

Порядок ПОЛНОЙ приемки поезда с ночного отстоя на оборотных тупиках (станции) на составах серии 81-760/760А "Ока/Баклажан"

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 **62В**.

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 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.

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 вольтметру в шкафах вагонов.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты "**Управление общее**", «**Управление поездом БКПУ-1**» (**SF4**) и «**Управление поездом БКПУ-2**» (**SF5**), «**УПИ,РДП,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 (**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 **ДЦХ**.

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. **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 (**P_{min} - P_{max}: 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 **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**.

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 «**Заккрытие дверей**», контролируя включение подсветки кнопки и закрытие дверей по **МФДУ**, после этого отключает кнопки выбора правых дверей и «**Заккрытие 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 поезвному 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 APC-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 APC-АЛС.