

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

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав и идет к нему.
2. 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.
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. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на: рукоятке «**Блокиратор БКПУ**», тумблер **АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда), кране **К-9 (РВТБ** – резервный вентиль тормоза безопасности), защитном флажке кнопки «**АЛС/КАХ**», крышке тумблера «**АБСД**» (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2), крышке тумблера экстренного тормоза «**БТБ**», рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**). При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом **ДДЭ. Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб!!**
5. В кабине головного вагона машинист контролирует положение рукоятки **КМ** в положении «**Тормоз-3**», включает выключатель **АКБ** и автомат "**Питание общее**", проверяет на вольтметре **АКБ**, напряжение должно быть не менее **62В**.
6. Включить автоматы и тумблеры:
 - 6.1 На ППЗ (поездная панель защиты) - включает автоматические выключатели: «**Управление поездом БКПУ-1**» (SF4), «**Управление поездом БКПУ-2**» (SF5), «**УПИ,РПДП,Монитор**»(SF6), «**ЦИС-1**» (SF12), «**ЦИС-2**» (SF13) «**Освещение кабины**» (SF15) "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**", отключает «**Ночной отстой**» (

SF28). На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**".

6.2 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении). На составах серии 81-760А "Баклажан" должен быть включен тумблер "Аварийное питание прицепного вагона".

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

7. Машинист проходит по составу и проверяет:

7.1 состояние внутри-вагонного оборудования, закрытие отсеков и торцевых шкафов.

Включает выключатель **АКБ** (включение АКБ проверяет по включению аварийного освещения). **На составах серии 81-760А "Баклажан" выключатели батарей не трогать!**

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, 5**.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты автоматические выключатели: «**Управление поездом БКПУ-1**» (**SF4**), «**Управление поездом БКПУ-2**» (**SF5**), «**УПИ,РПДП,Монитор**»(**SF6**), «**ЦИС-1**» (**SF12**), «**ЦИС-2**» (**SF13**) «**Освещение кабины**» (**SF15**) "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**", отключает «**Ночной отстой**» (**SF28**). На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**".

9. На составе серии 81-760А "Баклажан" машинист включает борт сеть на составе. Для этого нажимает и держит зеленую кнопку "**Вкл. бортсеть**" до тех пор, пока она не загорится, а красная кнопка "**Выкл. бортсеть.**" не погаснет, затем отпускает ее. Убеждается в загорании аварийных ламп освещения в вагоне.

10. Проверяет исправность **АСОТП «Игла»** (нажать кнопку «**4**». Включается информационное табло, на котором указано количество исправных комплектов **АСОТП «Игла»**, равное количеству вагонов). На составе типа 81-760А "Баклажан" должно быть сообщение "**АСОТП 3 комплекта**".

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

12. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1**-й канал (переводит радиостанцию в режим "**Деповская связь**". Для этого 2 раза нажимает **ТАВ+Т** и убеждается, что на **HUD** экрана отображается надпись "**Блокпост депо**"). Занимает рабочее кресло машиниста.

13. Проверяет включение монитора видеообзора, проверяет все видеокамеры (режимы) и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава (при выдаче на 2 главный станционный путь - с правой стороны).

14. Проверяет включение **БМЦИС-01 "САРМАТ"** 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 дежурному по электродепо.

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

19.1 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.

19.2 Нажимает кнопку **«Тормоз»** три раза, контролируя по **МФДУ** давление воздуха в **ТЦ** каждой уставки электропневматического тормоза (**Pmin - Pmax: 1±0,2 атм., 1,5±0,2 атм., 2,5±0,2 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.

19.3 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** (разобшительный 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**.

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

21. 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**».

22. Проверяем схему на ход, для этого переходит на "**3**" страницу ("**ТП**"), 2 подстраница, нажимает удерживает кнопку "Компрессор резервный", убеждается, что в таблице токов везде 0 значения, отпускает кнопку. По **МФДУ** проверяет, что контрольные индикаторы устройств **АЛС-АРС** имеют **красный** цвет, на **МФДУ** отображён режим **2/6** (в случае чего проверяем тумблер "**Дешифратор 2/6**" на ПМВ, 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 ("Запрет ТР АРС") 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**»!

23. 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.

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

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

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

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

24.4 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**).

24.5 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 резервную кнопку «**Двери закрытие**» на левой панели кнопок, контролируя по **МФДУ** закрытие всех дверей состава.

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

26. На ПМВ машинист включает тумблеры «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», «**Освещение кабины слабо**», «**Включение кондиционера салона**», «**Двери торцевые**» (81-760 "Ока"). 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 (81-760 "Ока").

27. В кабине управления головного вагона продолжает проверку состава согласно пунктам **10, 12, 13, 15, 16, 18 - 24**. Во время проведения инициализации **САУ «Витязь-М»**, после проверки исправности тумблеров: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**) – тумблеры отключить.

28. Далее машинист открывает двери с левой стороны состава на **КРР** (включив перед этим «Двери питание»), отключает **КРР** и отжимает все кнопки на пульте управления, выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

29. 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, прижатое состояние токоприёмников вагонов. Включает **БРУ** (количество включённых **БРУ** считает вслух).

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

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

31.1 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;

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

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

31.4 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 (**$2,5 \pm 0,1$ атм.**);

31.5 отключает **КРО**. Делает выдержку 5-10 сек. После закрытия срывного клапана включает **КРО**, проверяет зарядку **ТМ** до давления **$3,1 \pm 0,2$ атм.** и отпуск электропневматических тормозов;

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

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

32. 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 пунктов **29, 30**. Проверку срывного клапана и белых фар головного вагона машинист производит согласно пункта **31**. Далее машинист закрывает двери в составе включив кнопку «**Закрытие дверей**» и убеждается по **МФДУ** в закрытии дверей. Отключает кнопку «**Тормоз резервный**» и **КРО**.

33. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона.

Полная приемка состава завершена. 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

Версия #5

alexshegera создал 18 мая 2022 13:36:22

alexshegera обновил 13 декабря 2024 12:49:22