рівні зниження швидкості рухомого складу необхідно збільшити гальмовий ефект. При рівні тиску в гальмовій магістралі менше 4 кгс/см² перед зупинкою рухомого складу необхідно зменшити гальмовий ефект переводом ручки крана машиніста № 334 в друге положення з поверненням в третє при рівні тиску в гальмовій магістралі більше 4 кгс/см² або в третє чи четверте положення (для крану машиніста № 013).

Для попередження передчасної зупинки необхідно зменшити гальмовий ефект. При кожному послабленні дії гальм необхідно уважно контролювати рівень тиску в гальмовій магістралі, щоб не допустити повного відпуску гальм. Допущення передчасного повного відпуску гальм веде до збільшення гальмового шляху та може призвести до проїзду місця зупинки.

12.4.3. При погіршенні зчеплення колісних пар з рейками для застосування гальмування машиніст повинен намагатися виконати зупинку рухомого складу при розрядці гальмової магістралі на 0,7 – 0,9 кгс/см² без збільшення гальмового ефекту. Для цього при виборі місця початку гальмування необхідно враховувати збільшення гальмового шляху. Перед зупинкою рухомого складу необхідно обов'язково зменшити гальмовий ефект переводом ручки крана машиніста № 334 в друге положення з поверненням в третє при рівні тиску в гальмовій магістралі більше 4 кгс/см² або в третє положення (для крану машиніста № 013).

12.4.4. Під час гальмування з включеними пристроями АРШ при досягненні швидкості 5км/год для пом'якшення гальмового ефекту при спрацюванні ВЗ-1 потрібно повністю відпустити гальма.

12.4.5. При застосуванні пневматичного гальмування для зменшення швидкості руху необхідно службовим гальмуванням розрядити гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² та проконтролювати реалізацію гальмового ефекту. Після зниження швидкості руху до необхідної потрібно повністю відпустити гальма.

12.4.6. В умовах снігопаду для попередження появи снігу між колодками та бандажами під час руху необхідно періодично (на прямих ділянках колії) службовим гальмуванням розряджати гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² та контролювати реалізацію гальмового ефекту. При появі гальмового ефекту потрібно відпустити гальма.

13. Порядок обміну інформацією з працівниками метрополітену.

13.1. Порядок обміну інформацією з застосуванням радіостанцій.

13.1.1. Під час роботи на лінії поїзна радіостанція повинна бути включена. Включення радіостанції машиніст контролює по горінню індикатора. Забороняється самовільне вимикання поїзної радіостанції за винятком

випадків пошкоджень, які погрожують цілісності обладнання рухомого складу.

При виявленні зауважень по якості роботи поїзного радіозв'язку машиніст повинен доповісти про них поїзному диспетчеру. Про всі випадки несправності радіостанції машиніст повинен доповісти поїзному диспетчеру та машиністу-інструктору та зробити відповідний запис в поїзну книгу.

13.1.2. Під час роботи на Святошино-Броварській лінії та в приміщенні ПТО радіостанція повинна бути включена на 2 каналі, на паркових та деповських коліях електродепо „Дарниця” радіостанція повинна працювати на каналі Р-2. Під час виїзду на Куренівсько-Човоноармійську лінію радіостанція повинна бути включена на 1 каналі, на Сирецько-Печерську лінію – на 3 каналі, на паркових та деповських коліях електродепо „Оболонь” радіостанція повинна працювати на каналі Р-1, на паркових та деповських коліях електродепо „Харківське” – на каналі Р-2.

Переключення каналів здійснюється перед відповідними знаками на з'єднувальних коліях.

13.1.3. Справність радіостанції машиніст перевіряє перед виїздом на лінію шляхом встановлення двостороннього зв'язку з поїзним диспетчером. В період передачі чергування на диспетчерському пункті (з 7год.55хв. до 8год.05хв. та з 19год.55хв. до 20год.05хв.) для перевірки справності поїзного радіозв'язку машиніст повинен встановити двосторонній зв'язок з машиністом-інструктором.

13.1.4. Машиніст та помічник машиніста повинні використовувати радіостанцію для передачі та прийому службової інформації, пов'язаної з організацією руху поїздів або забезпеченням безпеки руху поїздів та маневрової роботи.

Машиніст або помічник машиніста повинен доповісти поїзному диспетчеру:

- про відхилення поїзда від графіка руху на 30 с з наведенням причини відхилення;
- про затримку поїзда на станції або перегоні чи в тупику з наведенням причини затримки;
- про появу на ЛВДШ показань “0” або “ОЧ”.

13.1.5. Для передачі інформації в ефір мікрофон необхідно зняти з кронштейну.

Тангенту мікрофону потрібно тримати натиснутою при передачі інформації. Під час прийому інформації тангента мікрофону повинна бути відпущена. Натискати та відпускати тангенту необхідно своєчасно (натискати тангенту потрібно за 2с до початку першої фрази, відпускати – через 2 с після передачі останньої фрази). Мікротелефонну трубку або мікрофон під час переговорів необхідно тримати так, щоб він знаходився на відстані 5 см від

рота того, хто говорить. Після закінчення переговорів мікрофон необхідно встановити на кронштейн.

Для виклику абонента та передачі інформації машиніст повинен:

- проконтролювати включення радіостанції та роботу її на відповідному каналі;
- проконтролювати вільність каналу зв'язку (при зайнятості радіоканалу потрібно дочекатися закінчення переговорів, за винятком випадків, коли зв'язок потрібно встановити терміново. В такій ситуації);
- натиснути тангенту, голосом викликати абонента і відпустити тангенту;
- отримати відповідь абонента;
- натиснути тангенту, передати інформацію і відпустити тангенту;
- отримати підтвердження про прийом інформації.

Для прийому інформації при отриманні виклику абонента машиніст повинен:

- отримати виклик абонента;
- натиснути тангенту, голосом відповісти на виклик і відпустити тангенту;
- отримати інформацію абонента;
- натиснути тангенту, підтвердити прийом інформації і відпустити тангенту.

13.2. Порядок передачі інформації при неможливості застосування радіостанції.

13.2.1. При необхідності передачі термінової інформації при відсутності зв'язку з абонентом машиніст повинен дати інформацію в ефір за формою: “Увага всім хто мене чує! Я машиніст (або помічник машиніста) маршруту №... Зв'язок з диспетчером (або машиністом-інструктором, оператором тощо) відсутній”. Далі передає текст інформації.

При отриманні інформації про відсутність зв'язку з абонентом машиніст або помічник машиніста повинні терміново передати цю інформацію абоненту за допомогою поїзного радіозв'язку, тунельного зв'язку або через чергового по станції.

13.2.2. При неможливості встановити двосторонній зв'язок з абонентом при знаходженні рухомого складу на лінії машиніст повинен скористатися телефоном тунельного зв'язку або передати інформацію через чергового по станції.

Для тунельного зв'язку застосовуються телефонні апарати ТАП-ММ і Перегон-М. Телефонні апарати тунельного зв'язку ТАП-ММ встановлені на ділянці Святошино-Броварської лінії від станції „Лісова” до станції „Святошин” та на Куренівсько-Червоноармійській лінії. Телефонні апарати тунельного зв'язку Перегон-М встановлені на ділянці Святошино-Броварської лінії від станції „Святошин” до станції „Академістечко” та на Сирецько-Печерській лінії.

Для застосування телефонного апарату тунельного зв'язку ТАП-ММ для зв'язку з поїзним диспетчером потрібно:

- перевірити наявність напису “ТН” на кришці телефону;
- відкрити кришку телефону, натиснувши кнопку, розташовану на боковій частині корпусу;
- вийняти телефонну трубку з гнізда на кришці телефону;
- натиснути білу кнопку на корпусі телефону;
- проконтролювати, що телефонна лінія вільна;
- голосом викликати поїзного диспетчера;
- отримати відповідь поїзного диспетчера;
- передати інформацію;
- отримати підтвердження про прийом інформації;
- відпустити білу кнопку на корпусі телефону;
- встановити телефонну трубку в гніздо на кришці телефону;
- закрити кришку телефону до фіксації її в зачиненому стані.

Для застосування телефонного апарату тунельного зв'язку Перегон-М для зв'язку з поїзним диспетчером потрібно:

- перевірити наявність напису “ТН” на кришці телефону;
- відкрити кришку телефону, піднявши вгору ключ, розміщений на кришці апарату, та повернувши його на 90° проти годинникової стрілки;
- зняти телефонну трубку з важеля;
- проконтролювати, що телефонна лінія вільна;
- натиснути тангенту трубки та голосом викликати поїзного диспетчера;
- відпустити тангенту трубки та отримати відповідь поїзного диспетчера;
- натиснути тангенту трубки та передати інформацію;
- відпустити тангенту трубки та отримати підтвердження про прийом інформації;
- встановити телефонну трубку на важіль;
- вкласти витий шнур телефонної трубки в корпус телефону;
- закрити кришку телефону до фіксації її в зачиненому стані та повернути ключ, розміщений на кришці апарату, на 90° за годинниковою стрілкою.

13.2.3. При неможливості встановити двосторонній зв'язок з абонентом при знаходженні рухомого складу на паркових коліях електродепо машиніст повинен скористатися телефоном стрілочного зв'язку.

Для стрілочного зв'язку застосовуються телефонні апарати ТАП-ММ і ТАП-2406. Телефонні апарати стрілочного зв'язку ТАП-ММ встановлені на станціях з колійним розвитком Святошино-Броварської лінії (крім станції „Академмістечко”) та Куренівсько-Червоноармійській лінії, в електродепо „Дарниця” та „Оболонь”. Телефонні апарати стрілочного зв'язку ТАП-2406 встановлені на станції „Академмістечко” Святошино-Броварської лінії, на

станціях з колійним розвитком Сирецько-Печерської лінії, в електродепо „Харківське”.

Для застосування телефонного апарату стрілочного зв'язку ТАП-ММ для зв'язку з черговим по посту централізації потрібно:

- перевірити наявність напису “Стр” на кришці телефону;
- відкрити кришку телефону, натиснувши кнопку, розташовану на боковій частині корпусу;
- вийняти телефонну трубку з гнізда на кришці телефону;
- натиснути білу кнопку на корпусі телефону;
- проконтролювати наявність зумера в телефонній трубці та дочекатися відповіді чергового по посту централізації;
- отримати відповідь чергового по посту централізації;
- передати інформацію;
- отримати підтвердження про прийом інформації;
- відпустити білу кнопку на корпусі телефону;
- встановити телефонну трубку в гніздо на кришці телефону;
- закрити кришку телефону до фіксації її в зачиненому стані.

Для застосування телефонного апарату стрілочного зв'язку ТАП-2406 для зв'язку з черговим по посту централізації потрібно:

- перевірити наявність напису “Стр” на кришці телефону;
- відкрити кришку телефону, натиснувши кнопку, розташовану на боковій частині корпусу;
- зняти телефонну трубку з важеля;
- проконтролювати наявність зумера в телефонній трубці та дочекатися відповіді чергового по посту централізації;
- отримати відповідь чергового по посту централізації;
- натиснути кнопку, розміщену на лицевій панелі телефону, та передати інформацію;
- відпустити кнопку, розміщену на лицевій панелі телефону, та отримати підтвердження про прийом інформації;
- встановити телефонну трубку на важіль;
- вкласти витий шнур телефонної трубки в корпус телефону;
- закрити кришку телефону до фіксації її в зачиненому стані.

13.3. Порядок ведення переговорів з абонентами.

13.3.1. При передачі інформації необхідно говорити стисло, ясно, без підвищення голосу. Мікрофон або телефонну трубку потрібно тримати на відстані 4-5 см від рота. Забороняється:

- передавати повідомлення під час зайнятого каналу (крім випадків, що загрожують життю людей, безпеці руху поїздів чи збереженню обладнання або рухомого складу);
- безладно натискати тангенту мікротелефонної трубки;

• вести приватні переговори, а також переговори, які не пов'язані безпосередньо з організацією та регулюванням руху поїздів, маневрової роботи та забезпеченням безпеки руху.

13.3.2. При веденні переговорів з абонентами машиніст та помічник машиніста повинні дотримуватись регламенту переговорів:

- при отриманні виклику абонента: “Слухає машиніст (або помічник машиніста) маршруту №...”;
- для виклику абонента: “Диспетчер (або машиніст-інструктор, оператор тощо)”;
- для термінового виклику абонента “Диспетчер (або машиніст-інструктор, оператор тощо) терміново!”;
- при відсутності відповіді абонента: “Диспетчер (або машиніст-інструктор, оператор тощо)! Вас не чую”;
- після отримання відповіді абонента: “Я машиніст (або помічник машиніста) маршруту №...” (Далі передає текст інформації);
- після отримання інформації, коли відповідь зрозуміла: “Зрозумів”;
- після отримання інформації, коли відповідь незрозуміла: “Повторіть. Вас не зрозумів”.

14. Порядок передачі інформації пасажирам.

14.1. Порядок користування пристроями передачі інформації.

14.1.1. Для передачі інформації пасажирам за допомогою радіоінформатора машиніст повинен натиснути відповідну кнопку на панелі радіоінформатора.

14.1.2. Для передачі інформації пасажирам за допомогою пристрою гучномовного оповіщення машиніст повинен натиснути тангенту мікрофона гучномовного оповіщення.

14.1.3. Для відповіді пасажирам після отримання інформації за допомогою системи “Пасажир-машиніст” машиніст повинен натиснути тангенту мікрофону системи “Пасажир-машиніст”. При несправності системи “Пасажир-машиніст” для відповіді пасажиру машиніст повинен використовувати гучномовне оповіщення.

14.2. Порядок передачі інформації пасажирам.

14.2.1. Для передачі інформації пасажирам про назви станцій, маршрут прямування рухомого складу, попередження про наступне закриття розсувних дверей, прохання прискорити висадку та посадку, відпустити двері, звільнити вагони необхідно використовувати радіоінформатор.

Для передачі оперативної інформації пасажирам машиніст повинен використовувати гучномовне оповіщення.

Для передачі інформації від пасажирів та для відповіді машиніста на цю інформацію необхідно використовувати систему “Пасажир-машиніст”.

При наявності технічної можливості для передачі інформації пасажирам за допомогою радіоінформатора передавати цю інформацію за допомогою пристрою гучномовного оповіщення забороняється.

14.2.2. При передачі інформації пасажирам за допомогою пристрою гучномовного оповіщення машиніст повинен дотримуватись регламенту переговорів:

- після зупинки поїзда на станції: “Станція ...”;
- перед відправленням поїзда зі станції: “Обережно, двері зачиняються! Наступна станція ...”;
- при вимушеній зупинці поїзда на перегоні: “Громадяни пасажири! З технічних причин відправлення поїзда затримується. Прошу дотримуватись спокою і порядку”;
- при затримці поїзда після зупинки на перегоні: “Громадяни пасажири! Дотримуйтеся спокою і порядку, поїзд буде відправлений приблизно через ... хвилин” (передавати періодично через 3-4 хв);
- перед відправленням поїзда з перегону (за 10-15с до відправлення): “Громадяни пасажири! Будьте обережні, потяг відправляється”;
- при проїзді станції без зупинки: “Громадяни пасажири! Станцію ... потяг проїде без зупинки”;
- на станції, закритій для виходу в місто, яка працює як пересадочна з однієї лінії на іншу: “Громадяни пасажири! Станція ... працює тільки для пересадки на ... лінію, виходу в місто немає”;
- для прискорення висадки пасажирів: “Громадяни пасажири! Швидше виходьте з вагонів”;
- для прискорення посадки пасажирів: “Громадяни пасажири! Швидше заходьте в вагони”;
- при прямуванні до станції зняття поїзда з лінії на кожній станції перед закриттям дверей: “Громадяни пасажири! Поїзд прямує до станції ...”;
- при необхідності висадки пасажирів з поїзда на станції: “Громадяни пасажири! Поїзд далі не йде, прохання звільнити вагони” (оголошується двічі);
- при висадці пасажирів з поїзда на перегоні: “Громадяни пасажири! Поїзд далі не йде, дотримуйтеся спокою та порядку! Буде проводитись висадка пасажирів з поїзда в тунель і прямування в напрямку станції При виході з вагонів користуйтеся поручнями і драбинками”.

14.2.3. При отриманні виклику пасажира по системі “Пасажир-машиніст” машиніст повинен відповісти на виклик, отримати інформацію від пасажира, підтвердити правильність її сприйняття та повідомити пасажира про вжиті заходи.

15. Застосування вентиляції рухомого складу.

15.1. Порядок застосування вентиляції кабіни машиніста.

15.1.1. Для створення комфортних умов для машиніста і помічника машиніста кабіни керування рухомого складу обладнані вентиляцією, яка забезпечує посилену циркуляцію повітря в кабіні.

15.1.2. Вентиляція кабіни керування вагонів серії Еж та 81-502 вмикається тумблером „Вентилятор” за умови знаходження реверсивної рукоятки в положенні „Вперед”. Регулювання обертів вентилятора здійснюється ручкою на блоці живлення в напрямку написів „Більше” або „Менше”. Зупинка вентилятора здійснюється відключенням тумблера „Вентилятор”.

15.1.3. Вентиляція кабіни керування вагонів серії 81-717 вмикається та вимикається вимикачем „Вентиляція кабіни”.

15.2. Порядок застосування вентиляції салону.

15.2.1. Для створення комфортних умов для пасажирів салони вагонів серії 81-717 та 81-714 обладнані вентиляцією, яка забезпечує циркуляцію повітря в пасажирському салоні.

15.2.2. Вентиляція пасажирських салонів вмикається та вимикається вимикачем „Вентиляція салонів”.

15.2.3. Машиніст зобов'язаний включити вентиляцію пасажирських салонів при стоянці поїзда з зачиненими дверима більше 1 хв. Відключити вентиляцію пасажирських салонів машиніст повинен після поновлення руху.

16. Експлуатація охоронної сигналізації.

16.1. Робота охоронної сигналізації на вагонах серії Еж та 81-502.

16.1.1. Комплект охоронної сигналізації складається з блоку управління та індикації, розміщеного над лобовим склом, дверного блокування та автоматичного вимикача А-76 „Охоронна сигналізація”, який пломбується у включеному стані. Працює охоронна сигналізація при знаходженні реверсивного валу в положенні „Вперед” в одній з кабіні.

16.1.2. В разі несанкціонованого проникнення сторонньої особи в кабіну хвостового вагону під час слідування рухомого складу по лінії на блоці управління та індикації загоряється червона „Лампа сигналізації” та вмикається тоновий сигнал.

16.2. Робота охоронної сигналізації на вагонах серії 81-717.

16.2.1. Комплект сигналізації встановлено заводом-виготовлювачем на правій боковій стінці кабіни керування. Вмикання сигналізації здійснюється тумблером, при цьому загоряється зелений світлодіод, розташований поруч з тумблером.

16.2.2. В разі відчинення торцевої двері в кабіну в першому чи п'ятому вагоні в обох кабінах вмикається звуковий сигнал, замість зеленого

загоряється червоний світлодіод. Відключення переривчастого звукового сигналу здійснюється після зачиненні торцевої двері короткочасним натисненням на кнопку „Звукова сигналізація”.

16.3. Дії машиніста при спрацюванні охоронної сигналізації.

16.3.1. Про спрацювання охоронної сигналізації під час роботи на лінії машиніст зобов'язаний терміново доповісти поїзному диспетчеру.

На кінцевій станції або за вказівкою поїзного диспетчера на проміжній станції машиніст повинен проконтролювати в хвостовій кабіні стан обладнання, положення органів керування, вимикачів, кранів, комплектність поїзного спорядження, відсутність сторонніх предметів. Про результати огляду потрібно доповісти поїзному диспетчеру.

16.3.2. Експлуатація рухомого складу з відключеною сигналізацією забороняється.

Розділ 3

Керування рухомих складом.

17. Виїзд рухомого складу на лінію.

17.1. Порядок виїзду рухомого складу з депо.

17.1.1. Перед виїздом рухомого складу з депо машиніст та помічник машиніста повинні перевірити справність основних апаратів, вузлів і механізмів рухомого складу порядком, встановленим в розділі 4.

17.1.2. При готовності рухомого складу до роботи на лінії машиніст повинен проконтролювати відсутність людей біля вагонів та зробити письмову заявку на подачу високої напруги на рухомий склад в Книзі заявок на подачу високої напруги.

В заявці на подачу високої напруги на рухомий склад машиніст повинен вказати дату, номер деповської колії, на якій знаходиться рухомий склад, номер вагона, на який подається висока напруга, час виконання заявки на подачу напруги та прізвище машиніста, підтвердивши цей запис особистим підписом.

В зимовий період, коли висота снігового покриву сягає рівня контактної рейки машиніст повинен зробити заявку на подачу високої напруги на третій вагон, в інших випадках машиніст робить заявку на подачу високої напруги на другий вагон.

Час від моменту запису заявки в Книзі заявок на подачу високої напруги до фактичної подачі напруги на рухомий склад не повинен перевищувати 10 хвилин.

