

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±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.

15. Машинист по манометру проверяет давление в **ТМ (3,1±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 (**Pmin - Pmax: 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.

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±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** – поочередно 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. 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 КРР, 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 передвижного 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](#)

Версия #3

alexshegera создал 18 мая 2022 13:36:22

alexshegera обновил 18 мая 2022 18:30:06