

Общий Инструктаж
№15 "О порядке
обработки кабины
и выходу из
случаев на
составах серии 81-
717/717.5" от
20.05.2022

Аварийные случаи, обработка кабины

- ОБЩАЯ ОБРАБОТКА КАБИНЫ 81-717/81-717.5

- Порядок переходов на КРУ, отключение АРС-АЛС (КАХ-УОС), движение на УОС, установка стояночного тормоза
- Случай потери управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН". Вентиль замещения №1 - отпускает
- Случай потери управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом НЕ горят лампы "РП", "ЛСН", горит лампа "ЛСТ", ВЗ№1 отпускает
- Общий порядок обработки кабины при потере управления - не горит лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, не закрываются двери в 1м вагоне
- Общий порядок обработки кабины при потере управления - не горит лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, не закрываются двери во всем составе
- Общий порядок обработки кабины при потере управления - мигает лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, играют двери в вагоне или всем составе
- Общий порядок обработки кабины при потере управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН", "ЛКВД". Вентиль замещения №2 - не отпускает
- Общий порядок обработки кабины при потере управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН". Вентиль замещения №1 - не отпускает
- Общий порядок обработки кабины при потере тормоза. При стоянке состава срабатывает ЭПВ и лампа "ЛКТ" гаснет
- Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой тормозной магистрали (ТМ)
- Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой напорной магистрали (НМ). Утечка пополняемая
- Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой напорной магистрали (НМ). Утечка не пополняемая
- Общий порядок обработки кабины при потере тормозного эффекта при торможении ГРКВ в положениях "Т1" - "Т2" на 1 вагоне

ОБЩАЯ ОБРАБОТКА

КАБИНЫ 81-717/81-717.5

Машинист выполняет последовательно все пункты, пробует ехать. Если поезд не идет, переходит к следующему пункту.

1. Проверяет высокое напряжение на киловольтметре. Напряжение должно быть более **600В**. В случае просадки напряжения менее **600В** докладывает ДЦХ об этом, ожидает нормализации напряжения в контактном рельсе

2. Проверяет низкое напряжение на батареях (10й провод) по вольтметру. Напряжение должно быть не менее **62В**

Проверяет разрешающую частоту АЛС (автоматической локомотивной сигнализации) на ЛУДС (локомотивный указатель допустимой скорости). Допустимые разрешающие частоты - "**40**", "**60**", "**70**", "**80**"

3. Проверяет контроль дверей, горят лампы "ЛСД"

4. Проверяет контакт **УАВА**:

4.1 производит экстренное торможение, для этого ставит кран в **7е** положение

4.2 нажимает на контакт УАВА (срывной клапан автостопа)

4.3 отпускает тормоза постановкой крана машиниста в **2е** положение

5. Проверяет наличие открытого положения кранов:

5.1 **ЭПВ** (кран электро-пневматического вентиля)

5.2 разобщительный кран машиниста

6. Проверяет давление в магистралях по манометрам:

6.1 Давление напорной магистрали "**НМ**" должно быть в пределах **6.2 - 8.2** атм

6.2. Давление в тормозной магистрали "**ТМ**" должно быть в пределах **5.0 - 5.2** атм

6.3 Давление в тормозных цилиндрах "**ТЦ**" должно соответствовать нормальной работе **вентиля замещения №1 (ВЗ1)**: в пределах **0.9 - 1.1** атм

7. Перетормаживает краном машиниста с выдержкой **30** сек. Для этого:

7.1 Ставит кран в **7е** положение и ждет полной разрядки **ТМ**

7.2 Ставит кратковременно в **1е** положение, затем во **2е**

8. Убеждается в погасшем состоянии лампы "**АВУ**" (Автоматического выключателя управления)

8.1 В случае горения лампы при заряженной **ТМ (5.0 - 5.2 атм)** срывает пломбу и выключает

тумблер "АВУ"

9. Проверяет реле перегрузки. Для этого:

9.1 Убеждается в отсутствии загорания бортовых ламп "РП" на вагонах

9.2 Загорание лампы "РП" на пульте управления. В случае горения лампы - нажать кнопку "**Возврат РП**" **3-5** сек.

9.3 В случае повторной сработки **РП** следует перейти на резервное управление **КРУ**.

Проверяет состояние всех автоматов в кабине управления поездом в зависимости от неисправности - должны быть включены. В случае отключенного или выбитого состояния автомата - включает их.