Після виконання заявки на подачу високої напруги машиніст повинен сповістити про це чергового по депо або помічника чергового по депо та зайняти робоче місце в кабіні керування головного вагона. Машиніст, який дав заявку на подачу високої напруги, несе повну відповідальність за безпеку працюючих на рухомому складі та поблизу нього. Йому забороняється залишати без нагляду вагони, на які подано високу напругу. У виняткових випадках при необхідності покинути рухомий склад він повинен залишити замість себе помічника машиніста або іншого працівника, що має кваліфікаційну групу з електробезпеки не менше 3, який ознайомлений з конструкцією рухомого складу та вміє застосовувати всі види гальм.

17.1.3. До виїзду з депо машиніст та помічник машиніста рухомого складу повинні:

- впевнитись у наявності високої напруги на рухомому складі по горінню червоних сигнальних ламп над рухомих складом;
- перевірити відключення повітряної деповської магістралі від вагона;
- перевірити підключення “вудки” до вагона;
- впевнитись у вимкненні мотор-компресорів та освітлення салонів у вагонах;
- проконтролювати рівень тиску в напірній та гальмовій магістралях;

- увімкнути вимикач аварійного освітлення (на вагонах серії Еж та 81-502) для контролю наявності високої напруги на рухомому складі при прямуванні по паркових коліях;

- відкрити бокове вікно в кабіні керування головного вагона.

17.1.4. При розташуванні рухомого складу на показчику №2 для виїзду з депо машиніст та помічник машиніста рухомого складу повинні:

- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд з показчика №2;
- увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5 та утримувати ПБ в натиснутому стані;
- продублювати: “Мотор-компресор та освітлення салонів вимкнене” (на вагонах серії Еж та 81-502) або “Мотор-компресор, освітлення салонів та БПСН вимкнене” (на вагонах серії 81-717);
- проконтролювати місцезнаходження машиніста, який працює на “вудці” та впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” на 1-2 сек. порядком, встановленим в п.11;
- впевнитись у відсутності опору рухові. При наявності опору рухові зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12 та перевірити роботу пневматичного та механічного обладнання;
- повторно застосувати положення “Хід-1” до досягнення швидкості 5 км/год порядком, встановленим в п.11;
- контролювати місцезнаходження машиніста, який працює на “вудці” та відсутність перешкод для руху при прямуванні по електродепо. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12 ;
- забезпечити прямування по електродепо, не перевищуючи швидкість 5 км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11.

При наближенні до воріт машиніст та помічник машиніста повинні:

- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд із депо чи на зупинку рухомого складу на показчику №1;
- проконтролювати показання світлофора та положення стрілок в маршруті прямування.

При відсутності дозволяючого сигналу світлофора або дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт, а також після отримання сигналу чергового по депо або помічника чергового по депо на зупинку рухомого

складу на показчику №1 машиніст повинен подати сигнал “Три коротких” та зупинити рухомий склад на показчику №1 порядком, встановленим в п.12. Машиніст поновлює рух при наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт після отримання сигналу чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд із депо порядком, встановленим в п.17.1.5.

При наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт у випадку готовності маршруту прямування після отримання сигналу чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд із депо машиніст повинен:

- подати звуковий сигнал “Один довгий”;
- проконтролювати місцезнаходження машиніста, який працює на “вудці” та впевнитись у відсутності перешкод для руху. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12 ;
- доповісти черговому по посту централізації про готовність до виїзду з депо порядком, встановленим в п.13 за формою: “Я машиніст маршруту №... Рухомий склад готовий до виїзду з деповської колії №..., світлофор №... білий. Прошу вказати маршрут слідування”;
- продублювати показання світлофора та положення стрілок в маршруті прямування за формою: “Світлофор Д ... білий. Стрілка по маршруту”;
- забезпечити виїзд з електродепо, не перевищуючи швидкість 5 км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху в межах воріт. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- виконати перевірку ефективності пневматичних гальм, розрядивши гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² порядком, встановленим в п.12. Випробування гальм необхідно провести таким чином, щоб після зупинки рухомого складу в зоні знаходження чергового по депо або помічника чергового по депо не було струмоприймачів, а в межах контактної рейки знаходився перший струмоприймач головного вагона (в зимовий період, коли висота снігового покриву сягає рівня контактної рейки – перший струмоприймач другого вагона);
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на поновлення руху;
- увімкнути вимикач “Мотор-компресор”;
- продублювати: “Мотор-компресор включив”;
- увімкнути вимикач „Монітори” (на вагонах серії Еж та 81-502);
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;

- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Два довгих”;
- впевнитись у готовності маршруту прямування та продублювати: “Стрілки по маршруту”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” до досягнення швидкості 15 км/год порядком, встановленим в п.11;
- проконтролювати через дзеркало відсутність перешкод для руху в межах воріт до повного виходу рухомого складу на парковій колії. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

17.1.5. При розташуванні рухомого складу на покажчику №1 для виїзду з депо машиніст та помічник машиніста повинні:

- проконтролювати показання світлофора;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- доповісти черговому по посту централізації про готовність до виїзду з депо порядком, встановленим в п.13 за формою: “Я машиніст маршруту №... Рухомий склад готовий до виїзду з деповської колії №..., світлофор №... білий (або червоний). Прошу вказати маршрут слідування”;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на виїзд із депо;
- при наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5 та утримувати ПБ в натиснутому стані;
- продублювати: “Мотор-компресор та освітлення салонів вимкнене” (на вагонах серії Еж та 81-502) або “Мотор-компресор, освітлення салонів та БПСН вимкнене” (на вагонах серії 81-717);
- проконтролювати місцезнаходження машиніста, який працює на “вудці” та впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- продублювати показання світлофору та положення стрілок в маршруті прямування за формою: “Світлофор Д ... білий. Стрілка по маршруту”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” на 1-2 сек. порядком, встановленим в п.11;
- впевнитись у відсутності опору рухові. При наявності опору рухові зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12 до виїзду на парковій колії та перевірити роботу пневматичного та механічного обладнання;
- повторно застосувати положення “Хід-1” до досягнення швидкості 5 км/год порядком, встановленим в п.11;

- контролювати місцезнаходження машиніста, який працює на “вудці”, наявність габариту та відсутність перешкод для руху по електродепо та в межах воріт. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- виконати перевірку ефективності пневматичних гальм, розрядивши гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² порядком, встановленим в п.12. Випробування гальм необхідно провести таким чином, щоб після зупинки рухомого складу в зоні знаходження чергового по депо або помічника чергового по депо не було струмоприймачів, а в межах контактної рейки знаходився перший струмоприймач головного вагона (в зимовий період, коли висота снігового покриву сягає рівня контактної рейки – перший струмоприймач другого вагона);
- проконтролювати через дзеркало відключення “вудки” від вагона та вихід за межі габариту рухомого складу всіх працівників;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на поновлення руху;
- увімкнути вимикач “Мотор-компресор”;
- продублювати: “Мотор-компресор включив”;
- увімкнути вимикач „Монітори” (на вагонах серії Еж та 81-502);
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху;
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Два довгих”;
- впевнитись у готовності маршруту прямування та продублювати: “Стрілки по маршруту”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” до досягнення швидкості 15 км/год порядком, встановленим в п.11;
- проконтролювати через дзеркало відсутність перешкод для руху в межах воріт до повного виходу рухомого складу на парковій колії. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

17.1.6. При прямуванні по паркових коліях бокове вікно в кабіні керування головного вагона повинно бути відкрите. Машиніст та помічник машиніста повинні:

- на вагонах серії 81-717 після повного виходу рухомого складу з приміщення депо увімкнути вимикач БПСН, проконтролювати вмикання лампи ЛКВП та увімкнути вимикач „Монітори”;

- забезпечити прямування рухомого складу з натиснутою ПБ, не перевищуючи швидкість 15 км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11;
- контролювати готовність маршруту прямування та у випадку готовності маршруту дублювати: “Стрілка по маршруту”. При неготовності маршруту потрібно застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12, не допускаючи виїзду на стрілочний перевід;
- контролювати відсутність перешкод для руху. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

При наближенні до світлофорів НА або НБ та Н1 або Н2 машиніст повинен продублювати: „Жовтий” та продовжити рух або продублювати: “Червоний” та застосувати гальмовий режим порядком, встановленим в п.12 для зупинки рухомого складу до світлофора. Поновлення руху дозволяється після зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче.

В зимовий період, коли висота снігового покриву сягає рівня контактної рейки, при веденні рухомого складу по паркових коліях та по з’єднувальній колії машиніст повинен забезпечити прямування рухомого складу без зупинки. При наближенні до світлофора з заборонним показанням потрібно завчасно знизити швидкість руху до мінімальної та наближатися до світлофора, очікуючи зміну заборонного показання світлофора на дозволяюче.

17.1.7. Після виїзду на пряму ділянку колії перед світлофором Н1 або Н2 та при наявності дозволяючого показання машиніст повинен переключити радіостанцію на 2 канал. Після прослідкування світлофора Н1 або Н2 машиніст та помічник машиніста повинні проконтролювати вмикання ЛН та наявність показання “40” на ЛВДШ. При наявності показання “40” на ЛВДШ та при роботі ЛН машиніст дублює: “Швидкість 40, ЛН горить”, відпускає ПБ та, при необхідності, зачинає бокове вікно в кабіні керування.

17.1.8. Після проїзду світлофора Н1 машиніст повинен застосувати положення “Хід-2” у відповідності з встановленими сигнальними знаками порядком, встановленим в п.11. Під час руху потрібно контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6.

При появі показання “ОЧ” на ЛВДШ при в’їзді на рейкове коло № 3А машиніст повинен продовжити рух з натиснутою педалью пильності до світлофора 3. При наближенні до світлофора потрібно:

- продублювати його показання;
- зупинити рухомий склад перед світлофором 3 з заборонним показанням порядком, встановленим в п.12, не допускаючи підтягування до світлофора;
- відпустити ПБ.

При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2” до зміни на ЛВДШ

показань “ОЧ”-,0” на показання “40”. Після зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче при наявності показання “40” на ЛВДШ і відповідності показання маршрутного покажчика маршруту прямування потрібно продублювати: “Синій (два жовтих, білий) один (три, чотири). Швидкість 40км/год”, відпустити пневматичні гальма та застосувати порядком, встановленим в п.11 положення “Хід-2” до досягнення швидкості 35-37км/год, а при роботі на рухомому складі з вагонів серії Еж та 81-502 додатково виконати короткочасний перевід контролера в положення “Хід-3” (для переходу електричної схеми на паралельне з’єднання).

Якщо при в’їзді на рейкове коло № 3А на ЛВДШ залишилось показання “40” то машиніст повинен забезпечити прямування в режимі вибігу до світлофора. Після візуального контролю дозволяючого показання світлофора 3 при відповідності маршрутного покажчика маршруту прямування потрібно продублювати: “Синій (два жовтих, білий) один (три, чотири). Швидкість 40км/год”, та застосувати порядком, встановленим в п.11 положення “Хід-2” до досягнення швидкості 35-37км/год, а при роботі на рухомому складі з вагонів серії Еж та 81-502 додатково виконати короткочасний перевід контролера в положення “Хід-3” (для переходу електричної схеми на паралельне з’єднання).

17.1.9. Після проїзду світлофора Н2 машиніст повинен перевести рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-1” та впевнитись в увімкненні гальмового режиму по вмиканню лампи “РП поїзда” або розрядити гальмову магістраль на 0,7-0,9 кгс/см² для обмеження швидкості руху до 20 км/год при в’їзді на рейкове коло №15. Під час руху потрібно контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6.

При появі показання “ОЧ” на ЛВДШ при в’їзді на рейкове коло №15 машиніст повинен продовжити рух з натиснутою педалью пильності до світлофора ДА-4. При наближенні до світлофора потрібно продублювати його показання та для наближення до світлофора застосувати положення “Хід-1” з ручним виведенням кількох позицій ходового режиму порядком, встановленим в п.11. Відключення тягових двигунів потрібно виконати за 5-7м до вказівника зупинки, після чого необхідно зупинити рухомий склад пневматичним гальмуванням порядком, встановленим в п.12 та відпустити ПБ. Після зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче при наявності показання “40” на ЛВДШ і відповідності показання маршрутного покажчика маршруту прямування потрібно:

- проконтролювати положення стрілок в маршруті прямування;
- продублювати: “Синій (білий) один (два). Швидкість 40км/год. Стрілки по маршруту”;
- відпустити пневматичні гальма та застосувати порядком, встановленим в п.11, положення “Хід-2” до досягнення швидкості 35-37км/год, а при роботі на рухомому складі з вагонів серії Еж та 81-502 додатково виконати

короткочасний перевід контролера в положення “Хід-3” (для переходу електричної схеми на паралельне з’єднання) для виїзду на станційну колію №1 або застосувати положення “Хід-2” до досягнення швидкості 25-27км/год для виїзду на станційну колію №2.

Якщо при в’їзді на рейкове коло №15 на ЛВДШ залишилось показання “40” то машиніст закінчує процес гальмування і прямує в режимі вибігу до світлофора. Після візуального контролю дозволяючого показання світлофора ДА-4 і відповідності показання маршрутного покажчика маршруту прямування потрібно продублювати: “Синій (білий) один (два). Швидкість 40км/год” та застосувати порядком, встановленим в п.11, положення “Хід-2” до досягнення швидкості 35-37км/год, а при роботі на рухомих складах з вагонів серії Еж та 81-502 додатково виконати короткочасний перевід контролера в положення “Хід-3” (для переходу електричної схеми на паралельне з’єднання) для виїзду на станційну колію №1 або застосувати положення “Хід-2” до досягнення швидкості 25-27км/год для виїзду на станційну колію №2.

17.1.10. При виїзді на 1 або 2 колію лінії та під час руху по 1 або 2 колії машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати та дублювати показання світлофорів. При наявності заборонного показання світлофора потрібно застосувати гальмовий режим, не допускаючи проїзду світлофора;
- контролювати показання маршрутного покажчика на світлофорі 3, ДА-4, ДА-277. При невідповідності показання маршрутного покажчика маршруту прямування машиніст повинен зупинити рухомий склад, не допускаючи проїзду світлофора, і з’ясувати в поїзного диспетчера маршрут прямування порядком, встановленим в п.13;
- контролювати положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати готовність маршруту прямування та у випадку готовності маршруту прямування дублювати: “Стрілка по маршруту”. При неготовності маршруту потрібно застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12, не допускаючи виїзду на стрілочний перевід.

17.1.11. Для виїзду на колію №1 перегону “Дарниця”-“Чернігівська” після проїзду світлофора 3 при досягненні швидкості 35-37км/год машиніст повинен продовжити рух з вимкнутими тяговими двигунами до повного проходження рухомих складом стрілочних переводів станції “Дарниця”.

Для виїзду на колію №1 станції “Дарниця” після проїзду світлофора ДА-4 при досягненні швидкості 35-37км/год машиніст повинен відключити тягові двигуни.

При необхідності виконання зупинки рухомого складу для посадки пасажирів на 1 колії станції „Дарниця” машиніст та помічник машиніста повинні застосувати гальмовий режим порядком, встановленим в п.12.

При проїзді по станції без зупинки машиніст та помічник машиніста повинні:

- забезпечити прямування рухомого складу в межах пасажирської платформи, не перевищуючи швидкість 35км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-2” порядком, встановленим в п.11;
- контролювати сигнали чергового по станції та відсутність перешкод для руху від початку платформи до виходу головного вагона на перегін (через дзеркало);
- контролювати інтервал до попереднього поїзда (за інтервальним годинником).

Після виїзду на колію №1 перегону “Дарниця”-“Чернігівська” машиніст повинен виконати розгін рухомого складу до швидкості 40-45 км/год.

При в’їзді на колію №1 станції “Чернігівська” машиніст повинен подати сповіщальний сигнал. Швидкість проїзду станції не повинна перевищувати 35 км/год. Якщо при в’їзді на колію №1 станції “Чернігівська” швидкість рухомого складу перевищує 35 км/год машиніст повинен застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12.

При русі в межах пасажирської платформи машиніст та помічник машиніста повинні контролювати:

- сигнали чергового по станції та відсутність перешкод для руху від початку платформи до виходу головного вагона на перегін (через дзеркало);
- інтервал до попереднього поїзда (за інтервальним годинником).

Після виїзду на колію №1 перегону “Чернігівська”-“Лісова” машиніст повинен виконати розгін рухомого складу та подальшу зупинку на станції “Лісова” у відповідності з встановленим режимом керування.

Місце початку розгону рухомого складу машиніст повинен обирати в залежності від інтервалу до попереднього поїзда.

Для виїзду на колію №2 станції “Дарниця” після появи показання “ОЧ” на ЛВДШ машиніст повинен продовжити рух з натиснутою педаллю пильності до вказівника зупинки. Під час руху в межах пасажирської платформи машиніст та помічник машиніста повинні забезпечити прямування рухомого складу, не перевищуючи швидкість 20 км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11.

17.2. Порядок виїзду рухомого складу з ПТО.

17.2.1. Перед виїздом рухомого складу з ПТО машиніст та помічник машиніста повинні перевірити:

- справність основних апаратів, вузлів і механізмів рухомого складу порядком, встановленим в розділі 4;
- наявність, справність і термін придатності засобів індивідуального захисту та пожежегасіння;
- наявність і справність поїзного інвентарю;

- санітарний стан кабін керування та пасажирських салонів;
- відсутність сторонніх предметів, які можуть попасти на струмоведучі частини вагона.

17.2.2. До виїзду з ПТО машиніст або помічник машиніста повинен увімкнути вимикач аварійного освітлення (на вагонах серії Еж та 81-502) для контролю наявності високої напруги на рухомому складі та відкрити бокове вікно в кабіні керування головного вагона.

17.2.3. Для виїзду з ПТО машиніст та помічник машиніста рухомого складу повинні:

- проконтролювати показання світлофора;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- отримати сигнал бригадира ПТО на виїзд з ПТО;
- при наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5 та утримувати ПБ в натиснутому стані;
- відключити освітлення пасажирських салонів;
- проконтролювати місцезнаходження бригадира ПТО та впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- продублювати сигнал бригадира ПТО звуковим сигналом “Один довгий”;
- продублювати показання світлофора та положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Світлофор №... білий. Маршрутний показчик Стрілка по маршруту”;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-1” на 1-2 сек. порядком, встановленим в п.11;
- впевнитись у відсутності опору рухові. При наявності опору рухові зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12 до виїзду з ПТО та перевірити роботу пневматичного та механічного обладнання;
- повторно застосувати ходовий режим для виїзду з ПТО;
- проконтролювати через дзеркало відсутність перешкод під час руху в межах воріт до повного виходу рухомого складу з ПТО. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

17.2.4. При прямуванні на 1 або 2 колію станції “Лісова” машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати та дублювати показання світлофорів. При наявності заборонного показання світлофора потрібно застосувати гальмовий режим, не допускаючи проїзду світлофора;
- контролювати положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати готовність маршруту прямування та у випадку готовності маршруту прямування дублювати: “Стрілка по маршруту”. При неготовності

маршруту потрібно застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12, не допускаючи виїзду на стрілочний перевід;

- тримати відкритим бокове вікно в кабіні керування та контролювати інформацію, передану по гучно мовному оповіщенню.

17.2.5. Для виїзду на 2 колію станції “Лісова” при виїзді з 5 або 6 колії ПТО потрібно виконати розгін рухомого складу до швидкості 15-18 км/год та забезпечити прямування рухомого складу до світлофора Г2 не перевищуючи швидкість 20 км/год з застосуванням положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11.

Для виїзду на 2 колію станції “Лісова” при виїзді з 8 колії ПТО потрібно застосувати положення “Хід-1” до досягнення швидкості 10-12 км/год, проїхати інерційні скоби автостопу, виконати розгін рухомого складу до швидкості 15-18 км/год та забезпечити прямування рухомого складу до світлофора Г2 не перевищуючи швидкість 20 км/год з застосуванням положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11.

При заборонному показанні світлофора Г2 машиніст повинен зупинити рухомий склад по показчику зупинки порядком, встановленим в п.12, відпустити ПБ та дочекатися зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2” до зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”. Для поновлення руху потрібно:

- проконтролювати наявність дозволяючого показання світлофора та наявність на ЛВДШ показання “40”;
- проконтролювати роботу ЛН;
- продублювати: “Світлофор синій (білий). Швидкість 40 км/год”;
- відпустити гальма та застосувати ходовий режим до досягнення швидкості 35-37 км/год порядком, встановленим в п.11.

При дозволяючому показанні світлофора Г2 машиніст повинен проїхати світлофор без зупинки зі швидкістю не більше 15 км/год. Після проїзду світлофора потрібно:

- проконтролювати наявність на ЛВДШ показання “40”;
- проконтролювати роботу ЛН;
- відпустити ПБ;
- застосувати ходовий режим до досягнення швидкості 35-37 км/год порядком, встановленим в п.11.

