

# Инструктажи RolePlay (Некрасовская линия)

Раздел с инструктажами для RolePlay сервера Metrostroï FS на некрасовской линии

- [Общий Инструктаж №1 - расстановка составов на линии](#)
- [Основной инструктаж №2 "О порядке оборота подвижного состава типов "81-760" и "81-717/717.5" от 02.02.2022](#)
  - [Порядок оборота состава при маневровой работе \(2 ручки\) на типе 81-760 "Ока"](#)
  - [Порядок оборота состава при маневровой работе на типе 81-717/717.5 "Номерной"](#)
  - [Порядок самооборота состава на типе 81-760 "Ока"](#)
  - [Порядок самооборота состава на типе 81-717/717.5 "Номерной"](#)
- [Основной инструктаж №3 "О порядке приемки и сдачи составов серии 81-717/717.5 в депо от 28.04.2022](#)
  - [Порядок приемки составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо](#)
  - [Порядок ПОЛНОЙ приемки составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо](#)

- [Порядок отключения и сдачи составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо](#)
- [Основной инструктаж №4 "О порядке приемки и сдачи составов серии 81-760 "Ока" в депо от 11.02.2022](#)
  - [ПОЛНАЯ приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо](#)
  - [Сокращенная \(на БК\) приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо](#)
  - [Порядок отключения и сдачи составов серии 81-760/760А в депо](#)
- [Основной инструктаж №5 "О порядке приемки и сдачи составов серий 81-717/717.5 и 81-760/760А с/на ночного отстоя от 28.04.2022](#)
  - [Порядок приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках на составах серии 81-717/717.5 "Номерной"](#)
  - [Порядок ПОЛНОЙ приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках \(станции\) на составах серии 81-717/717.5 "Номерной"](#)
  - [Порядок ПОЛНОЙ приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках \(станции\) на составах серии 81-760/760А "Ока/Баклажан"](#)
  - [Порядок заезда поезда на ночной отстой в оборотные тупики \(станцию\) на составах серии 81-760 "Ока"](#)
  - [Порядок заезда поезда на ночной отстой в оборотные тупики \(станцию\) на составах серии 81-717 "Номерной"](#)
- [Основной инструктаж №6 "О порядке выезда и заезда в электродепо ТЧ-20 "Руднево" от 28.02.2022](#)
  - [Порядок выезда из электродепо ТЧ-20 "Руднево" на составах серии 81-760 "Ока" / 81-760А "Баклажан"](#)
  - [Порядок выезда из электродепо ТЧ-20 "Руднево" на составах серии 81-717/717.5 "Номерной"](#)
  - [Порядок заезда в электродепо ТЧ-20 "Руднево" на составах серии 81-760 "Ока"](#)
  - [Порядок заезда в электродепо ТЧ-20 "Руднево" на составах серии 81-717/717.5 "номерной"](#)
- [Основной инструктаж №7 "О порядке использования радиосвязи" от 02.02.2022](#)

- [Использование поездной радиостанции](#)
- [Основной инструктаж №8 "Схема Некрасовской линии \(ТРА\)" от 02.02.2022 г.](#)
  - [Схема некрасовской линии \(версия 5.2\)](#)
- [Основной Инструктаж №9 "О порядке выдачи и маневровой работы горячего резерва в депо" от 18.03.2022](#)
  - [О порядке выдачи и маневровой работы горячего резерва в депо](#)
- [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»](#)
- [Основной Инструктаж №11 "О порядке действий работников локомотивных бригад при следовании за диагностическим комплексом с вагоном-дефектоскопом"](#)
  - [Порядок следования лок. бригады за диагностическим комплексом](#)
- [Основной инструктаж №12 "О порядке оказания помощи неисправному составу \(сцеп\) серий 81-717/717.5 и 81-760/760А от 28.04.2022](#)
  - [Обязанности машинистов неисправного и вспомогательного составов](#)
  - [Порядок оказания помощи неисправному составу, вспомогательный состав серии 81-760/760А](#)
  - [Порядок оказания помощи неисправному составу, вспомогательный состав серии 81-717/717.5](#)
  - [Действия машиниста неисправного состава \(ожидание вспомогательного в правильном направлении\)](#)
  - [Действия машиниста неисправного состава \(ожидание вспомогательного в неправильном направлении\)](#)
- [Инструктаж №14 "О новом режиме вождения составов серий 81-717/717.5 от 12.05.2022](#)
  - [Режим вождения составов серии 81-717/717.5](#)
- [Общий Инструктаж №15 "О порядке обработки кабины и выходу из случаев на составах серии 81-717/717.5" от 20.05.2022](#)

- 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

# Общий Инструктаж №1 - расстановка составов на линии

- [Общий Инструктаж №1 - расстановка составов  
\(перейти на форум\)](#)
- [Схема некрасовской линии \(открыть схему PDF\)](#)

Основной инструктаж №2  
"О порядке оборота  
подвижного состава типов  
"81-760" и "81-717/717.5"  
от 02.02.2022

# Порядок оборота состава при маневровой работе (2 ручки) на типе 81-760 "Ока"

*Кабина заводящего маневрового машиниста:*

1. Машинист заходит в кабину управления, пока основной машинист находится у контроллера. Убеждается в положении КМ в **"ТЗ"**.
2. Основной машинист сдает расписание, называет показание светофора и частоту, открытие дверей, исправность (неисправность состава), опоздание (если есть) и выходит из кабины.
3. Маневровый машинист убеждается в **разрешающем** показании светофора и частоты АРС-АЛС, садится в кресло машиниста, по команде основного машиниста **"Двери"** закрывает их.
4. Проследует по стрелочным переводам со скоростью не более **35 км/ч**.
5. Перед знаком **"ОЧ"** скорость поезда должна быть не более **20 км/ч**. Машинист проезжает знак с нажатой педалью бдительности и держит ее до остановки.
6. После остановки у сигнального знака **ОПВ**, машинист контролирует нахождение КМ в положении **"Тормоз 3"**.
7. Устанавливает контролер реверса основной **"КРО"** в положение **"0"**.
8. Отключает кнопки **выбора дверей**.
9. Отключает кнопку **закрытия дверей**.
10. Переключатель **"Фары"** устанавливает в положение **"1 группа"** (слабый свет).
11. Контролирует отжатое положение **всех** остальных кнопок на пульте.
12. Подает **два коротких** сигнала с помощью кнопки **"Передача управления (Звонок)"**.
13. Занимает место у стоп-крана.
14. На станции контролирует горение **хвостовых огней** и правильность установки **информационного табло**.

*Кабина выводящего маневрового машиниста:*

1. Машинист в головной кабине подает **один короткий** сигнал с помощью кнопки **"Передача управления (Звонок)"**.



2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора, занимает место за пультом управления, включает кнопку **закрытия дверей** и кнопку **выбора стороны дверей**.
3. Нажимает кнопку "**Установка в начало**", контролируя правильность списка станций. В случае перевернутого списка нажимает кнопку "**Выбор маршрута**" и оставляет ее все время включенной. Повторно 1 раз нажимает кнопку "**Установка в начало**".
4. Включает яркий свет фар переключателем в положение "**1гр./2гр.**" (по желанию).
5. Переводит контролер реверса основной в положение "**Вперед**", контролирует **разрешающее** показание маневрового светофора и скорость выезда - не более **35 км/ч**.
6. Перед началом движения подает **1 длинный**, так же перед станцией у торца платформы **1 длинный**.
7. По прибытию на станцию и открытию дверей маневровый машинист оставляет КМ в "**ТЗ**", открывает дверь в кабину, основной машинист заходит. Сообщает основному машинисту частоту АРС-АЛС, факт открытия дверей, информацию о состоянии состава, опоздание (если имеется), указание от диспетчера (если имеется) и выходит из кабины.

# Порядок оборота состава при маневровой работе на типе 81-717/717.5 "Номерной"

*Кабина заводящего маневрового машиниста:*

1. Машинист заходит в кабину управления, пока основной машинист находится у контроллера. Убеждается в положении КМ в "**T2**" (допускается "**T1a**").
2. Основной машинист сдает расписание, называет показание светофора и частоту, открытие дверей, исправность (неисправность состава), опоздание (если есть) и выходит из кабины.
3. Маневровый машинист убеждается в **разрешающем** показании светофора и частоты АРС-АЛС, занимает рабочее место в кресле машиниста, по команде основного машиниста "**Двери**" закрывает их.
4. Выключает свет в салоне и приводит состав в движение.
5. Проследует по стрелочным переводам со скоростью не более **35 км/ч**.
6. Перед знаком "**ОЧ**" скорость поезда не должна быть более **20 км/ч**. При загорании лампы "**ОЧ**" на АЛС нажимает и держит педаль бдительности и держит ее до полной остановки.
7. После остановки у сигнального знака **ОПВ**, машинист контролирует нахождение ГРКВ в положении "**Тормоз 2**".
8. Машинист затормаживает состав краном машиниста, установив в **бе положение**. Контролирует разрядку **ТМ** по красной стрелке манометра.
9. Закрывает **разобщительный кран**. Ручку крана машиниста оставляет в **6м** положении.
10. Устанавливает ручку ГРКВ в положение "**Выбег**".
11. Выключает тумблер "**АРС**".
12. Реверсивную рукоятку устанавливает в положение "**0**" и извлекает ее из контроллера.
13. Выключает яркий свет фар - тумблер "**ВУС**".
14. Выключает тумблер **освещения приборов** (если был включен).
15. Тумблер "**ВУД**" (закрытие дверей) оставляет в верхнем положении.
16. Выключает тумблер "**МК**" (Мотор-компрессор).
17. Выключает автоматик "**A11 Освещение отсека и кабины**".
18. Подает **два коротких** сигнала с помощью кнопки "**Передача управления (Звонок)**".

19. Занимает место у стоп-крана.

20. На станции контролирует горение **хвостовых огней** и правильность установки **таблички маршрута**.

*Кабина выводящего маневрового машиниста:*

1. Машинист в головной кабине подает **один короткий** сигнал с помощью кнопки **“Передача управления (Звонок)”**.
2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора, занимает место за пультом управления.
3. Включает тумблер **"МК"** (Мотор-компрессор).
4. Включает автоматик **"А11 Освещение отсека и кабины"**.
5. Включает тумблер **освещения приборов** (по желанию).
6. Включает тумблер **"ВУС"** (яркий свет фар - по желанию).
7. Вставляет реверсивную рукоятку в контроллер и устанавливает ее в положение **"Вперед"**.
8. Включает тумблер **"АРС"**.
9. Контролирует положение крана **"ЭПВ"** в открытом положении и загорание лампы **"ЛСТ"** (Лампа сигнализации торможения).
10. Отбивает зуммер АРС красной кнопкой **"Восприятие торможения"**, контролируя погасание лампы **"ЛКВЦ"** (или педаль бдительности).
11. Ставит кран машиниста в **3е** или **4е** положение, открывает **разобщительный кран** и затем ставит кран машиниста в **2е** положение, заряжая **ТМ**, контролирует зарядку по красной стрелке манометра.
12. Ставит тумблер **"ВУД"** в нижнее положение (закрытие дверей), контролирует загорание лампы **"ЛСД"**.
13. Настраивает **"АСНП"**, контролирует правильность выбора начальной и конечной станций.
14. Переводит ручку ГРКВ в положение **ходовое положение**, контролирует **разрешающее** показание маневрового светофора, подает сигнал 1 длинный и приводит состав в движение. Скорость выезда не более **35 км/ч**.
15. Перед станцией подает **1 длинный**.
16. По прибытию на станцию, включает **свет в салоне**, открывает двери.
17. Открывает дверь в кабину, основной машинист заходит. Сообщает основному машинисту частоту АРС-АЛС, факт открытия дверей, информацию о состоянии состава, опоздание (если имеется), указания от диспетчера (если есть) и выходит из кабины.

# Порядок самооборота состава на типе 81-760 "Ока"

1. Машинист сдает расписание, высаживает пассажиров. Закрывает двери.
2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора приводит состав в движение и проследует стрелочные переводы со скоростью не более **35 км/ч**.
3. Перед знаком "**ОЧ**" скорость поезда не должна быть более **20 км/ч**. Машинист проезжает знак с нажатой педалью бдительности и держит ее до остановки.
4. После остановки у сигнального знака ОПВ, машинист контролирует нахождение КМ в положении "**Тормоз 3**".
5. Открывает двери в вагонах со стороны переходного мостика.
6. Устанавливает контролер реверса основной "**КРО**" в положение "**0**".
7. Отключает кнопки **выбора дверей**.
8. Отключает кнопку **закрытия дверей**.
9. Переключатель "**Фары**" устанавливает в положение "**1 группа**" (слабый свет).
10. Контролирует отжатое положение **всех** остальных кнопок на пульте.
11. Контролирует горение **хвостовых огней** и правильность установки **информационного табло**.
12. Меняет кабину управления, осматривая салон вагонов.

## *Головная кабина:*

1. Заходит в кабину управления и следит за показаниями маневрового светофора.
2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора, занимает место за пультом управления, включает кнопку **закрытия дверей** и кнопку **выбора стороны дверей**.
3. Нажимает кнопку "**Установка в начало**", контролируя правильность списка станций. В случае перевернутого списка нажимает кнопку "**Выбор маршрута**" и оставляет ее все время включенной. Повторно 1 раз нажимает кнопку "**Установка в начало**".
4. Включает яркий свет фар переключателем в положение "**1гр./2гр.**" (по желанию).
5. Переводит контролер реверса основной в положение "**Вперед**", подает 1 длинный и приводит состав в движение, установив ручку КМ в "**Х4**". Скорость выезда не более **35 км/ч**.
6. Перед станцией подает **1 длинный**.
7. По прибытию на станцию открывает двери.

# Порядок самооборота состава на типе 81-717/717.5 "Номерной"

1. Машинист сдает расписание, высаживает пассажиров. Закрывает двери, отключает **свет в салоне**.
2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора приводит состав в движение и проследует стрелочные переводы со скоростью не более **35 км/ч**.
3. Перед знаком "**ОЧ**" скорость поезда не должна быть более **20 км/ч**. При загорании лампы "**ОЧ**" на АЛС нажимает и держит педаль бдительности и держит ее до полной остановки.
4. После остановки у сигнального знака **ОПВ**, машинист контролирует нахождение ГРКВ в положении "**Тормоз 2**".
5. Машинист затормаживает состав краном машиниста, установив в **бе положение**. Контролирует разрядку **ТМ** по красной стрелке манометра.
6. Открывает двери в вагонах со стороны переходного мостика.
7. Закрывает **разобщительный кран**. Ручку крана машиниста оставляет в **бм** положении.
8. Устанавливает ручку ГРКВ в положение "**Выбег**".
9. Выключает тумблер "**АРС**".
10. Реверсивную рукоятку устанавливает в положение "**0**" и извлекает ее из контроллера.
11. Выключает яркий свет фар - тумблер "**ВУС**".
12. Тумблер "**ВУД**" (закрытие дверей) оставляет в верхнем положении.
13. Выключает тумблер "**МК**" (Мотор-компрессор).
14. Выключает автоматик "**А11 Освещение отсека и кабины**".
15. Переходит в другую кабину.

## Головная кабина:

1. Заходит в кабину управления и следит за показаниями маневрового светофора.
2. По **разрешающему** показанию маневрового светофора, занимает место за пультом управления
3. Включает тумблер "**МК**" (Мотор-компрессор).
4. Включает автоматик "**А11 Освещение отсека и кабины**".
5. Включает тумблер **освещения приборов** (по желанию).
6. Включает тумблер "**ВУС**" (яркий свет фар - по желанию).
7. Вставляет реверсивную рукоятку в контроллер и устанавливает ее в положение "**Вперед**".
8. Включает тумблер "**АРС**".

9. Контролирует положение крана "**ЭПВ**" в открытом положении и загорание лампы "**ЛСТ**" (Лампа сигнализации торможения).
10. Отбивает зуммер АРС красной кнопкой "**Восприятие торможения**", контролируя погасание лампы "**ЛКВЦ**".
11. Ставит кран машиниста в **3е** или **4е** положение, открывает **разобщительный кран** и затем ставит кран машиниста в **2е** положение, заряжая **ТМ**, контролирует зарядку по красной стрелке манометра.
12. Ставит тумблер "**ВУД**" в нижнее положении (закрытие дверей), контролирует загорание лампы "**ЛСД**".
13. Настраивает "**АСНП**", контролирует правильность выбора начальной и конечной станций.
14. Подает сигнал **1 длинный** и приводит состав в движение, установив ручку ГРКВ в положение "**ХОД 2**", скорость выезда не более **35 км/ч**.
15. Перед станцией подает **1 длинный**.
16. По прибытию на станцию открывает двери, включает **свет в салоне**.

Основной инструктаж №3  
"О порядке приемки и  
сдачи составов серии 81-  
717/717.5 в депо от  
28.04.2022

# Порядок приемки составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо

1. Машинист вовремя является в депо не менее 20 минут до выдачи состава.
2. Берет поездной инвентарь (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток) и расписывается в журнале.
3. Идет принимать состав в хвостовую кабину управления.

