

Основной
Инструктаж №10
"О порядке
обработки кабины
и выходу из
аварийных случаев
на составах серии
81-760/761
(28.04.2022)

- [ПОРЯДОК действий машиниста в случае возникновения различных нештатных ситуаций](#)
- [На МФДУ сообщение «Сбой РВ»](#)
- [Выбит автомат "ЦУВ Управление резервное"](#)
- [Неисправность БКПУ](#)
- [Потеря лампы направления ЛН](#)
- [Снятие напряжения с контактного рельса при стоянке или следовании ПС на выбеге](#)
- [Снятие напряжения с контактного рельса в момент включения тяговых двигателей или следования в тяговом режиме](#)
- [Отключение БВ на вагоне \(вагонах\)](#)
- [Погасание МФДУ](#)
- [Сообщение на МФДУ «Экстренный тормоз»](#)
- [Сообщение на МФДУ «Вагон не ориентирован»](#)
- [Погасание центрального монитора \(БМЦИС\)](#)
- [Погасание монитора видео обзора](#)
- [Неисправность АСОТП](#)
- [Отсутствует связь с БКВУ](#)
- [Не открываются двери на вагоне \(вагонах\)](#)
- [Не закрываются двери в вагоне \(вагонах\)](#)
- [Не открываются двери от резервного управления дверьми](#)
- [Не сбор схемы на вагоне \(вагонах\)](#)
- [Отключение инвертора](#)
- [Дистанционно не отжимаются токоприёмники на одном вагоне](#)
- [Неисправность БУФТ](#)
- [Сообщение на МФДУ «Пневмотормоз включён»](#)
- [Сообщение на МФДУ «Ст. тормоз прижат»](#)
- [Утечка из тормозной магистрали](#)
- [Утечка со сработкой срывного клапана хвостового вагона](#)
- [Утечка из головного вагона](#)
- [Утечка из промежуточного вагона](#)
- [Утечка из промежуточного вагона](#)
- [Утечка из напорной магистрали из промежуточного вагона](#)

- [Утечка из напорной магистрали из соединительного рукава](#)
- [На МФДУ сообщение «2 РВ»](#)

ПОРЯДОК действий машиниста в случае возникновения различных нештатных ситуаций

I. Общий порядок действий при потере управления поездом:

- перевести рукоятку **КМ** в тормозное положение;
- проверить наличие напряжения бортовой и контактной сети по вольтметрам;
- проверить режим **2/6**, показание **АЛС** и скоростемера на **БМЦИС** и **МФДУ**;
- проверить наличие контроля дверей на **БМЦИС**, на **МФДУ** зеленые квадраты в строке «Двери»;
- зеленую индикацию лампы «Двери закрыты», зеленую сигнализацию «Двери» на **БМЦИС**;
- состояние **БВ** и **БТБ** на **МФДУ**;
- состояние **АРС** на **МФДУ** поставив **КМ** в ход;
- проверить сообщение в приоритетной строке;
- проверить давление в напорной и тормозной магистралях на соответствие нормам;
- работу часов в правом верхнем углу **МФДУ** (отсутствие остановки часов);

II. Вызов бригады ПВС производится:

- при сходе колёсной пары с рельса;
- при изломе частей, узлов оборудования вагонов, выходящих за габарит состава и препятствующих дальнейшему безопасному движению;
- при невозможности извлечения человека из-под вагона.

III. Порядок покидания кабины состава:

1. доложите поездному диспетчеру о необходимости покидания кабины управления. При необходимости дайте заявку на снятие напряжения с контактного рельса, на включение рабочего и аварийного освещения;
2. по системе громкой связи успокойте пассажиров;
3. приведите в действие стояночные тормоза, проверьте отсутствие свободности хода (скатывания) состава;
4. отключите **КР (КРУ)**, проверьте переход **МФДУ** в энергосберегающий (спящий) режим, наличие сообщения «РВ Выключены», проверьте показание манометра тормозного цилиндра (**ПСТ**), отсутствие повышения и понижения величины давления сжатого воздуха в тормозной магистрали, для самоконтроля вслух произнесите: «РВ выключены, состав

заторможен»;

5. наденьте сигнальный жилет, трёхгранный ключ (реверсивный), при необходимости фонарь, закройте боковые двери кабины на замок. Перед осмотром состава с левой стороны на двухпутном участке пути, остановите встречный поезд на соседнем пути, подав с соблюдением требований безопасности сигнальным фонарём сигнал **«Стой»** следующему по соседнему пути поезду, или получите от поездного диспетчера подтверждение о том, что поезд, следующий по соседнему пути, остановлен на станции.