До в'їзду на станцію “Лісова” потрібно:

- проконтролювати наявність дозволяючого показання світлофора Г та положення стрілки в маршруті прямування
- наявність на ЛВДШ показання “40”;
- продублювати: “Світлофор синій (білий). Швидкість 40 км/год”. Стрілка по маршруту”.

17.2.6. Для в'їзду на 1 колію станції "Лісова" при вїзді з 7 колії ПТО потрібно застосувати положення "Хід-1" до досягнення швидкості 10-12 км/год, проїхати інерційні скоби автостоупу та забезпечити прямування рухомого складу до світлофора Е.

При заборонному показанні світлофора Е машиніст повинен зупинити рухомий склад перед світлофором порядком, встановленим в п.12, відпустити ПБ та дочекатися зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні "Гальмо-2" до зміни заборонного показання світлофора на дозволяюче. Для поновлення руху необхідно:

- проконтролювати наявність дозволяючого показання світлофора;
- продублювати: "Світлофор синій (білий). Швидкість 20км/год";
- натиснути ПБ та застосувати положення "Хід-1" до досягнення швидкості 15-18 км/год порядком, встановленим в п.11.

Після проїзду світлофора Е машиніст повинен забезпечити прямування рухомого складу на 1 колію станції "Лісова".

Під час руху в межах пасажирської платформи станції "Лісова" машиніст та помічник машиніста повинні забезпечити прямування рухомого складу, не перевищуючи швидкість 20 км/год, при необхідності застосувати положення "Хід-1" порядком, встановленим в п.11.

17.2.7. В зимовий період, коли висота снігового покриву сягає рівня контактної рейки, після вїзду з ПТО машиніст повинен намагатися забезпечити прямування рухомого складу до станції без зупинки. При наближенні до світлофора Е або Г2 з заборонним показанням потрібно завчасно знизити швидкість руху до мінімальної та наближатися до світлофора, очікуючи зміну заборонного показання світлофора на дозволяюче.

17.2.8. При в'їзді на 1 або 2 колію станції "Лісова" для виконання перевірки ефективності пневматичних гальм необхідно зупинити рухомий склад по покажчику зупинки пневматичним гальмуванням, порядком, встановленим в п.12.

17.3. Порядок вїзду рухомого складу з відстою.

17.3.1. Перед вїздом рухомого складу на лінію машиніст та помічник машиніста повинні перевірити:

- справність основних апаратів, вузлів і механізмів рухомого складу порядком, встановленим в розділі 4;
- наявність, справність і термін придатності засобів індивідуального захисту та пожежегасіння;
- наявність і справність поїзного інвентарю;
- санітарний стан кабін керування та пасажирських салонів.

17.3.2. До вїзду на лінію з тимчасового відстою в тупику машиніст повинен загальмувати рухомий склад службовим гальмуванням, розрядивши

гальмову магістраль до тиску 3,0-3,2 кгс/см² та відпустити ручне гальмо або стоянкове гальмо порядком, встановленим в п.12.

17.3.3. Для вїзду на лінію машиніст або помічник машиніста повинні:

- увімкнути вимикач аварійного освітлення (на вагонах серії Еж та 81-502) для контролю наявності високої напруги на рухомому складі;
- проконтролювати та продублювати показання світлофора та положення стрілок в маршруті прямування;
- проконтролювати наявність на ЛВДШ дозволяючого показання;
- при наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого показання на ЛВДШ увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- проконтролювати роботу ЛН;
- подати звуковий сигнал "Один довгий";
- застосувати ходовий режим для вїзду на лінію.

17.3.4. Для вїзду на станційну колію в правильному напрямку потрібно застосувати ходовий режим до досягнення швидкості 35-37км/год порядком, встановленим в п.11.

Для вїзду на станційну колію в неправильному напрямку потрібно застосувати положення "Хід-1" до досягнення швидкості 10-12 км/год та забезпечити прямування рухомого складу на колію станції, не перевищуючи швидкість 20км/год. Під час руху в межах пасажирської платформи машиніст та помічник машиніста повинні забезпечити прямування рухомого складу, не перевищуючи швидкість 20 км/год, при необхідності застосувати положення "Хід-1" порядком, встановленим в п.11.

17.3.5. Після вїзду з відстою при прямуванні на станцію машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати та дублювати показання світлофорів. При наявності заборонного показання світлофора потрібно застосувати гальмовий режим, не допускаючи проїзду світлофора;
- контролювати положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати готовність маршруту прямування та у випадку готовності маршруту прямування дублювати: "Стрілка по маршруту". При неготовності маршруту потрібно застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12, не допускаючи вїзду на стрілочний перевід.

При наявності інерційних скоб на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен забезпечити їх проїзд зі швидкістю 10-12 км/год.

17.3.6. При в'їзді на найближчу станцію для виконання перевірки ефективності пневматичних гальм необхідно зупинити рухомий склад по покажчику зупинки пневматичним гальмуванням, порядком, встановленим в п.12.

18. Виконання поїзної роботи на лінії.

18.1. Порядок стоянки поїзда на початковій станції.

18.1.1. До відправлення поїзда з початкової станції машиніст поїзда повинен контролювати:

- технічний стан кабіни керування;
- посадку пасажирів у вагони (через дзеркало);
- роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- роботу радіостанції на 2 каналі;
- положення вимикачів „АЛС”, “Білі фари”, “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів дзеркала”, “Аварійне освітлення”, включення вимикача МК, рівень тиску в НМ та ГМ, рівень напруги на акумуляторній батареї, положення крану машиніста, кранів подвійної тяги або роз’єднувального крану, на вагонах серії 81-717 додатково проконтролювати положення вимикача „БПСН”, горіння лампи ЛКВП;
- зачинення дверей кабіни керування на замок;
- показання світлофора та положення стрілок в маршруті прямування;
- наближення часу завершення посадки пасажирів у відповідності з графіком руху поїздів.

18.1.2. Після перевірки технічного стану кабіни керування перед відправленням поїзда з початкової станції машиніст повинен увімкнути прожектор (при відправленні з початкової станції відкритої ділянки колії в світлий час доби необхідно вмикати прожектор на станції “Дніпро” при в’їзді в тунель).

18.1.3. Відправлення поїзда з початкової станції виконується у відповідності з розкладом руху або у відповідності з поїзним талоном порядком, встановленим в п.18.5. Машиніст повинен ознайомитись з розкладом руху або поїзним талоном, звертаючи увагу на час відправлення поїзда з початкової станції, час прямування поїзда до кінцевої станції, час обороту поїзда по кінцевій станції, інтервал до попереднього поїзда. При відсутності розкладу руху або поїзного талону машиніст повинен доповісти поїзному диспетчеру.

18.1.4. Завершення посадки пасажирів машиніст здійснює за 10-15 сек. до часу відправлення поїзда зі станції.

При наявності заборонного показання на ЛВДШ або заборонного показання світлофора машиніст повинен завершити посадку пасажирів у вагони після зміни заборонного показання на дозволяюче.

Для завершення посадки пасажирів машиніст поїзда повинен:

- попередити пасажирів про необхідну обережність при зачиненні дверей та повідомити назву наступної станції порядком, встановленим в п.14;
- зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10.

Момент зачинення дверей необхідно обирати таким чином, щоб не допустити затиснення пасажирів дверима.

18.2. Порядок прямування поїзда по перегону.

18.2.1. При прямуванні поїзда по перегону машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати вільність колії. При наявності перешкод для руху необхідно зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати показання світлофорів та положення стрілок в маршруті прямування;
- дублювати показання світлофорів напівавтоматичної дії;
- дублювати положення стрілок в маршруті прямування за формою: “Стрілка по маршруту”;
- забезпечити своєчасне та безпечне прямування поїзда по перегону з дотриманням графіку руху поїздів та встановлених швидкостей руху;
- забезпечити проходження неперекриваємих струморозділів, як правило, з вимкненим ходовим режимом. Як виняток дозволяється проходження неперекриваємих струморозділів в ходовому режимі при знаходженні рукоятки контролера в положенні “Хід-1”;
- контролювати технічний стан рухомого складу;
- контролювати стан зустрічних поїздів. При наближенні зустрічного поїзда в темний час доби машиніст повинен вимкнути прожектор, не допускаючи засліплення машиніста зустрічного поїзда, вмикається прожектор після проходження кабіни керування головного вагона зустрічного поїзда;
- контролювати зачинення дверей по роботі лампи “Двері поїзда” порядком, встановленим в п.10 (під час руху та при вимушеній зупинці поїзда на перегоні). При вимиканні лампи під час руху необхідно проконтролювати зачинення розсувних дверей поїзда з обох боків через дзеркала (при виявленні зауважень потрібно зупинити поїзд порядком, встановленим в п.12 та забезпечити зачинення дверей).

18.2.2. Після відправлення поїзда з початкової станції на перших перегонах машиніст повинен:

- прослухати роботу механічного обладнання рухомого складу під час руху;
- проаналізувати необхідність роботи обігріву кабіни керування та обігріву вікон і дзеркал;
- проконтролювати вмикання або вимикання вимикачів “Обігрів кабіни”, “Обігрів дзеркал”, “Обігрів вікон”.

18.2.3. Під час руху в кривій ділянці колії машиніст повинен оглянути рухомий склад через дзеркало, звертаючи увагу на відсутність іскріння, задимлення чи вогню, роботу освітлення салонів, відсутність ознак

пошкодження обладнання рухомого складу. Для огляду рухомого складу в кривій ділянці колії машиніст повинен:

- до початку огляду продублювати: “Оглядаю праворуч” або “Оглядаю ліворуч”;
- виконати огляд рухомого складу через дзеркало;
- продублювати результати огляду: “Праворуч без зауважень” чи “Ліворуч без зауважень” (при відсутності зауважень) або доповісти про виявлені зауваження.

При наявності зауважень за результатами огляду рухомого складу машиніст або помічник машиніста повинні доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13 та вжити необхідних заходів з усунення виявлених недоліків.

18.2.4. При прямуванні по 1 або 2 колії ділянки “Лісова” - “Дніпро” при проходженні зустрічних поїздів машиніст повинен оглянути зустрічний рухомий склад (візуально та через дзеркало), звертаючи увагу на відсутність іскріння, задимлення чи вогню, роботу освітлення салонів, відсутність ознак пошкодження обладнання рухомого складу, роботу хвостових сигналів. Для огляду зустрічного рухомого складу машиніст повинен:

- до початку огляду продублювати: „Оглядаю зустрічний електропоїзд”;
- виконати огляд рухомого складу (візуально та через дзеркало);
- продублювати результати огляду: “Зустрічний прослідував без зауважень” (при відсутності зауважень) або доповісти про виявлені зауваження.

При наявності зауважень по результатам огляду зустрічного рухомого складу машиніст або помічник машиніста повинні доповісти поїзному диспетчеру порядком, встановленим в п.13.

18.2.5. При прямуванні по 1 колії перегону “Арсенальна” - “Дніпро” після відключення ходового режиму машиніст повинен:

- заблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Ліві двері”;
- на вагонах серії 81-717 переключити вимикач сторони дверей в положення „Праві” та проконтролювати горіння лампи кнопки „Праві двері”;
- розблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Праві двері”;
- продублювати “Заблоковано ліві двері, розблоковано праві”;
- в світлий час доби вимкнути прожектор (перед застосуванням гальмового режиму для зупинки на станції) та продублювати: “Прожектор вимкнуто”.

При прямуванні по 1 колії перегону “Дніпро” - “Гідропарк” після відключення ходового режиму машиніст повинен:

- заблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Праві двері”;
- на вагонах серії 81-717 переключити вимикач сторони дверей в положення „Ліві” та проконтролювати горіння ламп кнопок „Ліві двері”;
- розблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Ліві двері”;
- продублювати “Заблоковано праві двері, розблоковано ліві”;

- вимкнути вимикач білих фар та вимикач кабінного освітлення (в світлий час доби) та продублювати: “Білі фари вимкнуто”.

При прямуванні по 2 колії перегону ”Гідропарк” - “Дніпро” після відключення ходового режиму машиніст повинен:

- заблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Ліві двері”;
- на вагонах серії 81-717 переключити вимикач сторони дверей в положення „Праві” та проконтролювати горіння лампи кнопки „Праві двері”;
- розблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Праві двері”;
- продублювати “Заблоковано ліві двері, розблоковано праві”.
- увімкнути вимикач білих фар та вимикач кабінного освітлення (в світлий час доби) та продублювати: “Білі фари увімкнуто”..

При прямуванні по 2 колії перегону “Дніпро” - “Арсенальна” після відключення ходового режиму машиніст повинен:

- заблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Праві двері”;
- на вагонах серії 81-717 переключити вимикач сторони дверей в положення „Ліві” та проконтролювати горіння ламп кнопок „Ліві двері”;
- розблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Ліві двері”;
- продублювати “Заблоковано праві двері, розблоковано ліві”;
- увімкнути вимикач прожектора (в світлий час доби) та продублювати: “Прожектор увімкнуто”.

18.2.6. При прямуванні по 2 колії перегону “Дніпро” - “Арсенальна” та при прямуванні по 1 колії перегону “Берестейська” - “Шулявська” машиніст повинен застосовувати гальмовий режим порядком, встановленим в п.12 для попередження перевищення встановленої швидкості.

18.2.7. При прямуванні по 2 колії перегону “Арсенальна” - “Хрещатик” при роботі обігріву дзеркала, обігріву вікон після відключення ходового режиму для вимикання обігріву дзеркала машиніст повинен:

- вимкнути вимикач “Обігрів дзеркала”, Обігрів вікон”;
- продублювати: “Обігрів дзеркала і вікон вимкнуто”.

18.2.8. При прямуванні по 1 або 2 колії перегону “Політехнічний інститут” - “Шулявська” машиніст повинен контролювати відсутність опору рухові поїзда.

Для контролю відсутності опору рухові поїзда машиніст повинен відключити ходовий режим при досягненні швидкості 55 км/год при прямуванні по 1 колії та при досягненні швидкості 60 км/год при прямуванні по 2 колії. Швидкість руху не повинна бути меншою 52 км/год на 15 пікеті при прямуванні по 1 колії та 50 км/год на 11 пікеті при прямуванні по 2 колії.

Для проведення контролю відсутності опору рухові поїзда при наявності в кабіні керування помічника машиніста або перевіряючої особи машиніст повинен:

- після вимикання ходового режиму продублювати: “Контроль відсутності опору рухові. Швидкість ...”;
- контролювати рух поїзда по перегону до місця контролю швидкості;
- при проходженні місця контролю швидкості продублювати: “Швидкість ... Опір в межах норми” (при зменшенні швидкості в межах 55-52 км/год при прямуванні по 1 колії чи в межах 50-60 км/год при прямуванні по 2 колії) або “Швидкість ... Підвищений опір” (при зменшенні швидкості нижче наведеного мінімуму)

При зменшенні швидкості на вказаних пікетах нижче наведеного мінімуму машиніст або помічник машиніста повинні під час стоянки на найближчій станції виконати перевірку скочування рухомого складу та доповісти поїзному диспетчеру про результати перевірки скочування.

18.2.9. При прямуванні по 1 колії перегону “Чернігівська” - “Лісова” та по 2 колії перегону “Житомирська” - “Академмістечко” машиніст або помічник машиніста повинен вимкнути вимикачі обігріву кабіни (якщо вони були увімкнуті) та відчинити замок бокових дверей кабіни керування, зачинити вікно.

18.3. Порядок в'їзду поїзда на станцію.

18.3.1. При під'їзді поїзда до станції та при в'їзді поїзда на станцію машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати вільність колії;
- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати показання світлофорів та положення стрілок в маршруті прямування;
- дублювати показання світлофорів напівавтоматичної дії;
- дублювати положення стрілок в маршруті прямування за формою: “Стрілка по маршруту”;
- контролювати наявність можливих сигналів чергового по станції;
- контролювати розміщення пасажирів на платформі. При знаходженні пасажирів за обмежувальною лінією машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху необхідно зупинити рухомий склад до виниклої перешкоди порядком, встановленим в п.12.

18.3.2. До в'їзду на 2 колію станції “Академмістечко” та в темний час доби на 1 колію станції “Лісова” при наближенні до пасажирської платформи машиніст повинен вимкнути прожектор.

18.3.3. При наближенні до сигнального знаку “Т” машиніст та помічник машиніста повинні продублювати “Станція”. Машиніст повинен продублювати: “Гальмо” та розпочати процес гальмування при під'їзді до сигнального знаку “Т”. Зупинку поїзда по покажчику зупинки необхідно виконувати порядком, встановленим в п.12.

Помічник машиніста повинен:

- тримати руку на ручці стоп-крана від сигнального знаку “Т” до повної зупинки поїзда на станції;
- контролювати своєчасність застосування машиністом гальмового режиму;
- застосовувати екстрене гальмування порядком, встановленим в п.12 для попередження проїзду покажчика зупинки;
- перед зупинкою поїзда на станції з правостороннім розташуванням платформи попередити машиніста про це за формою: “Двері праворуч”.

18.4. Порядок стоянки поїзда на проміжній станції.

18.4.1. Висадку пасажирів з вагонів та посадку пасажирів у вагони машиніст здійснює після повної зупинки поїзда на станції.

В момент зупинки поїзда на проміжній станції (за винятком станції “Дніпро”) машиніст повинен:

- повідомити пасажирів назву станції порядком, встановленим в п.14;
- відчинити розсувні двері вагонів з боку розташування пасажирської платформи (з лівого боку при прямуванні в правильному напрямку) порядком, встановленим в п.10;

В момент зупинки поїзда на станції “Дніпро” або на 1 колії станції “Чернігівська” (при використанні правої платформи для висадки та посадки пасажирів) машиніст повинен:

- повідомити пасажирів назву станції порядком, встановленим в п.14
- вимкнути освітлення салонів (при знаходженні поїзда на 1 колії станції “Дніпро” в світлий час доби) та продублювати: “Освітлення вимкнено”;
- продублювати: “Двері праворуч”;
- відчинити розсувні двері вагонів з боку розташування пасажирської платформи (з правого боку) порядком, встановленим в п.10;
- проконтролювати вимикання освітлення салону головного вагона (при знаходженні поїзда на 1 колії станції “Дніпро” в світлий час доби).

18.4.2. Під час стоянки поїзда на проміжній станції машиніст та помічник машиніста повинні контролювати:

- висадку пасажирів з вагонів та посадку пасажирів у вагони (через дзеркало);
- роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- показання світлофора та положення стрілок в маршруті прямування;
- відповідність фактичного часу стоянки поїзда розрахунковому.

18.4.3. При збільшеному пасажиропотоці під час стоянки поїзда на станції машиніст повинен вести інформацію пасажирів порядком, встановленим в п.14 про необхідність прискорення висадки та посадки.

18.4.4. Завершення посадки пасажирів машиніст здійснює після посадки у вагони пасажирів, які знаходились на платформі в момент прибуття поїзда.

При збільшеному пасажиропотоці для забезпечення виконання графіка руху поїзда при закінченні часу стоянки поїзда на станції машиніст повинен завершити посадку пасажирів у вагони після закінчення висадки.

При наявності заборонного показання на ЛВДШ або заборонного показання світлофора машиніст повинен завершити посадку пасажирів у вагони після зміни заборонного показання на дозволяюче.

Для завершення посадки пасажирів машиніст поїзда повинен:

- попередити пасажирів про необхідну обережність при зачиненні дверей та повідомити назву наступної станції порядком, встановленим в п.14;
- зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10;

Момент зачинення дверей необхідно обирати таким чином, щоб не допустити затиснення пасажирів дверима.

18.4.5. При відправленні поїзда з 2 колії станції “Лісова” в темний час доби або з 2 колії станції “Дніпро” в світлий час доби та при відправленні поїзда з 1 колії станції “Академістечко” машиніст повинен увімкнути прожектор та освітлення салонів вагонів і продублювати: “Прожектор та освітлення салонів увімкнуто”.

18.5. Порядок відправлення поїзда зі станції.

18.5.1. Машиніст повинен забезпечити відправлення поїзда зі станції у відповідності з розкладом руху або у відповідності з поїзним талоном. Приводити рухомий склад в рух потрібно відразу після зачинення розсувних дверей в поїзді, не допускаючи затримки поїзда на станції.

