## 

- 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  $3,0\pm0,2$  атм., в ТЦ происходит снижение давления воздуха с 3-ей до 2-ой уставки торможения ( $P=1,5\pm0,1$  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