При невозможности привести в действие стояночные тормоза переведите выключатель «ТОРМОЗ ЭКСТРЕННЫЙ» в тормозное положение и откройте стоп-кран.

IV. Заявку поездному диспетчеру на снятие напряжения с контактного рельса подается в следующих случаях:

- при выходе из случая снятия напряжения в режиме «выбег»;
- при ликвидации задымления (загорания);
- при эвакуации пассажиров из поезда;
- при установке рельсового закрепителя на ходовой рельс, расположенный рядом с контактным рельсом;
- при взрезе стрелки;
- при отпуске стояночного тормоза вручную;
- при извлечении человека из-под состава;
- во всех случаях, когда при осмотре состава есть опасность касания токоведущих частей вагона или контактного рельса в условиях стеснённого габарита.

Порядок снятия высокого напряжения:

1. затребуйте у поездного диспетчера снятие напряжения с контактного рельса, указав путь, перегон, свою фамилию. При необходимости дайте заявку на включение рабочего и аварийного освещения;
2. если состав остановлен так, что часть вагонов находится в тоннеле, доложите об этом поездному диспетчеру. При остановке в тоннеле, сообщите ДЦХ о точном месте остановки;
3. приведите в действие стояночные тормоза, проверьте отсутствие свободы хода (скатывания) состава;
4. повторите приказ, получите подтверждение о том, что он принят правильно, сообщите поездному диспетчеру о выжидании разрядки конденсаторов в течение **5** минут;
5. проверьте отсутствие напряжения **825** Вольт на составе;
6. приведите кабину управления в нерабочее положение, наденьте сигнальный жилет, спуститесь на путь, установите переносное заземление «закоротку» так, чтобы его было видно с рабочего места машиниста, доложите поездному диспетчеру об установке **ПЗУ**;
7. после производства работ снимите заземляющее устройство «закоротку», доложите ДЦХ о снятии заземления, дайте заявку на подачу напряжения на контактный рельс, назвав свою фамилию.

Примечания:

1. при задержке подачи напряжения на контактный рельс более 2 минут, выясните у поездного диспетчера причину задержки;
2. в случае снятия напряжения с контактного рельса при следовании по двухпутному

участку, остановите поезд, не доезжая до головного вагона, стоящего на соседнем пути поезда.

Признаки отсутствия напряжения 825 Вольт на составе:

1. показание вольтметра **500** Вольт и менее;
2. не погасла подсветка сигнальной лампы «**СЕТЬ КОНТАКТНАЯ**»;
3. на экране **МФДУ** на 3й странице информация в строке «Укс, В» «**0.0**»,
4. при нажатой кнопке «**КОМПРЕССОР РЕЗЕРВНЫЙ**» информация в строке «**Imk, А**» - «**0.0**».

V. Порядок проверки наката и скатывания:

Накат проверяется после:

- приёмки состава из длительного отстоя на линии;
- при наличии в приоритетной строке МФДУ одного из следующих сообщений: «*Перегрев букс на № вагоне*»; «*Пневмотормоз включен на вагоне*»; «*Стояночный тормоз прижат на вагоне*»;
- после отключения пневматического или стояночного тормоза на вагоне;
- при подозрении на повышенное сопротивление движению;
- после получения информации о неисправности подвижного состава по связи «пассажир-машинист»;
- при выявлении постороннего стука из-под состава при отправлении со станции после его осмотра ДСП или ТЧМ.

Отсутствие сопротивления движению поезда определяется по наличию наката или свободы хода состава, при закрытых пассажирских дверях, при разрешающем сигнальном показании АЛС и/или при разрешающем показании впереди расположенного светофора. Как исключение, разрешается производить данную проверку при запрещающем показании светофора, расположенного на расстоянии более 20 м.