18.5.2. Для відправлення поїзда зі станції машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати зачинення розсувних дверей в поїзді порядком, встановленим в п.10
- впевнитись у відсутності перешкод рухові (через дзеркало рухомого складу та дзеркало на станції, а при необхідності візуально);
- контролювати наявність можливих сигналів чергового по станції (через дзеркало);
- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати показання світлофорів та положення стрілок в маршруті прямування;
- дублювати показання світлофорів напівавтоматичної дії;
- дублювати положення стрілок в маршруті прямування за формою: “Стрілка по маршруту”;
- при наявності дозволяючого показання на ЛВДШ, дозволяючого сигналу світлофора та при відповідності положення стрілки маршруту прямування привести рухомий склад в рух у відповідності з встановленим режимом керування порядком, встановленим в п.11;

- проконтролювати час відправлення та інтервал до попереднього поїзда (за станційним годинником);
- контролювати відсутність перешкод рухові при прямуванні від покажчика зупинки до виходу головного вагона за межі платформи (через дзеркало). При наявності перешкод рухові необхідно зупинити рухомий склад екстремим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- звірити фактичний час відправлення поїзда з розкладом руху та продублювати виконання графіка руху: “Графік” або “Плюс ... с (при відправленні поїзда раніше часу встановленого графіком руху) чи “Мінус ... с” (при відправленні поїзда із запізненням);
- виконати розгін рухомого складу у відповідності з встановленим режимом керування.

18.5.3. Для забезпечення раціонального керування поїздом машиніст повинен використовувати швидкісну карту та вести поїзд у точній відповідності з графіком руху. При виконанні розгону рухомого складу необхідно забезпечити такий режим керування поїздом, щоб здійснити відправлення поїзда з наступної станції (після виконання висадки пасажирів з вагонів та посадки у вагони пасажирів, які знаходились на платформі в момент прибуття поїзда) у відповідності з графіком руху поїзда. При виборі місця відключення тягових двигунів машиніст повинен враховувати відхилення поїзда від графіка руху.

В піковий час для відправлення поїзда зі станції машиніст повинен застосовувати положення “Хід-3”. В непіковий час для відправлення поїзда зі станції “Берестейська” на 1 колію та для відправлення поїзда зі станції “Дніпро” на 2 колію машиніст повинен застосувати положення “Хід-2”, при відправленні поїзда з решти станцій застосовується положення “Хід-3”.

18.5.4. При відправленні поїзда зі станції у відповідності з графіком руху необхідно відключити ходовий режим при досягненні швидкості, встановленої швидкісною картою. При відправленні поїзда зі станції раніше графіка руху потрібно скоротити час руху в ходовому режимі, відключивши ходовий режим до досягнення швидкості, встановленої швидкісною картою. При відправленні поїзда зі станції із запізненням необхідно збільшити час руху в ходовому режимі, відключивши ходовий режим після досягнення швидкості, встановленої швидкісною картою.

При відхиленні поїзда від графіка рекомендується увести його в графік на наступних двох-трьох перегонах.

В піковий час при наявності запізнення поїзда при прямуванні по 2 колії на дільниці “Хрещатик” – “Вокзальна” та по 1 колії на дільниці “Вокзальна” – “Хрещатик” забороняється перевищувати швидкість, встановлену швидкісною картою.

18.5.5. При вмиканні в момент відправлення поїзда зі станції пристрою зв'язку "Пасажир-машиніст" або при вмиканні в момент відправлення лампи "Двері поїзда" машиніст повинен:

- зупинити руханий склад екстремим гальмуванням порядком, встановленим в п.12
- доповісти поїзному диспетчеру про зупинку;
- з'ясувати причину, яка визвала зупинку.

18.6. Порядок проїзду станції без зупинки.

18.6.1. Для проїзду станції без зупинки при прямуванні з пасажирами машиніст повинен отримати усне попередження поїзного диспетчера або випис з наказу поїзного диспетчера чи отримати ручний сигнал чергового по станції. Після отримання попередження поїзного диспетчера про проїзд станції без зупинки машиніст повинен інформувати про це пасажирів на кожній станції на шляху прямування до станції, яку необхідно проїхати без зупинки.

Під час прямування без пасажирів (в позаплановий відстій, при русі колієвимірвача, при перегонці рухомого складу, при виконанні обкатувальних випробувань) машиніст проїжджає станції без зупинки.

18.6.2. При в'їзді на колію станції, яку необхідно проїхати без зупинки, машиніст повинен подати сповіщальний сигнал. Швидкість проїзду станції не повинна перевищувати 35 км/год. Якщо при в'їзді на колію станції, яку необхідно проїхати без зупинки, швидкість рухомого складу перевищує 35км/год машиніст повинен застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12.

18.6.3. При прямуванні в межах пасажирської платформи машиніст та помічник машиніста повинні:

- контролювати роботу пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.6;
- контролювати та дублювати показання світлофорів. Проїзд станції без зупинки дозволяється при наявності дозволяючого сигналу світлофора. При наявності заборонного показання світлофора потрібно застосувати гальмовий режим, не допускаючи проїзду світлофора;
- контролювати положення стрілок в маршруті прямування та у випадку готовності маршруту прямування дублювати: "Стрілка по маршруту". При неготовності маршруту потрібно застосувати гальмування порядком, встановленим в п.12, не допускаючи виїзду на стрілочний перевід;
- дублювати сигнали світлофора та положення стрілок в маршруті прямування за формою: "Світлофор Стрілки по маршруту." Проїзд станції без зупинки дозволяється при наявності дозволяючого сигналу світлофора та дозволяючого показання на ЛВДШ;
- контролювати наявність сигналів чергового по станції. Проїзд станції без зупинки дозволяється при наявності сигналу чергового по станції на проїзд станції без зупинки;

- контролювати відсутність перешкод для руху під час руху від покажчика зупинки до виходу головного вагона за межі платформи (через дзеркало);
- контролювати інтервал до попереднього поїзда (за інтервальним годинником);
- забезпечити проходження неперекривасмих струморозділів, як правило, з вимкненим ходовим режимом. Як виняток дозволяється проходження неперекривасмих струморозділів в ходовому режимі при знаходженні рукоятки контролера в положенні "Хід-1";
- контролювати зачинення дверей по роботі лампи "Двері поїзда" порядком, встановленим в п.10 (під час руху та при вимушеній зупинці поїзда на станції). При вмиканні лампи під час руху необхідно проконтролювати зачинення розсувних дверей поїзда з обох боків через дзеркала (при виявленні зауважень потрібно зупинити поїзд порядком, встановленим в п.12 та забезпечити зачинення дверей).

18.7. Порядок стоянки поїзда на кінцевій станції.

18.7.1. Висадку пасажирів із вагонів машиніст здійснює після повної зупинки поїзда на станції.

18.7.2. В момент зупинки поїзда на кінцевій станції машиніст повинен:

- повідомити пасажирів про назву станції та про необхідність звільнення вагонів порядком, встановленим в п.14;
- відчинити розсувні двері вагонів з боку розташування пасажирської платформи порядком, встановленим в п.10;

18.7.3. Під час стоянки поїзда на кінцевій станції машиніст поїзда повинен контролювати показання світлофора, положення стрілки в маршруті прямування та хід висадки пасажирів із вагонів порядком, встановленим в п.19.1.1 (при обороті рухомого складу маневровими машиністами) або порядком, встановленим в п.19.2.1 (при обороті рухомого складу машиністом поїзда).

18.7.4. Для обороту рухомого складу машиніст повинен передати руханий склад маневровому машиністу порядком, встановленим в п.19.1 або самостійно забезпечити оборот рухомого складу порядком, встановленим в п.19.2.

18.7.5. При наявності маневрових машиністів після відправлення рухомого складу під оборот машиніст повинен:

- прослухати роботу механічного обладнання вагонів під час прямування рухомого складу в оборотний тупик;
- проконтролювати стан вікон, дверей та обшивки рухомого складу;
- проконтролювати роботу червоних хвостових сигналів;
- перейти по платформі до місця зупинки головного вагона після виїзду з оборотного тупика;

- проконтролювати роботу білих фар та механічного обладнання вагонів при виїзді з оборотного тупика.

При виявленні несправності, яка загрожує безпеці руху, необхідно вжити заходів по залишенню рухомого складу в оборотному тупику.

При необхідності термінової зупинки рухомого складу поїзний машиніст повинен подати ручний сигнал зупинки маневровим машиністам.

18.7.6. Після відправлення рухомого складу в оборотний тупик станції “Академістечко” машиніст поїзда повинен змінити розклад руху або отримати поїзний талон. При зміні розкладу руху необхідно контролювати відповідність отриманого розкладу руху або поїзного талона маршруту поїзда.

19. Виконання маневрової роботи на лінії.

19.1. Порядок виконання маневрової роботи маневровими машиністами.

19.1.1. Для передачі рухомого складу маневровому машиністу поїзний машиніст повинен:

- зупинити рухомий склад по показчику зупинки порядком, встановленим в п.12. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2”;
- впевнитись у спрацюванні пневматичних гальм на головному вагоні (по манометру);
- забезпечити виконання висадки пасажирів порядком, встановленим в п.18.7;
- встати з робочого місця;
- дочекатися маневрового машиніста в кабіні керування, контролюючи показання маневрового світлофора. Забороняється залишати кабіну керування при відсутності маневрового машиніста;
- продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показчика;
- доповісти маневровому машиністу про технічний стан рухомого складу: “Рухомий склад справний. Радіостанція працює на 2 каналі” або повідомити про виявлені зауваження по роботі обладнання рухомого складу чи особливі умови обороту;
- отримати реверсивну рукоятку;
- вийти з кабіни керування та проконтролювати висадку пасажирів з вагонів та відсутність пасажирів в салоні головного вагона, проконтролювати роботу відеоінформаційної системи;
- проконтролювати наявність сигналу чергового по станції та наявність сигналу маневрового машиніста, який знаходиться в хвостовому вагоні, на зачинення дверей в поїзді;

- подати маневровому машиністу команду “Двері” для зачинення розсувних дверей вагонів (при наявності сигналу чергового по станції та наявності сигналу маневрового машиніста, який знаходиться в хвостовому вагоні, на зачинення дверей в поїзді);
- дочекатися появи дозволяючого сигналу маневрового світлофора та переводу стрілки по маршруту прямування;
- продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показчика, положення стрілки в маршруті прямування: “Синій (білий), 3 (4). Стрілка по маршруту”;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- подати маневровому машиністу команду “Вперед” для приведення рухомого складу в рух;
- зачинити бокові двері кабіни керування;
- вийти за обмежувальну лінію.

19.1.2. Маневровий машиніст, який заводить рухомий склад в оборотний тупик, при прийомі рухомого складу повинен:

- зайти в кабіну керування головного вагона та отримати доповідь поїзного машиніста про технічний стан рухомого складу. При відсутності зауважень по отриманій інформації маневровий машиніст повинен відповісти: “Зрозуміло”. При наявності інформації про особливі умови обороту рухомого складу забезпечити виконання отриманих вказівок;
 - проконтролювати показання маневрового світлофора. При заборонному показанні маневрового світлофора маневровий машиніст повинен стояти біля стоп-крана;
 - зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора;
 - дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;
 - перевести рукоятку контролера в положення “0” (якщо вона знаходилась в положенні “Гальмо-2”);
 - отримати команду “Двері” для зачинення розсувних дверей вагонів;
 - зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10;
 - вимкнути освітлення салонів (якщо воно було увімкнене);
 - продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показчика, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування: “Синій (білий) 3 (4). Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год”;
 - отримати команду “Вперед”;
 - впевнитись у знаходженні поїзного машиніста за обмежувальною лінією.
- 19.1.3. Для заведення рухомого складу в оборотний тупик необхідно:
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
 - привести рухомий склад в рух порядком, встановленим в п.11. Виконання маневрової роботи на вагонах серії 81-717 проводиться з застосуванням

положення „Хід-2”. На вагонах серії Еж та 81-502 в піковий час, а також в непіковій годині при наявності часу на оборот рухомого складу до 3 хвилин застосовується положення “Хід-3”, в непіковій годині при виконанні маневрової роботи на кінцевих станціях маневровими машиністами, коли час обороту становить 3 хвилини чи більше, рухомий склад приводиться в рух з застосуванням положення “Хід-2”;

- контролювати вільність колії;
- контролювати та дублювати показання на ЛВДШ, світлофорів, положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати наявність можливих сигналів чергового по станції або машиністів, помічників машиністів чи інших працівників метрополітену (через дзеркало);
- забезпечити прямування рухомого складу з швидкістю до 35 км/год при наявності показання “40” на ЛВДШ, з швидкістю до 20 км/год при наявності показання “0” або “ОЧ”, з швидкістю до 15 км/год при проїзді інерційної скоби автостопу;
- забезпечити зупинку рухомого складу по покажчику зупинки порядком, встановленим в п.12.

19.1.4. Після зупинки рухомого складу в оборотному тупику маневровий машиніст, який заводив рухомий склад в оборотний тупик, повинен:

- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням, знизивши тиск в ГМ до 4,0-4,2 кгс/см² та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- при необхідності повідомити машиніста, який виводить рухомий склад з тупика, про особливі умови обороту рухомого складу порядком встановленим в п.14;
- дати сигнал про передачу керування подвійним тривалим (2-3 сек.) натисненням на кнопку “Освітлення вимкнене” (лівою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії Еж та 81-502) або натисненням на кнопку “Дзвінок” (правою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії 81-717);
- проконтролювати показання маневрового світлофора по виїзду з оборотного тупика (через дзеркало);
- вимкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- встати з робочого місця;
- вимкнути вимикачі “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів дзеркал” та “Обігрів дзеркала” (якщо вони були увімкнені);
- проконтролювати дії маневрового машиніста, який знаходиться в хвостовому вагоні (необхідно контролювати наявність дозволяючого показання на ЛВДШ, роботу лампи “Двері поїзда”, відпуск гальм, на вагонах серії 81-717 додатково проконтролювати роботу ламп ЛКВП та відпуску гальм). При спробі маневрового машиніста, який знаходиться в хвостовому

вагоні, увімкнути пристрої АРШ при заборонному показанні маневрового світлофора потрібно відкрити стоп-кран та попередити машиніста про заборонне показання світлофора. Якщо протягом 30 сек. після передачі керування маневровий машиніст, який передав керування, не виявив діяльності машиніста, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, потрібно з’ясувати причини затримки за допомогою пристрою гучномовного сповіщення. При відсутності відповіді необхідно вставити реверсивну рукоятку в основний контролер в положення “Назад”, відчинити розсувні двері вагонів з боку перехідного містка порядком, встановленим в п.10, перевести реверсивну рукоятку в положення “0” і вийняти її з контролера, вийти на перехідний місток, зачинивши двері в кабіну керування на замок, перейти в хвостовий вагон по перехідному містку та вивести рухомий склад з оборотного тупика порядком, встановленим в п.19.2.4 – 19.2.5;

- на вагонах серії Еж та 81-502 вимкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- зачинити бокові двері кабіни керування на замок, проконтролювати зачинення бокового вікна;
- вийти в салон головного вагона;
- зачинити торцеві двері з салону в кабіну керування на замок;
- підійти до розсувних дверей біля кабіни керування (з лівого боку в напрямку руху з оборотного тупика);
- дочекатися зупинки рухомого складу на станції та відчинення розсувних дверей (якщо розсувні двері не відчинились необхідно відкрити їх через кран відключення дверей. Кран відключення дверей потрібно закрити при виході з вагона);
- вийти з вагона та перейти по платформі до місця зупинки головного вагона поїзда по в’їзду в оборотний тупик.

19.1.5. Маневровий машиніст, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, повинен:

- очікувати рухомий склад на платформі в місці зупинки хвостового вагона поїзда по в’їзду в оборотний тупик;
- при в’їзді поїзда на станцію необхідно прослухати роботу механічного обладнання вагонів та проконтролювати стан вікон, дверей та обшивки рухомого складу. При виявленні несправностей, які загрожують безпеці руху необхідно вжити заходів по залишенню рухомого складу в оборотному тупику;
- дочекатися зупинки рухомого складу на станції та відчинення розсувних дверей;
- проконтролювати висадку пасажирів з хвостового вагона;
- зайти в салон хвостового вагона через розсувні двері біля кабіни керування;
- впевнитись у відсутності пасажирів у вагоні;

- дати сигнал поїзному машиністу, який знаходиться біля головного вагона, на зачинення дверей в поїзді (підняти вгору ліву руку з реверсивною рукояткою, правою рукою триматися за поручень, лівою ногою утримувати стулку розсувних дверей у відчиненому стані);
 - дочекатися зачинення розсувних дверей;
 - відчинити замок дверей в кабіну керування;
 - зайти в кабіну керування;
 - зачинити торцеві двері з салону в кабіну керування на замок;
 - контролювати швидкість рухомого складу (за показником швидкості) та відсутність сигналів зупинки, що подаються з платформи. На вагонах серії Еж та 81-502 під час руху в межах платформи права рука повинна знаходитись на ручці стоп-крана, лівою необхідно триматися за маховик ручного гальма. На вагонах серії 81-717 під час руху в межах платформи ліва рука повинна знаходитись на ручці стоп-крана. При наявності сигналу зупинки або при перевищенні встановленої швидкості руху необхідно застосувати екстрене гальмування від стоп-крана порядком, встановленим в п.12 та доповісти поїзному диспетчеру про зупинку порядком, встановленим в п.13;
 - проконтролювати включення електричної частини УАВА;
 - відчинити замок бокових дверей кабіни керування;
 - на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
 - увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів вікон” та “Обігрів дзеркала” (при необхідності);
 - проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторних батарей, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
 - проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
 - проконтролювати наявність пломб на обладнанні в кабіні керування.
- 19.1.6. Після зупинки рухомого складу в оборотному тупику маневровий машиніст, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, повинен:
- проконтролювати та продублювати показання маневрового світлофора по виїзду з оборотного тупика;
 - увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
 - при отриманні повідомлення від машиніста, який заводить рухомий склад з тупик, про особливі умови обороту підтвердити: „Зрозуміло” (порядком, встановленим в п.14);
 - отримати сигнал про передачу керування від маневрового машиніста, який заводив рухомий склад в оборотний тупик;
 - дати сигнал про прийом керування натисненням на 2-3 сек. на кнопку “Освітлення вимкнене” (лівою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії Еж та 81-502) або натисненням на кнопку “Дзвінок” (правою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії 81-717).
- 19.1.7. Для виїзду з оборотного тупика необхідно:

- впевнитись у наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора по виїзду з оборотного тупика;
 - зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора;
 - дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;
 - увімкнути пристрої АРШ та відпустити пневматичні гальма для приведення кабіни керування в робочий стан порядком, встановленим в п.5;
 - впевнитись в роботі ЛН;
 - на вагонах серії 81-717 проконтролювати роботу лампи ЛКВП;
 - продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показника, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Синій (білий), 1 (2). Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год. ЛН горить”;
 - впевнитись у відсутності перешкод для руху;
 - подати сповіщальний сигнал;
 - привести рухомий склад в рух з швидкістю до 35 км/год при наявності показання “40” на ЛВДШ, з швидкістю до 20 км/год при наявності показання “0” або “ОЧ” порядком, встановленим в п.11. Виконання маневрової роботи на вагонах серії 81-717 проводиться з застосуванням положення „Хід-2”. На вагонах серії Еж та 81-502 в піковий час, а також в непіковій години при наявності часу на оборот рухомого складу до 3 хвилин застосовується положення “Хід-3”, в непіковій години при виконанні маневрової роботи на кінцевих станціях маневровими машиністами, коли час обороту становить 3 хвилини чи більше, рухомий склад приводиться в рух з застосуванням положення “Хід-2”;
 - забезпечити в'їзд рухомого складу на станцію порядком, встановленим в п.18.3;
 - забезпечити зупинку рухомого складу по показнику зупинки порядком, встановленим в п.12;
 - відчинити розсувні двері вагонів з боку розташування пасажирської платформи порядком, встановленим в п.10;
 - контролювати посадку пасажирів у вагони (через дзеркало);
 - контролювати показання на ЛВДШ та показання світлофора.
- 19.1.8. Для передачі рухомого складу поїзному машиністу маневровий машиніст, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, повинен:
- дочекатися поїзного машиніста в кабіні керування, контролюючи показання на ЛВДШ та показання світлофора. Маневровому машиністу забороняється залишати кабіну керування до передачі рухомого складу поїзному машиністу;
 - продублювати показання на ЛВДШ та показання світлофора;

- доповісти поїзному машиністу про технічний стан рухомого складу за формою: “Рухомих склад справний. Радіостанція працює на 2 каналі” або повідомити про виявлені зауваження по роботі обладнання рухомого складу;
- отримати реверсивну рукоятку;
- вийти з кабіни керування та зачинити бокові двері в кабіну керування на замок.

19.1.9. Після передачі рухомого складу поїзному машиністу маневровий машиніст, який виводить рухомих склад з оборотного тупика, повинен:

- проконтролювати посадку пасажирів у вагони та дочекатися відправлення рухомого складу на перегін;
- прослухати роботу механічного обладнання вагонів під час відправлення рухомого складу зі станції;
- проконтролювати роботу хвостових сигналів.

В разі прибуття поїзда з перегону на станцію машиніст, який здійснює виведення рухомого складу з тупика, повинен перейти по платформі до місця зупинки хвостового вагона поїзда по в'їзду в оборотний тупик.