Если после выполнения пунктов поезд не идет - докладывает ДЦХ о том, что потеряно управление составом, будет выходить из случая. С этого момента у машиниста есть менее 5 минут для выхода из случая.

Порядок переходов на КРУ, отключение АРС-АЛС (КАХ- УОС), движение на УОС, установка стояночного тормоза

Порядок перехода на "УОС", движение по частотам УОС (без отключения АРС)

Для движения по линии в режиме "УОС" машинист:

1. Останавливает состав в случае движения
2. Переводит кран машиниста в **бе** положение (ПСТ).
3. Перекрывает кран **ЭПВ**
4. Выключает тумблер "АРС". Тумблер "АЛС" остается включенным
5. Переводит ручку реверса в положение "0"
6. Срывает пломбу и переключает пакетный переключатель "УОС" в положение "ВКЛ."
7. Переводит ручку реверса в положение "вперед"
8. Включает тумблер "АРС"
9. Переводит ручку крана во **2е** положение

Следует по линии по сигналам АРС-АЛС со следующими скоростями:

1. Если на **ЛУДС** горят частоты "0/40", "40" - машинист следует по линии со скоростью. не более **20** км/ч
2. Если на **ЛУДС** горят частоты "60", "70", "80" - машинист следует по линии со скоростью не более **45** км/ч (при превышении **45** км/ч срабатывает **ВЗМ№2**)

Порядок перехода на "КАХ-УОС" (отключение АРС)

Для полного отключения системы безопасности АРС-АЛС и перехода на режим "КАХ - УОС" при запущенном составе машинист:

1. Останавливает состав в случае движения

2. Переводит кран машиниста в **бе** положение (**ПСТ**).
3. Перекрывает кран **ЭПВ**
4. Выключает тумблер "**АРС**". Тумблер "**АЛС**" остается включенным
5. Переводит ручку реверса в положение "**0**"
6. Срывает пломбу и переключает пакетный переключатель "**РЦ-1**" в положение "**ВЫКЛ.**"
7. Срывает пломбу и переключает пакетный переключатель "**УОС**" в положение "**ВКЛ.**"
8. Распломбирует кнопку "**КАХ**" (Кнопка аварийного хода)
9. Переводит ручку реверса в положение "**вперед**"
10. Переводит ручку крана во **2е** положение

*Для начала движения необходимо нажать и удерживать кнопку "**КАХ**" и педаль бдительности. Во время движения на выбеге или торможения кнопку "**КАХ**" держать не нужно.*

Порядок перехода на резервное управление (КРУ)

1. Останавливает состав в случае движения
2. Переводит кран машиниста в **бе** положение (**ПСТ**).
3. Выключает тумблер "**АРС**". Тумблер "**АЛС**" остается включенным
4. Переводит ручку реверса в положение "**0**" и извлекает реверсивку
5. Вставляет реверсивку в створ **КРУ** и переводит ручку реверса в положение "**ХОД1**" или "**ХОД2**"
6. Включает тумблер "**АРС**"
7. Переводит ручку крана во **2е** положение

*Для начала движения машинист нажимает и держит кнопку "**ПУСК**" (состав разгоняется в режиме ручки реверса "**ХОД1**" или "**ХОД2**"). Торможение осуществляет краном машиниста*

Порядок покидания рабочей кабины управления для осмотра состава или выхода из случая

1. Машинист применяет полное служебное торможение, установив ручку крана машиниста в **бе** положение.
2. Закрывает **разобщительный кран**
3. Открывает кран **стояночного тормоза**
4. Отключает тумблер "**АРС**"
5. Переводит ручку реверса в "**0**" и извлекает ее
6. Проверяет скатывание состава, для этого:
 - 6.1 Перекрывает кран **ЭПВ**
 - 6.2 Открывает **разобщительный кран**, кран машиниста ставит во **2е** положение (должны отпустить тормоза в составе). Ждёт **10** сек., наблюдая за скатыванием состава.
 - 6.3 Применяет полное служебное торможение (**ПСТ**), установив ручку крана машиниста в **бе** положение.
 - 6.4 Закрывает **разобщительный кран**

7. Покидает кабину управления, заперев **все замки** на трехгранный ключ

Случай потери управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН". Вентиль замещения №1 - отпускает

(Отключает А-20 на всех вагонах)

Есть высокое, низкое, контроль дверей, разрешающая частота, все давления в норме.

1. Проверяет реле перегрузки. Для этого:

1.1 Убеждается в отсутствии загорания бортовых ламп "РП" на вагонах

1.2 Загорание лампы "РП" на пульте управления. В случае горения ламп - нажать кнопку "**Возврат РП**" 3-5 сек.