Порядок проверки наката:

*проверка производится на уклоне не более **5‰** или на площадке*

1. переведите рукоятку контроллера машиниста в ходовое положение, при скорости **4-5 км/ч** отключите тяговые двигатели;
2. при отсутствии сопротивления движению поезда следуйте далее;
3. если после отключения **ТАД** имеется сопротивление движению (спуск, площадка), происходит резкое снижение скорости до полной остановки или передёргивание состава, примите меры к выявлению причины и устранению неисправности.

Порядок проверки скатывания:

*проверка производится на уклоне не более **5‰***

1. Включить реверс
2. Включить стояночный тормоз;
3. после появления на **МФДУ** фразы «*Ст. тормоз прижат*», нажать **КТР**;
4. Убедиться в скатывании состава. В случае скатывания немедленно отжать **КТР** и принять меры к выявлению причины неисправности и её устранению;

5. Отключить **КТР**, реверс перевести в «**0**».

VI. Использование педали ВКН производится в следующих случаях:

- при выезде (въезде) в электродепо и следовании по парковым путям;
- при движении по путям, на которых рельсовые цепи не кодируются частотами генератора **АЛС**;
- при проследовании светофора с запрещающим показанием (в соответствии с требованиями **ПТЭ**);
- при появлении сигнального показания АЛС "**0**" или "**ОЧ**";
- при следовании состава по станционным путям оборота к предупредительному сигнальному знаку "*Остановка первого вагона*";
- при следовании состава на ночную расстановку к предупредительному сигнальному знаку "*УП*";
- при следовании с отключенным **БКПУ**;
- при следовании в неправильном направлении;
- при движении соединённого поезда (вспомогательного поезда с неисправным поездом);

VII. Порядок перехода на резервное управление:

1. Переведите рукоятку контроллера машиниста в положение «**0**»;
2. Отключите **КР**;
3. Нажмите кнопку «Тормоз резервный»;
4. Нажмите кнопку «Управление резервное»;
5. Включите **КРУ**;
6. На станции отжать кнопки «Двери закрытие» и «Выбор дверей» ;
7. Нажать кнопку «Двери питание» и открыть двери со стороны платформы ;
8. Перед отправлением закрываем двери через кнопку «Резервное закрытие дверей» и отжимаем кнопку «Двери питание».

VIII. Порядок перехода на режим УОС:

1. Переведите рукоятку контроллера машиниста в положение «**Тормоз 3**»;
2. Доложить ДЦХ об отключении поездных устройств АЛС-АРС и запросить включение **РОАБ**;
3. Отключить **КР**;
4. Сорвать пломбу с переключателя **БАРС** и перевести в режим «**УОС**»;
5. Сорвать пломбу с планки **АЛС** и нажать кнопку «**КАХ**»;
6. Включить **КР** или **КРУ** в зависимости от неисправности.

IX. Порядок перевода крана машиниста на ручное управление пневматическими тормозами:

1. Переведите рукоятку контроллера машиниста в положение «**0**»;
2. Переведите выключатель «Тормоз экстренный» в тормозное положение, по столбцам «*Ртц min*» и «*Ртц max*» проверьте информацию «**1.7**», «**2.4**» ;
3. Переведите рукоятку разобщительного крана **К-29** в положение «**Р**»;
4. Переведите рукоятку крана машиниста во "**2**" положение, проверьте по столбцу «**Ртм**»

(по манометру) зарядку тормозной магистрали до **5** кгс/см;

5. В столбце «Ртц тах» проверьте информацию о наличии второй уставки торможения.

После перехода на ручное управление пневматическими тормозами необходимо:

1. На ближайшем перегоне произвести проверку эффективности действия тормозов в движении;
2. При следовании на основном управлении для торможения состава использовать электродинамический тормоз, а при следовании на резервном управлении - пневматический ;
3. При торможении пневматическим тормозом скорость въезда на первую попутную станцию должна быть не более **40** км/ч, а к середине платформы - не более **20** км/ч;
4. На ближайшей станции произвести высадку пассажиров из поезда, дать заявку ДЦХ на следование в электродепо;
5. С перекрытым разобщительным краном **К-9**, на линии, где основным средством сигнализации является АЛС-АРС, следовать со скоростью не более **35** км/ч.