19.1.10. Маневрові машиністи та помічники машиністів під час роботи на рухомому складі несуть відповідальність за його стан та за безпеку руху нарівні з поїзним машиністом.

19.2. Порядок виконання маневрової роботи поїзним машиністом.

19.2.1. Для заїзду рухомого складу в оборотний тупик поїзний машиніст повинен:

- зупинити рухомих склад на станції по показчику зупинки порядком, встановленим в п.12. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2”;
- забезпечити виконання висадки пасажирів порядком, встановленим в п.18.7;
- встати з робочого місця;
- проконтролювати висадку пасажирів з вагонів, відсутність пасажирів в салоні головного вагона та роботу відеоінформаційної системи;
- проконтролювати наявність сигналу чергового по станції на зачинення дверей в поїзді;
- зачинити розсувні двері вагонів порядком, встановленим в п.10;
- при необхідності заміни розкладу руху загальмувати рухомих склад пневматичним гальмуванням порядком, встановленим в п.12, замінити розклад, проконтролювавши його відповідність маршруту поїзда, відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати показання маневрового світлофора;
- зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора;
- дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;

- перевести рукоятку контролера в положення “0” (якщо вона знаходилась в положенні “Гальмо-2”);
- вимкнути освітлення салонів (якщо воно було увімкнене);
- продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показника, положення стрілки в маршруті прямування, показання на ЛВДШ: “Синій (білий), 3 (4). Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год”;

19.2.2. Машиніст заводить рухомих склад в тупик порядком, встановленим в п.19.1.3.

Після зупинки рухомого складу в тупику машиніст повинен:

- відчинити розсувні двері вагонів з боку перехідного містка (при його відсутності двері не відчиняються);
- загальмувати рухомих склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути освітлення салонів (при необхідності);
- проконтролювати показання маневрового світлофора по виїзду з тупика (через дзеркало);
- вимкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- встати з робочого місця;
- на вагонах серії Еж та 81-502 вимкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- вимкнути вимикачі “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів вікон” та “Обігрів дзеркала” (якщо вони були увімкнені);
- зачинити бокове вікно, вийти з кабіни керування та зачинити двері кабіни керування на замок.

19.2.3. Після виходу з кабіни керування головного вагона по заїзду в тупик машиніст повинен проконтролювати роботу червоних хвостових сигналів та перейти по перехідному містку (а при його відсутності по вагонах, зачиняючи за собою торцеві двері на замок) до кабіни керування головного вагона по виїзду з тупика.

19.2.4. Перед виїздом з тупика машиніст та помічник машиніста повинні:

- відчинити замок дверей в кабіну керування;
- зайти в кабіну керування;
- зачинити торцеві двері з салону в кабіну керування на замок;
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів вікон” та “Обігрів дзеркала” (при необхідності);
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторної батареї, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;

- на вагонах серії 81-717 проконтролювати роботу лампи ЛКВП;
 - проконтролювати наявність пломб на обладнанні в кабіні керування.
 - проконтролювати та продублювати показання маневрового світлофора по виїзду з оборотного тупика;
 - на вагонах серії Еж та 81-502 вимкнути освітлення салонів (якщо воно було увімкнуте);
 - увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”.
- 19.2.5. Виїзд з оборотного тупика машиніст виконує порядком, встановленим в п.19.1.7.

20. Виїзд рухомого складу з лінії.

20.1. Порядок заїзду рухомого складу в депо.

20.1.1. Перед заїздом в депо під час прямування рухомого складу до станції “Дарниця” по 1 колії на ділянці “Академістечко” - “Дарниця” машиніст повинен вести інформацію пасажирам про маршрут прямування рухомого складу на кожній станції порядком, встановленим в п.14.

При наявності зауважень по роботі рухомого складу, усунення яких передбачає наявність оглядової канами, машиніст повинен замовити у поїзного диспетчера постановку в депо на глибоку канами.

20.1.2. Після прибуття на кінцеву станцію (на станцію “Лісова” або станцію “Дарниця”) машиніст повинен виконати висадку пасажирів з вагонів.

При наявності в салоні головного вагона працівників метрополітену, які прямують на рухомому складі в депо машиніст повинен перевірити їх документи. Завозити сторонніх осіб в депо забороняється.

20.1.3. Заводити рухомий склад в депо машиніст повинен порядком, встановленим в п.19.2. В тупику після приведення кабіні керування в неробочий стан машиніст повинен вимкнути вимикач „Монітори”, вийти з кабіні керування та зачинити за собою двері на замок.

Після виходу з кабіні керування головного вагона по заїзду в тупик машиніст та помічник машиніста повинні проконтролювати роботу червоних хвостових сигналів та перейти по вагонах до кабіні керування головного вагона по виїзду з тупика. В 3 тупику ст. “Дарниця” для переходу між вагонами машиніст повинен використовувати перехідний місток.

При переході по вагонах необхідно контролювати роботу освітлення салонів. Про виявлення згаслого світильника машиніст повинен зробити запис в поїзній книзі при постановці рухомого складу на технічне обслуговування або в ремонт.

Після переходу в головний вагон по виїзду з тупика потрібно привести кабінку керування в робочий стан порядком, встановленим в п.19.2.4.

Для виїзду з оборотного тупика станції “Лісова” або з 3 чи 4 тупика станції “Дарниця” машиніст та помічник машиніста повинні:

- впевнитись у наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора по виїзду з оборотного тупика;
 - зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора;
 - дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;
 - увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
 - впевнитись в роботі ЛН;
 - відпустити пневматичні гальма для приведення кабіні керування в робочий стан порядком, встановленим в п.12;
 - заблокувати спеціальним пристроєм кнопку “Ліві двері”;
 - продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показника, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Синій (білий), 2 (Д). Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год. ЛН горить”;
 - впевнитись у відсутності перешкод для руху;
 - подати сповіщальний сигнал;
 - привести рухомий склад в рух з швидкістю 35 км/год при наявності показання “40” на ЛВДШ порядком, встановленим в п.11.
- При виїзді з оборотного тупика станції “Лісова” необхідно подати сповіщальний сигнал, прямувати по станції без зупинки порядком, встановленим в п.18.6.
- 20.1.4. При прибутті поїзда на кінцеву станцію, який в зворотному напрямку відправиться в депо, машиніст повинен:
- попередити маневрового машиніста про маршрут прямування рухомого складу, про необхідність відключення вимикача „Монітори” та заборонити відчинення розсувних дверей в вагонах для посадки пасажирів на початковій станції;
 - після виїзду рухомого складу з-під оберту по готовності відправити поїзд з початкової станції;
 - при розгоні рухомого складу застосувати режим керування непікового часу.
- Маневровий машиніст, який заводить рухомий склад в оборотний тупик, повинен:
- попередити маневрового машиніста, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, про маршрут прямування рухомого складу та заборонити відчинення розсувних дверей в вагонах порядком, встановленим в п.14;
 - в оборотному тупику до виходу з кабіні керування відключити вимикач „Монітори”;
 - після обороту рухомого складу дочекатися повної зупинки на станції;
 - відкрити кран відключення дверей та відчинити розсувні двері вагону;
 - вийти з вагона на платформу та закрити кран відключення дверей;

- дати сигнал машиністу, який знаходиться в головному вагоні, на відправлення зі станції (підняти вгору ліву руку з реверсивною рукояткою).

Маневровий машиніст, який виводить рухомий склад з оборотного тупика, після отримання від машиніста по заводу інформації про маршрут прямування повинен:

- заблокувати кнопку „Ліві двері”;
- після зупинки поїзда на початковій станції двері в салонах не відкривати.

При інтервалі між поїздами більше 3 хвилин при виконанні планового заїзду в депо після проїзду станції “Лісова” без зупинки машиніст повинен забезпечити прямування рухомого складу до станції “Чернігівська” без застосування ходового режиму. При інтервалі між поїздами до 3 хвилин або при виконанні позапланового заїзду в депо після проїзду станції “Лісова” без зупинки машиніст повинен застосувати ходовий режим у відповідності з встановленим режимом керування.

Станцію “Чернігівська” необхідно проїхати без зупинки порядком, встановленим в п.18.6. Після проїзду станції “Чернігівська” без зупинки машиніст повинен застосувати ходовий режим у відповідності з встановленим режимом керування.

Перед в'їздом рухомого складу на станцію “Дарниця” машиніст повинен подати сповіщальний сигнал. В'їзд поїзда на станцію “Дарниця” машиніст забезпечує порядком, встановленим в п.18.3. Необхідно зупинити рухомий склад по показчику зупинки порядком, встановленим в п.12. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2”.

Під час стоянки рухомого складу на станції “Дарниця” розсувні двері в вагонах повинні бути зачинені.

20.1.7. При виїзді з 4 тупика станції “Дарниця” необхідно подати звуковий сигнал про початок руху. В'їзд рухомого складу на станцію “Дарниця” машиніст забезпечує порядком, встановленим в п.18.3. Необхідно зупинити рухомий склад по показчику зупинки порядком, встановленим в п.12. При виконанні зупинки електричним гальмуванням машиніст повинен залишити рукоятку контролера в положенні “Гальмо-2”.

Під час стоянки рухомого складу на станції “Дарниця” розсувні двері в вагонах повинні бути зачинені.

20.1.8. Перед виїздом з 2 колії станції “Дарниця” на 2 з'єднувальну колію машиніст та помічник машиніста повинні:

- встати з робочого місця;
- увімкнути вимикачі “Освітлення кабіни” та “Білі фари” (якщо вони були вимкнені);
- зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу маневрового світлофора;
- проконтролювати зміну заборонного показання світлофора на дозволяюче;

- дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;
- перевести рукоятку контролера в положення “0”;
- продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показчика, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Синій (білий), Д. Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год”;
- відправити рухомий склад зі станції на 2 з'єднувальну колію порядком, встановленим в п.11.

20.1.9. При прямуванні по 1 з'єднувальній колії машиніст та помічник машиніста повинні контролювати та дублювати показання світлофора И1.

При наявності червоного сигнального вогню на світлофорі И1 необхідно забезпечити:

- в'їзд рухомого складу на рейкове коло №3В з швидкістю до 20 км/год;
- прямувати до світлофора И1 з натиснутою ПБ;
- біля світлофора И1 потрібно зупинити рухомий склад.

При наявності зеленого сигнального вогню необхідно забезпечити проїзд світлофора И1 з швидкістю до 40 км/год.

При наявності жовтого сигнального вогню на світлофорі И1 необхідно забезпечити в'їзд рухомого складу на рейкове коло №3Б з швидкістю до 20 км/год та зупинити рухомий склад при появі на ЛВДШ показання „0”-„ОЧ”. При появі на ЛВДШ показання „40” необхідно забезпечити прямування до світлофора Ч1 з швидкістю до 40 км/год.

При наближенні до світлофора Ч1 потрібно проконтролювати та продублювати його показання та положення стрілок в маршруті прямування. Перед світлофором Ч1 машиніст повинен увімкнути радіостанцію на канал Р2 та відчинити бокове вікно в кабіні керування.

При проїзді світлофора Ч1 машиніст і помічник машиніста повинні проконтролювати зміну показань на ЛВДШ (з “40” на “ОЧ”). При появі показання “ОЧ” на ЛВДШ машиніст повинен натиснути ПБ.

Для обмеження швидкості рухомого складу під час прямування по 1 з'єднувальній колії машиніст повинен застосовувати (при необхідності) гальмовий режим порядком, встановленим в п.12.

20.1.10. При прямуванні в напрямку 2 з'єднувальної колії машиніст повинен перевести рукоятку основного контролера в положення “Гальмо-1” та впевнитись в увімкненні гальмового режиму по вимиканню лампи “РП поїзда” або розрядити гальмову магістраль на 0,7-0,9 кгс/см² для обмеження швидкості руху до 10 км/год при в'їзді на рейкове коло №4А.

При появі показання „О”-“ОЧ” на ЛВДШ при в'їзді на рейкове коло №4А машиніст повинен зупинити рухомий склад. При появі на ЛВДШ показання „40” необхідно забезпечити прямування до світлофора И2 з швидкістю до 20 км/год.

Якщо при в'їзді на рейкове коло №4А на ЛВДШ залишилось показання “40” то машиніст закінчує процес гальмування і прямує в режимі вибігу до

світлофора И2. Після візуального контролю дозволяючого показання світлофора И2 потрібно забезпечити проїзд світлофора з швидкістю руху до 20 км/год.

При проїзді світлофора И2 машиніст та помічник машиніста повинні проконтролювати на ЛВДШ зміну показань з “40” на “ОЧ”. При появі показання „0”-“ОЧ” на ЛВДШ машиніст повинен зупинити рухомий склад. При появі на ЛВДШ показання „ОЧ” та при наявності дозволяючого показання світлофору Ч2 необхідно забезпечити слідування з швидкістю до 20 км/год з натиснутою педалью пильності.

При наближенні до світлофора Ч2 необхідно увімкнути радіостанцію на канал Р2 та відчинити бокове вікно в кабіні керування. Для наближення до світлофора Ч2 необхідно застосувати положення “Хід-1” з короткочасним переводом контролера в положення “Хід-2” до досягнення швидкості 15 км/год.

При наближенні до світлофора Ч2 необхідно проконтролювати та продублювати його показання та положення стрілок в маршруті прямування.

20.1.11. При наявності дозволяючого показання світлофора Ч1 або Ч2 необхідно забезпечити в'їзд рухомого складу на паркові колії з швидкістю 15 км/год при натиснутій ПБ.

Під час прямування по паркових коліях машиніст та помічник машиніста повинні:

- тримати відчиненим бокове вікно;
- забезпечити прямування рухомого складу з натиснутою ПБ, не перевищуючи швидкість 15 км/год, при необхідності застосувати положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11;
- контролювати та дублювати показання світлофорів та положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати відсутність перешкод для руху. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12.

При наближенні до світлофорів ЧА або ЧБ машиніст повинен проконтролювати показання світлофору, при наявності заборонного показання світлофора необхідно застосувати гальма таким чином, щоб зупинити рухомий склад до світлофора.

При наближенні до воріт депо машиніст та помічник машиніста повинні:

- зупинити рухомий склад за 25м до воріт депо (до таблички з написом “25м”) порядком, встановленим в п.12
- подати звуковий сигнал “Три коротких”;
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням, розрядивши гальмову магістраль до тиску 2,5-3 кгс/см² порядком, встановленим в п.12;

- проконтролювати спрацювання пневматичних гальм головного вагона (по манометру);
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати відпуск пневматичних гальм головного вагона (по манометру), на вагонах серії 81-717 додатково по лампі „Пневмогальма”;
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- отримати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо на в'їзд в депо та з'ясувати в нього місце постановки рухомого складу (на покажчику №1 або на покажчику №2).

20.1.12. При наявності дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт після отримання сигналу чергового по депо або помічника чергового по депо на в'їзд в депо машиніст повинен:

- вимкнути вимикач “Мотор-компресор” (на вагонах серії Еж та 81-502) або вимкнути вимикач “Мотор-компресор” та перевести вимикач БПСН в верхнє положення (на вагонах серії 81-717);
- продублювати: “Мотор-компресор виключений” (на вагонах серії Еж та 81-502) або “Мотор-компресор та БПСН виключені” (на вагонах серії 81-717);
- продублювати сигнал чергового по депо або помічника чергового по депо звуковим сигналом “Один довгий”;
- впевнитись у відсутності перешкод рухові.;
- привести рухомий склад в рух, застосувавши положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод рухові в межах воріт. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- забезпечити прямування, не перевищуючи швидкість 10 км/год. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- виконати перевірку ефективності пневматичних гальм, розрядивши гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² порядком, встановленим в п.12. Випробування гальм необхідно провести таким чином, щоб зупинити рухомий склад по контрольній лінії;
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху;
- подати звуковий сигнал “Один довгий”;
- поновити рух з застосуванням положення “Хід-1”, не перевищуючи швидкість 10 км/год, порядком, встановленим в п.11;
- зупинити рухомий склад по покажчику зупинки з застосуванням пневматичного гальмування порядком, встановленим в п.12;

- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8.

При наближенні до перехідного містка під час прямування рухомого складу на показчик №2 машиніст повинен подати звуковий сигнал “Один довгий”.

20.1.13. Після зупинки рухомого складу по показчику зупинки машиніст та помічник машиніста повинні виконати постановку рухомого складу на технічне обслуговування або в ремонт згідно графіка ремонту порядком, встановленим в розділі 4.

20.2. Порядок заїзду рухомого складу в ПТО.

20.2.1. До заїзду в ПТО на 5, 6 або 7 колію машиніст та помічник машиніста повинні виконати висадку пасажирів на станції “Лісова” порядком, встановленим в п.19.2.1. При наявності маневрових машиністів на платформі повідомити їх через гучномовне оповіщення в салонах (порядком, встановленим в п. 14) про маршрут прямування рухомого складу та впевнитись (через дзеркало) у відсутності маневрового машиніста в хвостовому вагоні.

20.2.2. Заїзд рухомого складу на 5, 6 або 7 колії ПТО здійснюється з 1 станційної колії станції “Лісова” за показанням світлофору МР-313 (синій або білий та маршрутний показчик 1) та світлофору МР-315 (білий та маршрутний показчик 5, 6 або 7). До заїзду на 8 колію ПТО машиніст та помічник машиніста повинні виконати оборот рухомого складу через оборотний тупик порядком, встановленим в п.19.2 або через 5 чи 6 колії ПТО керуючись показаннями маневрових світлофорів.

20.2.3. Для заведення рухомого складу в ПТО необхідно:

- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-2” порядком, встановленим в п.11;
- контролювати вільність колії;
- контролювати та дублювати показання на ЛВДШ, світлофорів, положення стрілок в маршруті прямування;
- контролювати наявність можливих сигналів чергового по станції або машиністів, помічників машиністів чи інших працівників метрополітену (через дзеркало);
- забезпечити прямування рухомого складу з швидкістю до 35 км/год при наявності показання “40” на ЛВДШ, з швидкістю до 20 км/год при наявності показання “0” або “ОЧ”.

При наближенні до воріт ПТО машиніст та помічник машиніста повинні:

- зупинити рухомий склад за 25м до воріт ПТО (до таблички з написом “25м”) порядком, встановленим в п.12;

- подати звуковий сигнал “Три коротких”;
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням, розрядивши гальмову магістраль до тиску 2,5-3 кгс/см² порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати спрацювання пневматичних гальм головного вагона (по манометру);
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати відпуск пневматичних гальм головного вагона (по манометру);
- проконтролювати роботу світлової сигналізації відчинення воріт;
- відчинити бокове вікно в кабіні керування головного вагона;
- отримати сигнал бригадира ПТО на в’їзд.

При наявності дозволяючого сигналу сигналізації відчинення воріт після отримання сигналу на в’їзд машиніст повинен:

- вимкнути вимикач “Мотор-компресор” (на вагонах серії Еж та 81-502) або “Мотор-компресор” та „БПСН” (на вагонах серії 81-717);
- продублювати: “Мотор-компресор виключений” (на вагонах серії Еж та 81-502) або “Мотор-компресор та БПСН виключені” (на вагонах серії 81-717);
- подати звуковий сигнал “Один довгий”;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху.;
- привести рухомий склад в рух, застосувавши положення “Хід-1” порядком, встановленим в п.11;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод рухові в межах воріт. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- забезпечити прямування, не перевищуючи швидкість 10 км/год. При наявності людей на шляху прямування рухомого складу машиніст повинен подавати сповіщальний сигнал. При наявності перешкод для руху машиніст повинен зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- виконати перевірку ефективності пневматичних гальм, розрядивши гальмову магістраль на 0,7 – 0,9 кгс/см² порядком, встановленим в п.12. Випробування гальм необхідно провести таким чином, щоб зупинити рухомий склад по показчику 1;
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати наявність габариту та відсутність перешкод для руху;
- подати сповіщальний сигнал;
- поновити рух з застосуванням положення “Хід-1”, не перевищуючи швидкість 3 км/год, порядком, встановленим в п.11;
- зупинити рухомий склад по показчику зупинки з застосуванням пневматичного гальмування порядком, встановленим в п.12;

• загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8.