## *Хвостовая кабина управления:*

1. Проверяет пломбы на **"АВУ", "Откл. БВ", "ОВТ", "Вспом. поезд", "КАХ", "ВАХ", "Откл. УАВА", "РЦ-1", "УОС", "УППС", "Блокировка дверей от АСНП"**.
2. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения.
3. Настраивает **"АСНП"** (номер пути, номер маршрута, текущая станция, станция оборота).
4. Включает тумблер **"АКБ"**
5. Включает автоматы **"А-53 КВЦ", "А-63 Радиостанция"**.
6. Включает тумблеры: **"АЛС", "Фары вкл.", "Дешифратор 2/6", "УНЧ", "Контроль 1", "Контроль 2", "Радиоинформатор", "Радиостанция", "Связь пассажир-машинист"**.
7. Открывает кран **"ЭПВ/ЭПК"**.
8. Контролирует тумблер **"ВУД"** (управление дверьми) в верхнем положении.
9. Включает тумблер **"Сигнализация"**
10. Идет по вагонам в головную кабину, закрывая все двери на трехгранный ключ.

## *Переход по вагонам:*

1. Включает в каждом вагоне **выключатель батарей**, контролируем напряжение по вольтметру. Напряжение должно быть не менее **62В**.
2. Закрывает все торцевые двери на трехгранный ключ.

## *Головная кабина управления:*

1. Заходит в головную кабину управления, проверяет пломбы на **"АВУ", "Откл. БВ", "ОВТ", "Вспом. поезд", "КАХ", "ВАХ", "Откл. УАВА", "РЦ-1", "УОС"**.
2. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения.
3. Включает тумблер **"АКБ"**
4. Настраивает **"АСНП"** (номер пути, номер маршрута, текущая станция, станция оборота).
5. Включает автоматы **"А-53 КВЦ", "А-63 Радиостанция", "А-11 Освещение отсеков и**



кабины".

6. Включает тумблеры: "**АЛС**", "**Фары вкл.**", "**УНЧ**", "**Контроль 1**", "**Контроль 2**", "**Радиоинформатор**", "**Радиостанция**", "**Связь пассажир-машинист**", "**Освещение кабины**" (по желанию), "**Освещение приборов**" (по желанию), "**Дешифратор 2/6**".
7. Контролирует тумблер "**ВУД**" (управление дверьми) в верхнем положении.
8. Включает тумблер "**Сигнализация**".
9. Контролирует погасшее состояние лампы "**РП**". В случае горения - нажимает **2 сек** кнопку "**Возврат РП**".
10. Включает "**ГВ**" на всех вагонах.
11. Подает письменную заявку в журнале заявок на подачу высокого напряжения 825В на состав, указав: дату (полный формат), время, номер канавы, номер маршрута и номер второго вагона (к нему подключается деповской силовой кабель).
12. Ожидает в кабине **разрешающее** показание маневрового деповского светофора.
13. При появлении **разрешающего** сигнала маневрового деповского светофора проверяет факт отключения деповской напорной магистрали и занимает кресло машиниста.
14. Вставляет реверсивную рукоять в контроллер и переводит в положение "**вперед**".
15. Включает тумблер "**АРС**", открывает кран "**ЭПВ/ЭПК**", убедившись в загорании лампы "**ЛСТ**" и нажимает кнопку "**КВТ**".
16. Ставит тумблер "**ВУД**" (управление дверьми) в нижнее положение, контролируя загорание сигнальной лампы "**ЛСД**".
17. После сигнала ДДЭ "**1 длинный**" подает в ответ так же "**1 длинный**" сигнал.
18. Нажимает **педаль бдительности** и ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 1**" и выезжает из деповского пути со скоростью не более **5 км/ч** до знака "**СТОП**". Останавливается у знака "**СТОП**" **4м** положением крана машиниста и подает сигнал "**2 коротких**".
19. После снятия высоковольтного кабеля 825В с токоприемника колесной пары ДДЭ дает сигнал "**2 длинных**" и машинист обязан подтвердить сигналом "**2 длинных**".
20. Включает тумблер "**БПСН**", "**Мотор-компрессор**", "**ВУС**" (по желанию).
21. Выезжает с деповского пути на парковые со скоростью не более **10 км/ч** до момента выхода "хвостового" вагона из здания депо, далее не более **15 км/ч** до светофора "**Е-1**"/"**Е-2**".
22. Останавливается у светофора "**Е-1**"/"**Е-2**" **не зависимо от его показания** за **10** метров у знака "**СТОП**" краном машиниста установкой в **4е** положение.
23. По **разрешающему** светофору "**Е-1**"/"**Е-2**" следуем на ССВ со скоростью не более **15 км/ч**, после захода состава всеми вагонами в портал не более **35 км/ч** на станцию Лухмановская".
24. Сдвигает далее с установленной скоростью АРС-АЛС.
25. По прибытию на станцию включает тумблер "**Свет в салоне**".

# Порядок ПОЛНОЙ приемки составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо

1. По прибытию в депо машинист получает инструментарий: **реверсивную рукоять, молоток смотровой, сигнальный фонарь**. Расписывается в журнале получения инвентаря, заполнив поля: *дата, время, номер реверсивной ручки, номер фонаря, фамилию и подпись*. Номер реверсивной ручки написан на ней (если уже есть записи, то от последнего номера фонаря + 1 к номеру реверсивной ручки). Номер фонаря = номер реверсивной ручки + 1.
2. Согласно плановой расстановке составов машинист ищет свой состав на деповском пути, подходит к нему и начинает полную приемку.
3. Осматривает наличие подключения напорной деповской магистрали к авто-сцепному устройству и открытому синему крану "**НМ**" (вертикальное положение в положении ВКЛ.).
4. Убеждается в отключенном деповском кабеле 825В ("удочке") от токоприемника, выключенной деповской ручке 825В.
5. Устанавливает на головной кабине таблички конечной станции и номера маршрута.
6. Заходит в головную кабину:
  - 6.1 Проверяет **стоп-кран**, коротко открывает его, смотрит за разрядкой по манометру "**ТМ**", закрывает.
  - 6.2 Проверяет все пломбы: "**АВУ**", "**ВП**", "**ВАХ**", "**УАВА**", "**РЦ-1**", "**УОС**", "**ВБД**", "**УППС**", "**КАХ**", "**БВ откл.**".
  - 6.3 Включает **аккумуляторные батареи**, убеждается по вольтметру напряжении больше или равно **62В**.
  - 6.4 Включает автоматики: "**А-53 КВЦ**", "**АР-63 Радиостанция**".
  - 6.5 Проверяет "**тайфун**", подавав короткий сигнал.
  - 6.6 Вставляет реверсивную рукоять в контроллер и включает реверс "**вперед**", проверяет **УППС** (должен раздаться трехтональный зуммер), проверяет фары, включая последовательно тумблеры "**Фары**", "**ВУС**", затем выключает "**ВУС**", "**Дешифратор 2/6**".
  - 6.7 Делает полное служебное торможение (**ПСТ**), поставив кран машиниста в **6е** положение, закрывает **разобщительный кран**.

6.8 Ставит ручку реверса в "**0**" и вынимает ее из контроллера.

6.9 Выключает **аккумуляторную батарею**.

7. Идет по вагонам в хвостовую кабину.

7.1 Проверяет закрытые диваны, шкафы.

7.2 Включает **аккумуляторные батареи**, проверяет по вольтметру напряжение - должно быть больше или равно 62В, выключает **батарею**.

7.3 Проверяет состояние **авто-сцепного устройства** между вагонами, плотность прижатия основания, острый угол рычага замка.

7.4 Проверяет открытые краны "**НМ**" и "**ТМ**" в обоих вагонах.

7.5 Проверяет отпущенный **кран стояночного тормоза** (белого цвета) - кран должен быть в сторону автосцепки.

8. Подходит к кабине хвостового вагона, устанавливает таблички конечной станции и номер маршрута, заходит в кабину:

8.1 Проверяет **стоп-кран**, коротко открывает его, смотрит за разрядкой **ТМ** по манометру, закрывает.

8.2 Проверяет все пломбы: "**АВУ**", "**ВП**", "**Аварийная вентиляция**", "**ВАХ**", "**УАВА**", "**РЦ-1**", "**УОС**", "**ВБД**", "**УППС**", "**КАХ**", "**ВКСТ**", "**АРС-Р**", "**БВ откл.**".

8.3 Включает **аккумуляторные батареи**, проверяет по вольтметру напряжению - должно быть больше или равно **62В**.

8.4 Включает автоматики: "**А-53 КВЦ**", "**АР-63 Радиостанция**".

8.5 Проверяет "**тайфун**", подавав короткий сигнал.

8.6 Открывает **разобщительный кран**, отпускает тормоза, поставив кран машиниста в **2е** положение, оставляет открытым разобщительный кран!!

8.7 Настраивает **АСНП**, установив номер пути, номер маршрута, текущую станцию и конечную станцию оборота.

8.8 Вставляет реверсивную рукоять в контроллер и включает реверс "**вперед**", проверяет **УППС** (должен раздаться трехтональный зуммер), проверяет **фары**, включая последовательно тумблеры "**Фары**", "**ВУС**", затем выключает "**ВУС**", "**Дешифратор 2/6**".

8.9 Открывает **двери** левые и правые, оставляет открытыми!

8.10 Выключает **реверс**, переводя ручку в "**0**", вынимает ее из контроллера.

9. Идет по вагонам:

9.1 Закрывает **торцевые двери** на трехгранный замок.

9.2 Включает реверсивным ключом (трехгранным) **аккумуляторные батареи**.

9.3 Контролирует по манометрам "**ТМ**" и "**ТЦ**" в вагонах отпуск тормозов.

10. Заходит в головную кабину:

10.1 Включает **аккумуляторные батареи**, проверяет по вольтметру напряжению - должно быть больше или равно **62В**.

10.2 Нажимает кнопку "**Возврат РП**" 2 сек., убедившись в погасании зеленой лампы "**РП**", а так же зеленых бортовых ламп.

10.3 Настраивает **АСНП**, установив номер пути, номер маршрута, текущую станцию и конечную станцию оборота.

10.4 Вставляет реверсивную рукоять в контроллер и включает реверс "**вперед**".

10.5 Ставит ручку крана машиниста в **2е** положение, открывает **разобшительный кран**.

10.6 Проверяет **педадь бдительности**, нажимает на 2-3 сек. - должен отпустить **вентиль замещения №2**, затем отпускает ее, через пару сек. срабатывает реле и снова срабатывает **вентиль замещения №2**.

10.7 Проверяет кнопки управления дверьми:

10.7.1 Нажимает тумблер **закрытия дверей**, закрывает все двери.

10.7.2 Разблокирует тумблер **закрытия дверей**, открывает двери **слева**.

10.7.3 Переключает тумблер выбора стороны дверей на **правые**, открывает двери **справа**.

10.7.4 Закрывает двери от резервной кнопки **"КРЗД"**.

10.7.5 Открывает двери **слева**.

10.7.6 Переключает тумблер выбора стороны дверей на **правые**, открывает двери **справа**.

10.7.7 Закрывает двери от основного тумблера **"ВУД"**.

10.8 Включает тумблеры: **"УНЧ"**, **"Контроль 1"**, **"Контроль 2"**, **"Информатор"**, **"Радиостанция"**, **"Связь пассажир-машинист"**. Проверяет действия работы **информатора**, 1 раз нажав на **"Программа 1"**.

10.9 Включает тумблер **"АРС"**, открывает кран **"ЭПВ"**, убеждается в загорании лампы **"ЛСТ"**, нажимает и отпускает кнопку **"Восприятие торможения"** (**"КВТ"**).

10.10 Проверяет схему на ход:

10.10.1 Нажимает и держит педаль бдительности, кнопку **"Защита преобразователя"**.

10.10.2 Ставит главную ручку контроллера машиниста (ГРКВ) в положение **"Ход-1"**, убеждается в загорании лампы **"ЛВД"**, **"РП"**, **"ЛСН"**, далее в погасании **"РП"**, **"ЛСН"**.

10.10.3 Ставит ГРКВ в положение **"Ход-2"**, убеждается в загорании лампы **"ЛхРК"** (**"ВрРК"**), набирает несколько позиций **"Ход-1"**-**"Ход-2"**-**"Ход-1"**-**"Ход-2"**.

10.10.4 Ставит ГРКВ в положение **"0"**, убеждается в потухании ламп **"ЛВД"**, **"ЛхРК"**.

10.10.5 Ставит ГРКВ в положение **"Ход-3"**, убеждается в загорании ламп **"ЛхРК"**, **"ЛВД"**, **"РП"**, **"ЛСН"**, далее в погасании **"РП"**, **"ЛСН"**.

10.10.6. Переводит ГРКВ в положение **"0"**, убеждается в потухании ламп **"ЛВД"**, **"ЛхРК"**. Отпускает кнопку **"Защита преобразователя"**, **педадь бдительности**.

10.11 Проверяет схему на тормоз:

10.11.1 Нажимает и держит **педадь бдительности**.

10.11.2 Ставит ГРКВ в **"Т1"**, затем в **"Т1а"**, убеждается в загорании ламп **"РП"**, **"ЛСН"**, **"ЛхРК"**, **"ЛСТ"**, далее в погасании **"РП"**, **"ЛСН"**.

10.11.3 Ставит ГРКВ в **"Т2"**, через несколько сек. должен сработать **вентиль замещения №1**, убеждаясь по манометру **"ТЦ"** (**1.2** атм.). (Сработка вентилля произойдет на **17** позиции РК). Также убеждается в загорании лампы **"ЛКТ"**.

10.11.3 Переводит ГРКВ в **"0"**, отпускает **педадь бдительности**. (Должен прийти **вентиль замещения №2** - по манометру **"ТЦ"** **2.6** атм.).

10.12 Проверяет **АРС**:

10.12.1 Нажимает и держит **педадь бдительности** - должен отпустить **вентиль замещения №2** (в манометре **"ТЦ"** - **0** атм.).

10.12.2 Отпускает **педадь бдительности** - раздается зуммер от **АРС**, срабатывает **вентиль замещения №2** (в манометре **"ТЦ"** - **2.6** атм.).

10.12.3 Закрывает **кран ЭПВ (ЭПК)**, отключает тумблер "**АРС**".

10.13 Включает тумблер "**БПСН**", убеждается в загорании оранжевой лампы "**ЛКВП**", выключает тумблер "**БПСН**" (лампа должна погаснуть).

10.14 Открывает **двери** с левой стороны.

10.15 Ставит **реверсивную рукоять** в положение "**0**" и вынимает ее из контроллера машиниста.

10.16 Закрывает **разобщительный кран**.

10.17 Выходит из кабины и идет в сторону хвостового вагона с левой стороны.

11. Осматривает подвагонное оборудование, включает "**ГВ**" реверсивной ручкой.

12. Приходит к хвостовой кабине, убеждается в горении **хвостовых** красных огней.

13. Заходит в хвостовую кабину и выполняет аналогичные действия, описанные в пунктах - **10.4, 10.6, 10.7, 10.9, 10.10, 10.11, 10.12, 10.13**.

14. Закрывает двери с левой стороны и открывает с правой (относительно головной кабины).

15. Ставит **реверсивную рукоять** в положение "**0**" и вынимает ее из контроллера машиниста.

16. Закрывает **разобщительный кран**.

17. Выходит из кабины и идет в сторону головного вагона с правой стороны.

18. Осматривает подвагонное оборудование, включает "**ГВ**" реверсивной ручкой.

19. Приходит к головной кабине, убеждается в горении **хвостовых** красных огней.

*Полная приемка состава завершена.*

20. Идет к посту подачи высокого напряжения, дает заявку в журнале, заполняет: *номер маршрута, номер поезда, номер канавы, номер 2го вагона, время*. Время = текущее время + 10 минут.

21. Становится на мостик входа в кабину и ожидает ДДЭ. Контролирует отсоединение **напорной магистрали**, закрытие крана "**НМ**", **разрешающее показание** деповского маневрового сигнала.

22. По разрешающему показанию маневрового светофора выезжает с деповского пути.

# Порядок отключения и сдачи составов серии 81-717/717.5 "Номерной" в депо

1. У ворот в депо машинист останавливается краном машиниста у знака **"СТОП"**. Отключает тумблеры **"Мотор-компрессор"**, **"БПСН"**, **"Освещение кабины"**, **"ВУС"** и открывает двери в кабину. ~~Закрывает двери на всем составе (ранее производил открытие дверей у знака "ПТ Нач.")~~, отключает тумблер **"ВАД"**.
2. После сигнала **"1 длинный"** подтверждает **"1 длинным"** и начинает движение на деповской путь со скоростью не более **10 км/ч**.
3. После установки у напольной рейки (**"ОПВ 3"**), машинист ожидает подключения **825В** к 4 вагону. По сигналу ДДЭ **"2 длинных"** отвечает таким же сигналом и продвигается к знаку **"ОПВ 4"** со скоростью не более **5 км/ч**.
4. Выполняет пробу на эффективность. Для этого ставит кран машиниста в **3е** положение и снижает скорость на **2-3 км/ч**, затем отпускает тормоза. Если снижения не произошло - ставит кран в **7е** положение (**ЭТ**), о чем докладывает немедленно блок посту депо.
5. После полной остановки у знака **"ОПВ"** на деповском пути машинист применяет полное служебное торможение, установив кран машиниста в **6е** положение, убедиться в разрядке **ТМ** по манометру до **3** атм.
6. Отключить тумблер **"АРС"**.
7. Закрыть кран **ЭПВ** (ЭПК).
8. Поставить **реверс** в положение **"0"** и вытащить рукоять.
9. Отключить тумблеры: **"УНЧ"**, **"Контроль 1/2"**, **"Радио-информатор"**, **"Радиостанция"**, **"ВПр"**, **"Освещение пульта"**, **"Фары"**, **"Сигнализация"**. Тумблеры **"ВУД"**, **"АЛС"**, **"Дешифратор 2/6"** оставляем **включенными!!!**
10. Отключить автоматики: **"А53 КВЦ"**, **"АР-63 Радиосвязь"**, **"А-11 Освещение отсека и кабины"**.
11. Выключить батарею, переведя выключатель **"ВБ"** в положение **"ВЫКЛ"**.
12. Закрыть **все двери в кабину**.
13. Идти по вагонам в хвостовую кабину через торцевые двери, выключать в каждом вагоне батареи, проворачивая реверсивной ручкой выключатель на торце в голове вагонов.

