??????? ?????? ??????? ?????? ? ??????? ?????? ?? ????????? ??????? (???????) ?? ???????? ????? 81-760/760 ? "???/?????????"

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 **62**В.

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 межвагонных 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 вольметру в шкафах вагонов.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты **"*Управление общее*", «*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. 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 (**Р=1,5±0,1** атм.). Кнопкой «***Восприятие сообщения***» машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МДФУ**.
*Если после нажатия кнопки «Ввод» надпись «**Не индентифицированные 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. М*ашинист 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 (**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.
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 **К29** (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 **К29**, 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 поездному 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.

Версия #2
alexshegera создал 18 мая 2022 13:45:47
alexshegera обновил 18 мая 2022 18:30:06