Проверка эффективности действия пневматических тормозов в движении производится в случае:

1. После полной или сокращённой проверки тормозов;
2. После исключения из работы автотормозов хотя бы одной тележки вагона ;
3. После стоянки состава более **20** минут;
4. После перевода крана машиниста на ручное управление пневматическими тормозами;
5. После начала движения при управлении подвижным составом не из головной кабины;
6. При следовании по парковым путям или соединительной ветви перед въездом в электродепо;
7. При следовании на вытяжные (тупиковые) парковые пути.

Порядок проверки:

1. На МФДУ выведите подэкран «ДПБТ»;
2. При подъезде к сигнальному знаку «Начало ПТ» (при его наличии) примените первую ступень пневматического тормоза;
3. Убедитесь в том, что скорость движения состава до сигнального знака «Конец ПТ» (при его наличии) снизилась не менее **5** км/ч (на парковых путях не менее **3** км/ч);
4. Отпустите пневматические тормоза.

*Если скорость движения состава не снизилась на 5 км/ч, ограничьте скорость следования до 35 км/ч, доложите о неисправности поезвному диспетчеру, на ближайшей станции произведите высадку пассажиров, следуйте до ближайшего электродепо. Если после применения первой ступени торможения в течение **10** с не получен тормозной эффект, примените экстренный тормоз. Дальнейшее движение допускается только после устранения неисправности.*

На МФДУ сообщение «Сбой РВ»

1. На **МФДУ** сообщение «**Сбой РВ**»

-Переключить **КР**;

-Переключить автомат «*ЦУВ Управление основное*» (если помогло, то продолжить работу на линии).

-Если не помогло, то перейти на **КРУ** и высадить пассажиров на ближайшей станции и следовать в электродепо.

Выбит автомат "ЦУВ Управление резервное"

Можно определить (Экстренное торможение со сработкой РВТБ, при переходе на КРУ сообщение «Сбой РВ»)

-Переключить **КР**;

-Переключить автомат «ЦУВ Управление резервное» (если помогло, то продолжить работу на линии).;

-Если не помогло, то перекрыть разобщительный кран **К-9**, перейти на **кран машиниста** и высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо.

Неисправность БКПУ

- Переключить **КР**;
- Переключить автомат "**БКПУ1**" и "**БКПУ2**" (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Если не помогло, то перейти на **резервный комплект АРС** и продолжить работу на линии до планового захода в электродепо.

Потеря лампы направления ЛН

При обработки кабины обращай внимание на режим 2/6

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Доложить **ДЦХ** о переходе на **резервные комплекты АРС**;
- Выключить **КР**, перейти на **БКПУ1**, включить **КР** обратить внимание на частоту (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Выключить **КР**, перейти на **БКПУ2**, включить **КР** обратить внимание на частоту (если помогло. то продолжить работу на линии);
- Доложить **ДЦХ** об отключении поездных устройств **АЛС-АРС**, заказать **РОАБ**;
- Выключить **КР**, отключить **АЛС-АРС**, перейти на **УОС**, следовать до станции со скоростью не более **20** км/ч, далее по светофорам **РОАБ** в электродепо.

Снятие напряжения с контактного рельса при стоянке или следовании ПС на выбеге

- Наблюдать по **МВО** за возможным появлением вспышки или дыма при подаче напряжения (напряжение автоматически подается через **7** секунд). Доложить ДЦХ о снятии напряжения.;

Напряжение подалось и держится:

- На **МФДУ** проверить информацию о срабатывании **БВ**, **УККЗ** и наблюдать за состоянием неисправного вагона. **БВ** сработал и самовосстановился:

- продолжить работу на линии.

При подаче напряжения оно снимается вновь. Замечена вспышка или дым:

- остановить **ЭПС**;

- доложить **ДЦХ** об обнаружении вспышки или дыма в момент подачи напряжения;

- отжать дистанционно башмаки токоприемников на 1 и 2 вагоне при обнаружении вспышки или дыма в головной части поезда, а при обнаружении вспышки или дыма в хвостовой части поезда (с 3 и 4 вагона) дистанционно отжать башмаки токоприемников на 3 и 4 вагоне установленным порядком;

- по **МФДУ** во вкладке «Токоприемники» убедиться в отжатии токоприемников части **ЭПС**;

- доложить **ДЦХ** об отжатии токоприемников на части **ЭПС** и затребовать подачу напряжения на контактный рельс.