Контролировать погасание аварийного освещения на потолке. Отключить **ГВ** в каждом вагоне.

14. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **5, 7, 8, 9.**

15. Открыть разобщительный, поставить кран в **2е** положение, оставить разобщительный кран в открытом положении.

16. Сдать инвентарь в шкафу сдачи (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток).

Основной инструктаж №4  
"О порядке приемки и  
сдачи составов серии 81-  
760 "Ока" в депо от  
11.02.2022



# ПОЛНАЯ приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав, выясняет номер вагона, к которому будет присоединен передвижной кабель высокого напряжения 825В.

2. Машинист получает поездной инструмент - реверсивную ручку, смотровой молоток, сигнальный фонарь.

3. Перед началом осмотра локомотивная бригада убеждается в отсутствии напряжения на монорельсе деповского пути, на котором находится принимаемый состав (разъединитель 825 В отключен, передвижные кабели («удочки») с ТР сняты, защитные щитки с токоприёмников вагонов сняты. Машинист проверяет соединение деповской воздушной магистрали с **НМ** головного вагона наличие и величину давления воздуха в **НМ** по двухстрелочному манометру в кабине управления головного вагона, которое в течение всей приёмки, до отсоединения от состава шланга деповской магистрали, должно быть не менее **6,5** атм. При давлении воздуха в **НМ** менее **6,5** атм., машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.

4. В кабине головного вагона машинист устанавливает рукоятку **КМ** в положение «**Тормоз-3**», включает выключатель **АКБ**, проверяет: на вольтметре **АКБ**, напряжение – не менее **62В**.

5. Включить автоматы и тумблеры:

5.1 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей «**Управление поездом БКПУ-1**» (**SF4**), «**Управление поездом БКПУ-2**» (**SF5**), «**УПИ,РДП,МОНИТОР**»(**SF6**), «**ЦИС-1**» (**SF12**), «**ЦИС-2**» (**SF13**) «**ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ**» (**SF15**) «**Ночной отстой**» (**SF28**) и автоматических выключателей без названия.

5.2 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении).

5.3 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

6. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на:

6.1 рукоятке «**Блокиратор БКПУ**»

6.2 **тумблере АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда)

6.3 **кране К-9 (РВТБ** – резервный вентиль тормоза безопасности)

6.4 защитном флажке кнопки **«АЛС/КАХ»**

6.5 крышке тумблера **«АБСД»** (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2)

6.6 крышке тумблера экстренного тормоза **«БТБ»**

6.7 рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**)

6.8 При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом дежурному по электродепо. **Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб!!**

7. Машинист проходит по составу и проверяет:

7.1 состояние внутри-вагонного оборудования, закрытие отсеков: торцевых шкафов, стоп-крана, крана машиниста, крана **БУФТ**, автоматических выключателей. Включает выключатель **АКБ** (включение АКБ проверяет по включению аварийного освещения)

7.2 между вагонами: открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок – механическое соединение междвагонных предохранительных устройств. Сцепные устройства должны плотно прилегать друг к другу (без зазоров, ровно).

7.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам 4 - 6.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты **«Управление поездом БКПУ-1» (SF4)** и **«Управление поездом БКПУ-2» (SF5)**, **«УПИ,РПДП,МОНИТОР» (SF6)** **«ЦИС-1» (SF12)** **«ЦИС-2» (SF13)** **«ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ» (SF15)**, занимает рабочее место.

9. Проверяет исправность **АСОТП «Игла»** (нажать кнопку **«4»**. Включается информационное табло, на котором указано количество исправных комплектов **АСОТП «Игла»**, равное количеству вагонов).

10. На пульте **АСНП** устанавливает номер маршрута, путь, начальную и конечную станции.

11. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1-й** канал

12. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава.

13. Проверяет включение **БМЦИС-01** на котором устанавливает **номер маршрута**, выбирает **номер пути, станцию отправления и прибытия поезда**. Проверяет работу **радио-информатора**.

14. Проводит инициализацию **САУ «Витязь-М»** следующим порядком:

14.1 Устанавливает **КРО** в положение **«Вперед»** (на МФДУ появляется надпись **«Введите пароль»**), набирает код **«2010»** и нажимает кнопку **«Ввод реж»** (на МФДУ появляется информация режима **«Депо»**)

14.2 В режиме **«Депо»** машинист проверяет количество вагонов **«4»**. После проверки один раз нажимает кнопку **«Ввод реж»**. Далее на **МФДУ** высветится расположение кнопок и тумблеров на ПМО и ПМВ. Машинист в обязательном порядке тестирует кнопки: **«Прогрев колодок»** (далее кнопку отключить), **«Передача управления»**, **«Блокировка дверей»**

*(далее кнопку отключить), «Подъем», «Восприятие сообщения», «Восприятие торможения», «Бдительность»; включает на ПМВ тумблеры: «Компрессор основной» (SA2), «ПСН» (SA3), «Освещение салона» (SA5) (при прохождении команды цвет их меняется с красного на зелёный). Затем нажимает кнопку «Ввод реж». После проведения инициализации САУ «Витязь-М» МФДУ выходит в штатный режим работы – заряжается ТМ до давления  $3,0 \pm 0,2$  атм., в ТЦ происходит снижение давления воздуха с 3-ей до 2-ой уставки торможения ( $P = 1,5 \pm 0,1$  атм.). Кнопкой «Восприятие сообщения» машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана МФУ.*

*Если после нажатия кнопки «Ввод» надпись «Не идентифицированные вагоны» осталась, то необходимо проверить, какой вагон не прошел инициализацию (остался красный прямоугольник). Нажать кнопку «Ввод реж». Внимательно проверить соответствие номера данного вагона и количество вагонов – «4», повторно нажать кнопку «Ввод реж». Если номер вагона совпадает, но вагон не определяется – проследовать в данный вагон, проверить его номер, переключить автомат «БКВУ» (SF46) на ПВЗ и выключатель АКБ. Если не определяются все вагоны состава – переключить автоматический выключатель «Ориентация» (SF9) на ППЗ. Если неисправность не устраняется – машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.*

15. Машинист по манометру проверяет давление в ТМ ( $3,1 \pm 0,2$  атм.).

16. Нажимает на 2-3 секунды кнопку «Включение БВ», по сигнальным индикаторам МФДУ проверяет включение БВ на всех вагонах

17. Нажимает кнопку «7» и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов («Лето» или «Зима»), при необходимости корректирует его кнопкой «Выбор».

18. Машинист производит проверку электропневматических и пневматических тормозов. Для этого:

18.1 Нажимает кнопку «5» на МФДУ, входит в режим проверки давления в ТЦ, включает кнопку «Тормоз резервный», убеждается во включении подсветки кнопки, по МФДУ – в отсутствии давления воздуха в ТЦ на всем составе.

18.2 Нажимает кнопку «Тормоз» три раза, контролируя по МФДУ давление воздуха в ТЦ каждой уставки электропневматического тормоза ( $P_{min} - P_{max}$ :  $1 \pm 0,2$  атм.,  $1,5 \pm 0,1$  атм.,  $2,5 \pm 0,1$  атм.). После третьей ступени тормоза производит ступенчатый отпуск, три раза нажимая на кнопку «Отпуск», повторно проверяя величину давления воздуха каждой уставки. Кнопку «Тормоз резервный» не отключает.

18.3 Проверяет работу петли безопасности и крана машиниста, для этого включает тумблер «Тормоз экстренный», контролируя по МФДУ включение третьей уставки электропневматического тормоза. Далее открывает кран K29 (разобщительный кран крана машиниста), переводит ручку крана машиниста во 2-ое положение, контролируя повышение давления в ТМ по двухстрелочному манометру и МФДУ до  $5,2 \pm 0,1$  атм. Убеждается по МФДУ в отпуске пневматического тормоза на всем составе, переводит ручку крана машиниста с выдержкой 2-3 секунды на положениях из 2-го в 6-ое, контролируя величину давления воздуха в ТМ и ТЦ по манометрам и МФДУ. Далее выключает КРО, закрывает кран K29, восстанавливает тумблер «Тормоз экстренный» и отключает кнопку «Тормоз резервный», вновь включает КРО.

19. Звуковой пневматический сигнал (**Тайфун**), машинист проверяет путем включения кнопки «**Сигнал**» на ПМО.

20. На **МФДУ** включает режим *Двери «ДВ»* (кнопка «**2**»), проверяет работу дверей состава. На ПМО включает кнопку выбора левых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия левых дверей, нажимает кнопку «**Левые двери**», проверяя открытие левых дверей по **МФДУ** на всём составе. Затем отключает кнопку выбора левых дверей (кнопки гаснут), включает кнопку выбора правых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия правых дверей, нажимает кнопку «**Правые двери**», проверяя открытие правых дверей по **МФДУ** на всём составе. Далее машинист закрывает двери кнопкой «**Закрытие дверей**», контролируя включение подсветки кнопки и закрытие дверей по **МФДУ**, после этого отключает кнопки выбора правых дверей и «**Закрытие дверей**».

21. По **МФДУ** проверяет, что контрольные индикаторы устройств **АЛС-АРС** имеют **красный** цвет, на **МФДУ** отображён режим **2/6**, нажимает **ПБ**, переводит контроллер машиниста в положение **Ход-1** и контролирует по **МФДУ** отпуск электропневматического тормоза полностью, цвет индикаторов устройств **АЛС-АРС** меняется с **красного** на **зелёный**, появляется режим «**Ход**» и сбор электросхемы на всех вагонах. Затем отпускает **ПБ**, контролируя появление на **МФДУ** информации о запрете тягового режима и разбор электросхемы (индикаторы устройств **АЛС-АРС** меняют цвет с зеленого на **жёлтый**). При проверке сбора электросхемы на **Ход**, как от **КРО**, так и от **КРР**, машинист правой рукой держит тумблер «**Тормоз экстренный**»!

22. Машинист переводит ручку **КМ** в положение «**Тормоз-3**» и далее, не нажимая **ПБ**, переводит ее в положение «**Ход-1**», контролируя по **МФДУ** разрыв петли безопасности и срабатывание **РВТБ** (индикаторы **БТБ** и устройств **АЛС-АРС** светятся **красным** цветом, происходит разрядка **ТМ** до «**0**» атм., в **ТЦ** появляется давление воздуха уставки электропневматического тормоза №3). Затем переводит **КМ** в положение «**Тормоз-3**», контролируя восстановление петли безопасности и включение **РВТБ** – **ТМ** заряжается до давления **3,1±0,2** атм., индикатор **БТБ** светится **зелёный** цветом, в **ТЦ** происходит понижение давления с **3**-й до **2**-й уставки электропневматического тормоза.

23. Проверяет работоспособность **КРР**, для этого, отключает **КРО** и нажимает:

23.1 На правой панели кнопок ПМО кнопку «**Тормоз резервный**»

23.2 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Двери питание**»

23.3 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Управление резервное**»

23.4 Включает **КРР** (начинается утечка воздуха из **ТМ** через **РВТБ**), нажимает **ПБ** и на левой панели кнопок ПМО кнопку «**Ход-1**», контролируя прекращение утечки воздуха из **ТМ** через **РВТБ**, по **МФДУ** – сбор схемы на всех вагонах и включение подсветки кнопки «**Тормоз резервный**». После сбора схемы отпускает кнопку «**Ход-1**» и нажимает кнопку «**Ход-2**». После проверки отпускает кнопку «**Ход-2**» (вновь начинается утечка воздуха из **ТМ** через **РВТБ**)

23.5 Проверяет работу дверей от **КРР** – поочерёдно нажимает на кнопки открытия левых и правых дверей, контролируя по **МФДУ** открытие дверей состава (*кнопки выбора открытия левых и правых дверей должны быть в отключенном положении и не подсвечиваться*). Далее, закрывает двери нажатием на кнопку «**Двери закрытие**» на левой панели кнопок,

контролируя по **МФДУ** закрытие всех дверей состава.

24. Затем, машинист повторно открывает двери с двух сторон состава, выключает **KPP** и отключает кнопки «**Тормоз резервный**», «**Управление резервное**» и «**Двери питание**».

25. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее следуя по составу, проверяет открытое положение дверей салона, запирает торцевые двери на трёхгранные замки.

26. В кабине управления головного вагона продолжает проверку состава согласно пунктам **14 - 25**. Во время проведения инициализации **САУ «Витязь-М»**, после проверки исправности тумблеров: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**) – тумблеры отключить.

27. Далее машинист открывает двери с левой стороны состава, отключает **KPP**, проверяет, что тумблеры: «**Компрессор основной**», «**ПСН**», «**Освещение салона**» находятся в отключенном положении выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

28. После этого, следуя с левой стороны состава, машинист убеждается в отсутствии посторонних предметов между подвижным составом и ограничительной линией. Проверяет открытое положение дверей, открытое положение рукояток кранов пневматических магистралей в местах, доступных для осмотра, отсутствие утечек воздуха из пневматических аппаратов и магистралей, снятие с токоприёмников вагонов передвигного кабеля 825В. Включает **БРУ** (количество включённых **БРУ** считает вслух).

29. Проверяет правильность сцепа автосцепок, открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «**Соединены**».

30. Далее машинист проверяет исправность белых фар и срывного клапана:

30.1 поднимается в кабину управления, на **ПМО** включает переключатель «**Фары**», **КРО** переводит в положение «**Вперед**», нажимает кнопку «**Тормоз резервный**», контролируя по **МФДУ** и манометру **ТЦ** отпуск пневматических тормозов;

30.2 не отключая **КРО** выходит из кабины. Проверяет исправность **белых фар**;

30.3 на первой тележке, с правой стороны хвостового вагона, отводит молотком скобу **срывного клапана** до его сработки. Срывной клапан не должен закрываться;

30.4 поднимается в кабину и убеждается по **МФДУ** и манометру **ТЦ** в разрыве петли безопасности по наличию в тормозных цилиндрах состава давления **3-й** уставки электропневматического тормоза (**2,5±0,1 атм.**);

30.5 отключает **КРО**. После закрытия срывного клапана включает **КРО**, проверяет зарядку **ТМ** до давления **3,1±0,2 атм.** и отпуск электропневматических тормозов;

30.6 включает кнопку «**Закрытие дверей**». После закрытия дверей на составе отключает кнопку «**Закрытие дверей**». Открывает двери кнопкой «**Двери левые**», далее отключает кнопку «**Выбор дверей**»;

30.7 отключает кнопку «**Тормоз резервный**» и **КРО**.

31. Машинист, выходя из кабины управления, закрывает на трёхгранный замок обе её боковые двери. Убеждается в исправности красных сигнальных огней на хвостовом вагоне и продолжает осмотр состава с правой стороны согласно п.п.**27-29**. Проверку срывного клапана и белых фар головного вагона машинист производит согласно п.п.**30**.

Далее машинист закрывает двери в составе включив кнопку «**Закрытие дверей**» и убеждается по **МФДУ** в закрытии дверей. Отключает кнопку «**Тормоз резервный**» и **КРО**.

32. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок **правую** дверь кабины машиниста.

**Об обнаруженных, во время приемки подвижного состава неисправностях, машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо!!**

**Дополнительный материал:**

**Запуск в депо 81-760**

**Запуск с ночного отстоя 81-760**

**Сдача состава в ночной отстой 81-760**

**Сдача состава в депо 81-760**

# Сокращенная (на БК) приёмка состава типа 81- 760 "ОКА" в депо

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав, выясняет номер вагона, к которому будет присоединен передвижной кабель высокого напряжения 825В.

2. Машинист получает поездной инструмент - реверсивную ручку, смотровой молоток, сигнальный фонарь.

3. Перед началом осмотра локомотивная бригада убеждается в отсутствии напряжения на монорельсе деповского пути, на котором находится принимаемый состав (разъединитель 825 В отключен, передвижные кабели («удочки») с ТР сняты, защитные щитки с токоприёмников вагонов сняты. Машинист проверяет соединение деповской воздушной магистрали с НМ головного вагона наличие и величину давления воздуха в **НМ** по двухстрелочному манометру в кабине управления головного вагона, которое в течение всей приёмки, до отсоединения от состава шланга деповской магистрали, должно быть не менее **6,5** атм. При давлении воздуха в **НМ** менее **6,5** атм., машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.