20.2.4. Для заїзду на 8 колію ПТО при обороті рухомого складу через 5 чи 6 колії ПТО машиніст та помічник машиніста повинні:

- виконати заїзд в приміщення ПТО порядком встановленим в п.20.2.3;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути освітлення салонів;
- привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.19.2.2;
- перейти по вагонах в кабіну керування головного вагона по виїзду з ПТО;
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни” (при необхідності);
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторних батарей, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
- проконтролювати та продублювати показання маневрового світлофора;
- на вагонах серії Еж та 81-502 вимкнути освітлення салонів;
- увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- забезпечити виїзд із ПТО та прямування до світлофора Г2 порядком, встановленим в п.17.2;
- привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.19.2.2;
- проконтролювати показання світлофора Д2 (через дзеркало);
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути освітлення салонів (при необхідності);
- перейти по вагонах в кабіну керування головного вагона по в’їзду в ПТО;
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни” (при необхідності);
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторних батарей, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
- на вагонах серії Еж та 81-502 вимкнути освітлення салонів (якщо воно було увімкнуте);
- увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- проконтролювати та продублювати показання світлофору Д2;
- зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу світлофору Д2;
- увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;

• відпустити пневматичні гальма для приведення кабіни керування в робочий стан порядком, встановленим в п.12;

• продублювати показання світлофора, маршрутного покажчика, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Д2 білий, маршрутний покажчик 8. Стрілка по маршруту. ОЧ, швидкість 20 км/год”;

- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- подати сповіщальний сигнал;
- привести рухомий склад в рух з застосуванням положення “Хід-2” до досягнення швидкості 20 км/год порядком, встановленим в п.11;
- забезпечити прямування рухомого складу до вказівника зупинки порядком, встановленим в п.20.2.3.

20.2.5. Для заїзду на 8 колію ПТО при обороті рухомого складу через 3 чи 4 оборотний тупик машиніст та помічник машиніста повинні:

- виконати оборот рухомого складу через 3 чи 4 оборотний тупик порядком встановленим в п.19.2, заблокувавши перед виїздом із тупика кнопку “Ліві двері” спеціальним пристроєм (після зупинки рухомого складу на 2 колії ст.. “Лісова” не відчиняти двері з боку пасажирської платформи);
- привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.19.2.2;
- перейти по вагонах в кабіну керування головного вагона по заїзду в ПТО;
- проконтролювати та продублювати показання світлофора Д і дозволяючого показання на ЛВДШ привести кабіну керування в робочий стан встановленим порядком;
- впевнитись в роботі ЛН;
- продублювати показання світлофора, маршрутного покажчика, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Синій (білий), 2. Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год”;
- забезпечити прямування рухомого складу до покажчика зупинки порядком, встановленим в п.20.2.3.

20.2.6. Після зупинки рухомого складу на вказівнику зупинки машиніст та помічник машиніста повинні виконати постановку рухомого складу на технічне обслуговування порядком, встановленим в розділі 4.

20.3. Порядок постановки рухомого складу в тимчасовий відстій.

20.3.1. Для виконання постановки рухомого складу в тимчасовий відстій в оборотний тупик машиніст та помічник машиніста повинні:

- з’ясувати у поїзного диспетчера місце постановки рухомого складу в тимчасовий відстій;
- висадити пасажирів та підготуватися до в’їзду в тупик порядком, встановленим в п.19.2.1;
- проконтролювати відсутність маневрового машиніста в хвостовому вагоні (через дзеркало);

- завести рухомий склад в тупик та привести кабінку керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.19.2.2;
- при наявності перехідного містка проконтролювати роботу червоних хвостових сигналів після виходу з кабіни керування головного вагона по заїзду в тупик;
- перейти по перехідному містку, а при його відсутності по вагонах до кабіни керування головного вагона по виїзду з тупика (при переході по вагонах необхідно зачиняти торцеві двері на замок);
- відчинити замок дверей в кабінку керування;
- зайти в кабінку керування;
- зачинити торцеві двері з салону в кабінку керування на замок;
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, “Обігрів вікон” та “Обігрів дзеркала” (при необхідності);
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторної батареї, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
- проконтролювати наявність пломб на обладнанні в кабінку керування.
- проконтролювати та продублювати показання маневрового світлофору по виїзду з оборотного тупика;
- увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- загальмувати головний вагон ручним або стояночним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- перекрити кран ЕПК;
- відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран та встановити ручку крана машиніста в поїзне положення;
- перевірити якість зв’язку з поїзним диспетчером порядком, встановленим в п.13;
- забезпечити виконання роботи на рухомих складах порядком, встановленим в п.2.16.

В складних погодних умовах після переходу в головний вагон по виїзду з оборотного тупика для попередження попадання дощу або снігу до пасажирських салонів машиніст повинен встановити реверсивну рукоятку в положення “Назад, зачинити розсувні двері, проконтролювати їх зачинення порядком, встановленим в п.10 та вийняти реверсивну рукоятку з контролера.

20.3.2. Для постановки резервного рухомого складу в 1 тупик станції “Академістечко” за допомогою маневрового машиніста по виїзду з оборотного тупика машиніст резервного складу повинен:

- попередити маневрового машиніста про маршрут прямування рухомого складу та заборонити відчинення розсувних дверей в вагонах порядком, встановленим в п.14;
- завести рухомий склад в оборотний тупик порядком, встановленим в п.19.1.
Маневровий машиніст по виїзду з оборотного тупика повинен заблокувати кнопку „Ліві двері” та здійснити виїзд і зупинку рухомого складу на 1 колії станції “Академістечко” порядком, встановленим в п.19.1. Після зупинки на станції розсувні двері в салонах вагонів не відчиняються. Необхідно:
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- після вилучення реверсивної рукоятки з контролера дати сигнал про передачу керування подвійним тривалим (2-3 сек.) натисненням на кнопку “Освітлення вимкнене” (лівою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії Еж та 81-502) або „Дзвінок” (правою рукою з реверсивною рукояткою на вагонах серії 81-717);
- вимкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- встати з робочого місця;
- вимкнути вимикачі “Аварійне освітлення” (на вагонах серії Еж та 81-502) та “Освітлення кабіни”;
- зачинити торцеві двері кабіни керування на замок;
- вийти на платформу;
- дати сигнал машиністу, який знаходиться в хвостовому вагоні, на відправлення в 1 тупик (підняти вгору ліву руку з реверсивною рукояткою).
Машиніст, який знаходиться в головному вагоні по заїзду в 1 тупик повинен:
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни”;
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторної батареї, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
- проконтролювати та продублювати показання світлофора Д;
- отримати сигнал про передачу керування від машиніста, який виводив рухомий склад на станцію;
- увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- проконтролювати показання світлофору Д;
- зайняти робоче місце при наявності дозволяючого сигналу світлофора;
- дочекатися зміни на ЛВДШ показання “ОЧ” на “40”;
- увімкнути пристрої АРШ та відпустити пневматичні гальма для приведення кабіни керування в робочий стан порядком, встановленим в п.5;

- впевнитись в роботі ЛН;
- продублювати показання маневрового світлофора та маршрутного показника, показання на ЛВДШ, положення стрілки в маршруті прямування за формою: “Синій (білий або запрошувальний сигнал), 1. Стрілка по маршруту. Швидкість 40 км/год. ЛН горить”;
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- подати сповіщальний сигнал;
- привести рухомий склад в рух з швидкістю 20 км/год порядком, встановленим в п.11 з застосуванням положення “Хід-2”;
- забезпечити в'їзд рухомого складу в тупик порядком, встановленим в п.19.1.3.

При відсутності маневрового машиніста по виїзду з оборотного тупика машиніст резервного рухомого складу для виїзду з оборотного тупика на станцію та в'їзду в 1 тупик повинен переходити в протилежну кабіну керування по вагонах, відчиняючи торцеві двері.

Після зупинки рухомого складу в 1 тупику станції “Академмістечко” машиніст повинен:

- привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п. 19.2.2;
- перейти по вагонах в кабіну керування головного вагону по виїзду з тупика, зачиняючи торцеві двері на замок;
- зайти в кабіну керування;
- зачинити торцеві двері з салону в кабіну керування на замок;
- проконтролювати включення електричної частини УАВА;
- на вагонах серії Еж та 81-502 увімкнути вимикач “Аварійне освітлення”;
- увімкнути вимикачі “Білі фари”, “Освітлення кабіни”, “Обігрів кабіни”, (при необхідності);
- проконтролювати включення вимикачів ВУ, АЛС, акумуляторних батарей, РЛК та РЛ АРШ, відключення вимикачів АРШ, прожектора та ПОШ 40/20;
- проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі;
- проконтролювати та продублювати показання маневрового світлофору по виїзду з тупика;
- увімкнути вимикачі “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- загальмувати головний вагон ручним або стояночним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- перекрити кран ЕПК;
- відкрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран та встановити ручку крана машиніста в поїзне положення;
- перевірити якість зв'язку з поїзним диспетчером порядком, встановленим в п.13;

- забезпечити виконання роботи на рухомому складі порядком, встановленим в п.2.16.

20.3.3. Для постановки рухомого складу в тимчасовий відстій до світлофора Г2 на станції “Лісова” або до світлофора З на з'єднувальній колії станції “Дарниця” машиніст та помічник машиніста повинні:

- зупинити рухомий склад біля світлофора порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати та продублювати показання світлофора;
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- загальмувати головний вагон ручним або стояночним гальмом порядком, встановленим в п.12;
- перекрити кран ЕПК;
- перевести вимикач АРШ в положення “0” або відключити тумблер АРШ чи ДАП АРШ;
- перевести реверсивну рукоятку в положення “0” та вийняти її з контролера;
- встановити ручку крана машиніста в поїзне положення;
- проконтролювати увімкнутий стан вимикачів “Зачинення дверей” та “Мотор-компресор”;
- перевірити якість зв'язку з поїзним диспетчером порядком, встановленим в п. 13;
- забезпечити виконання роботи на рухомому складі порядком, встановленим в п.2.16.

20.3.4. Для постановки рухомого складу в тимчасовий відстій на 3 станційну колію станції „Хрещатик” з подальшим зняттям високої напруги з рухомого складу машиніст повинен замовити у поїзного диспетчера просування на вказівник № 2 (за світлофор КР-11).

20.4. Порядок постановки рухомого складу на тривалий відстій.

20.4.1. До постановки рухомого складу на тривалий відстій в тупику, на станції чи в тунелі машиніст або помічник машиніста повинен з'ясувати в поїзного диспетчера місце постановки порядком, встановленим в п.13.

20.4.2. Для виконання постановки рухомого складу на тривалий відстій в оборотний тупик машиніст та помічник машиніста повинні:

- висадити пасажирів та підготуватися до в'їзду в тупик порядком, встановленим в п.19.2.1;
 - завести рухомий склад в тупик та привести кабіну керування в неробочий стан порядком, встановленим в п.19.2.2;
 - виконати постановку рухомого складу порядком, встановленим в розділі 4.
- 20.4.3. Для виконання постановки рухомого складу на тривалий відстій на колії перегону або станції машиніст та помічник машиніста повинні:

- забезпечити прямування рухомого складу до місця зупинки порядком, встановленим в п.11, при необхідності виконавши оборот рухомого складу порядком, встановленим в п.19.2;
- при наближенні до місця зупинки на відстань 25-50 м, зупинити рухомий склад порядком, встановленим в п.12;
- подати звуковий сигнал “Три коротких”;
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням, розрядивши гальмову магістраль до тиску 2,5-3 кгс/см² порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати спрацювання пневматичних гальм головного вагона (по манометру);
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати відпуск пневматичних гальм головного вагона (по манометру);
- впевнитись у відсутності перешкод для руху;
- подати звуковий сигнал “Один довгий”;
- поновити рух з застосуванням положення “Хід-1”, не перевищуючи швидкість 10 км/год, порядком, встановленим в п.11;
- при наближенні до показчика зупинки на відстань 10 м і менше забезпечити прямування рухомого складу зі швидкістю 1-3 км/год;
- зупинити рухомий склад на показчику зупинки порядком, встановленим в п.12;
- виконати постановку рухомого складу на тривалий відстій порядком, встановленим в розділі 4.

Розділ 4

Обслуговування рухомого складу.

21. Перевірка обладнання рухомого складу.

21.1. Порядок контролю обладнання рухомого складу.

21.1.1. Кабіни керування вагонів серії Еж та 81-502 повинні бути оснащені поїзним спорядженням, розміщеним у встановлених місцях:

- оглядовий молоток – в кабіні по 1 колії за маховиком ручного гальма;
- переносне заземлення, ломик, тросик – на кронштейні торцевої двері;
- пристрій для відкривання люків – за маховиком ручного гальма;
- комплект запобіжників (за описом), кліщі з діелектричними губками, самоклеюча плівка червоного кольору – в чохлах на дверях в салон;
- показчик напруги – в кабіні по 1 колії за контролером машиніста;
- діелектричні рукавички – під високовольтними запобіжниками на ящику з реле;
- протигаз УІП – над дверима в салон (при наявності ящика);
- ліхтар – у машиніста.

Кабіни керування вагонів серії 81-717 повинні бути оснащені поїзним спорядженням, розміщеним у встановлених місцях:

- оглядовий молоток – в кабіні по 1 колії за кріслом машиніста;
- переносне заземлення, ломик, курбель, тросик, самоклеюча плівка червоного кольору – на кронштейні біля дверей в салон;
- пристрій для відкривання люків – за кріслом машиніста;
- комплект запобіжників (за описом) – у вільних кожухах силових запобіжників;
- показчик напруги – в кабіні по 1 колії за контролером машиніста;
- діелектричні рукавички – на кожуху контролера машиніста;
- протигаз УІП – в кабіні (при наявності ящика);
- ліхтар – у машиніста.

Зберігання поїзного спорядження у невстановлених місцях та використання його не за призначенням не допускається.

21.1.2. Головний вагон серій Еж та 81-502 комплектується вогнегасниками:

- один вогнегасник типу ВВК-3,5 в кабіні за кріслом машиніста;
- один вогнегасник типу ВВК-3,5 в правому відсіку;
- один вогнегасник типу ВВК-3,5 або ВВК-5 в пасажирському салоні.

Вагон серії 81-717 комплектується вогнегасниками:

- один вогнегасник типу ВВК-3,5 в кабіні за кріслом машиніста;
- один вогнегасник типу ВВК-3,5 в кабіні у вікна;
- один вогнегасник типу ВВК-3,5 або ВВК-5 в пасажирському салоні.

Проміжний вагон серії Е та модифікацій, серії 81-717 комплектується одним вогнегасником типу ВВК-3,5 або ВВК-5 в пасажирському салоні.

Зберігання вогнегасників у невстановлених місцях не допускається.

21.1.3. Обладнання кабіни керування вагонів серії Еж та 81-502 повинно знаходитись в поїзному положенні:

- включені вимикачі ВУ, РЛК, АЛС, РЛ АРШ, Радіо, БЕНЦ, „Зачинення дверей” (на пульті помічника машиніста), акумуляторної батареї, автоматичні вимикачі типу АК-63, автоматичний вимикач типу АВ-3Б, „Сигналізація кабіни”, наявність необхідних запобіжників в ящику ГЩ;
- відключені вимикачі – ПОШ 40/20, „Радіостанція”, ВН, ВАД, „Білі фари”, „Прожектор”, ВКФ, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), „Мотор-компресор”, „Монітори”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, „Освітлення кабіни”, „Аварійне освітлення”;
- в положенні „0” – головний вал КВ, реверсивний вал КВ, вал КРП та вимикач АРШ-ДАП.

Обладнання кабіни керування вагонів серії 81-717 повинно знаходитись в поїзному положенні:

- включені вимикачі АЛС, РЛ АРШ, Радіо, „Зачинення дверей” (на пульті помічника машиніста), АБУ, акумуляторної батареї, автоматичні вимикачі АК-63 (крім „Опалення”), вимикач „Сигналізація кабіни”;
- відключені вимикачі – АРШ, ДАП, ПОШ 40/20, ВН, ВАД, ОВТ, ВАХ, БПСН, „Білі фари”, „Прожектор”, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), „Мотор-компресор”, „Монітори”, „Опалення”, Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”;
- в положенні „0” – головний вал КВ, реверсивний вал КВ, вал КРП;
- вимикач вибору сторони дверей – в положенні „Ліворуч”.

21.1.4. Крани пневматичного обладнання повинні знаходитись в поїзному (неробочому) положенні:

- крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран – перекритий;
- кран машиніста – в 1 положенні (для крану машиніста № 334) або в поїзному положенні (для крану машиніста № 013);
- кран ЕПК – відкритий;
- кран стоянкового гальма – відкритий;
- пневматична частина УАВА - включена.

21.1.5. Обладнання рухомого складу, яке підлягає пломбуванню:

- на вагоні серії Еж або 81-502 – КАХ, ВАД, ВН, ПОШ 40/20, УАВА, ПВУ, блок А1, ящик УІП;
- на вагоні серії 81-717 – КАХ, ВАД, ВН, ОВТ, БВ, АБУ, ПОШ 40/20, УАВА, блок А1 (крім вагонів з АРШ типу БАРС), ящик УІП.

21.1.6. Головні вагони можуть бути обладнані маршрутним вказівником електронного типу або у вигляді табличок.

Для встановлення відповідного номеру маршруту маршрутного вказівника у вигляді табличок необхідно зафіксувати табличку з відповідною цифрою в гнізді кронштейну маршрутного вказівника.

Для встановлення відповідного номеру маршруту маршрутного вказівника електронного типу необхідно:

- включити вимикач на корпусі вказівника;
- кнопками „Номер маршруту” встановити двозначний номер маршруту;
- натиснути кнопку „Ввод”;
- відключити вимикач на корпусі вказівника.

21.1.7. Вагони серії Е, Еж та 81-502 обладнані механічним приводом електроконтактних коробок. Керування ЕКК здійснюється за допомогою важеля. В кожному вагоні зчепу важіль по 1 колії знаходиться в нижньому положенні, по 2 колії – в верхньому положенні. Фіксація важеля здійснюється прапорцем.

Вагони серії 81-717 обладнані пневматичним приводом електроконтактних коробок. Керування ЕКК здійснюється за допомогою вентиля. В кожному вагоні зчепу обидва вентиля включені (реверсивна рукоятка розміщується вздовж поїзда). Роз'єднувальні крани вентилів ЕКК відкриті.

21.1.8. При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування, обладнання вагону приводиться в неробочий стан:

- акумуляторна батарея – включена;
- крани подвійної тяги перекриті, пневматична частина УАВА відключена;
- вимикачі „Мотор-компресор”, „Освітлення кабіни”, „Аварійне освітлення”, „Радіо”, „Радіостанція”, РЛ АРШ - відключені;
- вікно кабіни зачинено, бокові двері зачинені на замок;
- включення автоматичних вимикачів АК-63 (вимикачі А-20, А-22, А-24 відключені).

21.2. Порядок перевірки роботи обладнання.

21.2.1. Порядок перевірки роботи розсувних дверей:

- відчинити двері ліворуч та праворуч (порядком, встановленим в п.10);
- зачинити кнопкою „Резервне зачинення дверей” (порядком, встановленим в п.10);
- заблокувати вимикач „Зачинення дверей” (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда” в момент блокування вимикача „Зачинення дверей” (на вагонах серії Еж та 81-502) або після зачинення дверей від кнопки „Резервне зачинення дверей” (на вагонах серії 81-717);
- відчинити двері ліворуч та праворуч, заблокувати вимикач „Зачинення дверей” (порядком, встановленим в п.10), проконтролювати включення лампи „Двері поїзда”.

21.2.2. Порядок перевірки роботи електричної схеми:

- перевести основний контролер в положення „Гальмо-1” та проконтролювати включення та відключення лампи „РП поїзда”;

- виконати електричне гальмування послідовним переводом контролера в положення „Гальмо-1”-„Гальмо-1А”-„Гальмо-1” та проконтролювати зупинку РК на позиціях;

- виконати автоматичне електричне гальмування послідовним переводом контролера в положення „Гальмо-1”-„Гальмо-2”-„Гальмо-1А”, не затримуючи його в положенні „Гальмо-2” та проконтролювати відсутність спрацювання ВЗ№2 на вагонах;

- перевести контролер в положення „Гальмо-2” та проконтролювати спрацювання ВЗ№1 на вагонах;

- перевести контролер в положення „0”;

21.2.3. Порядок перевірки спрацювання системи АРШ:

- відпустити педаль пильності, проконтролювати спрацювання пристроїв АРШ та відсутність спрацювання ЕПК (порядком, встановленим в п.7);

- відключити вимикач АРШ або тумблер АРШ, проконтролювати спрацювання ЕПК, перекрити кран ЕПК;

- проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах вагона.

21.2.4. Порядок скороченої перевірки гальм та роботи крана машиніста:

- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах вагона та роботу жовтих бортових ламп на всіх вагонах, на вагонах серії 81-717 додатково проконтролювати включення лампи „Пневмотормоз”;

- провести відпуск пневматичних гальмуванням порядком, встановленим в п.12;

- проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах по відключенню жовтих бортових ламп на всіх вагонах, на вагонах серії 81-717 додатково проконтролювати відключення лампи „Пневмотормоз”.