После отжатия башмаков токоприемников части **ЭПС** напряжение не подается:

- дистанционно прижать башмаки токоприемников в той части **ЭПС**, где они были отжаты, и отжать в оставшейся части **ЭПС**;

- по **МФДУ** во вкладке «Токоприемники» убедиться в отжатии токоприемников части **ЭПС**;

- доложить **ДЦХ** об отжатии токоприемников на части **ЭПС** и затребовать подачу напряжения на контактный рельс.

После отжатия башмаков токоприемников напряжение **825 В** подалось и держится:

- на ближайшей станции высадить пассажиров;

- следовать с установленной скоростью до ближайшей станции с путевым развитием, где есть возможность снять **ЭПС** с линии.

При движении с отжатыми токоприемниками напряжение с контактного рельса снялось вновь:

- остановить **ЭПС**;

- доложить о случившемся **ДЦХ**;
- затребовать у **ДЦХ** снятие напряжения с контактного рельса для осмотра **ЭПС**;
- осмотреть **ЭПС** с обеих сторон с целью выявления признаков, угрожающих безопасности движения и проверить: состояние токоприемников, состояние силовых кабелей и **БРУ**, крепление подвагонного оборудования, отсутствие посторонних предметов на пути, контактном рельсе и башмаках токоприемников;
- затребовать у **ДЦХ** подачу напряжения на контактный рельс;
- на ближайшей станции высадить пассажиров;
- следовать с установленной скоростью до ближайшей станции с путевым развитием, где есть возможность снять **ЭПС** с линии.

ПРИ СМЕНЕ КАБИНЫ ПОСЛЕ ОТЖАТИЯ ТОКОПРИЕМНИКОВ ДИСТАНЦИОННО ТРЕБУЕТСЯ ОТКЛЮЧИТЬ АВТОМАТ "Токоприемники"

Снятие напряжения с контактного рельса в момент включения тяговых двигателей или следования в тяговом режиме

- перевести **КМ** в положение «**0**» или «Тормоз».
 - наблюдать по **МВО** за возможным появлением вспышки или дыма при подаче напряжения. Доложить **ДЦХ** о снятии напряжения.
- Напряжение не подается или снимается вновь:
- действовать согласно “Снимается напряжение с контактного рельса при стоянке или следовании ЭПС на выбеге”.
- При постановке **КМ** в ходовое положение напряжение не снимается:
- доложить **ДЦХ** о попадании под снятие напряжения с контактного рельса и о состоянии **ЭПС**, продолжить работу на линии.
- При постановке **КМ** в ходовое положение напряжение снимается:
- по возможности проследовать до станции на выбеге;
 - после остановки состава доложить **ДЦХ** и затребовать подачу напряжения на контактный рельс;
 - убедиться по киловольтметру и **МФДУ** в наличии напряжения на контактном рельсе;
 - через **МФДУ** в режиме **ПВУ** отключить «**БВ**» и «**ТП**» на **3, 4** вагонах;
 - установить **КМ** в ходовое положение. После отключения «**БВ**» и «**ТП**» на **3, 4** вагонах и постановке рукоятки **КМ** в ходовое положение напряжение снимается:
 - доложить **ДЦХ** и затребовать подачу напряжения на контактный рельс;
 - убедиться по киловольтметру и **МФДУ** в наличии напряжения на контактном рельсе;
 - через **МФДУ** в режиме **ПВУ** включить «**БВ**» и «**ТП**» на **3, 4** вагонах и отключить «**БВ**» и «**ТП**» на **1, 2** вагонах;
 - установить **КМ** в ходовое положение. После постановке **КМ** в ходовое положение напряжение не снимается:

- доложить **ДЦХ** о высадке пассажиров на ближайшей станции и снятия **ЭПС** с линии;
- следовать с установленной скоростью в электродепо.

Отключение БВ на вагоне (вагонах)

Сработал «БВ» без снятия напряжения с контактного рельса:

«БВ» самовосстановился:

- продолжить работу на линии.