Если лампа РП погасла, переходим на КРУ.

2. Переходит на резервное управление "**КРУ**" при основном комплекте АРС ("**АРС**").

Выполняет действия:

Ставит ручку крана машиниста в бе положение (ПСТ)

Закрывает разобщительный кран

2.2 Отключает тумблер "**АРС**"

2.3 Ставит ручку реверса в положение "0"

2.4 Вставляет ручку реверса в вал резервного контроллера "**КРУ**" и проворачивает ее в положение "**ХОД1**"

2.5 Включает тумблер "**АРС**"

2.7 Подтверждает звуковой зуммер от АРС кнопкой восприятия торможения "**КВТ**". После этого лампы "**ЛСТ**" и "**ЛКВД**" должны не гореть

2.8 Нажимает кнопку **резервного мотор-компрессора** и держит ее несколько секунд, убеждаясь в работе компрессоров в вагонах, затем отпускает ее.

2.9 Для движения использует кнопку "**Резервный пуск**"

Если лампа РП не погасла, пробуем ее восстановить с ЗК.

3. В случае невозможности начать движение при выполнении пунктов выше машинист докладывает ДЦХ о затребовании **вспомогательного поезда** с хвоста в правильном направлении. Так же по истечении **5** минут ДЦХ самостоятельно выдает приказ и назначает вспомогательный поезд.

Случай потери управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом НЕ горят лампы "РП", "ЛСН", горит лампа "ЛСТ", ВЗ№1 отпускает

(metrostroj_wire 6)

Есть высокое, низкое, контроль дверей, разрешающая частота, все давления в норме.

1. Машинист ставит ручку **ГРКВ** в "**Ход-1**" и наблюдает, что горит лампа "**ЛСТ**", но при этом погашены лампы "**РП**" и "**ЛСН**". После этого:

1.1 Ставит **ГРКВ** в положение "**0**"

2. Переходит на резервное управление "**КРУ**" при основном комплекте АРС ("**АРС**").

Выполняет действия:

2.1 Ставит ручку крана машиниста в бе положение (ПСТ)

2.2 Закрывает разобщительный кран

3. Отключает тумблер "**АРС**"

4. Ставит ручку реверса в положение "**0**"

5. Вставляет ручку реверса в вал резервного контроллера "**КРУ**" и проворачивает ее в положение "**ХОД1**"

6. Включает тумблер "**АРС**"

7. Подтверждает звуковой зуммер от АРС кнопкой восприятия торможения "**КВТ**". После этого лампы "**ЛСТ**" и "**ЛКВД**" должны не гореть

8. Нажимает кнопку **резервного мотор-компрессора** и держит ее несколько секунд, убеждаясь в работе компрессоров в вагонах, затем отпускает ее.

9. Для движения использует кнопку "**Резервный пуск**"

10. В случае невозможности начать движение при выполнении пунктов выше машинист докладывает ДЦХ о затребовании **вспомогательного поезда** с хвоста в правильном направлении. Так же по истечении **5** минут ДЦХ самостоятельно выдает приказ и назначает вспомогательный поезд.

Общий порядок обработки кабины при потере управления - не горит лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, не закрываются двери в 1м вагоне

(Отключение А-16 на вагоне)

1. Машинист переигрывает дверьми несколько раз от основного тумблера "ВЗД"
2. Пробует закрыть двери от кнопки резервного закрытия дверей "РЗД"
3. Если двери закрылись и лампа контроля дверей "ЛСД" загорелась, пробует переиграть дверьми еще раз, выполняя пункты **1** и **2**. В случае закрытия дверей от "РЗД" повторно машинист обязан высадить пассажиров и далее снять состав с линии - **работа с пассажирами запрещена!**

4. Выясняет, в каком вагоне не закрылись двери по бортовой белой лампе. Идем в неисправный вагон, далее:
 - 4.1 Смотрит состояние автомата "А-16 Закрытие". В случае, если автомат выбит - восстанавливает
 - 4.2 Если автомат "А-16 Закрытие" не восстанавливается, идет в головную кабину
 - 4.3 Докладывает ДЦХ о невозможности дальше работать на линии
 - 4.4 Закрывает двери от кнопки "РЗД" по сигналу ДСП (белый диск с черным кругом) и уезжает в тупик или депо

Общий порядок обработки кабины при потере управления - не горит лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, не закрываются двери во всем составе

1. Машинист пробует закрыть двери от основного тумблера "**ВЗД**".
2. Проверяет состояние тумблера помощника машиниста "**ВЗД2**". Он должен быть выключен (**в нижнем положении**).
3. Переиграть тумблером "**ВУД**", открыв и снова закрыв двери.
4. Проверяет автомат "**А-21 Управление дверьми**", если выбит - восстанавливает его.
5. Пробует закрыть двери от резервной кнопки "**КРЗД**". Если появился контроль дверей, машинист открывает снова двери, высаживает пассажиров и следует депо (тупик).
6. Если контроль не появился, распломбирует и выключает тумблер "**ВАД**", следует депо (тупик).

