

# Сокращенная (на БК) приёмка состава типа 81- 760 "ОКА" в депо

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав;
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).

*В головной кабине управления:*

4. Включить автоматы и тумблеры:
  - 4.1 Включает батареи;
  - 4.2 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей «**Ночной отстой**» (**SF28**) и автоматических выключателей без названия. Контролирует положение тумблера БАРС в положение "**2/6**";
  - 4.3 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении);
  - 4.4 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

5. 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!!**

6. Машинист проходит по составу и проверяет:
  - 6.1 Включает аккумуляторы в вагонах и контролирует включение по аварийному освещению

в салоне;

6.2 Между вагонами: открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок;

6.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам **4 - 5**.

*В хвостовой кабине управления:*

7. 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**", занимает рабочее место;

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

9. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1**-й канал;

10. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава;

11. Проверяет включение **БМЦИС-01** на котором устанавливает **номер маршрута**, выбирает **номер пути, станцию отправления и прибытия поезда**. Проверяет работу **радио-информатора**;

12. Проводит инициализацию **САУ «Витязь-М»** следующим порядком:

12.1 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**»)

12.2 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. 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**;

13. Нажимает на **2-3** секунды кнопку «**Включение БВ**», по сигнальным индикаторам **МФДУ** проверяет включение **БВ** на всех вагонах

14. Нажимает кнопку «**7**» и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов («**Лето**» или «**Зима**»), при необходимости корректирует его кнопкой «**Выбор**».

15. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», «**Освещение кабины тускло**», «**Кондиционер**», «**Двери торцевые**», выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее следуя по составу, запирает торцевые двери на трёхгранные замки.

*В головной кабине управления:*

16. В кабине управления головного вагона продолжает инициализацию состава согласно пунктам **7 - 17**. Тумблеры: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**), «**Кондиционер**» – не включать.

17. Далее машинист проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет

автосцепку.

18. Убеждается в исправности красных сигнальных огней, информационного табло.

19. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок **правую** дверь кабины машиниста.

20. Проходит по составу и включает **БРУ** на всех вагонах.

***Об обнаруженных, во время приемки подвижного состава неисправностях, машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо!!***

---

Версия #3

alexshegera создал 18 мая 2022 13:43:31

alexshegera обновил 13 декабря 2024 12:50:20