*В головной кабине управления:*

4. Включить автоматы и тумблеры:

4.1 Включает батареи;

4.2 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей «**Ночной отстой**» (**SF28**) и автоматических выключателей без названия. Контролирует положение тумблера БАРС в положение "**2/6**";

4.3 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении);

4.4 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

5. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на:

5.1 рукоятке «**Блокиратор БКПУ**»;

5.2 тумблере **АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда);

5.3 кране **К-9 (РВТБ)** – резервный вентиль тормоза безопасности);

5.4 защитном флажке кнопки **«АЛС/КАХ»**;

5.5 крышке тумблера **«АБСД»** (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2);

5.6 крышке тумблера экстренного тормоза **«БТБ»**;

5.7 рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**);

5.8 При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом дежурному по электродепо. **Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб!!**

6. Машинист проходит по составу и проверяет:

6.1 Включает аккумуляторы в вагонах и контролирует включение по аварийному освещению в салоне;

6.2 между вагонами: открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок – механическое соединение междвагонных предохранительных устройств. Сцепные устройства должны плотно прилегать друг к другу (без зазоров, ровно);

6.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам **4 - 5**.

*В хвостовой кабине управления:*

7. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты **«Управление поездом БКПУ-1» (SF4)** и **«Управление поездом БКПУ-2» (SF5)**, **«УПИ,РПДП,МОНИТОР» (SF6)** **«ЦИС-1» (SF12)** **«ЦИС-2» (SF13)** **«ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ» (SF15)**, занимает рабочее место.

8. На пульте **АСНП** устанавливает номер маршрута, путь, начальную и конечную станции.

9. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1-й** канал

10. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава.

11. Проверяет включение **БМЦИС-01** на котором устанавливает **номер маршрута**, выбирает **номер пути, станцию отправления и прибытия поезда**. Проверяет работу **радио-информатора**.

12. Проводит инициализацию **САУ «Витязь-М»** следующим порядком:

12.1 Устанавливает **КРО** в положение **«Вперед»** (на МФДУ появляется надпись **«Введите пароль»**), набирает код **«2010»** и нажимает кнопку **«Ввод реж»** (на МФДУ появляется информация режима **«Депо»**)

12.2 В режиме **«Депо»** машинист проверяет количество вагонов **«4»**. После проверки один раз нажимает кнопку **«Ввод реж»**. Далее на **МФДУ** высветится расположение кнопок и тумблеров на ПМО и ПМВ. Затем нажимает кнопку **«Ввод реж»**. После проведения инициализации **САУ «Витязь-М» МФДУ** выходит в штатный режим работы – заряжается **ТМ** до давления **3,0±0,2** атм., в **ТЦ** происходит снижение давления воздуха с **3-ей** до **2-ой**



уставки торможения ( $P=1,5\pm0,1$  атм.). Кнопкой «**Восприятие сообщения**» машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МФДУ**.

Если после нажатия кнопки «Ввод» надпись «**Не идентифицированные вагоны**» осталась, то необходимо проверить, какой вагон не прошел инициализацию (остался красный прямоугольник). Нажать кнопку «**Ввод реж**». Внимательно проверить соответствие номера данного вагона и количество вагонов – «4», повторно нажать кнопку «**Ввод реж**». Если номер вагона совпадает, но вагон не определяется – проследовать в данный вагон, проверить его номер, переключить автомат «**БКВУ**» (**SF46**) на ПВЗ и выключатель **АКБ**. Если не определяются все вагоны состава – переключить автоматический выключатель «**Ориентация**» (**SF9**) на ППЗ. Если неисправность не устраняется – машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.

13. Машинист по манометру проверяет давление в **ТМ** ( $3,1\pm0,2$  атм.).

14. Нажимает на **2-3** секунды кнопку «**Включение БВ**», по сигнальным индикаторам **МФДУ** проверяет включение **БВ** на всех вагонах

15. Нажимает кнопку «**7**» и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов («**Лето**» или «**Зима**»), при необходимости корректирует его кнопкой «**Выбор**».

16. Звуковой пневматический сигнал (**Тайфун**), машинист проверяет путем включения кнопки «**Сигнал**» на ПМО.

17. На **МФДУ** включает режим *Двери* «**ДВ**» (кнопка «**2**»), проверяет работу дверей состава. На ПМО включает кнопку выбора левых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия левых дверей, нажимает кнопку «**Левые двери**», проверяя открытие левых дверей по **МФДУ** на всём составе. Затем отключает кнопку выбора левых дверей (кнопки гаснут), включает кнопку выбора правых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия правых дверей, нажимает кнопку «**Правые двери**», проверяя открытие правых дверей по **МФДУ** на всём составе. Далее машинист закрывает двери кнопкой «**Закрытие дверей**», контролируя включение подсветки кнопки и закрытие дверей по **МФДУ**, после этого отключает кнопки выбора правых дверей и «**Закрытие дверей**».

18. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», «**Кондиционер**», «**Двери торцевые**», выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее следуя по составу, запирает торцевые двери на трёхгранные замки.

*В головной кабине управления:*

19. В кабине управления головного вагона продолжает инициализацию состава согласно пунктам **7 - 17**. Тумблеры: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**), «**Кондиционер**» – не включать.

20. Далее машинист проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

21. Далее машинист проверяет исправность белых фар, на **ПМО** включает переключатель «**Фары**», **КРО** переводит в положение «**Вперед**», далее в положение **1гр.+2гр.** Далее оставляет в **1гр.** Отключает **КРО**.

22. Убеждается в исправности красных сигнальных огней, информационного табло.

23. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок **правую** дверь кабины машиниста.

**Об обнаруженных, во время приемки подвижного состава неисправностях, машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо!!**

# Порядок отключения и сдачи составов серии 81-760/760А в депо

1. У ворот в депо машинист останавливается краном машиниста у знака **"СТОП"**. Отключает тумблеры **"Мотор-компрессор"**, **"ПСН"**, **"Освещение кабины"**, **"Освещение салона"**, **"Кондиционер"**, открывает двери в кабину. ~~Закрывает двери на всем составе (ранее производил открытие дверей у знака "ПТ Нач.")~~, отключает кнопку **"Блокировка дверей"**.
2. После сигнала **"1 длинный"** подтверждает **"1 длинным"** и начинает движение на деповской путь со скоростью не более **10 км/ч**.
3. После установки у напольной рейки (**"ОПВ 3"**), машинист ожидает подключения **825В** к 4 вагону. По сигналу ДДЭ **"2 длинных"** отвечает таким же сигналом и продвигается к знаку **"ОПВ 4"** со скоростью не более **5 км/ч**.
4. Выполняет пробу на эффективность. Для этого применяет торможение **1** уставкой **КТР** и снижает скорость на **2-3 км/ч**, затем отпускает тормоза. Если снижения не произошло - нажимает тумблер **"Экстренное торможение"**, о чем докладывает немедленно блок посту депо.
5. После полной остановки у знака **"ОПВ"** на деповском пути машинист отключает **КТР** и отжимает все кнопки.
6. Нажимает на кнопку **"Отключ. БВ"**. На составе типа **"81-760А Баклажан"** нажать и удерживать красную кнопку **"Выкл. борт. сеть"**.
7. Ставит переключатель **реверса** в положение **"0"**.
8. Отключить тумблеры: **"Освещение кабины"**, **"БКПУ-1"**, **"БКПУ-2"**, **"УПИ, РПДП, Монитор"**, **"ЦИС-1"**, **"ЦИС-2"**, **"Видео"**, **"Управление кондиционером"**. Тумблер **"Дешифратор 2/6"** оставляем **включенными!!!** На составе типа **"81-760А Баклажан"** отключить автоматы **"Борт сеть"** и **"Рез. питание приц. ваг"**.
9. Выключить батарею, переведя выключатель **"ВБ"** в положение **"ВЫКЛ"**.
10. Закреть **все двери в кабину**.
11. Идти по вагонам в хвостовую кабину через торцевые двери, выключать в каждом вагоне батареи, проворачивая реверсивной ручкой выключатель на торце в боковом шкафу слева в головной части вагона. Контролировать погасание аварийного освещения на потолке. Отключить **ГВ** в каждом вагоне.
12. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **5, 8, 9**.
13. Сдать инвентарь в шкаф сдачи (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток).

Основной инструктаж №5  
"О порядке приемки и  
сдачи составов серий 81-  
717/717.5 и 81-760/760А  
с/на ночного отстоя от  
28.04.2022

# Порядок приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках на составах серии 81- 717/717.5 "Номерной"

1. Машинист вовремя является на станцию приемки, подходит к станционному телефону и вызывает ДЦХ, произнося фразу *"Диспетчер, я машинист ... прибыл на станцию ... для приемки с ночного отстоя поезда ... маршрута .... Разрешите проход в тоннель"*. После разрешения включает белый фонарь и проходит к составу указанным путем.
2. По прибытию на мостик машинист вызывает через тоннельный телефон ДЦХ и произносит фразу *"Диспетчер, машинист .... маршрута прибыл на состав, начинаю приемку"*.
3. Идет в хвостовую кабину управления.

## *Хвостовая кабина управления:*

1. Заходит в хвостовую кабину управления, проверяет пломбы на **"АВУ"**, **"Откл. БВ"**, **"ОВТ"**, **"Вспом. поезд"**, **"КАХ"**, **"ВАХ"**, **"Откл. УАВА"**, **"РЦ-1"**, **"УОС"**.
2. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения.
3. Включает тумблер **"АКБ"**
4. Настраивает **"АСНП"** (номер пути, номер маршрута, текущая станция, станция оборота).
5. Включает автоматики **"А-53 КВЦ"**, **"А-63 Радиостанция"**.
6. Включает тумблеры: **"Дешифратор 2/6"**, **"Фары вкл."**.
7. Включает тумблер **"БПСН"**.
8. Открывает кран **"ЭПВ/ЭПК"**.
9. Закрывает кран **"Тормоз стояночный"**.
10. Контролирует тумблер **"ВУД"** (управление дверьми) в верхнем положении.
11. Включает тумблер **"Сигнализация"**.
12. Отключает автоматик **"А-11 Освещение отсеков и кабины"**.
13. Запирает кабину на трехгранный ключ.
14. Идет по вагонам в головную кабину, закрывая все торцевые двери на трехгранный ключ.

*Переход по вагонам:*

1. Включает в каждом вагоне **выключатель батарей**, контролируем напряжение по вольтметру. Напряжение должно быть не менее **62В**.
2. Отпускает в каждом вагоне **стояночные тормоза** белым краном возле головы вагона в районе автосцепного устройства. Кран должен быть направлен в сторону автосцепки.
3. Закрывает все торцевые двери на трехгранный ключ.

*Головная кабина управления:*

1. Заходит в головную кабину управления, проверяет пломбы на "**АВУ**", "**Откл. БВ**", "**ОВТ**", "**Вспом. поезд**", "**КАХ**", "**ВАХ**", "**Откл. УАВА**", "**РЦ-1**", "**УОС**".
2. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения.
3. Включает тумблер "**АКБ**".
4. Настраивает "**АСНП**" (номер пути, номер маршрута, текущая станция, станция оборота).
5. Включает автоматики "**А-53 КВЦ**", "**А-63 Радиостанция**", "**А-11 Освещение отсеков и салона**".
6. Включить тумблеры: "**Дешифратор 2/6**", "**Фары вкл.**", "**ВУС**", "**УНЧ**", "**Контроль 1**", "**Контроль 2**", "**Радиоинформатор**", "**Радиостанция**", "**Связь пассажир-машинист**", "**Освещение кабины**" (по желанию), "**Освещение приборов**" (по желанию).
7. Закрывает кран "**Тормоз стояночный**".
8. Контролирует тумблер "**ВУД**" (управление дверьми) в верхнем положении.
9. Включает тумблер "**Сигнализация**".
10. Контролирует негорение лампы "**РП**". В случае горения - нажимает **2 сек** кнопку "**Возврат РП**".
11. Встает с рабочего места и ожидает **разрешающее** показание маневрового светофора.
12. При появлении **разрешающего** огня маневрового светофора занимает место машиниста.
13. Вставляет реверсивную рукоятку в контроллер и переводит в положение "**вперед**".
14. Включает тумблер "**АРС**", открывает кран "**ЭПВ/ЭПК**", убедившись в загорании лампы "**ЛСТ**" и нажимает кнопку "**КВТ**".
15. Ставит кран машиниста в **3е** или **4е** положение, открывает разобщительный кран, кран машиниста ставит в **2е** положение.
16. Ставит тумблер "**ВУД**" (управление дверьми) в нижнее положение, контролируя загорание сигнальной лампы "**ЛСД**".
17. Ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 1**" и проверяет накат, набрав скорость не более **7 - 8 км/ч**, ставит ручку в положение "**Выбег**". Накат проверить на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать.
18. Ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 2**" и производит выезд на станцию со скоростью не более **35 км/ч**, контролируя положения стрелочных переводов.
19. Перед станцией подает **1 длинный**.
20. На первом перегоне после посадки высадки пассажиров проверяет накат - ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 1**" и на скорости **7 - 8 км/ч** установить ее в положение "**Выбег**". Накат проверить на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать. Далее продолжить управление с установленной скоростью АРС-АЛС.
21. На первом перегоне производит пробу тормозов на эффективность. Для этого у знака "**ПТ Нач.**" ставит ручку крана машиниста в **4е** положение. У знака "**ПТ Конец**" отпускает тормоз, поставив ручку во **2е** положение. Скорость должна упасть не менее **5 км/ч**.

22. Сделует далее с установленной скоростью АРС-АЛС.

23. На станции включает свет в салоне.

# Порядок ПОЛНОЙ приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках (станции) на составах серии 81-717/717.5 "Номерной"

1. Машинист вовремя является на станцию приемки, подходит к станционному телефону и вызывает ДЦХ, произнося фразу "Диспетчер, я машинист ... прибыл на станцию ... для приемки с ночного отстоя поезда ... маршрута .... Разрешите проход в тоннель". После разрешения включает белый фонарь и проходит к составу указанным путем.
2. По прибытию на мостик машинист вызывает через тоннельный телефон ДЦХ и произносит фразу "Диспетчер, машинист .... маршрута прибыл на состав, начинаю приемку".
3. Идет в хвостовую кабину управления.

## *Хвостовая кабина управления:*

1. Включает тумблер "**АКБ**".
2. Включает автомат "**А-53 КВЦ**", "**А-63 Радиостанция**".
3. Открывает разобщительный кран машиниста и кран "**013**" ставит во **2е** положение. Кран "**ЭПВ**" должен быть в закрытом состоянии.
4. Проверяет пломбы на "**АВУ**", "**Откл. БВ**", "**ОВТ**", "**Вспом. поезд**", "**КАХ**", "**ВАХ**", "**Откл. УАВА**", "**РЦ-1**", "**УОС**".

## *Переход по вагонам:*

1. Включает в каждом вагоне **выключатель батарей**, контролирует напряжение по вольтметру. Напряжение должно быть не менее **62В**.
2. Проверяет заторможенность вагонов **стояночными тормозами** белым краном возле головы вагона в районе автосцепного ус-ва. Кран должен быть направлен в сторону от



автосцепки (во внешнюю сторону).

3. Проверяет открытые положения концевых кранов **ТМ** и **НМ**.

*Головная кабина управления:*

1. Включает тумблер "**АКБ**".
2. Включает автоматы "**А-53 КВЦ**", "**А-63 Радиостанция**".
3. Проверяет пломбы на "**АВУ**", "**Откл. БВ**", "**ОВТ**", "**Вспом. поезд**", "**КАХ**", "**ВАХ**", "**Откл. УАВА**", "**РЦ-1**", "**УОС**".
4. Проверяет закрытое положение крана "**ЭПВ**".
5. После подачи высокого напряжения **825В** на КР, машинист включает тумблер "**МК**", убеждается по вольтметрам в низком и высоком напряжениях, а так же горением лампы "**ЛКВП**". Включает тумблер "**Свет в салоне**" и убеждается в горении света в салонах вагонов, выключает свет в салоне. До подачи высокого напряжения разрешается включать **МК** и **БПСН** только на первом для работы составе на линии.
6. Производит зарядку **напорной магистрали** не менее чем до **5,5 атм.**
7. Открывает **разобщительный кран** крана машиниста, фиксирует ручку крана машиниста во **2м** положении, заряжает **тормозную магистраль** до рабочего давления **5,0-5,2 атм.**, включает автоматический выключатель "**А-11 Освещение отсеков и кабины**". До повышения давления в **ТМ** в пределах **5.0-5.2 атм.** включать **А-11** запрещается.
8. Устанавливает реверсивную ручку **КВ** в контроллер машиниста, переводит реверсивный вал в положение «**Вперед**» и открывает двери состава с обеих сторон. Переводит реверсивный вал в положение «**0**» и вынимает реверсивную ручку **КВ** из контроллера машиниста.
9. Производит **полное** служебное торможение, затем отпускает тормоза 2м положением, закрывает **разобщительный кран** крана машиниста и контролирует отпуск пневматических тормозов по манометру **ТЦ**, переводит ручку крана машиниста в **6-е** положение, оставляет ее в этом положении и переходит по составу в кабину хвостового вагона.