«БВ» автоматически не восстановился или сработал повторно после автоматического восстановления:

- доложить об этом **ДЦХ**;
- следовать с установленной скоростью в электродепо.

Сработал **БВ** со снятием напряжения с контактного рельса:

- доложить **ДЦХ**;
- через **ПВУ** отключить «БВ» и «ТП» на неисправном вагоне;
- высадить пассажиров на ближайшей станции и осмотреть неисправный вагон;
- следовать с установленной скоростью в электродепо.

Погасание МФДУ

- Переключить **КР**;
- Переключить автомат «УПИ, РПДП, Монитор» (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Доложить **ДЦХ** об отключении поездных устройств **АЛС-АРС**, заказать **РОАБ**;
- Перейти на **КРУ**, отключить **АЛС-АРС**, перейти на **УОС**, следовать до станции со скоростью не более **20** км/ч, высадить пассажиров, далее следовать резервом по светофорам **АБ** в электродепо.

Сообщение на МФДУ «Экстренный тормоз»

Давление 2.3 – 2.6

- Переключить **КР**;
- Переключить автомат «Питание крана основное и резервное» (если помогло, то продолжить работу на линии);
- **Перейти на кран** установленным порядком.

Высадить пассажиров на ближайшей станции, следовать **резервом** в электродепо.

Сообщение на МФДУ

«Вагон не ориентирован»

- Переключить **КР**;
- Переключить автомат «Ориентация» (если помогло, продолжить работу на линии);
- Перейти установленным порядком на **КРУ**.

Высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в депо.

Погасание центрального монитора (БМЦИС)

- Переключить **КР**;

*Обратить внимание на бежевые квадраты **АРС** на **МФДУ***

- Переключить автоматы "ЦИС1" и "ЦИС2";

- Дождаться включения монитора (если помогло, то продолжить работу на линии);

- Перейти на **КРУ** с отключением **АЛС-АРС** (переход на **УОС** + заказать у **ДЦХ** включение **РОАБ**).

Погасание монитора видео обзора

- Переключить **КР**;
- Переключить автомат «Видео» (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо.

Неисправность АСОТП

Не горит дисплей в кабине

- Переключить **КР**;
- Проверить автомат «Пожарная сигнализация» (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Закончить приемку подвижного состава, сообщить дежурному по депо (при приемке состава в депо);

Высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо (при работе на линии).

Отсутствует связь с БКВУ

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Если не помогло, то перейти на **КРУ** , проверить **накат**.

Высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо.

Не открываются двери на вагоне (вагонах)

- Переключить **КР**;
- Дать более длительный импульс (если помогло, продолжить работу на линии);
- Проверить красную индикацию на **МФДУ** автоматов «Двери открытия/АДУД» на вагоне (вагонах);
- Осмотреть вагон (вагоны), высадить пассажиров, следовать **резервом** в электродепо.

Не закрываются двери в вагоне (вагонах)

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
 - Проверить красную индикацию на **МФДУ** автомата «двери закрытия» на вагоне (вагонах), осмотреть вагон, восстановить автомат.
- Высадить пассажиров и следовать **резервом** в электродепо.

Не открываются двери от резервного управления дверьми

- Переключить **КР** (если помогло, продолжить работу на линии);
- Проверить автомат «двери открытия» на **ПМВ**;
- Привести поезд в нерабочее положение, поменять кабину управления и открыть двери с **хвостовой кабины**;
- По диску закрыть двери в хвостовой кабине, следовать **резервом** в электродепо.

Не сбор схемы на вагоне (вагонах)

На одном вагоне

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Проверить **накат** и высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо.

Отключение инвертора

Красная индикация Сбора схемы, БВ, Неисправность ТП

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Проверить **накат** и высадить пассажиров на ближайшей станции следовать **резервом** в электродепо.

Дистанционно не отжимаются токоприёмники на одном вагоне

- Переключить **КР**;
- Переключить токоприемники через **ПВУ**;
- Если не помогло, то отжать токоприемники **вручную**.

Неисправность БУФТ

При выбитом автомате БУФТ будет ложная индикация в тормозных цилиндрах

- Переключить **КР** (если помогло, то продолжить работу на линии);
- Проверить **накат** и высадить пассажиров и следовать **резервом** в электродепо.

