

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.