*Переход по вагонам:*

Следуя по вагонам, проверяет положение автоматических выключателей (автоматические выключатели включены, кроме **А-10**, **А-54**, **А-68**, на головных вагонах только выключен только **А-68**), проверяет исправность аварийного освещения салонов, открытие дверей, отсутствие давления в тормозных цилиндрах (по показаниям манометров **ТЦ**), работу мотор-компрессоров, состояние внутривагонного оборудования, наличие огнетушителей, наличие пломб на огнетушителях и кранах выключения дверей, правильность сцепления автосцепок и включение электроконтактных межвагонных соединений по положению сектора крана управления пневмоприводом **ЭКК**, крепление спинок и диванов, закрытие отсеков, крышек и люков расположенных в салонах вагонов.

*Хвостовая кабина управления:*

1. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения. Так же настраивает информатор в системе **АСНП**.
2. Проверяет исправность красных сигнальных огней.
3. Кратковременно (**1 сек**) нажимает кнопку "**Возврат РП**". Контролирует негорение лампы "**РП**". В случае горения - нажимает **2 сек** кнопку "**Возврат РП**".

4. Устанавливает реверсивную ручку **КВ** в контроллер машиниста и переводит реверсивный вал в положение «**Вперед**», проверяет работу белых фар, работу звукового сигнала, проверяет работу дверей от всех кнопок управления дверями на основном пульте управления (закрывает, открывает и вновь закрывает двери), проверяет работу радиоинформатора и громкоговорящего оповещения.

5. Проверяет схему на «**тормоз**» следующим порядком: включает тумблер «**АРС**», нажимает педаль бдительности **ПБ**, устанавливает главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1**» и контролирует сбор схемы по сигнальным светодиодам «**РП**» и «**ЛСН**». После сбора схемы переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1А**», а затем выводит 1-2 позиции **РК** и переводит главную рукоятку **КВ** в «**Т-2**». На **17**-й позиции **РК** включится **ВЗМ** № 1. Переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**0**», реверсивную ручку переводит в «**0**» положение, вынимает ее из контроллера, отключает тумблер «**АРС**».

6. При наличии на пульте управления чередующихся сигнальных показаний «**ОЧ**» и «**0**» (сигнал абсолютной остановки «**АО**») проверяет схему на тормоз следующим порядком: отключает тумблер «**АРС**», нажимает педаль бдительности **ПБ**, устанавливает главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1**» и контролирует сбор схемы по сигнальным светодиодам «**РП**» и «**ЛСН**». После сбора схемы переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1А**», а затем выводит 1-2 позиции **РК** и переводит главную рукоятку **КВ** в «**Т-2**». На **17**-й позиции **РК** включится **ВЗМ** № 2. Переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**0**», реверсивную ручку переводит в «**0**» положение, вынимает ее из контроллера.

7. Производит **полное** служебное торможение, закрывает **разобщительный кран** крана машиниста, ручку крана машиниста фиксирует в **6**-м положении, **отпускает стояночный тормоз**. При нулевом положении реверсивного вала **КВ** открывает кран **ЭПВ**. Убеждается что устройства АСОТП «Игла-М.5К-Т» включились в дежурный режим.

8. Включает охранную сигнализацию ОС-01.

9. Запирает кабину управления на замок (обе двери), идет по вагонам в головную кабину.

#### *Переход по вагонам:*

1. Отпускает стояночные тормоза на каждом вагоне, кроме головного. Убеждается, что белый кран стояночного тормоза направлен в сторону сцепного устройства.

2. Проверяют закрытие торцевых дверей на замок.

3. Величину давления воздуха в тормозных цилиндрах (по показаниям манометров **ТЦ**, при **ПСТ** на головных вагонах **2,5-2,7 атм.**, на промежуточных вагонах **2,4-2,6 атм.**).

#### *Головная кабина управления:*

1. Входит в кабину управления головного вагона, запирает дверь из кабины в салон.

2. Проверяет величину давления воздуха в тормозных цилиндрах (по показанию манометра **ТЦ**).

3. Выставляет правильные таблички номера маршрута и станции назначения, далее следует в головную кабину управления. Так же настраивает информатор в системе **АСНП**.

4. Проверяет исправность **красных сигнальных огней**.

5. Устанавливает реверсивную ручку **КВ** в контроллер машиниста и переводит реверсивный вал в положение «**Вперед**», проверяет работу белых фар, звукового сигнала, проверяет работу всех кнопок управления дверями на основном пульте управления (открывает, закрывает, вновь открывает и вновь закрывает двери), проверяет работу радиоинформатора и громкоговорящего оповещения, устанавливает текст информации для соответствующей

станции.

6. При наличии на пульте управления сигнального показания «**ОЧ**» («**0**») (отсутствует сигнал абсолютной остановки «**АО**») проверяет схему на тормоз согласно пункта 6 хвостовой кабины. При наличии на пульте управления сигнального показания «**ОЧ**» («**0**») (присутствует сигнал абсолютной остановки «**АО**») проверяет схему на тормоз согласно пункта 7 хвостовой кабины.

7. При наличии на пульте управления разрешающего сигнального показания **АЛС** проверяет схему на «тормоз» следующим порядком: включает тумблер «**АРС**», устанавливает главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1**» и контролирует сбор схемы по сигнальным светодиодам «**РП**» и «**ЛСН**». После сбора схемы переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**Т-1А**», а затем выводит 1-2 позиции **РК** и переводит главную рукоятку **КВ** в «**Т-2**». Производит **полное** служебное торможение, закрывает **разобщительный кран** крана машиниста. Переводит главную рукоятку **КВ** в положение «**0**», реверсивную ручку переводит в "0" положение, вынимает ее из контроллера, отключает тумблер «**АРС**». Открывает кран **ЭПВ**.

8. Убеждается, что устройства **АСОТП** «Игла-М.5К-Т» включились в дежурный режим.

9. Включает автоматик "**А-11 Освещение отсеков и кабины**".

10. **Отпускает стояночный тормоз** головного вагона.

*При обнаружении во время приемки состава неисправностей, препятствующих работе на линии, машинист принимает все меры к устранению выявленной неисправности. В случае отсутствия возможности устранения неисправности собственными силами, машинист обязан доложить поезвному диспетчеру о порядке дальнейшего следования в зависимости от характера неисправности.*

11. Встает с рабочего места и ожидает **разрешающее** показание маневрового светофора.

12. При появлении **разрешающего** огня маневрового светофора занимает место машиниста.

13. Вставляет реверсивную рукоять в контроллер и переводит в положение "**вперед**".

14. Включает тумблер "**АРС**", убеждается в загорании лампы "**ЛСТ**" и нажимает кнопку "**КВТ**".

15. Ставит кран машиниста в **3е** или **4е** положение, открывает разобщительный кран, кран машиниста ставит в **2е** положение.

16. Ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 1**" и проверяет накат, набрав скорость не более **7 - 8 км/ч**, устанавливает ручку в положение "**Выбег**". Накат проверяет на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать.

17. Ставит ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 2**" и производит выезд на станцию со скоростью не более **35 км/ч**, контролируя положения стрелочных переводов.

18. Перед станцией подает **1 длинный**.

19. На первом перегоне после посадки высадки пассажиров проверяет накат - устанавливает ручку **ГРКВ** в положение "**Ход 1**" и на скорости **7 - 8 км/ч** устанавливает ее в положение "**Выбег**". Накат проверяет на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать. Далее продолжает управление с установленной скоростью **АРС-АЛС**.

20. На первом перегоне производит пробу тормозов на эффективность. Для этого у знака "**ПТ Нач.**" ставит ручку крана машиниста в **4е** положение. У знака "**ПТ Конец**" отпускает тормоз, установив ручку во **2е** положение. Скорость должна упасть не менее **5 км/ч**.

21. Следует далее с установленной скоростью **АРС-АЛС**.

22. На станции посадки пассажиров включает свет в салоне.

# Порядок ПОЛНОЙ приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках (станции) на составах серии 81-760/760А "Ока/Баклажан"

1. Машинист вовремя является на станцию приемки, подходит к станционному телефону и вызывает ДЦХ, произнося фразу "Диспетчер, я машинист ... прибыл на станцию ... для приемки с ночного отстоя поезда ... маршрута .... Разрешите проход в тоннель". После разрешения включает белый фонарь и проходит к составу указанным путем.

2. По прибытию на мостик машинист вызывает через тоннельный телефон ДЦХ и произносит фразу "Диспетчер, машинист .... маршрута прибыл на состав, начинаю приемку".

3. Идет в головную кабину управления.

4. В кабине головного вагона машинист устанавливает рукоятку **КМ** в положение «**Тормоз-3**», включает выключатель **АКБ**, проверяет: на вольтметре **АКБ**, напряжение – не менее **62В**.

5. Включить автоматы и тумблеры:

5.1 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей "**Управление общее**", «**Управление поездом БКПУ-1**» (SF4), «**Управление поездом БКПУ-2**» (SF5), «**УПИ,РПДП,МОНИТОР**»(SF6), «**ЦИС-1**» (SF12), «**ЦИС-2**» (SF13) «**ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ**» (SF15) «**Ночной отстой**» (SF28) и автоматических выключателей без названия. На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**".

5.2 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении).

5.3 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических

выключателей.

6. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на:

6.1 рукоятке **«Блокиратор БКПУ»**

6.2 **тумблере АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда)

6.3 кране **К-9 (РВТБ)** – резервный вентиль тормоза безопасности)

6.4 защитном флажке кнопки **«АЛС/КАХ»**

6.5 крышке тумблера **«АБСД»** (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2)

6.6 крышке тумблера экстренного тормоза **«БТБ»**

6.7 рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**)

6.8 При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом **ДЦХ. Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб!!**

7. Машинист проходит по составу и проверяет:

7.1 состояние внутри-вагонного оборудования, закрытие отсеков: торцевых шкафов, стоп-крана, крана машиниста, крана **БУФТ**, автоматических выключателей. Включает выключатель **АКБ** (включение АКБ проверяет по включению аварийного освещения). На составе 81-760А "Баклажан" машинист не трогает переключатели **АКБ!**

7.2 между вагонами: открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок – механическое соединение междвагонных предохранительных устройств. Сцепные устройства должны плотно прилегать друг к другу (без зазоров, ровно).

7.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам 4 - 6.

7.4 На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат **"Борт. сеть"** и нажимает и держит зеленую кнопку **"ВКЛ борт. сети"** в течении 5 сек до загорания ее. Если при этом не гаснет красная кнопка **"выкл. борт. сети"**, то следует выключить и снова включить сеть. Если и далее горят обе кнопки, нужно выключить борт сеть и пройдя по вагонам, убедиться во включении всех АКБ по вольтметру в шкафах вагонов.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты **"Управление общее"**, **«Управление поездом БКПУ-1» (SF4)** и **«Управление поездом БКПУ-2» (SF5)**, **«УПИ,РДП,МОНИТОР» (SF6)** **«ЦИС-1» (SF12)** **«ЦИС-2» (SF13)** **«ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ» (SF15)**, занимает рабочее место.

9. Включает тумблеры **«Компрессор основной»**, **«ПСН»**, **«Освещение салона»**, выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней.

10. Проверяет исправность **АСОТП «Игла»** (нажать кнопку **«4»**. Включается информационное табло, на котором указано количество исправных комплектов **АСОТП «Игла»**, равное количеству вагонов).

11. На пульте **АСНП** устанавливает номер маршрута, путь, начальную и конечную станции.

12. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1-й** канал

13. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава.

14. Проверяет включение **БМЦИС-01** на котором устанавливает **номер маршрута**, выбирает **номер пути, станцию отправления и прибытия поезда**. Проверяет работу **радио-информатора**.

15. Проводит инициализацию **САУ «Витязь-М»** следующим порядком:

15.1 Устанавливает **КРО** в положение **«Вперед»** (на МФДУ появляется надпись **«Введите пароль»**), набирает код **«2010»** и нажимает кнопку **«Ввод реж»** (на МФДУ появляется информация режима **«Депо»**)

15.2 В режиме **«Депо»** машинист проверяет количество вагонов **«4»**. После проверки один раз нажимает кнопку **«Ввод реж»**. Далее на **МФДУ** высветится расположение кнопок и тумблеров на ПМО и ПМВ. Машинист в обязательном порядке тестирует кнопки: **«Прогрев колодок»** (далее кнопку отключить), **«Передача управления»**, **«Блокировка дверей»** (далее кнопку отключить), **«Подъем»**, **«Восприятие сообщения»**, **«Восприятие торможения»**, **«Бдительность»**; включает на ПМВ тумблеры: **«Компрессор основной»** (SA2), **«ПСН»** (SA3), **«Освещение салона»** (SA5) (при прохождении команды цвет их меняется с красного на зелёный). Затем нажимает кнопку **«Ввод реж»**. После проведения инициализации **САУ «Витязь-М» МФДУ** выходит в штатный режим работы – заряжается **ТМ** до давления **3,0±0,2** атм., в **ТЦ** происходит снижение давления воздуха с **3-ей** до **2-ой** уставки торможения (**P=1,5±0,1** атм.). Кнопкой **«Восприятие сообщения»** машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МДФУ**.

Если после нажатия кнопки **«Ввод»** надпись **«Не идентифицированные вагоны»** осталась, то необходимо проверить, какой вагон не прошел инициализацию (остался красный прямоугольник). Нажать кнопку **«Ввод реж»**. Внимательно проверить соответствие номера данного вагона и количество вагонов – **«4»**, повторно нажать кнопку **«Ввод реж»**. Если номер вагона совпадает, но вагон не определяется – проследовать в данный вагон, проверить его номер, переключить автомат **«БКВУ»** (SF46) на ПВЗ и выключатель **АКБ**. Если не определяются все вагоны состава – переключить автоматический выключатель **«Ориентация»** (SF9) на ППЗ. Если неисправность не устраняется – машинист докладывает об этом ДЦХ.

16. Машинист по манометру проверяет давление в **ТМ (3,1±0,2** атм.).

17. Нажимает на **2-3** секунды кнопку **«Включение БВ»**, по сигнальным индикаторам **МФДУ** проверяет включение **БВ** на всех вагонах

18. Нажимает кнопку **«7»** и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов (**«Лето»** или **«Зима»**), при необходимости корректирует его кнопкой **«Выбор»**.

19. **Отпускает стояночный тормоз**, убедившись в пропадании надписи "ст. тормоз прижат" на **МФДУ**.

20. Машинист производит проверку электропневматических и пневматических тормозов. Для этого:

20.1 Нажимает кнопку «5» на **МФДУ**, входит в режим проверки давления в **ТЦ**, включает кнопку «**Тормоз резервный**», убеждается во включении подсветки кнопки, по **МФДУ** – в отсутствии давления воздуха в **ТЦ** на всем составе.

20.2 Нажимает кнопку «**Тормоз**» три раза, контролируя по **МФДУ** давление воздуха в **ТЦ** каждой уставки электропневматического тормоза (**P<sub>min</sub> - P<sub>max</sub>: 1±0,2 атм., 1,5±0,1 атм., 2,5±0,1 атм.**). После третьей ступени тормоза производит ступенчатый отпуск, три раза нажимая на кнопку «**Отпуск**», повторно проверяя величину давления воздуха каждой уставки. Кнопку «**Тормоз резервный**» не отключает.

20.3 Проверяет работу петли безопасности и крана машиниста, для этого включает тумблер «**Тормоз экстренный**», контролируя по **МФДУ** включение третьей уставки электропневматического тормоза. Далее открывает кран **K29** (разобщительный кран крана машиниста), переводит ручку крана машиниста во **2-ое** положение, контролируя повышение давления в **ТМ** по двухстрелочному манометру и **МФДУ** до **5,2±0,1 атм.** Убеждается по **МФДУ** в отпуске пневматического тормоза на всем составе, переводит ручку крана машиниста с выдержкой **2-3** секунды на положениях из **2-го** в **6-ое**, контролируя величину давления воздуха в **ТМ** и **ТЦ** по манометрам и **МФДУ**. Далее выключает **КРО**, закрывает кран **K29**, восстанавливает тумблер «**Тормоз экстренный**» и отключает кнопку «**Тормоз резервный**», вновь включает **КРО**.

21. Звуковой пневматический сигнал (**Тайфун**), машинист проверяет путем включения кнопки «**Сигнал**» на ПМО.

22. На **МФДУ** включает режим Двери «**ДВ**» (кнопка «**2**»), проверяет работу дверей состава. На ПМО включает кнопку выбора левых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия левых дверей, нажимает кнопку «**Левые двери**», проверяя открытие левых дверей по **МФДУ** на всём составе. Затем отключает кнопку выбора левых дверей (кнопки гаснут), включает кнопку выбора правых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия правых дверей, нажимает кнопку «**Правые двери**», проверяя открытие правых дверей по **МФДУ** на всём составе. Далее машинист закрывает двери кнопкой «**Закрытие дверей**», контролируя включение подсветки кнопки и закрытие дверей по **МФДУ**, после этого отключает кнопки выбора правых дверей и «**Закрытие дверей**».

