

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 **БТВ** на **МФДУ**;
- состояние **АРС** на **МФДУ** поставив **КМ** в ход;
- проверить сообщение в приоритетной строке;
- проверить давление в напорной и тормозной магистралях на соответствие нормам;
- работу часов в правом верхнем углу **МФДУ** (отсутствие остановки часов);

II. Вызов бригады ПВС производится:

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

III. Порядок покидания кабины состава:

1. доложите поездному диспетчеру о необходимости покидания кабины управления. При необходимости дайте заявку на снятие напряжения с контактного рельса, на включение рабочего и аварийного освещения;
2. по системе громкой связи успокойте пассажиров;
3. приведите в действие стояночные тормоза, проверьте отсутствие 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.*

Версия #1

alexshegera создал 18 мая 2022 14:00:25

alexshegera обновил 18 мая 2022 18:30:07