Общий порядок обработки кабины при потере управления - мигает лампа контроля закрытия дверей "ЛСД" после закрытия, играют двери в вагоне или всем составе

1. Машинист пробует открыть двери и снова закрыть от основного тумблера "**ВЗД**" и резервной кнопки "**РЗД**".
2. Определяет по зеркалам, с какой стороны "играют" двери.
3. Если двери "играют" со стороны пассажирской платформы, то:
 - 3.1 Открывает двери
 - 3.2 Высаживает пассажиров
 - 3.3 Докладывает ДЦХ о снятии состава с линии и невозможности продолжать работу на линии
 - 3.4 По сигналу **ДСП** белым диском с черным кругом закрывает двери основным тумблером "**ВЗД**" или резервной кнопкой "**РЗД**".
 - 3.5 Срывает пломбу и включает тумблер "**ВАД**".
 - 3.6 На неисправном вагоне (если позволяет время) отключает автомат "**А-31 Открытие левых дверей**" (или правых, если платформа справа по ходу движения поезда)
 - 3.7 Уезжает на основном управлении в тупик или депо
4. Если двери "играют" со стороны путевой стены, то:
 - 4.1 Докладывает ДЦХ о посадке пассажиров, снятии состава с линии и невозможности продолжать работу на линии

4.2 Высаживает пассажиров, раздвигая по очереди двери вагонов **вручную**

4.3 **Ни в коем случае не разблокирует тумблер "ВЗД"**, иначе откроются двери со стороны путевой стены!!!

4.4 Так же **ни в коем случае нельзя** ставить ручку реверса в положение "**0**", иначе так же откроются двери со стороны путевой стены!!!

4.5 По сигналу **ДСП** белым диском с черным кругом уезжает в тупик или депо

Общий порядок обработки кабины при потере управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН", "ЛКВД". Вентиль замещения №2 - не отпускает

Это отказ основной системы АРС. Действия машиниста:

1. Машинист убеждается, что при постановке ручки ГРКВ в ход загорается лампа "ЛКВД" и срабатывает вентиль замещения №2 "В32"

Неотпуск по всему составу:

1. Проверить частоту на ЛУДС(если есть частота):
2. Отключить автомат А41(если помогло, то едем до ближайшего тупика)
3. Отключаем на каждом вагоне А8 и А52

Если нет частоты:

4. Переходит на **резервный комплект АРС** (от хвостового вагона). Для этого:
 - 4.1 Производит полное служебное торможение **ПСТ** установкой крана машиниста в **6е**

положение (013 кран) или **5е** положение (334 кран)

4.2 Закрывает кран электро-пневматического вентиля "**ЭПВ**"

4.3 Отключает тумблер "**АРС**" на пульте машиниста

4.4 Ставит ручку реверса в положение "**0**"

4.5 Срывает пломбу и выключает пакетный переключатель отключение основного комплекта АРС "**РЦ-1**" в положение **ВЫКЛ**

4.7 Ставит ручку реверса в положение "**вперед**"

4.8 Включает тумблер "**АРС-Р**" на пульте

4.9 Убеждается в загорании лампы "**ЛСТ**" (лампа сигнализации торможения) и "**ЛКВД**" (лампа контроля выключения двигателя)

4.10 Подтверждает звуковой зуммер от АРС кнопкой восприятия торможения "**КВТ**". После этого лампы "**ЛСТ**" и "**ЛКВД**" должны погаснуть

*Далее машинист следует **2** рельсовые цепи и контролирует частоту **АРС**, сигнальное показание лампы **ЛКВД**. Если частота не появляется или поезд не идет (только под ПБ не более **20** км/ч), то:*

5. Отключает систему **АРС (АРС-Р)** и переходит в режим "**КАХ-УОС**", для этого:

5.1 Закрывает кран электро-пневматического вентиля "**ЭПВ**"

5.2 Отключает тумблер "**АРС-Р**"

5.3 Ставит ручку реверса в положение "**0**"

5.4 Срывает пломбу и переключает пакетный выключатель устройства ограничения скорости "**УОС**" в положение **ВКЛ**.