21.2.5. Порядок перевірки скочування рухомого складу при роботі системи АРШ:

- проконтролювати горіння лампи „Двері поїзда”;

- утримувати тумблер АЛС в крайньому нижньому положенні;

- проконтролювати появу показання „ОЧ” на ЛВДШ та спрацювання пристроїв АРШ;

- натиснути педаль пильності;

- проконтролювати відпуск гальм по манометру;

- проконтролювати появу самовільного руху поїзда;

- при відсутності скочування перевести контролер машиніста в положення „Хід-1” та застосувати ходовий режим на 1 сек. порядком, встановленим в п.11;

- після відключення ходового режиму проконтролювати появу самовільного руху поїзда;

- перевести тумблер АЛС в крайнє верхнє положення.
Порядок перевірки скочування рухомого складу при роботі системи ДАП АРШ:
- проконтролювати горіння лампи „Двері поїзда”;
- перевести контролер машиніста в положення „Хід-1” та застосувати ходовий режим до швидкості 7-8 км/год порядком, встановленим в п.11;
- після відключення ходового режиму проконтролювати появу самовільного руху поїзда.

22. Приймання рухомого складу з тривалого відстою.

22.1. Порядок приймання рухомого складу в депо після ТО-1.

22.1.1. В приміщенні лінійного пункту машиніст повинен:

- отримати реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку та впевнитись в їх придатності до експлуатації;
- отримати оглядовий молоток та впевнитись в придатності до експлуатації;
- проконтролювати роботу оглядового ліхтаря (при наявності зауважень замінити ліхтар на справний);
- з’ясувати місцезнаходження рухомого складу, визначити номер зчепу та номери вагонів в зчепі.

22.1.2. В цеху відстою рухомого складу машиніст повинен:

- проконтролювати наявність розпису майстра за готовність рухомого складу в Книзі готовності вагонів після ТО-1.
- проконтролювати наявність запису в Поїзній книзі зчепу про готовність рухомого складу до роботи на лінії;
- визначити обсяги додаткових робіт (усунення зауважень машиніста, виконання перечеплення вагонів тощо);
- при наявності запису про виконання перечеплення вагонів проконтролювати наявність розпису майстра за готовність рухомого складу після перечеплення в Книзі готовності вагонів після ремонту.
- пройти до рухомого складу з отриманим інвентарем та поїзною книгою.

22.1.3. Перед початком приймання рухомого складу машиніст та помічник машиніста повинні впевнитись у відсутності високої напруги на рухомому складі по наступних ознаках:

- пересувні кабелі не підключені до струмоприймачів;
- не горять червоні сигнальні лампи в оглядовій каналі і над рухомих складом;
- не горить освітлення в салонах;
- не працюють мотор – компресори.

Додатково машиніст повинен проконтролювати підключення повітряної деповської магістралі до головного вагону та відкрити кінцевий кран напірної магістралі.

22.1.4. В головній кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити акумуляторну батарею, „Радіо”, перевірити положення решти вимикачів, на вагоні серії 81-717 включити автоматичний вимикач КВЦ та натисненням кнопки „Возврат РП” включити БВ);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі Р2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда” (на вагонах серії Еж та 81-502);
- відчинити двері ліворуч (порядком, встановленим в п.10);
- на вагонах серії 81-717 натиснути та утримувати педаль пильності;
- контролер машиніста перевести в положення „Гальмо-1” (лампа „РП поїзда” повинна горіти);
- подати звуковий сигнал: „Один короткий”;
- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- натиснути на кнопку „Сигналізація несправності”, проконтролювати вмикання лампи „РП вагону”;
- контролер машиніста перевести в положення „0”;
- на вагонах серії 81-717 відпустити педаль пильності;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крана машиніста № 334) або в поїзне положення (для крана машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;

- проконтролювати положення бокових дзеркал та роботу бортових ламп на вагонах;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати рівень напруги на акумуляторній батареї не менше 65В;
- вийти з кабіни керування в салон та пройти по вагонах в хвостову кабіну (мати при собі реверсивну рукоятку та пару діелектричних рукавиць).

22.1.5. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- включити акумуляторну батарею (на вагонах серії 81-714 при включенні акумуляторної батареї включається аварійне освітлення в вагоні);
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- відкрити відсік або відкинути чи зняти спинку дивану, проконтролювати положення автоматичних вимикачів АК-63 (автоматичні вимикачі, позначені білою фарбою повинні бути відключені, решта – включені), закрити відсік;
- проконтролювати санітарний та технічний стан салону;
- відчинення дверей ліворуч, зачинення дверей праворуч;
- проконтролювати закриття всіх відсіків;
- проконтролювати горіння всіх ламп бортової сигналізації;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування машиніст повинен проконтролювати приведення її в неробочий стан порядком, встановленим в п.21.1.

22.1.6. При переході між вагонами машиніст повинен:

- проконтролювати відкрите положення кінцевих кранів;
- проконтролювати фіксацію важеля крану стоянкового гальма (на вагонах серії 81-714);
- проконтролювати положення важелів механічного приводу, фіксацію їх прапорцями та закріплення тросиків або положення вентилів пневматичного приводу ЕКК (порядком, встановленим в п. 21.1.7);
- проконтролювати зчеплення автозчепів (сумарний зазор між головками зчеплених автозчепів не більше 15 мм).

22.1.7. В хвостовій кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах хвостового вагона;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- проконтролювати санітарний стан кабіни;

- подати звуковий сигнал: „Два коротких”;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити акумуляторну батарею, „Радіо”, перевірити положення решти вимикачів, на вагоні серії 81-717 включити автоматичний вимикач КВЦ);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі 2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- проконтролювати горіння лампи „РП вагону”, натиснути на кнопку „Возврат РП”, проконтролювати відключення лампи „РП вагону”;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити роботу крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крана машиніста № 334) або в поїзне положення (для крана машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- відчинити двері ліворуч (порядком, встановленим в п.10);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- проконтролювати положення бокових дзеркал та роботу бортових ламп на вагонах;
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;

- зачинити бокові двері на замок, зачинити вікно кабіни керування, вийти з кабіни в салон, зачинити двері на замок та пройти по вагонах в головну кабіну (мати при собі реверсивну рукоятку).

22.1.8. При переході по вагонах машиніст повинен:

- проконтролювати відпуск гальм проміжних вагонів (крім вагонів серії 81-714);
- відчинення дверей праворуч, зачинення дверей ліворуч;
- зачинити торцеві двері на замок.

22.1.9. В головній кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати відпуск гальм (крім вагонів серії 81-717);
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- залишити відкритими крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста залишити в поїзному положенні (кран ЕПК перекритий);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- вийти на колію та пройти вздовж вагонів з лівого боку в напрямку хвостового вагону та з правого боку в напрямку головного вагону (мати при собі реверсивну рукоятку, ліхтар та молоток).

22.1.10. При проході вздовж рухомого складу машиніст повинен:

- проконтролювати роботу червоних фар на головному та хвостовому вагоні;
- проконтролювати наявність ущільнюючих кілець на головках автоточок головного та хвостового вагону;
- проконтролювати положення скоби зривного клапана та фіксатора (на головному та хвостовому вагоні – в робочому положенні, при наявності на проміжному вагоні – в підвішеному стані);
- включити головний роз'єднувач на кожному вагоні;
- відкрити крани рейкозмашувачів (влітку на 1/3 оберту, взимку – на 2/3 оберту);

- проконтролювати відпуск гальм по гальмовим колодкам;
- проконтролювати фіксацію планки пристрою для відтиснення струмоприймача;
- проконтролювати зачинення розсувних дверей;
- проконтролювати відключення всіх ламп бортової сигналізації;
- проконтролювати зчеплення автоточок, фіксацію ЕКК порядком, встановленим в п.21.1.7, з'єднання рукавів АРШ та відеоінформаційної системи;
- проконтролювати відкрите положення кранів пневматичних приладів (ТЦ, ОТЦ, ТМ, ВРН, АР, АВТ, ЗР), робоче положення тросику відпускового клапану ВР);
- проконтролювати закриті положення спускних кранів (резервуарів, маслозбірників);
- проконтролювати відсутність сторонніх предметів на колії та рамах візків, закриття ящиків електричних апаратів;
- проконтролювати естетичний стан кузова вагона.

22.1.11. При наявності зауважень по обладнанню необхідно своєчасно доповісти майстру, при наявності зауважень по комплектуванню рухомого складу необхідно своєчасно доповісти черговому по депо.

При готовності рухомого складу до роботи на лінії необхідно підтвердити приймання рухомого складу особистими підписами в Поїзній книзі (повинна знаходитись на рухомому складі в головній кабіні) та в Книзі готовності вагонів після ТО-1, а при проведенні в рухомому складі перечеплення вагонів – додатково в Книзі готовності вагонів після ремонту.

22.2. Порядок приймання рухомого складу в депо після ремонту.

22.2.1. В приміщенні лінійного пункту машиніст повинен:

- отримати реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку та впевнитись в їх придатності до експлуатації;
- отримати оглядовий молоток та впевнитись в придатності до експлуатації;
- проконтролювати роботу оглядового ліхтаря (при наявності зауважень замінити ліхтар на справний);
- з'ясувати місцезнаходження рухомого складу, визначити номер зчепу та номери вагонів в зчепі.

22.2.2. В цеху відстою рухомого складу машиніст повинен:

- проконтролювати наявність розпису майстра за готовність рухомого складу в Книзі готовності вагонів після ремонту.
- проконтролювати наявність запису в поїзній книзі зчепу про готовність рухомого складу до роботи на лінії;
- проконтролювати наявність запису в книгах ремонту кожного вагону про готовність рухомого складу до роботи на лінії;
- визначити обсяги додаткових робіт (види ремонту, усунення зауважень машиніста, виконання перечеплення вагонів тощо);

- при наявності запису про виконання перечеплення вагонів проконтролювати наявність розпису майстра за готовність рухомого складу після перечеплення в Книзі готовності вагонів після ремонту.

- пройти до рухомого складу з отриманим інвентарем та поїзною книгою.

22.2.3. Перед початком приймання рухомого складу машиніст та помічник машиніста повинні впевнитись у відсутності високої напруги на рухомому складі по наступних ознаках:

- пересувні кабелі не підключені до струмоприймачів;
- не горять червоні сигнальні лампи в оглядовій каналі і над рухомих складом;
- не горить освітлення в салонах;
- не працюють мотор – компресори.

Додатково машиніст повинен проконтролювати підключення повітряної деповської магістралі до головного вагону та відкрити кінцевий кран напірної магістралі.

22.2.4. В головній кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити акумуляторну батарею, „Радіо”, РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б, перевірити положення решти вимикачів, на вагоні серії 81-717 натисненням кнопки „Возврат РП” включити БВ);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі Р2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда” (на вагонах серії Еж та 81-502);
- відчинити двері ліворуч (порядком, встановленим в п.10);
- на вагонах серії 81-717 натиснути та утримувати педаль пильності;
- контролер машиніста перевести в положення „Гальмо-1” (лампа „РП поїзда” повинна горіти);
- подати звуковий сигнал: „Один короткий”;

- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- натиснути на кнопку „Сигналізація несправності”, проконтролювати вмикання лампи „РП вагону”;

- контролер машиніста перевести в положення „0”;

- на вагонах серії 81-717 відпустити педаль пильності;

- перекрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крана машиніста № 334) або в поїзне положення (для крана машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;

- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;

- перевірити роботу білих фар, прожектора;

- проконтролювати положення бокових дзеркал та роботу бортових ламп на вагонах;

- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;

- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;

- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);

- проконтролювати рівень напруги на акумуляторній батареї не менше 65В;

- вийти з кабіни керування в салон та пройти по вагонах в хвостову кабіну (мати при собі реверсивну рукоятку та пару діелектричних рукавиць).

22.2.5. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- включити акумуляторну батарею (на вагонах серії 81-714 при включенні акумуляторної батареї включається аварійне освітлення в вагоні);

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;

- відкрити відсік або відкинути чи зняти спинку дивану, включити РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), включити автоматичний вимикач КВЦ, проконтролювати положення інших автоматичних вимикачів (автоматичні вимикачі, позначені білою фарбою повинні бути відключені, решта – включені), закрити відсік;

- проконтролювати санітарний та технічний стан салону;

- відчинення дверей ліворуч, зачинення дверей праворуч;

- проконтролювати закриття всіх відсіків;

- проконтролювати горіння всіх ламп бортової сигналізації;

- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування машиніст повинен включити РЦУ, включити автоматичний вимикач КВЦ або

автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ, та проконтролювати приведення кабіни в робочий стан порядком, встановленим в п.21.1.

22.2.6. При переході між вагонами машиніст повинен:

- проконтролювати відкрите положення кінцевих кранів;
- проконтролювати фіксацію важеля крану стоянкового гальма (на вагонах серії 81-714);
- проконтролювати положення важелів механічного приводу, фіксацію їх прапорцями та закріплення тросиків або положення вентилів пневматичного приводу ЕКК (порядком, встановленим в п. 21.1.7);
- проконтролювати зчеплення автозчепів (сумарний зазор між головками зчеплених автозчепів не більше 15 мм).

22.2.7. В хвостовій кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах хвостового вагона;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- подати звуковий сигнал: „Два коротких”;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити акумуляторну батарею, „Радіо”, РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ, перевірити положення решти вимикачів);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі 2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- проконтролювати горіння лампи „РП вагону”, натиснути на кнопку „Возврат РП”, проконтролювати відключення лампи „РП вагону”;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витоку повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витоку повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;

- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити роботу крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крану машиніста № 334) або в поїзне положення (для крану машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- відчинити двері ліворуч (порядком, встановленим в п.10);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- проконтролювати положення бокових дзеркал та роботу бортових ламп на вагонах;
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- зачинити бокові двері на замок, зачинити вікно кабіни керування, вийти з кабіни в салон, зачинити двері на замок та пройти по вагонах в головну кабіну (мати при собі реверсивну рукоятку).

22.2.8. При переході по вагонах машиніст повинен:

- проконтролювати відпуск гальм проміжних вагонів (крім вагонів серії 81-714);
- відчинення дверей праворуч, зачинення дверей ліворуч;
- зачинити торцеві двері на замок.

22.2.9. В головній кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати відпуск гальм (крім вагонів серії 81-717);
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витоку повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролера порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витоку повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;

- залишити відкритими крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста залишити в поїзному положенні (кран ЕПК перекритий);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- вийти на колію та пройти вздовж вагонів з лівого боку в напрямку хвостового вагону та з правого боку в напрямку головного вагону (мати при собі реверсивну рукоятку, ліхтар та молоток).

22.2.10. При проході вздовж рухомого складу машиніст повинен:

- проконтролювати роботу червоних фар на головному та хвостовому вагоні;
- проконтролювати роботу замків автозчепів та наявність ущільнюючих кілець на головках автозчепів;
- проконтролювати положення скоби зривного клапана та фіксатора (на головному та хвостовому вагоні – в робочому положенні, при наявності на проміжному вагоні – в підвішеному стані);
- включити головний роз'єднувач на кожному вагоні;
- відкрити крани рейкозмашувачів (влітку на 1/3 оберту, взимку – на 2/3 оберту);
- проконтролювати відпуск гальм по гальмовим колодкам;
- проконтролювати фіксацію планки пристрою для відтиснення струмоприймача, кріплення силового кабелю струмоприймача;
- проконтролювати зачинення розсувних дверей;
- проконтролювати відключення всіх ламп бортової сигналізації;
- проконтролювати зчеплення автозчепів, фіксацію ЕКК порядком, встановленим в п.21.1.7, з'єднання рукавів АРШ та відеоінформаційної системи;
- проконтролювати відсутність звисання кабелів, проводів, ланцюжків, тросиків;
- проконтролювати відкрите положення кранів пневматичних приладів (ТЦ, ОТЦ, ТМ, ВРН, АР, АВТ, ЗР), робоче положення тросику відпускового клапану ВР);
- проконтролювати відсутність витоку повітря з трубопроводів та обладнання;
- проконтролювати закриті положення спускних кранів (резервуарів, маслосбірників);
- проконтролювати відсутність сторонніх предметів на колії та підвагонному обладнанні, закриття ящиків електричних апаратів, кришок обладнання;
- проконтролювати естетичний стан кузова вагона.

22.2.11. При наявності зауважень по обладнанню необхідно своєчасно доповісти майстру, при наявності зауважень по комплектуванню рухомого складу необхідно своєчасно доповісти черговому по депо.

При готовності рухомого складу до роботи на лінії необхідно підтвердити приймання рухомого складу особистими підписами в поїзній книзі (повинна знаходитись на рухомому складі в головній кабіні), в книгах ремонту кожного вагону та в Книзі готовності вагонів після ремонту, а при проведенні в рухомому складі перечеплення вагонів – додатково за перечеплення в Книзі готовності вагонів після ремонту.

22.3. Порядок приймання рухомого складу в ПТО „Лісова”.

22.3.1. Для проходу в ПТО необхідно слідувати на рухомому складі в салоні головного вагону в обіговий тупик станції “Лісова”, де вийти на перехідний місток та пройти в напрямку ПТО, керуючись знаками “Службовий прохід” з протилежного контактній рейці боку. В приміщення ПТО потрібно заходити через хвіртку в воротах канави № 6.

22.3.2. В приміщенні ПТО машиніст повинен:

- проконтролювати наявність запису в Поїзній книзі зчепу про готовність рухомого складу до роботи на лінії;
- визначити обсяги додаткових робіт по усуненню зауважень машиніста;
- з'ясувати місцезнаходження рухомого складу, визначити номер зчепу та номери вагонів в зчепі;
- взяти поїзну книгу, піднятися на рухомий склад, залишити поїзну книгу в кабіні керування головного вагону по виїзду з ПТО;
- проконтролювати гальмування головного вагону ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п. 12;
- пройти по вагонах, включаючи акумуляторну батарею, автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ (для включення акумуляторної батареї використовувати тригранний ключ). При проході контролювати завершення робіт на рухомому складі та відсутність ремонтного персоналу у вагонах та поблизу вагонів;
- в кабіні хвостового вагону включити освітлення салонів, вимикачі „Мотор компресор” та „Радіо”, проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі, доповісти поїзному диспетчеру про прибуття на рухомий склад порядком, встановленим в п.13.

22.3.3. З хвостового вагону спуститися на колію для оформлення документації:

- отримати реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку та впевнитись в їх придатності до експлуатації;
- проконтролювати наявність розпису майстра за готовність рухомого складу в Книзі готовності вагонів після ТО-1.
- зробити письмову заявку на подачу високої напруги на рухомий склад в Книзі заявок на подачу високої напруги (в заявці вказати дату, номер колії, на якій знаходиться рухомий склад, номери всіх вагонів, час виконання заявки на подачу напруги та прізвище машиніста, підтвердивши цей запис особистим підписом);

- сповістити про необхідність подачі високої напруги майстра ПТО, пройти до рухомого складу з отриманим інвентарем та зайняти робоче місце в кабіні хвостового вагона. Машиністу забороняється залишати без нагляду вагони, на які подано високу напругу. У виняткових випадках при необхідності покинути рухомий склад він повинен залишити замість себе помічника машиніста або іншого працівника, що має кваліфікаційну групу з електробезпеки не менше 3, який ознайомлений з конструкцією рухомого складу та вмє застосовувати всі види гальм.

22.3.4. В хвостовій кабіні машиніст повинен:

- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (на вагоні серії 81-717 включити вимикач БПСН та натисненням кнопки „Возврат РП” включити БВ);
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- включити вимикач „Монітори”;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- проконтролювати положення бокових дзеркал;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;

- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- подати звуковий сигнал: „Один короткий”;
- перевірити роботу гальм та крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- відчинити двері з обох боків (порядком, встановленим в п.10);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- на вагоні серії 81-717 відключити освітлення салонів;
- зачинити бокові двері на замок, зачинити вікно кабіни керування, вийти з кабіни в салон, зачинити двері на замок та пройти по вагонах в головну кабінку (мати при собі реверсивну рукоятку та пару діелектричних рукавиць).

22.3.5. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- відкрити відсік або відкинути чи зняти спинку дивану, проконтролювати положення автоматичних вимикачів АК-63 (автоматичні вимикачі, позначені білою фарбою повинні бути відключені, решта – включені), закрити відсік;
- проконтролювати санітарний та технічний стан салону, на вагонах серії Е, Еж та 81-502 додатково роботу освітлення салонів;
- відчинення дверей з обох боків;
- проконтролювати закриття всіх відсіків;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці;
- зачинити торцеві двері на замок.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування машиніст повинен проконтролювати приведення її в неробочий стан порядком, встановленим в п.21.1.

22.3.6. При переході між вагонами машиніст повинен:

- проконтролювати відкрите положення кінцевих кранів;
- проконтролювати фіксацію важеля крану стоянкового гальма (на вагонах серії 81-714);
- проконтролювати положення важелів механічного приводу, фіксацію їх прапорцями та закріплення тросиків або положення вентилів пневматичного приводу ЕКК (порядком, встановленим в п. 21.1.7);
- проконтролювати зчеплення автозчепів (сумарний зазор між головками зчеплених автозчепів не більше 15 мм).