23. Проверяет работоспособность **КРР**, для этого, отключает **КРО** и нажимает:

23.1 На правой панели кнопок ПМО кнопку «**Тормоз резервный**»

23.2 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Двери питание**»

23.3 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Управление резервное**»

23.4 Проверяет работу дверей от **КРР** – поочерёдно нажимает на кнопки открытия левых и правых дверей, контролируя по **МФДУ** открытие дверей состава (**кнопки выбора открытия левых и правых дверей должны быть в отключенном положении и не подсвечиваться**). Далее, закрывает двери нажатием на кнопку «**Двери закрытие**» на левой панели кнопок, контролируя по **МФДУ** закрытие всех дверей состава.

24. Затем, машинист повторно открывает двери с двух сторон состава, выключает **КРР** и отключает кнопки «**Тормоз резервный**», «**Управление резервное**» и «**Двери питание**».

25. Выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее



следуя по составу, проверяет открытое положение дверей салона, запирает торцевые двери на трёхгранные замки.

26. В кабине управления головного вагона продолжает проверку состава согласно пунктам **14 - 24**. Во время проведения инициализации **САУ «Витязь-М»**, после проверки исправности тумблеров: **«Компрессор основной» (SA2)**, **«ПСН» (SA3)**, **«Освещение салона» (SA5)** – тумблеры отключить.

27. Далее проверяет, что тумблеры: **«Компрессор основной»**, **«ПСН»**, **«Освещение салона»** находятся в включенном положении выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней. Следует в головную кабину управления.

28. Проверяет правильность сцепа автосцепок, открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении **«Соединены»**.

28. В головной кабине продолжает приемку состава аналогично хвостовой кабине (пункты **8 - 27**).

*При обнаружении во время приемки состава неисправностей, препятствующих работе на линии, машинист принимает все меры к устранению выявленной неисправности. В случае отсутствия возможности устранения неисправности собственными силами, машинист обязан доложить поезвному диспетчеру о порядке дальнейшего следования в зависимости от характера неисправности.*

10. Встает с рабочего места и ожидает **разрешающее** показание маневрового светофора.

11. При появлении **разрешающего** огня маневрового светофора занимает место машиниста.

12. Переводит рукоятку реверса в положение **"вперед"**.

13. Ставит ручку контроллера в положение **"Ход 1"** и проверяет накат, набрав скорость не более **7 - 8 км/ч**, устанавливает ручку в положение **"Выбег"**. Накат проверяет на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать.

14. Ставит ручку контроллера в положение **"Ход 4"** и производит выезд на станцию со скоростью не более **35 км/ч**, контролируя положения стрелочных переводов.

15. Перед станцией подает **1 длинный**.

16. На первом перегоне после посадки высадки пассажиров проверяет накат - устанавливает ручку контроллера в положение **"Ход 1"** и на скорости **7 - 8 км/ч** устанавливает ее в положение **"Выбег"**. Накат проверяет на скорости **8 - 11 км/ч**. При этом скорость состава не должна падать. Далее продолжает управление с установленной скоростью АРС-АЛС.

17. На первом перегоне производит пробу тормозов на эффективность, перед знаком **"ПТ Нач."** включает КТР и контролирует его включение по зеленой лампе на кнопке. У знака **"ПТ Нач."** нажимает кнопку **"+" ТР** 1 раз (1я уставка). У знака **"ПТ Конец"** отпускает тормоз, нажав кнопку **"-" ТР**. Скорость должна упасть не менее **5 км/ч**. Отжимает кнопку **"КТР"**, при этом зеленая лампа на ней должна погаснуть.

18. Следует далее с установленной скоростью АРС-АЛС.



# Порядок заезда поезда на ночной отстой в оборотные тупики (станцию) на составах серии 81-760 "Ока"

1. На конечной станции высадить пассажиров, убедиться в показании **белого диска** с черной точкой ДСП станции (при наличии), **заккрыть двери**. Убедиться в **разрешающем** показании выходного (маневрового) светофора и частоты, **занять кресло** машиниста.
2. Привести поезд в движение **4м** положением ручки контроллера машиниста. Следовать по стрелочным переводам не более **35 км/ч**, перед знаком **"ОЧ"** нажать и удерживать педаль бдительности, остановиться контроллером у знака **"1 УП"** (или иной, указанный ДЦХ указатель). Ручку контроллера установить в положение **"ТЗ"**.
3. Доложить ДЦХ об остановке у знака ночного отстоя: *"Диспетчер, ХХмт, УУпоезд, нахожусь у знака ZZ УП, привожу состав в ночное состояние"*.
4. Открыть **красный колпачек** и включить тумблер **"Тормоз стояночный"**, дождаться сообщения **"Ст. тормоз прижат"** на МФДУ.
5. Проверить скатывание состава - включить **КТР** и в течении 10 сек. наблюдать за скатыванием состава - скатывания не должно произойти. Выключить **КТР**.
6. Выключить **БВ** кнопкой **"Отключ. БВ"**
7. Переключить ручку реверса в положение **"0"**.
8. Переключить ручку фар в положение **"0"**.
9. Отжать **все кнопки** на пульте управления поездом.
10. Отключить тумблеры: **"Компрессор основной"**, **"Включение ИПП"**, **"Освещение салона"**, **"Освещение кабины"** (слабое, яркое), **"Управление кондиционером"**, **"Двери торцевые"**. Тумблер **"Блокиратор БАРС"** оставить включенным в положение **"2/6"**!
11. Отключить автоматики: **"Освещение кабины"**, **"Видео"**, **"Управление кондиционером"**, **"ЦИС-1"**, **"ЦИС-2"**, **"БКПУ-1"**, **"БКПУ-2"**, **"УПИ, РПДП, Монитор"**, **"Питание общее"**.
13. Выключить батареи, переведя выключатель **"ВБ"** в положение **"ВЫКЛ"**.
14. При заезде на КРП в отстой, перевести переключатель **"Блокировка БКПУ"** в положение

"Блокировка БКПУ" (вверх).

15. Закрывать **все двери в кабину**.

16. Идти по вагонам в хвостовую кабину через торцевые двери, выключать в каждом вагоне батареи, проворачивая реверсивной ручкой выключатель на торце шкафов в голове вагонов. Контролировать погасание аварийного освещения на потолке.

17. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **4, 9, 10, 11, 12**.

18. Запросить у ДЦХ проход в тоннель для выхода на станцию - *"Диспетчер, ХХмт, YYпоезд, нахожусь у знака ZZ УП, состав заторможен, выключен, разрешите проход на станцию"*. После разрешения - **выключить батарею**, переведя выключатель "**ВБ**" в положение "**ВЫКЛ**". Выйти из кабины и закрыть двери.

19. Проходить с включенным фонарем **белого огня** на платформу безопасным путем (против движения поездов по пути или сбоку с обратной стороны от КР).

20. По прибытию на платформу, убедиться в закрытии торцевой двери прохода в тоннель, в комнате ДСП сделать запись в журнале о нахождении лок. бригады поезда в полном составе на станции, сдать инвентарь.

# Порядок заезда поезда на ночной отстой в оборотные тупики (станцию) на составах серии 81-717 "Номерной"

1. На конечной станции высадить пассажиров, убедиться в показании **белого диска** с черной точкой ДСП станции (при наличии), **заккрыть двери**. Выключить свет в салоне вагонов. Убедиться в **разрешающем** показании выходного (маневрового) светофора и частоты, **занять кресло** машиниста.
2. Привести поезд в движение **2м** положением ручки контроллера машиниста. Следовать по стрелочным переводам не более **35 км/ч**, перед знаком **"ОЧ"** нажать и удерживать педаль бдительности. При загорании **"ОЧ"** на АЛС переиграть педалью бдительности. Остановиться контроллером или краном машиниста у знака **"1 УП"** (или иной, указанный ДЦХ указатель). Ручку контроллера установить в положение **"Выбег"**.
3. Затормозить состав экстренным торможением, установив кран машиниста в **7е** положение, убедиться в полной разрядке ТМ по манометру, закрыть **разобшительный кран**.
4. Доложить ДЦХ об остановке у знака ночного отстоя: *"Диспетчер, ХХмт, УУпоезд, нахожусь у знака ZZ УП, привожу состав в ночное состояние"*.
5. Открыть кран **"Стояночный тормоз"** под пультом машиниста.
6. Отключить тумблер **"АРС"**.
7. Закрыть кран **ЭПВ** (ЭПК).
8. Поставить **реверс** в положение **"0"** и вытащить рукоять.
9. Отключить тумблеры: **"МК"**, **"БПСН"**, **"УНЧ"**, **"Контроль 1/2"**, **"Радио-информатор"**, **"Радиостанция"**, **"ВПр"**, **"Освещение кабины"**, **"Освещение пульта"**, **"ВУС"**, **"Фары"**, **"Сигнализация"**. Тумблеры - **"ВУД"**, **"Дешифратор 2/6"**, **"АЛС"** оставляем **включенными!!!**
10. Отключить автоматики: **"АР-63 Радиосвязь"**, **"А-11 Освещение отсека и кабины"**. Автоматик **"А-53 КВЦ"** оставляем включенным со стороны перегона.
11. Выключить батарею, переведя выключатель **"ВБ"** в положение **"ВЫКЛ"**.

12. Закрывать **все двери в кабину**.

13. Идти по вагонам в хвостовую кабину через торцевые двери, выключать в каждом вагоне батареи, проворачивая реверсивной ручкой выключатель на торце в голове вагонов. Контролировать погасание аварийного освещения на потолке. Установить белый кран "**Стояночный тормоз**" (возле автосцепки) в положение "**ВКЛ**" на каждом вагоне.

14. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **3, 6, 9, 10**.

15. В головной кабине открыть кран "**Стояночный тормоз**" под пультом машиниста.

16. Запросить у ДЦХ проход в тоннель для выхода на станцию - *"Диспетчер, ХХмт, YYпоезд, нахожусь у знака ZZ УП, состав заторможен, выключен, разрешите проход на станцию"*. После разрешения - **выключить батарею**, переведя выключатель "**ВБ**" в положение "**ВЫКЛ**". Выйти из кабины и закрыть двери.

17. Проходить с включенным фонарем **белого огня** на платформу безопасным путем (против движения поездов по пути или сбоку с обратной стороны от КР).

18. По прибытию на платформу, убедиться в закрытии торцевой двери прохода в тоннель, в комнате ДСП сделать запись в журнале о нахождении лок. бригады поезда в полном составе на станции, сдать инвентарь.

# Основной инструктаж №6 "О порядке выезда и заезда в электродепо ТЧ- 20 "Руднево" от 28.02.2022

# Порядок выезда из электродепо ТЧ-20 “Руднево” на составах серии 81-760 "Ока" / 81- 760А "Баклажан"

Порядок выезда:

1. После приемки состава, машинист обязан дать сначала письменную, а затем и устную заявку на подачу высокого напряжения 825 В на деповской путь.

**Примечание:** Время подачи напряжения указывать не раньше чем за **10 минут** до выезда!

2. Вернуться на мостик у головного вагона и ждать снятие деповской магистрали. Далее возвращаемся в кабину управления.

**Примечание:** воздушную магистраль отключает **дежурный по депо!**

3. По камерам контролировать подключение передвижного кабеля 825 В и с помощью МФДУ убедиться в подаче высокого напряжения (1 вкладка ВО, страница 2, строка Укс).

4. По разрешающему показанию маневрового светофора занять рабочее место за пультом управления.

5. По сигналу дежурного по депо, перевести контроллер реверса основной в положение "**Вперед**", включить **КТР**; нажать **ПБ** и подать "**один длинный**" сигнал перед началом движения. Убедиться в отсутствии препятствий для движения поезда и контролировать по камерам выезд состава с деповского пути.

6. Следовать до сигнального знака "**СТОП**" со скоростью **не более 5 км/ч**.

7. Остановиться у сигнального знака "**СТОП**" первой уставкой **КТР** и далее добавить до



**третьей** уставки (ЭТ). Подать **2 коротких сигнала** для отключения ДДЭ напряжения на состав.

8. Включить тумблеры "**ПСН**", "**МК**".

9. После получения двух длинных сигнала от дежурного по депо, подтвердить получение **двумя длинными сигналами**.

10. Начать движение со скоростью не более **10 км/ч** до знака "**15 км/ч**", далее двигаться со скоростью не более **15 км/ч** до светофора "**Е-1**"/"**Е-2**" перед знаком "**СТОП**" (за 10 метров до светофоров в портале тоннеля).

11. После остановки состава у знака "**СТОП**" первой уставкой **КТР**, применить **3 степени** уставки (ЭТ), отключить **КТР**, включить **освещение салона, освещение кабины, кондиционер салона, Фары "гр1./гр2."**, контроллер установить в положение "**ТЗ**"! Встать с рабочего места при запрещающем показании светофора "**Е-1**"/"**Е-2**"!

12. При разрешающем показании светофора "**Е-1**"/"**Е-2**" привести состав в движение со скоростью не более **15 км/ч** до захода хвостовой части состава в портал тоннеля, переключить радиостанцию на 1 канал (ПРС) и при наличии **частоты АЛС "40"** следовать на станцию "Лухмановская" со скоростью не более **35 км/ч**. При наличии **частоты АЛС "0/40"** следовать **до** светофора **ЛН-1/ЛН-2**, светофор **ЛН-3/ЛН-4** имеет **запрещающее** показание, ждать появления разрешающей **частоты АЛС "40-40"** и затем следовать на станцию "Лухмановская".

**Примечание:** после проследования светофора **ЛН-1/ЛН-2** с **частотой АЛС "0/40"**, появится **сигнал абсолютной остановки (АО)**!

13. На перегоне станций "Лухмановская" - "Ул. Дмитриевского" произвести проверку наката состава (при скорости **8 - 11 км/ч** на "выбеге") и пробу тормозов от КТР между знаков "**ПТ Начало**" и "**ПТ Конец**" первой уставкой КТР. Скорость при этом должна упасть не менее **5 км/ч**.

# Порядок выезда из электродепо ТЧ-20 "Руднево" на составах серии 81-717/717.5 "Номерной"

Порядок выезда:

1. После приемки состава, машинист обязан дать сначала письменную, а затем и устную заявку на подачу высокого напряжения 825 В на деповской путь.

**Примечание:** Время подачи напряжения указывать не раньше чем за **10 минут** до выезда!

2. Вернуться на мостик у головного вагона и ждать снятие деповской магистрали. Далее возвращаемся в кабину управления.

**Примечание:** воздушную магистраль отключает **дежурный по депо!**

3. По зеркалам контролировать подключение передвижного кабеля 825 В.

4. По разрешающему показанию маневрового светофора занять рабочее место за пультом управления.

5. По сигналу дежурного по депо, перевести контроллер реверса основной в положение "**Вперед**", нажать **ПБ** и подать **один длинный** сигнал перед началом движения. Убедиться в отсутствии препятствий для движения поезда и контролировать по зеркалам выезд состава с деповского пути.

6. Следовать до сигнального знака "**СТОП**" со скоростью **не более 5 км/ч**.

7. Остановиться у сигнального знака "**СТОП**" **4м положением** крана машиниста, подать **2 коротких сигнала** для отключения ДДЭ напряжения на состав.

8. Включить тумблеры "**МК**", "**БПСН**".

9. После получения двух длинных сигнала от дежурного по депо, подтвердить получение **двумя длинными сигналами**.

10. Начать движение со скоростью не более **10 км/ч** до знака "**15 км/ч**", далее двигаться со скоростью не более **15 км/ч** до светофора "**Е-1**" / "**Е-2**" перед знаком "**СТОП**" (за 10 метров до светофоров в портале тоннеля).

11. После остановки состава у знака "**СТОП**" **4м положением** крана машиниста, включить **освещение кабины, яркий свет фар (ВУС)**, контроллер установить в положение "**Т2**" (**Т1а**)! Встать с рабочего места при запрещающем оказании светофора "**Е-1**" / "**Е-2**"!

12. При разрешающем показании светофора "**Е-1**" / "**Е-2**" привести состав в движение со скоростью не более **15 км/ч** до захода хвостовой части состава в портал тоннеля, переключить радиостанцию на 1 канал (ПРС) и при наличии **частоты АЛС "40"** следовать на станцию "Лухмановская" со скоростью не более **35 км/ч**. При наличии **частоты АЛС "0/40"** следовать **до** светофора **ЛН-1/ЛН-2**, светофор **ЛН-3/ЛН-4** имеет **запрещающее** показание, ждать появления разрешающей **частоты АЛС "40"** и затем следовать на станцию "Лухмановская".

**Примечание:** после проследования светофора ЛН-1/ЛН-2 с **частотой АЛС "0/40"**, появится **сигнал абсолютной остановки (АО)**!

13. На перегоне станций "Лухмановская" - "Ул. Дмитриевского" произвести проверку наката состава (при скорости **8 - 11 км/ч** на "выбеге") и пробу тормозов от **4го положения** крана машиниста между знаков "**ПТ Начало**" и "**ПТ Конец**". Скорость при этом должна упасть не менее **5 км/ч**.