5.5 Срывает пломбу с кнопки аварийного хода "**КАХ**"

5.7 Для движения нажимает и держит педаль бдительности и кнопку аварийного хода "**КАХ**". Докладывает ДЦХ о включение огней резервной автоблокировки **РОАБ**, так же о невозможности работать дальше с пассажирами. Состав снимается с линии

Общий порядок обработки кабины при потере управления после постановки ГРКВ в положение ХОД. При этом горят лампы "РП", "ЛСН". Вентиль замещения №1 - не отпускает

1. Машинист убеждается в загорании ламп "РП", ЛСН" при постановке ручки ГРКВ в ходовое положение. Лампы не гаснут, вентиль замещения №1 (**В31**) не отпускает
2. Отключает автоматы "**А-72 Синхронизация ВЗ**" и в каждом вагоне состава
3. Едет на **основном управлении**
4. Высаживает пассажиров, докладывает ДЦХ о невозможности работать на линии, снимаем состав с линии в отстой или депо

Общий порядок обработки кабины при потере тормоза. При стоянке состава срабатывает ЭПВ и лампа "ЛКТ" гаснет

1. Машинист убеждается в сработке электро-пневматического вентиля (ЭПВ) и лампа "ЛКТ" гаснет при стоянке состава
2. Идет по составу и ищет выключенные автоматы "А-72 Синхронизация ВЗ" и "А-2 Управление РК", восстанавливает их
3. Перезагружает систему АРС без открытия крана ЭПВ, для этого:
 - 3.1 Перекрывает кран **ЭПВ** (Электро-пневматического вентиля)
 - 3.2 Отключает тумблер "**АРС**"
 - 3.3 Ставит ручку реверса в положение "**0**", делает выдержку не менее **5** сек.
 - 3.4 Ставит ручку реверса в положение "**вперед**"
 - 3.5 Включает тумблер "**АРС**"
 - 3.6 Убеждается в не загорании ламп "**ЛКТ**", "**ЛСТ**". Лампа "**ЛКВД**" (лампа контроля выключения двигателя) загорается
 - 3.7 Подтверждает звуковой зуммер от АРС кнопкой восприятия торможения "**КВТ**". После этого лампа "**ЛКВД**" должна погаснуть
 - 3.8 Так же убеждается в погасшем состоянии желтых бортовых ламп на составе
4. Ставит кран машиниста в **3е** положение (013 кран) или в **4е** и в **3е** (334 кран) до момента загорания лампы "**ЛКТ**"
5. Собирает схему на ход, в момент троганья состава кран ставит в **2е** положение для отпуска тормозов
6. Если на вагоне неисправен воздухораспределитель, то тогда переходит в режим "**УОС**", для этого:
 - 6.1 Делает полное служебное торможение **ПСТ** постановкой крана машиниста в **6е** положение (013 кран) или в **5е** (334 кран)

6.2 Убеждается в закрытом состоянии крана электро-пневматического вентиля **ЭПВ**

6.3. Выключает тумблер "**АРС**"

6.4 Распломбирует и переводит пакетный переключатель "**РЦ-1**" в положение ВЫКЛ

6.5 Распломбирует и переводит пакетный переключатель "**УОС**" в положение ВКЛ

6.6 Отпускает тормоза, установив кран машиниста во **2е** положение

6.7 Высаживает пассажиров и докладывает о невозможности продолжать работу на линии, следует по частотам УОС в тупик или депо

Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой тормозной магистрали (ТМ)

1 или 2 вагон:

1. Машинист убеждается в утечке тормозной магистрали - по манометру "**ТМ**" давление составляет меньше **5** атм
2. Докладывает ДЦХ об утечке в тормозной магистрали, ставит кран машиниста в **2е** положении, перекрывает ЭПВ, достаёт реверсивную рукоятку, разобщительный кран не перекрывает (состав ставит на стояночный тормоз)
3. Перекрывает концевые краны ТМ между 2 и 3 вагонами, идёт обратно в ГК отключая ВРНы на 2 и 1 вагонах. В головной кабине отключает тумблер АВУ и перекрывает разобщительный кран и идёт в хвостовой вагон
4. В хвостовом вагоне открывает разобщительный кран и кран машиниста ставит во **2е** положение
5. Далее машинист докладывает ДЦХ о невозможности самостоятельного движения и заказывает вспомогательный состав с головы поезда.