22.3.7. В головній кабінці машиніст повинен:

- включити освітлення салонів (на вагонах серії 81-717);

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах хвостового вагона;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- подати звуковий сигнал: „Два коротких”;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити „Радіо”, перевірити положення решти вимикачів);
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі 2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- проконтролювати положення бокових дзеркал;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити роботу гальм та крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- відпустити педаль пильності та впевнитись в спрацюванні пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.7;

- відпустити ручне або стоянкове гальмо порядком, встановленим в п.12;
 - натиснути та утримувати педаль пильності;
 - відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
 - перевірити скочування рухомого складу порядком, встановленим в п. 21.2;
 - загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
 - проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
 - відключити пристрої АРШ для приведення кабіни в неробочий стан порядком, встановленим в п.8;
 - перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера.
- 22.3.8. При наявності зауважень по обладнанню або комплектуванню рухомого складу необхідно своєчасно доповісти майстру.

При готовності рухомого складу до роботи на лінії необхідно:

- доповісти поїзному диспетчеру про готовність до виїзду з ПТО порядком, встановленим в п.13;
 - підтвердити приймання рухомого складу особистими підписами в Поїзній книзі (повинна знаходитись на рухомому складі в головній кабіні) та в Книзі готовності вагонів після ТО-1.
- 22.3.9. Після прибуття рухомого складу на кінцеву станцію машиніст повинен перенести поїзну книгу в кабіну керування головного вагону по 1 колії.

22.4. Порядок приймання рухомого складу на станції та перегоні.

22.4.1. Перед початком роботи машиніст повинен:

- отримати в оператора лінійного пункту реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку та впевнитись в їх придатності до експлуатації;
- проконтролювати роботу оглядового ліхтаря (при наявності зауважень замінити ліхтар на справний);
- з’ясувати місцезнаходження рухомого складу, визначити номер зчепу та номери вагонів в зчепі;
- зареєструвати прохід в тунель у чергового поста централізації станції „Академістечко” або прямувати пасажиром на станцію „Святошин” та зареєструвати прохід в тунель у чергового поста централізації станції „Святошин”;
- встановленим маршрутом пройти до рухомого складу з отриманим інвентарем в найближчу кабіну.

22.4.2. На рухомому складі машиніст повинен:

- проконтролювати наявність запису в Поїзній книзі зчепу про постановку рухомого складу на відстій та залишити її в головному вагоні по виїзду з тривалого відстою;

- включити освітлення салонів, аварійне освітлення та вимикач „Мотор компресор”;
- проконтролювати гальмування вагону ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п. 12;
- пройти по вагонах, включаючи акумуляторну батарею, автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б. На вагонах серії 81-717 в кабіні керування по 1 колії включити БПСН;
- пройти в хвостову кабіну по виїзду з тривалого відстою (мати при собі реверсивну рукоятку та пару діелектричних рукавиць).

22.4.3. В хвостовій кабіні машиніст повинен:

- включити вимикач „Радіо”, проконтролювати роботу радіостанції на 2 каналі, доповісти поїзному диспетчеру про прибуття на рухомий склад порядком, встановленим в п.13;
- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (на вагоні серії 81-717 натисненням кнопки „Возврат РП” включити БВ, на вагонах серії Еж та 81-502 при необхідності відключити ВКФ);
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- проконтролювати положення бокових дзеркал;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;

- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- подати звуковий сигнал: „Один короткий”;
- перевірити роботу гальм та крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- відчинити двері з обох боків (порядком, встановленим в п.10);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера;
- включити вимикач „Монітори” (при знаходженні в кабіні керування по 1 колії);
- відпустити ручне або стоянкове гальмо порядком, встановленим в п.12;
- зачинити бокові двері на замок, зачинити вікно кабіни керування, вийти з кабіни в салон, зачинити двері на замок та пройти по вагонах в головну кабіну (мати при собі реверсивну рукоятку).

22.4.4. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- на вагонах серії Е, Еж та 81-502 відпустити ручне гальмо порядком, встановленим в п.12;
- відкрити відсік або відкинути чи зняти спинку дивану, проконтролювати положення автоматичних вимикачів АК-63 (автоматичні вимикачі, позначені білою фарбою повинні бути відключені, решта – включені), закрити відсік;
- проконтролювати санітарний та технічний стан салону, роботу освітлення салонів;
- відчинення дверей з обох боків;
- проконтролювати закриття всіх відсіків;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці;
- зачинити торцеві двері на замок.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування машиніст повинен проконтролювати приведення її в неробочий стан порядком, встановленим в п.21.1.

22.4.5. При переході між вагоднами машиніст повинен:

- на вагонах серії 81-717 відпустити стоянкове гальмо порядком, встановленим в п.12 та зафіксувати важіль в положенні „Відключено”;
- проконтролювати відкрите положення кінцевих кранів;

- проконтролювати фіксацію важеля крану стоянкового гальма (на вагонах серії 81-714);
- проконтролювати положення важелів механічного приводу, фіксацію їх прапорцями та закріплення тросиків або положення вентилів пневматичного приводу ЕКК (порядком, встановленим в п. 21.1.7);
- проконтролювати зчеплення автозчепів (сумарний зазор між головками зчеплених автозчепів не більше 15 мм).
22.4.6. В головній кабіні машиніст повинен:
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах хвостового вагона;
- проконтролювати положення кранів пневматичного обладнання порядком, встановленим в п. 21.1;
- проконтролювати санітарний стан кабіни;
- подати звуковий сигнал: „Два коротких”;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати положення вимикачів, наявність пломб для приведення рухомого складу в поїзне положення у відповідності з п. 21.1 (включити „Радіо”, перевірити положення решти вимикачів, на вагоні серії 81-717 натисненням кнопки „Возврат РП” включити БВ, на вагонах серії Еж та 81-502 при необхідності відключити ВКФ);
- проконтролювати положення контактної частини УАВА (на вагонах серії Еж та 81-502);
- проконтролювати роботу освітлення кабіни;
- проконтролювати включення радіостанції на каналі 2 порядком, встановленим в п.13;
- розкласти та перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- встановити відповідний номер маршруту на маршрутному вказівнику порядком, встановленим в п.21.1.6;
- перевірити роботу радіоінформатора та мікрофона порядком, встановленим в п.14;
- перевірити роботу білих фар, прожектора;
- проконтролювати положення бокових дзеркал;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”, заблокувати вимикач „Зачинення дверей”, проконтролювати вмикання лампи „Двері поїзда”;
- перевірити роботу розсувних дверей порядком, встановленим в п.21.2;
- включити систему ДАП АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;

- відключити систему ДАП АРШ та включити систему АРШ від основного контролеру порядком, встановленим в п.5;
- після відкриття крану ЕПК проконтролювати відсутність витoku повітря;
- перевірити роботу електричної схеми порядком, встановленим в п.21.2;
- перевірити спрацювання системи АРШ порядком, встановленим в п.21.2;
- увімкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.5;
- відпустити педаль пильності та впевнитись в спрацюванні пристроїв АРШ порядком, встановленим в п.7;
- перевірити роботу гальм та крана машиніста порядком, встановленим в п.21.2.4;
- відпустити ручне або стоянкове гальмо порядком, встановленим в п.12;
- натиснути та утримувати педаль пильності;
- відпустити пневматичні гальма порядком, встановленим в п.12;
- перевірити скочування рухомого складу порядком, встановленим в п. 21.2;
- загальмувати рухомий склад повним службовим гальмуванням порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- відключити пристрої АРШ для приведення кабіни в неробочий стан порядком, встановленим в п.8;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”, вийняти реверсивну рукоятку з контролера.
22.4.7. При готовності рухомого складу до роботи на лінії необхідно:
- доповісти поїзному диспетчеру про готовність до виїзду з відстою порядком, встановленим в п.13 (при наявності зауважень по санітарному стану вагонів машиніст повинен замовити поїзному диспетчеру прибирання);
- підтвердити приймання рухомого складу особистим підписом в Поїзній книзі.
22.4.8. При необхідності після прибуття рухомого складу на кінцеву станцію машиніст повинен перенести поїзну книгу в кабіну керування головного вагону по 1 колії.

23. Постановка рухомого складу на тривалий відстій.

23.1. Порядок постановки рухомого складу в депо.

- 23.1.1. Після зупинки рухомого складу на вказівнику зупинки машиніст повинен:
- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
 - проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;

- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- відключити вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково відключити автоматичний вимикач КВЦ та вимикач БПСН, на вагонах серії Еж та 81-502 додатково вимкнути вимикач “Аварійне освітлення”. При постановці в ремонт додатково відключити РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б;

• вийти з кабіни керування в салон та пройти по вагонах в головну кабіну по виїзду з депо, залишаючи відчиненими торцеві двері (мати при собі реверсивну рукоятку та пару діелектричних рукавиць).

23.1.2. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- відключити акумуляторну батарею (на вагонах серії 81-714 при відключенні акумуляторної батареї відключається аварійне освітлення в вагоні). При постановці в ремонт додатково відключити РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), автоматичний вимикач КВЦ;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- проконтролювати технічний стан салону та відсутність сторонніх предметів;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування, машиніст повинен проконтролювати на ньому рівень тиску в гальмових циліндрах та відключити акумуляторну батарею. При постановці в ремонт додатково відключити РЦУ та автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б.

23.1.3. В головному вагоні по виїзду з депо машиніст повинен:

- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах вагона;
- проконтролювати відключення вимикача „Монітори”;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах вагона;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крану машиніста № 334) або в поїзне положення (для крану машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- відчинити двері ліворуч та праворуч (порядком, встановленим в п.10);

- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”;
- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- відключити вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково відключити автоматичний вимикач КВЦ та вимикач БПСН. При постановці в ремонт додатково відключити РЦУ (на вагонах серії Е, Еж, 81-502), автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б;

• включити вимикач акумуляторної батареї, проконтролювати рівень напруги на акумуляторній батареї не менше 65 В, відключити акумуляторну батарею, проконтролювати відсутність напруги на акумуляторній батареї.

23.1.4. З кабіни керування машиніст повинен вийти в салон та пройти по вагонах в хвостову кабіну по виїзду з депо. При переході на кожному вагоні включити вимикач акумуляторної батареї, проконтролювати рівень напруги на акумуляторній батареї не менше 65 В, відключити акумуляторну батарею, проконтролювати відсутність напруги на акумуляторній батареї. Реверсивну рукоятку мати при собі.

23.1.5. Після перевірки рівня напруги на акумуляторних батареях машиніст повинен вийти на колію та пройти вздовж правого боку вагонів в напрямку виїзду з депо та з лівого боку в зворотному напрямку (мати при собі реверсивну рукоятку). При проході вздовж рухомого складу машиніст повинен:

- закрити крани рейкозмашувачів;
- відключити головні роз’єднувачі;
- проконтролювати відключення червоних фар;
- проконтролювати відсутність сторонніх предметів на підвагонному обладнанні;
- проконтролювати естетичний стан кузова.

23.1.6. Після відключення рухомого складу машиніст повинен забрати з собою реверсивну рукоятку, поїзну книгу, оглядовий молоток та дві пари діелектричних рукавиць.

23.1.7. В цеху відстою рухомого складу машиніст повинен:

- проаналізувати відмови обладнання рухомого складу по записах в поїзній книзі. При постановці в ремонт проаналізувати усунення зауважень машиністів від попереднього ремонту;
- зробити запис в поїзну книгу про обсяг та місце проведення обслуговування чи ремонту (згідно графіка ремонту), вказати дату та час постановки, номер колії, номери вагонів, роботу пристроїв АРШ та радіозв’язку, наявність поїзного та протипожежного спорядження, рівень

напруги на акумуляторних батареях кожного вагону, прізвище машиніста, підтвердивши свій запис особистим підписом;

- при наявності зауважень по комплектуванню рухомого складу, по роботі обладнання, технічному та естетичному стану вагонів, при необхідності проведення регулювання поїзних дзеркал, заряду акумуляторних батарей зробити додатковий запис про це в поїзну книгу. Про зауваження по обладнанню повідомити майстра, по комплектуванню рухомого складу – чергового по депо. При постановці в ремонт зробити додатковий запис про зауваження машиністів, які не усунуті від попереднього ремонту;
- при постановці рухомого складу в ремонт зробити записи в книги ремонту кожного вагону про обсяг ремонту (згідно графіка ремонту), вказати дату постановки, зауваження по роботі обладнання, технічному та естетичному стану вагона, про необхідність проведення регулювання поїзних дзеркал, заряду акумуляторних батарей тощо, вказати прізвище машиніста, підтвердивши свій запис особистим підписом. Про зауваження по обладнанню повідомити майстра відповідного відділення.

23.1.8. В приміщенні лінійного пункту машиніст повинен:

- здати реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку, здати оглядовий молоток;
- при наявності повторних відмов в роботі обладнання рухомого складу зробити запис про це в Книзі повторного ремонту вказавши прізвище машиніста та підтвердивши свій запис особистим підписом.

23.2. Порядок постановки рухомого складу в ПТО „Лісова”.

23.2.1. Після зупинки рухомого складу на вказівнику зупинки машиніст повинен:

- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- відключити вимикач „Монітори”;
- включити освітлення салонів та проконтролювати роботу ламп в головному вагоні;
- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б, вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково проконтролювати відключення вимикача БПСН, на вагонах серії Еж та 81-502 додатково вимкнути вимикач “Аварійне освітлення”, „Освітлення кабіни”;

- вийти з кабіни керування в салон та пройти по вагонах в головну кабіну по виїзду з ПТО, залишаючи відчиненими торцеві двері (мати при собі реверсивну рукоятку).

23.2.2. При проході в пасажирському салоні машиніст повинен:

- проконтролювати роботу ламп освітлення в вагоні;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ та після цього акумуляторну батарею;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- проконтролювати технічний стан салону та відсутність сторонніх предметів;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування, машиніст повинен проконтролювати на ньому рівень тиску в гальмових циліндрах та відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б, а після цього акумуляторну батарею.

23.2.3. В головному вагоні по виїзду з ПТО машиніст повинен:

- проконтролювати роботу ламп освітлення в вагоні;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах вагона;
- загальмувати вагон ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п.12;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах вагона та відсутність скочування рухомого складу;
- перекрити крани подвійної тяги або роз’єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крану машиніста № 334) або в поїзне положення (для крану машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „Вперед”;
- відчинити двері ліворуч та праворуч (порядком, встановленим в п.10);
- перевести реверсивний вал контролера машиніста в положення „0”;
- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-3Б, вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково проконтролювати відключення вимикача БПСН, на вагонах серії Еж та 81-502

додатково проконтролювати відключення вимикачів “Аварійне освітлення”, „Освітлення кабіни”;

- проконтролювати відсутність напруги на акумуляторній батареї;
- подати сигнал „Один довгий, три коротких” для зняття високої напруги;
- отримати сигнал „Два довгих” про зняття високої напруги.

23.2.4. З кабіни керування машиніст повинен вийти в салон та пройти по вагонах в хвостову кабіну по виїзду з ПТО, а звідти спуститись на колію (мати при собі реверсивну рукоятку та дві пари діелектричних рукавиць).

23.2.5. В приміщенні ПТО машиніст повинен:

- проаналізувати відмови обладнання рухомого складу по записах в поїзній книзі;
- зробити запис в поїзну книгу про обсяг та місце проведення обслуговування, вказати дату та час постановки, номер колії, номери вагонів, роботу пристроїв АРШ та радіозв'язку, наявність поїзного та протипожежного спорядження, прізвище машиніста, підтвердивши свій запис особистим підписом;
- при наявності зауважень по комплектуванню рухомого складу, по роботі обладнання, технічному та естетичному стану вагонів зробити додатковий запис про це в поїзну книгу. Про зауваження повідомити майстра.
- здати реверсивну рукоятку та діелектричні рукавички з оформленням в Книзі обліку.

23.3. Порядок постановки рухомого складу на станції та перегоні.

23.3.1. Після зупинки рухомого складу на вказівнику зупинки машиніст повинен:

- загальмувати рухомий склад пневматичним гальмуванням для приведення кабіни керування в неробочий стан та вимкнути пристрої АРШ порядком, встановленим в п.8;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах головного вагона;
- загальмувати вагон ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п.12;
- відключити вимикач „Монітори” (в кабіні по 1 колії);
- включити освітлення салонів;
- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ (на вагонах серії Еж та 81-502), вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково проконтролювати відключення вимикача БПСН та включення КВЦ, на вагонах серії Еж та 81-502 додатково включити ВКФ

(при необхідності) та відключити вимикач “Аварійне освітлення”, „Освітлення кабіни”;

- вийти з кабіни керування в салон та пройти по вагонах в протилежну кабіну, зачиняючи на замок торцеві двері (мати при собі реверсивну рукоятку, пару діелектричних рукавиць, при виході з кабіни по 1 колії додатково поїзну книгу).

23.3.2. При проході по вагонах машиніст повинен:

- загальмувати вагон ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п.12;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ та після цього акумуляторну батарею;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах проміжного вагона;
- проконтролювати санітарний та технічний стан салону, відсутність сторонніх предметів;
- проконтролювати наявність вогнегасника, закріпленого у встановленому місці.

При наявності в зчепі проміжного вагону, обладнаного кабіною керування, машиніст повинен загальмувати вагон ручним гальмом порядком, встановленим в п.12, проконтролювати на ньому рівень тиску в гальмових циліндрах та відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ, а після цього акумуляторну батарею.

23.3.3. В хвостовому вагоні машиніст повинен:

- загальмувати вагон ручним або стоянковим гальмом порядком, встановленим в п.12;
- проконтролювати рівень тиску в гальмових циліндрах вагона;
- перекрити кран ЕПК, відкрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, ручку крана машиніста перевести в поїзне положення для зарядки гальмової магістралі до тиску 5,0 – 5,2 кгс/см²;
- проконтролювати відсутність тиску в гальмових циліндрах вагона та відсутність скочування рухомого складу;
- перекрити крани подвійної тяги або роз'єднувальний кран, перевести ручку крана машиніста в 1 положення (для крана машиніста № 334) або в поїзне положення (для крана машиніста № 013), відкрити кран ЕПК;
- відключити вимикач „Монітори” (в кабіні по 1 колії);
- перевірити поїзне та протипожежне спорядження порядком, встановленим в п.21.1;
- перевірити пломбування обладнання порядком, встановленим в п.21.1;
- доповісти поїзному диспетчеру про постановку рухомого складу на тривалий відстій за формою: „Маршрут № ... встановлено на покажчику №... . Всі вагони загальмовані ручними або стоянковими гальмами, скочування відсутнє. Машиніст ... (прізвище);

- зробити запис в поїзну книгу про гальмування рухомого складу ручними або стоянковими гальмами, вказати місце постановки рухомого складу, дату та час, номер колії, номери вагонів, роботу пристроїв АРШ та радіозв'язку, наявність поїзного та протипожежного спорядження, прізвище машиніста, підтвердивши свій запис особистим підписом, при наявності зауважень по комплектуванню рухомого складу, по роботі обладнання, технічному та естетичному стану вагонів зробити додатковий запис про це в поїзну книгу;
- відключити автоматичний вимикач КВЦ або автоматичний вимикач типу АВ-ЗБ (на вагонах серії Еж та 81-502), вимикачі „Радіо”, акумуляторної батареї, „Зачинення дверей” (на пульті машиніста), проконтролювати відключення вимикачів „Прожектор”, „Білі фари”, „Мотор-компресор”, „Опалення”, „Обігрів дзеркала”, „Обігрів лобового скла”, „Вентиляція”, на вагоні серії 81-717 додатково проконтролювати відключення вимикача БПСН та включення КВЦ, на вагонах серії Еж та 81-502 додатково включити ВКФ, проконтролювати відключення вимикачів “Аварійне освітлення”, „Освітлення кабіни”;
- проконтролювати відсутність напруги на акумуляторній батареї.

23.3.4. Після відключення рухомого складу машиніст повинен забрати з собою реверсивну рукоятку та дві пари діелектричних рукавиць та пройти на лінійний пункт встановленим маршрутом. При виході на колію зачинити двері в вагон. Поїзну книгу залишити в цьому вагоні. Після виходу на колію машиніст повинен проконтролювати роботу червоних фар.

23.3.5. При розстановці на перегоні до виходу на колію необхідно дочекатися повної зупинки рухомого складу, який рухається назустріч. Після повної зупинки пройти на рухомий склад, який зупинився, з машиністом перейти в хвостову кабіну та прямувати на лінійний пункт разом, при необхідності дочекавшись зупинки зустрічного поїзда.

При необхідності проході по 2 колії необхідно дочекатися закінчення руху поїздів по 2 колії. Після закінчення руху поїздів дозволяється прохід з 1 на 2 колію.

Інженер-технолог

Марченко Л.В.

Машиніст-інструктор

Бележинський Ю.М.

Узгоджено:

Начальник електродепо “Дарниця”

Іщук М.П.

Заступник начальника депо з експлуатації

Офат В.М.

Заступник начальника депо з безпеки руху

Сягровський П.Ф.

Ревізор з безпеки руху поїздів

Ненадович А.О.