Сообщение на МФДУ

«Пневмотормоз включён»

*При постановки рукоятки **КМ** в ход остается давление на одном вагоне:*

- Отключить **КР**;
- Включить **КР**;
- Нажать **КТР** дать поочередно **3** уставки на тормоз затем на отпуск;
- Если тормоза отпустили, то продолжить работу на линии;
- Доложить **ДЦХ** об не отпуске тормозов на вагоне;
- Привести кабину в нерабочее положение;
- Произвести осмотр вагона;
- Перекрыть кран **К-31**;
- Вернуться в кабину;
- Привести кабину в рабочее;
- Проверить **накат**;
- На ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо **резервом**

Сообщение на МФДУ «Ст. тормоз прижат»

Стояночный тормоз прижат на всём составе:

- Отключить **КР**;
- Включить **КР**;
- Доложить **ДЦХ** об не отпуске тормозов на вагонах;
- Проверить положение тумблера SA-1 "Тормоз стояночный»;
- Если тормоза отпустили, то продолжить работу на линии;
- Привести кабину в нерабочее положение;
- Отключить стояночный тормоз из хвостовой кабины;
- Если тормоза отпустили, то в головной кабине отключить автоматы **SF-6** "Питание крана основное" и **SF-7** "Питание крана резервное";
- Проверить **накат**;
- На ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо **резервом**
- Если тормоза не отпустили, то вручную отжимаем стояночные тормоза на каждой тележке по всему составу. Дополнительно открываем **К-31**;
- Проверить **накат**;
- На ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо **резервом**

Стояночный тормоз прижат на одном вагоне:

- Отключить **КР**;
- Включить **КР**;
- Доложить **ДЦХ** об не отпуске тормозов на вагоне;
- Проверить положение тумблера SA-1 "Тормоз стояночный»;
- Если тормоза отпустили, то продолжить работу на линии;
- Привести кабину в нерабочее положение;
- Вручную отжимаем стояночные тормоза на каждой тележке по всему составу. Дополнительно открываем **К-31**;
- Проверить **накат**;
- На ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо **резервом**

Утечка из тормозной магистрали

Можно определить по падению давления воздуха в тормозной магистрали

Утечка со сработкой срывного клапана:

- Отключить **КР** (Стрелка манометра тормозной магистрали **0.3** АТМ);
- Включить **КР**

Утечка прекратилась:

- Доложить **ДЦХ**
- Продолжить работу на линии
- При повторной сработке осмотреть и на ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо **резервом**
- При невозможности посадить **срывной клапан**
- Перекрыть кран **К-35**
- На ближайшей станции высадить пассажиров и следовать в депо с установленной скоростью **резервом**

Утечка со сработкой срывного клапана ХВОСТОВОГО вагона

- Отключить **КР** (Стрелка манометра тормозной магистрали **0.3 АТМ**);
- Включить **КР**

Если утечка прекратилась:

- Доложить **ДЦХ**, продолжить работу на линии
- При повторной сработке осмотреть и на ближайшей станции высадить пассажиров и следовать **резервом** в депо

Утечка из головного вагона

- Отключить **КР** (Стрелка манометра тормозной магистрали **0.0 АТМ**)
- Перевести аварийный тумблер **СД** в положение **вкл**
- Включить **КР**
- Зайти в "Ртц" стрелка вниз посмотреть давление тормозной магистрали (давление на всех вагонах должно быть одинаковое)
- Доложить **ДЦХ** об утечке из тормозной магистрали;
- Доехать до станции произвести высадку пассажиров;
- Доложить **ДЦХ** об осмотре состава;
- Привести кабину в нерабочее положение;
- Открыть кран **К-29** и кран **К-9**;
- Произвести осмотр, определить откуда происходит утечка;
- Перекрыть красные концевые краны между **1** и **2** вагоном;
- Открыть во 2-ом вагоне кран в **6** положении (**3 АТМ**);
- Вернуться в кабину, вернуть краны **К-29, К-9** в исходное положение;
- Оставить тумблер **СД** в положение **вкл**
- Привести кабину в рабочее и следовать с установленной скоростью в электродепо