3 и 4 вагон:

1. Машинист убеждается в утечке тормозной магистрали - по манометру "**ТМ**" давление составляет меньше **5** атм
2. Докладывает ДЦХ об утечке в тормозной магистрали, ставит кран машиниста в **2е** положении, перекрывает ЭПВ, достаёт реверсивную рукоятку, разобщительный кран не перекрывает (состав ставит на стояночный тормоз)
3. Перекрывает концевые краны ТМ между 2 и 3 вагонами. По манометру 3 вагона убеждается в том что ТМ в 0, а на 2 вагоне она восстановилась. Идём в хвостовую кабину, отключая ВРНы на 3 и 4 вагонах.
4. В хвостовой кабине отключаем АВУ, возвращаемся в ГК, попутно отключая СТ.
5. Докладываем ДЦХ о том, что на составе 50 % тормозов, будем переходить на УОС
6. Переходим на УОС: ПСТ, перекрываем разобщительный кран, перекрываем кран ЭПВ,

включаем УОС и далее следуем по частотам УОС.

Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой напорной магистрали (НМ). Утечка пополняемая

1. Машинист убеждается в пониженном давлении в напорной магистрали по манометру "**НМ**" и слышит частое включение мотор-компрессоров.
2. Выключает тумблер "**Мотор-компрессор**" и ждет падения давления в напорной магистрали "**НМ**" до **5.5** атм
3. Продолжает работать на линии с пассажирами, периодически подзаряжая напорную магистраль "**НМ**" до **7** атм нажатием на кнопку "**Резервный компрессор**"

Общий порядок обработки кабины при потере управления в связи с утечкой напорной магистрали (НМ). Утечка не пополняемая

1. Машинист убеждается в падении давления в напорной магистрали по манометру "**НМ**" ниже **5** атм
2. Ставит состав на стояночный тормоз, докладывает ДЦХ об утечке напорной магистрали и идет искать место утечки
3. Отсекает неисправный вагон, закрыв концевые краны напорной магистрали на неисправном и смежных с ним вагонах
4. На неисправном вагоне ставит кран в **6е** положение, на этом вагоне сработают стояночный тормоз
5. На неисправном вагоне выключает автоматы управления: "**А-1 ХОД**", "**А-6 Тормоз**", "**А-20 ЛК2**", "**А-30 СДРК**", "**А-38 Сигнальные лампы**"
6. Возвращается в кабину управления и отключает систему АРС и переходит на "**КАХ-УОС**", для этого:
 - 6.1 Делает полное служебное торможение **ПСТ** постановкой крана машиниста в **6е** положение (013 кран) или в **5е** (334 кран)
 - 6.2 Убеждается в закрытом состоянии крана электро-пневматического вентиля **ЭПВ**
 - 6.3. Выключает тумблер "**АРС**"
 - 6.4 Распломбирует и переводит пакетный переключатель "**РЦ-1**" в положение ВЫКЛ
 - 6.5 Распломбирует и переводит пакетный переключатель "**УОС**" в положение ВКЛ
 - 6.6 Отпускает тормоза, установив кран машиниста во **2е** положение
 - 6.7 Затребует у ДЦХ резервные огни автоблокировки **РОАБ**
 - 6.8 Высаживает пассажиров и докладывает о невозможности продолжать работу на линии, состав в тупик или депо

7. Если утечка в головном вагоне, то дополнительно отключает автомат "**А-22 Мотор-компрессор**"

8. Едет в тупик или депо со скоростью не более **10 км/ч**, по стрелкам не более **5 км/ч**

Общий порядок обработки кабины при потере тормозного эффекта при торможении ГРКВ в положениях "Т1" - "Т2" на 1 вагоне

1. При постановке ручки ГРКВ в тормозное положение ("Т1" - "Т2") схема разбирается и пропадает тормозной эффект на **1** вагоне и загорается желтая бортовая лампа на нем
2. В случае если желтая бортовая лампа не загорается, машинист контролирует загорание лампы "ЛСН" при положении ручки ГРКВ в тормозном положении ("Т1" - "Т2") и нажимает кнопку "**Сигнализация неисправности**" КСН. На неисправном вагоне загорится бортовая **зеленая лампа** реле перегрузки.
3. В обратном тупике на неисправном вагоне отключает А8 и А52
4. Работает с пассажирами до планового отстоя в депо, но не более **4х** часов