# Порядок заезда в электродепо ТЧ-20 “Руднёво” на составах серии 81-760 "Ока"

Заезд в депо осуществляется с 1 или 2 главного станционного пути станции "Лухмановская", по разрешающему показанию светофоров: **ЛН-22г синий**, маршрутный указатель **Зд** или **4д**; **ЛН-Д синий**, маршрутный указатель **Зд** или **4д**. При нахождении состава на 3 или 4 станционном пути, заезд в депо выполняется по разрешающему показанию светофора **В-1/В-2 (синий, частота 40-40)**.

Порядок заезда:

1. Машинист по разрешающему показанию светофора, со скоростью не более **35 км/ч**, следует по ССВ следующим порядком:

- а) После проследования рельсовой цепи **№2212/1211 частота АЛС "0/40"**: следовать до следующей рельсовой цепи! Светофор **Ч-1/Ч-2** имеет **запрещающее** показание!
- б) После проследования рельсовой цепи **№2212/1211 частота АЛС "40"**: следовать до светофора **Ч-1/Ч-2** со скоростью не более **35 км/ч**. Светофор **Ч-1/Ч-2** проследовать со скоростью не более **15 км/ч**, с нажатой ПБ!

## Примечания:

- при полной остановке на ССВ, необходимо **сразу** нажать кнопку **"Подъем"** и убедиться во включении режима (появление буквы **"П"** в строке **"Сбор сх"** на МФДУ), приводить состав в движение необходимо только при наличии разрешающей **частоты АЛС (40)** и положением контроллера машиниста **"Ход 4"**;

2. У знака **"Включи КТР/БПД 2 канал"** включить **КТР и 2й канал радиостанции БПД**.

3. При следовании по парковым путям, внимательно следить за показанием маневровых светофоров и стрелочных переводов.

4. Остановиться за знаком **"ПТ Начало"** до знака **"ПТ Конец"** первой уставкой КТР, далее добавить еще **2**. После полной остановки - открыть ~~двери слева и справа~~, нажать кнопку **"Блокировка дверей"**, переключить **фары в "гр.1"**, отключить **освещение в кабине, салоне**, отключить **кондиционер**, разблокировать **торцевые двери**. Начать движение к знаку **"СТОП"** у ворот электродепо.

5. Остановиться у знака **"СТОП"** у ворот депо **первой** уставкой КТР, после остановки состава затормозить его **третьей уставкой КТР**.

6. Отключить тумблеры **МК и ПСН**, закрыть ~~двери в вагоны~~, отжать кнопку **"Блокировка дверей"**.

7. После подачи дежурным по депо свистком сигнала **1 длинный**, отпустить тормоз резервный, подать сигнал **1 длинный**. Перевести контроллер в положение **"Ход 1"** до набора скорости **10 км/ч**, затем перевести контроллер в положение **"Выбег"**. Поддерживать скорость в районе **8-10 км/ч** контроллером в положениях **"Выбег - Ход 1 - выбег - ..."**.

8. Остановиться у напольной рейки между рельс (в районе первого мостика слева) **первой уставкой КТР**, далее добавить еще **2 уставки**.

9. По сигналу ДДЭ **2 длинных свистка**, ответить **2мя длинными** и продвинуться к знаку **"ОПВ 4"** в положении контроллера в **"Ход 1"** со скоростью не более **5 км/ч**.

10. После набора скорости **5 км/ч**, перевести контроллер в положение **"0"**, применить ступень торможения **1** уставкой **КТР** для снижения скорости на **2-3 км/ч**, отпустить тормоза (проба на эффективность).

В случае отсутствия тормозного эффекта немедленно нажать тумблер **ЭТ** ("Петля"), после остановки доложить **БПД**. Продолжить движение, подключившись контроллером в положение **"ХОД1"**, со скоростью не более **5 км/ч**.

11. У знака **"ОПВ 4"** произвести остановку **1й уставкой КТР**, добавить еще **2 уставки**.

12. Привести состав в состояния **"Депо"**.

13. Перед сдачей состава, убедиться в правильности отключения подвижного состава, подключенной деповской магистрали к автосцепке и открытом концевом кране напорной магистрали.

#### **Примечание**

За неправильное отключение состава или неправильный заезд в депо, к машинисту будут приняты меры.

**В случае остановки электропоезда до знака ОПВ "4".**

**Порядок действий машиниста:**

1. После вынужденной остановки состава до знака **"ОПВ 4"**, машинист убеждается в постановке контроллера в положении **"Выбег"** и подаёт **3 коротких сигнала**.
2. Убедиться в подключении передвижного кабеля и подачи высокого напряжения 825 В с помощью МФДУ (1 вкладка ВО, страница 2, строка Укс).
3. Получить **2 длинных сигнала** от дежурного по депо, подтвердить получение двумя длинными сигналами.
4. Начать движение со скоростью не более **5 км/ч** до знака **"ОПВ 4"**.
5. Остановиться у знака **"ОПВ 4"** **первой уставкой КТР** и привести состав в состояние "Депо".

# Порядок заезда в электродепо ТЧ-20 "Руднёво" на составах серии 81-717/717.5 "номерной"

Заезд в депо осуществляется с 1 или 2 главного станционного пути станции "Лухмановская", по разрешающему показанию светофоров: **ЛН-22г синий**, маршрутный указатель **Зд** или **4д**; **ЛН-Д синий**, маршрутный указатель **Зд** или **4д**. При нахождении состава на 3 или 4 станционном пути, заезд в депо выполняется по разрешающему показанию светофора **В-1/В-2 (синий, частота 40)**.

Порядок заезда:

1. Машинист по разрешающему показанию светофора, со скоростью не более **35 км/ч**, следует по ССВ следующим порядком:

а) После проследования рельсовой цепи **№2212/1211 частота АЛС "0/40"**: следовать до следующей рельсовой цепи! Светофор **Ч-1/Ч-2** имеет **запрещающее** показание!

б) После проследования рельсовой цепи **№2212/1211 частота АЛС "40"**: следовать до светофора **Ч-1/Ч-2** со скоростью не более **35 км/ч**. Светофор **Ч-1/Ч-2** проследовать со скоростью не более **15 км/ч**! При появлении "**ОЧ**" нажать ПБ и пересобирать схему на ход.

## Примечания:

- при полной остановке на ССВ, необходимо **сразу** поставить кран машиниста в **3е положение**. Приводить состав в движение необходимо только при наличии разрешающей частоты АЛС (40) и положением контроллера машиниста "**Ход 2**" с одновременной постановкой крана машиниста в **2е положение**.

2. При следовании по парковым путям, внимательно следить за показанием маневровых светофоров и стрелочных переводов.

3. У знака "**Включи КТР/БПД 2 канал**" включить **КТР** и **2й канал радиостанции БПД**.
4. Остановиться за знаком "**ПТ Начало**" до знака "**ПТ Конец**" **4м** положением крана машиниста! Открыть ~~двери слева и справа~~, нажать тумблер "**ВАД**", отключить **ВУС**, отключить **освещение в кабине, салоне**. Отпустить тормоза, начать движение к знаку "**СТОП**" у ворот электродепо.
5. Остановиться у знака "**СТОП**" у ворот депо. Отключить **МК** и **БПСН**, закрываем ~~двери в вагоны~~, выключить тумблер "**ВАД**".
6. После подачи дежурным по депо свистком сигнала **1 длинный**, подать сигнал **1 длинный**. Перевести контроллер в положение "**Ход 1**" до набора скорости **10 км/ч**, затем перевести контроллер в положение "**Выбег**". Поддерживать скорость в районе **8-10 км/ч** контроллером в положениях "**Выбег - Ход 1 - выбег - ...**".
7. Остановиться у напольной рейки между рельс (в районе первого мостика слева) краном машиниста.
8. После набора скорости **5 км/ч**, перевести контроллер в положение "**0**", применить ступень торможения **3м** положением крана машиниста для снижения скорости на **2-3 км/ч**, отпустить тормоза (проба на эффективность).  
В случае отсутствия тормозного эффекта немедленно перевести кран в **7е** положение (ЭТ), после остановки доложить **БПД**. Продолжить движение, подключившись контроллером в положение "**ХОД1**", со скоростью не более **5 км/ч**.
9. По сигналу ДДЭ **2 длинных свистка**, ответить **2мя длинными** и продвинуться к знаку "**ОПВ 4**" в положении контроллера в "**Ход 1**" со скоростью не более **5 км/ч**. У знака "**ОПВ 4**" произвести остановку полным служебным торможением (кран машиниста в **6е положение**).
10. Привести состав в состояния "**Депо**".
11. Перед сдачей состава, убедиться в правильности отключения подвижного состава, подключенной деповской магистрали к автосцепке и открытом концевом кране напорной магистрали.

#### **Примечание**

За неправильное отключение состава или неправильный заезд в депо, к машинисту будут приняты меры.

#### **В случае остановки электропоезда до знака ОПВ "4".**

##### **Порядок действий машиниста:**

1. После вынужденной остановки состава до знака "**ОПВ 4**", машинист убеждается в постановке контроллера в положении "**Выбег**" и подаёт **3 коротких сигнала**.
2. Получить **2 длинных сигнала** от дежурного по депо, подтвердить получение двумя длинными сигналами.



3. Начать движение со скоростью не более **5 км/ч** до знака "**ОПВ 4**".
4. Остановиться у знака "**ОПВ 4**" полным служебным торможением (кран машиниста в **бе положение**).
5. Привести состав в состояния "**Депо**".

# Основной инструктаж №7 "О порядке использования радиосвязи" от 02.02.2022

# Использование поездной радиостанции

## Поездная радиосвязь (канал 1)

При передаче информации от Машиниста - Поездному диспетчеру, машинист обязан:

- Назвать свой номер маршрута и номер поезда (с бланка расписания).
- Назвать точное местоположение, с указанием номера пути.
- Коротко и чётко сообщить о том, что у него случилось.
- Сообщить свои дальнейшие действия или уточнить их у Поездного диспетчера.

### Пример:

*Диспетчер! 3 маршрут 513 поезд, нахожусь на 2 главном пути станции Лухмановская, не открываются двери во всем поезде, выходим из случая.*

В случае экстренной ситуации, подрывающей безопасность движения, машинист обязан вызвать ДЦХ сообщением **"Диспетчер, срочно!"**. После передачи данной фразы в селектор, все машинисты обязаны прекратить передачу сообщений, а диспетчер обязан незамедлительно ответить вызывающему. В случае ложного применения данного вызова, к машинистам будут применены меры.

### **"Диспетчер срочно!" употребляется в таких случаях как:**

- При отказе всех типов тормозов на подвижном составе.
- При остановке поезда в связи с падением давления в напорной и тормозной магистралях или в случае выявления в пути следования признаков схода подвижного состава (резкое замедление движения поезда, сильные продольно-динамические реакции, сообщения от пассажиров).
- При падении человека на путь перед составом.
- При пожаре, наводнении и других бедствиях
- При сходе состава с рельс

### **В остальных случаях фраза "Диспетчер, срочно!" не употребляется!**

Готовность приёмки составов в депо и с ночного отстоя докладывать в ПРС ДЦХ/ДДЭ **не нужно!** (В депо достаточно записи/заявки в журнале о подаче высокого напряжения 825В и записи в чат, что сделана заявка в форме "ДДЭ, 2МТ 504 поезд 1 канава, подал заявку на высокое напряжение.").

## **ВАЖНО!**

\* Информация должна быть передана не более чем за **40 секунд**.

### **Блокпост депо (канал 2)**

Машинист после приёмки подвижного состава, должен дать письменную и устную заявку на подачу высокого напряжения на необходимый деповской путь.

При передаче информации от Машиниста к Дежурному по депо, машинист обязан:

- Переключить радиостанцию на 2 канал.
- Назвать свой номер маршрута и номер поезда указанный в инструктаже.
- Назвать номер деповского пути.
- Запросить подачу высокого напряжения.

### **Пример:**

*Блокпост депо! 5 маршрут 503 поезд, нахожусь на 3 деповском пути, запрашиваю подачу высокого напряжения.*

После подачи устной заявки машинист подтверждает, что состав полностью готов к выезду на линию. Поэтому перед подачей заявки, машинист убеждается что шланг деповской магистрали отсоединен и находится вне габарита подвижного состава.

В момент подачи напряжения на деповской путь, машинист обязан находится в кабине управления!

### **Примечание:**

Смена каналов производится:

- с 1 на 2 канал: **сразу** после проследования светофора Ч1/Ч2.
- со 2 на 1 канал: **сразу** после проследования светофора Е1/Е2.

При нарушении регламента переговоров к машинисту будут приняты меры.

# Основной инструктаж №8 "Схема Некрасовской линии (ТРА)" от 02.02.2022 г.

Основной инструктаж №8 "Схема Некрасовской линии (ТРА)" от 02.02.2022 г.

# Схема некрасовской линии (версия 5.2)

[tra\\_nekrasovka\\_5.2.jpg](#)  
Image not found. Click here to download

Основной Инструктаж №9  
"О порядке выдачи и  
маневровой работы  
горячего резерва в депо"  
от 18.03.2022

# О порядке выдачи и маневровой работы горячего резерва в депо

*Горячий резерв стоит на **4** деповском пути, к началу работы должен быть запущен, отключены **БРУ**, высоковольтный кабель 825В подключен к 1 телеге 1 вагона. Ручка подачи 825В находится во включенном состоянии.*

## I. Порядок выдачи горячего резерва на линию:

1. Состав полностью готовится к работе на линию, как при обычной приемке, за исключением включения **БРУ** (машинист не включает **БРУ (ГР)** на составе).
2. Резервный машинист или машинист снятого в депо поезда начинает оперативно принимает состав.
3. Перед выдачей работник депо отключает выключатель **825В**, отсоединяет передвижной кабель от состава.
4. Машинист расписывается в журнале за 10 минут до выдачи.
5. Включает **БРУ (ГР)**, настраивает **АСНП**, информатор (информацию о маршруте выдает **дежурный по депо**).
6. Выдается на линию штатным порядком выдачи пассажирского поезда.

## II. Маневры в депо (расстановка на ночь):

1. Состав готовится к маневровой работе в депо, машинист приходит на смену в указанное в разбивке время, принимает оперативно состав.
2. Перед маневровой работой работник депо отключает выключатель **825В**, отсоединяет передвижной кабель от состава.
3. Машинист расписывается в журнале за **10** минут до начала маневровой работы.
4. Готовит состав (включает БРУ, осматривает состав).
5. Работник депо подключает передвижной кабель **825В** к **2**му вагону **2** телеге, подает высокое напряжение на состав.
6. В **21:40:00** дежурный по депо выдает состав на маневры на **6** вытяжной тупиковый путь за сигнал "**М4**" по устному указанию.
7. Машинист заезжает за светофор "**М4**" и меняет кабину.
8. В след заходящему **4МТ** на **4** деповской путь, машинист по разрешающему показанию



светофора "М4" заезжает на 5 деповской путь.

9. Затормаживает и полностью отключает состав, сдает смену.

### III. Обкатка на линии:

*По согласованию с Д и ТЧ состав может быть выдан на линию в качестве обкатки для АТЗ (Аварийно-тренировочные занятия). План АТЗ подается заранее службе Д. На таком составе должен находиться **1 машинист** и **2 ТЧМ**.*

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

# 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 поезвному 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 свободы 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 *max*» 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.

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

# 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 отжати токоприемников части **ЭПС**;

- доложить **ДЦХ** об отжати 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 отжати токоприемников части **ЭПС**;

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

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

- на ближайшей станции высаживать 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.



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

# 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.

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

# 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.

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

# 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).

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

# 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 управление 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.

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

# 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**.

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

# 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 магистрали 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 покидает 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.



# Основной Инструктаж №11

## "О порядке действий работников локомотивных бригад при следовании за диагностическим комплексом с вагоном- дефектоскопом"

Основной Инструктаж №11 "О порядке действий работников локомотивных бригад при следовании за диагностическим комплексом с вагоном-дефектоскопом"

# Порядок следования лок. бригады за диагностическим комплексом

[sinergiya.jpg](#) or type unknown

# Основной инструктаж №12

## "О порядке оказания помощи неисправному составу (сцеп) серий 81- 717/717.5 и 81-760/760А от 28.04.2022

# Обязанности машинистов неисправного и вспомогательного составов

1. При невозможности выйти из случая в течении **5** минут, машинист докладывает **ДЦХ** о характере неисправности, о невозможности выйти из случая и затребует ВС. Необходимо указать, с какой стороны требуется ВС и где точно находится неисправный (пикет или РЦ). **ДЦХ** так же сам назначить вспомогательный поезд, о чем известит машиниста. На помощь машинисту неисправного состава от машиниста вспомогательного дается **10** минут.
2. После назначения вспомогательного поезда машинисту неисправного поезда запрещается приводить в движение неисправный.
3. В случае появления возможности отменить вспомогательный после его назначения и следовать самостоятельно машинист неисправного обязан немедленно об этом доложить ДЦХ и действовать далее по его инструкциям.
4. Движение сцепа разрешено со скоростью не более 20 км/ч до первого попутного светофора с разрешающим показанием, далее не более 45 км/ч.
5. Перед началом движения сцепа машинисты обоих составов отключают ПРОСТ-КОС.
6. В случае, если на неисправном составе оказался маневровый машинист, основной машинист неисправного состава обязан проследовать на вспомогательном составе на свой состав и принять управление у маневрового.
7. Затормозить обе кабины стояночными тормозами
8. Осигналить хвост состава (если ВС ожидается с хвоста) белым сигнальным фонарем.
9. По прибытию ВС помогать подавать (дублировать) звуковые сигналы, помогать центровать сцепные устройства, открывать концевые краны. В момент сцепа локомотивные бригады должны находиться **в кабинах управления!!!**
10. Контролировать по манометрам давление в **ТЦ** при пробе тормозов.
11. Докладить **ДЦХ** о завершении сцепа и получить разрешение на следование.
12. Вся ответственность по сцепу лежит на машинисте неисправного состава. Вся ответственность по движению сцепа лежит на машинисте вспомогательного состава.
13. Внимательно контролировать скорость следования (не более **45** км/ч), тормозить краном машиниста. Скорость по ССВ не более **35** км/ч, парковым путям депо не более **10** км/ч. По

деповским путям не более **5** км/ч. За **20-25** метров до знака "**ОПВ 4**" (тормозного упора) не более **3** км/ч.