Утечка из промежуточного вагона

- Отключить **КР** (Стрелка манометра тормозной магистрали **0.0 АТМ**)
- Перевести аварийный тумблер **СД** в положение **вкл**
- Включить **КР**
- Зайти в "Ртц" стрелка вниз посмотреть давление тормозной магистрали (утечку можно определить на вагоне по наименьшему давлению в магистрали)
- Доложить **ДЦХ** об утечке из тормозной магистрали
- Доехать до станции произвести высадку пассажиров
- Привести кабину в нерабочее положение
- Доложить **ДЦХ** об осмотре состава
- Открыть кран **К-29** и кран **К-9**
- Произвести осмотр, определить откуда происходит утечка
- Перекрыть красные концевые краны **ТМ** на торцевых вагонах
- Открыть в ближайшем вагоне со стороны хвоста кран в **2** положении (**5.0 АТМ**) (можно определить место для того что бы встать и перевести кран с помощью фонарика)
- Вернуться в кабину и вернуть краны **К-29, К-9** в исходное положение
- Оставить тумблер **СД** в положение **вкл**
- Привести кабину в рабочее
- Следовать с установленной скоростью в электродепо **резервом**

Утечка из промежуточного вагона

- Отключить **КР** (Стрелка манометра тормозной магистрали **0.0 АТМ**)
- Перевести аварийный тумблер **СД** в положение **вкл**
- Включить **КР**
- Зайти в "Ртц", стрелка вниз, посмотреть давление тормозной магистрали (утечку можно определить на вагоне по наименьшему давлению в магистрали)
- Доложить **ДЦХ** об утечке из тормозной магистрали
- Доехать до станции, произвести высадку пассажиров
- Доложить **ДЦХ** об осмотре состава
- Привести кабину в нерабочее положение
- Открыть кран **К-29** и кран **К-9**
- Произвести осмотр, определить откуда происходит утечка
- Перекрыть концевые краны между соединительным рукавом
- Открыть в ближайшем вагоне со стороны хвоста кран в **6** положении (**3.0 АТМ**) (можно определить место для того что бы встать и перевести кран с помощью фонарика)
- Вернуться в кабину, вернуть краны **К-29, К-9** в исходное положение
- Привести кабину в рабочее
- Следовать с установленной скоростью в электродепо **резервом**

Утечка из напорной магистральной из промежуточного вагона

- Зайти в "Ртц", стрелка вниз, посмотреть давление РСТТ магистрали (утечку можно определить на вагоне по наименьшему давлению в магистрали, если утечку невозможно определить требуется пройти по вагонам и проверить давление на манометрах)
- Включить КР
- Доложить **ДЦХ** об утечке из напорной магистрали **НМ** и осмотре состава
- Привести кабину в нерабочее положение
- Произвести осмотр, определить откуда происходит утечка
- Перекрыть синие концевые краны **НМ** на торцевых вагонах
- Подать заявку на снятие высокого напряжения
- Отжать стояночные вручную
- Вернуться в кабину и привести в рабочее
- Перейти на **КРУ**
- Следовать с установленной скоростью в электродепо **резервом**

Утечка из напорной магистральной из соединительного рукава

- Зайти в "Ртц", стрелка вниз, посмотреть давление РСТТ магистрали (утечку можно определить на вагоне по наименьшему давлению в магистрали, если утечку невозможно определить требуется пройти по вагонам и проверить давление на манометрах)
- Включить **КР**
- Доложить **ДЦХ** об утечке из напорной магистрали **НМ** и осмотре состава
- Привести кабину в нерабочее положение
- Произвести осмотр и определить откуда происходит утечка
- Перекрыть синие концевые краны **НМ** на торцевых вагонах
- Вернуться в кабину и привести в рабочее
- Следовать с установленной скоростью в электродепо **резервом**

На МФДУ сообщение

«2 РВ»

- Переключить **КР**;
- Доложить ДЦХ о том, что покидаете кабину
- В хвостовой кабине проверить положение реверсов
- Если реверс основного управления был включён, то отключить его (если помогло, то продолжить работу на линии)
- Если не помогло, то отключить в хвостовой кабине автоматы "Питание основное", "Управление основное", "Управление резервное", "БКПУ 1", "БКПУ2"
- Высадить пассажиров на ближайшей станции и следовать в электродепо.