14. При вынужденной остановке или снижении скорости машинист головной части сцепа обязан тормозить только пневматическими тормозами.

15. По прибытию в депо расцепить составы, перекрыть концевые краны.

16. Подробно составить рапорт о возникшем случае на составе и причинами невозможности его устранения на имя ТЧ (копия ТЧЗэ).

# Порядок оказания помощи неисправному составу, вспомогательный состав серии 81-760/760А

*Вспомогательный состав (далее ВС) ожидается с хвоста неисправного (правильное направление):*

1. Машинист ВС получает от ДЦХ информацию о том, что ему нужно оказать помощь неисправному составу (станция, перегон, пикет (РЦ)). Так же затребует машиниста-инструктора на состав. Следует до указанной **ДЦХ** станции.
2. Высаживает пассажиров, далее вызывает **ДЦХ** и сообщает о готовности оказывать помощь.
3. **ДЦХ** выдает приказ о назначении поезда вспомогательным и сообщает место следования состава по сигналам **АРС-АЛС (АБ)** (запрещающие сигналы проследует согласно **ПТЭ**). О проследовании запрещающих светофоров по пригласительным сигналам сообщает **ДЦХ**.
4. Прибыв на указанное место оказания помощи, сообщает **ДЦХ**. Далее если есть необходимость помощи машиниста-инструктора машинисту неисправного состава, то приводит кабину в нерабочее состояние, включив стояночный тормоз. Докладывает **ДЦХ** о покидании кабины. Машинист-инструктор (**ТЧМ**) надевает оранжевый жилет и берет сигнальный фонарь, спускается на путь и безопасным путем следует на неисправный состав для оказания помощи. О прибытии на состав **ТЧМ** докладывает **ДЦХ**.
5. Если нет возможности устранить неисправность, **ТЧМ** сообщает **ДЦХ** об этом и ожидает ВС в хвостовой кабине неисправного состава. **ДЦХ** дает указание на сцеп ВС с неисправным.

*Производство сцепа:*

1. После доклада **ТЧМ** о невозможности устранения неисправности **ДЦХ** информирует машиниста следовать к неисправному составу.
2. Все запрещающие светофоры проезжаются согласно **ПТЭ**.
3. Машинист ВС останавливает состав за **25** метров до неисправного. Если уклон тоннеля более **30** тыс., остановку производит за **50** метров.
4. Докладывает **ДЦХ** о прибытии на место сцепа и после получения разрешения, начинает

сцеп.

5. Следует на основном управлении со скоростью не более **5 км/ч** (на уклоне нажимает кнопку "**Подъем**"). Останавливается у неисправного состава за **2-3** метра.
6. Машинисты ВС и неисправного центрируют автосцепки соосно (при покидании кабины обязательно включать стояночный тормоз).
7. Машинист отпускает стояночный тормоз, отключает **АРС-АЛС** и переходит на **КАХ-УОС**.
8. Отключает основное управление и переходит на резервное (**КРР**) не нажимая **КТР**.
9. Нажимает кнопку "**Прогрев колодок**"
10. Оба машиниста (ВС и неисправного) подают **1** длинный сигнал.
11. Кратковременно нажимает "**ХОД1**" на панели **КРР**. (Если состав стоит на подъеме, то "**ХОД2**"). Кратковременными рывками двигает состав по **0,5м**, постоянно нажимая и отпуская кнопку. Контролирует скорость (не более **2 км/ч**) и расстояние между сцепками.
12. За **0,5 - 1** метр останавливает состав, подает **3** коротких сигнала (неисправный дублирует сигнал). Покидает кабину управления (включив **стояночный тормоз**).
13. Машинисты ВС и неисправного центрируют автосцепки соосно более точно, чтобы серьга сцепки была прямо направлена в воронку и отверстие другого сцепного устройства.
14. Машинист ВС отключает **стояночный тормоз**, убеждается в нажатой кнопке "**Прогрев колодок**" и так же, как в пункте 11 продвигает состав до сцепа. В момент сцепа составов немедленно нажимает тумблер "**Экстренное торможение**" (петля).
15. После остановки переводит реверс в "**0**", отключает тумблер "**Экстренное торможение**", отжимает кнопку "**Прогрев колодок**", включает **стояночный тормоз**.
16. Машинисты ВС и неисправного с двух сторон открывают краны **ТМ** и **НМ** обоих составов. Соединитель **ЭКК** не трогают, **ЭКК** остается в состоянии "**разъединено**".
17. Производит пробу тормозов. Для этого включает основное управление. Машинист ВС переходит установленным порядком на кран машиниста. У машиниста неисправного состава должен быть закрыт разобщительный кран (или **К-29**). Ставит кран во **2е** положение. Оба машиниста убеждаются в падении давления в **ТЦ** до **0** атм. Далее ставит кран в **6е** положение, убедившись в давлении в **ТЦ - 2,6** атм.
18. "Уходит" с крана машиниста установленным порядком (кран в **6м** положении, "петля" выключена, кран **К-29** закрыт).
19. Отпускает **стояночный тормоз**, переводит реверс в "**0**" положение.
20. Отключает автоматы "**SF-7**" и "**SF-8**" (отключает кран машиниста).
21. Машинист неисправного приводит кабину в нерабочее положение и меняет ее. По прибытию в головную кабину машинист неисправного состава докладывает **ДЦХ** о завершении сцепа. По разрешению **ДЦХ** приводит кабину в рабочее положение. Машинист вспомогательного включает основной реверс "**вперед**" и нажимает и держит **ПБ**. Внимательно следит за давлением в **ТМ**. Когда давление в **ТМ** поднимается и подходит к значению **3** атм., приводит состав в движение основным контроллером.
22. Скорость движения состава по линии не более **45 км/ч**. По соединительным ветвям не более **35 км/ч**. По парковым путям не более **10 км/ч**. На деповских путях не более **5 км/ч**, за **20-25** метров до знака "**ОПВ 4**" (тормозного упора) не более **3 км/ч**.
23. По прибытии в депо перекрыть концевые краны, отцепить составы. Разрешается установить реверс "**назад**" и отъехать от неисправного состава на 1-2 метра.

*В случае назначения ВС с головы неисправного, машинист неисправного докладывает об этом ДЦХ. ДЦХ выдает регистрируемый приказ на закрытие перегона и назначает впереди*

идуший поезд в качестве ВС. Машинист ВС принимает приказ, сообщает о выключении АРС-АЛС и переходит на КАХ-УОС. Далее следует по неправильному пути согласно ИДП. Дальнейшие процедуры по сцепу аналогичные выше описанным. После сцепа машинист ВС докладывает ДЦХ и следует на основном управлении по частотам АРС-АЛС со скоростью не более 45 км/ч до указанного ДЦХ места. Далее получает приказ об открытии перегона и разрешения на дальнейшее следование.



# Порядок оказания помощи неисправному составу, вспомогательный состав серии 81-717/717.5

*Вспомогательный состав (далее ВС) ожидается с хвоста неисправного:*

1. Машинист ВС получает от **ДЦХ** информацию о том, что ему нужно оказать помощь неисправному составу (станция, перегон, пикет (**РЦ**)). Так же затребует машиниста-инструктора на состав. Следует до указанной **ДЦХ** станции.
2. Высаживает пассажиров, далее вызывает **ДЦХ** и сообщает о готовности оказывать помощь.
3. **ДЦХ** выдает приказ о назначении поезда вспомогательным и сообщает место следования состава по сигналам **АРС-АЛС (АБ)** (запрещающие сигналы проследует согласно **ПТЭ**). О проследовании запрещающих светофор по пригласительным сигналам сообщает **ДЦХ**.
4. Прибыв на указанное место оказания помощи, сообщает **ДЦХ**. Далее если есть необходимость помощи машиниста-инструктора машинисту неисправного состава, то приводит кабину в нерабочее состояние, включив **стояночный тормоз**. Докладывает **ДЦХ** об этом. Машинист-инструктор (ТЧМ) надевает оранжевый жилет и взяв сигнальный фонарь, спускается на путь и безопасным путем следует на неисправный состав для оказания помощи. О прибытии на состав ТЧМ докладывает **ДЦХ**.
5. Если нет возможности устранить неисправность, ТЧМ сообщает **ДЦХ** об этом и ожидает ВС в хвостовой кабине неисправного состава. **ДЦХ** дает указание на сцеп ВС с неисправным.

*Производство сцепа:*

1. После доклада ТЧМ о невозможности устранения неисправности **ДЦХ** информирует машиниста следовать к неисправному составу.
2. Все запрещающие светофоры проезжает согласно **ПТЭ**.
3. Машинист ВС останавливает состав за **25** метров до неисправного. Если уклон тоннеля более **30** тыс., остановку производит за **50** метров.
4. Докладывает **ДЦХ** о прибытии на место сцепа и после получения разрешения, начинает сцеп.

5. Следует на основном управлении со скоростью не более **5 км/ч**. Останавливается у неисправного состава за **2-3** метра краном машиниста.
6. Машинисты ВС и неисправного центруют автосцепки соосно (при покидании кабины обязательно включать **стояночный тормоз**).
7. Машинист **отпускает стояночный**, отключает **АРС-АЛС** и переходит на **КАХ-УОС**.
10. Оба машиниста (ВС и неисправного) подают **1** длинный сигнал.
11. Ставит кран машиниста в **4е** положение, контролируя давление в ТЦ **1.4-1.6** атм.
12. Нажимает **ПБ**, ставит ручку **ГРКВ** в положение "**ХОД1**" (если уклон, то выводит **2-3** позиции байпасным движением **ГРКВ**). Плавно отпускает кран и снова тормозит **4м** положением. Кратковременными рывками двигает состав по **0,5м**. Контролирует скорость (не более **2 км/ч**) и расстояние между сцепками.
12. За **0,5 - 1** метр останавливает состав, установив кран в **6е** положение, одновременно отпуская **ПБ** и **ГРКВ** на выбег, подает **3** коротких сигнала. Покидает кабину управления (включив **стояночный тормоз**).
13. Машинисты ВС и неисправного центрируют автосцепки соосно более точно, чтобы серьга сцепки была прямо направлена в отверстие другого сцепного устройства.
14. Машинист ВС отключает **стояночный тормоз**, так же, как в пункте 11 продвигает состав до сцепа. В момент сцепа составов немедленно переводит кран машиниста в **7е** положение (экстренный тормоз). Затормаживает так же состав **стояночным тормозом**.
15. Машинисты ВС и неисправного с двух сторон открывают краны **ТМ** и **НМ** обоих составов. Соединитель **ЭКК** не трогают, **ЭКК** остается в состоянии "**разъединено**".
16. Производит пробу тормозов. Для этого переводит реверс "**вперед**", нажимает **ПБ**. У машиниста неисправного состава должен быть закрыт разобщительный кран (или **К-29**). Ставит кран во **2е** положение. Оба машиниста убеждаются в падении давления в **ТЦ** до **0** атм. Далее ставит кран в **6е** положение, убедившись в давлении в **ТЦ 2,6** атм.
17. Отпускает **стояночный тормоз**.
18. Машинист неисправного приводит кабину в нерабочее положение и меняет ее. По прибытию в головную кабину машинист неисправного состава докладывает **ДЦХ** о завершении сцепа. По разрешению **ДЦХ** приводит кабину в рабочее положение. Машинист вспомогательного включает реверс "**вперед**" и нажимает и держит **ПБ**. Внимательно следит за давлением в **ТМ**. Когда давление в **ТМ** поднимается и подходит к значению **5** атм., приводит состав в движение **ГРКВ**. Следит за токами по амперметру.
19. Скорость движения состава по линии не более **45 км/ч**. По соединительным ветвям не более **35 км/ч**. По парковым путям не более **10 км/ч**. На деповских путях не более **5 км/ч**, за **20-25** метров до знака "**ОПВ 4**" (тормозного упора) не более **3 км/ч**.
20. По прибытии в депо перекрыть концевые краны, отцепить составы. Разрешается установить реверс "**назад**" и отъехать от неисправного состава на **1-2** метра.

*В случае назначения ВС с головы неисправного, машинист неисправного докладывает об этом ДЦХ. ДЦХ выдает регистрируемый приказ на закрытие перегона и назначает впереди идущий поезд в качестве ВС. Машинист ВС принимает приказ, сообщает о выключении АРС-АЛС и переходит на КАХ-УОС. Далее следует по неправильному пути согласно ПТЭ и ИДП. Дальнейшие процедуры по сцепу аналогичные выше описанным. После сцепа машинист ВС докладывает ДЦХ и следует на основном управлении по частотам АРС-АЛС со скоростью не более 45 км/ч до указанного ДЦХ места. Далее получает приказ об открытии перегона и разрешения на дальнейшее следование.*



# Действия машиниста неисправного состава (ожидание вспомогательного в правильном направлении)

1. Включить стояночный тормоз в головной кабине. Если состав стоит на уклоне - в каждом вагоне. Проверить скатывание!
2. Запросить у ДЦХ аварийное освещение.
3. Если есть утечки в НМ или ТМ, сообщить машинисту вспомогательного.
4. Привести кабину в нерабочее состояние (отключить КТР).
5. Отключить систему безопасности APC-АЛС, перейти на КАХ-УОС. Запросить у ДЦХ РОАБ.
  
6. В хвостовой кабине:
  - 6.1 Закрыть кран К-35 (кран УАВА)
  - 6.2 Спуститься на путь и проверить красные габаритные огни, сцепное устройство.
  - 6.3 Подняться в кабину и ожидать прибытие вспомогательного состава.
  - 6.4 После прибытия вспомогательного поезда за 25 метров, подать сигнал "Двинуться в сторону подаваемого состава".

# Действия машиниста неисправного состава (ожидание вспомогательного в неправильном направлении)

1. Включить стояночный тормоз в головной кабине. Если состав стоит на уклоне - в каждом вагоне. Проверить скатывание!
2. Запросить у ДЦХ аварийное освещение.
3. Если есть утечки в НМ или ТМ, сообщить машинисту вспомогательного.
4. Привести кабину в нерабочее состояние (отключить КТР).
5. Отключить систему безопасности APC-АЛС, перейти на КАХ-УОС.
6. Закрыть кран К-35 (кран УАВА)
7. Спуститься на путь и проверить красные габаритные огни, сцепное устройство.
8. Подняться в кабину и ожидать прибытие вспомогательного состава.
9. После прибытия вспомогательного поезда за 25 метров, подать сигнал "Двинуться в сторону подаваемого состава".

Инструктаж №14 "О новом  
режиме вождения  
составов серий 81-  
717/717.5 от 12.05.2022

# Режим вождения составов серии 81-717/717.5

*Во избежания перегрузок тяговый подстанций и экономии электроэнергии вводится новый режим вождения при разгоне состава серий **81-717/717.5**. А именно, локомотивным бригадам при отправлении поезда со станции или оборотных станционных путей, а так же с перегонов (в случае остановки) с состояния полной остановки поезда для начала движения следует:*

1. Перевести ручку контроллера машиниста (далее **ГРКВ**) в положение "**ХОД 1**".
2. После сбора схемы на ход и погасания ламп "**РП**" и "**ЛСН**" выводить пусковые позиции контроллера раз в **0.5-1** сек, переключая ГРКВ в "**ХОД 2**" - "**ХОД 1**" - "**ХОД 2**" и т.д. (ручной байпасный набор) до скорости **18-22** км/ч. Следить за токами по амперметру, не превышая **250-300 А**.
3. При достижении скорости **18-22** км/ч перевести **ГРКВ** в положение "**ХОД 2**" (автоматический набор позиций).
4. При достижении скорости более **41** км/ч по необходимости перевести в "**ХОД 3**", тем самым вводить шутны для ослабления возбуждения. Запрещается устанавливать ручку **ГРКВ** до **41** км/ч в положение "**ХОД 3**" во избежание перегрузки и кратковременного падения напряжения.
5. **Тормозной** режим ведения поезда остается прежним.

*В случае скачков напряжения, пониженного напряжения и других проблем с электроснабжением доложить **ДЦХ**.*

# 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

***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 ламп - 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 **6е** 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 **ВЗН<sub>2</sub>**)

## 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 **6е** 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 **6е** 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 **6е** 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 **6е** 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 высадке 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 APC** (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 APC "**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 APC 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 (**ВЗ1**) 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** положение, 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** положение, 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 APC 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