81-710 "??3"



????????

Вагоны метрополитена серии 81-710 ("Еж3") были созданы на основе вагонов типа "Еж", но отличались изменённой электрической схемой: ставились более мощные тяговые электродвигатели ДК-116А, применено импульсное регулирование напряжения в режиме реостатного торможения на высоких скоростях. Также более жёсткими стали сиденья. Также впервые была внедрена автоматическая локомотивная сигнализация с автоматическим регулированием скорости (АЛС-АРС) для повышения безопасности движения. Вагоны "Еж3" являются отдельным типом и не могут эксплуатироваться в одном составе с вагонами типа "Е" и "Еж". Все вагоны "Еж3" изначально укомплектованы как головные и эксплуатируются, главным образом, с промежуточными вагонами "Ем-508Т". Вместе с тем часть вагонов "Еж3" используются как промежуточные, в том числе пройдя модернизацию с удалением кабины.

По конструкции "Еж3" почти не отличаются от вагонов типа "Е", основные отличия — более мощные тяговые двигатели ДК-116А часовой мощностью 72 кВт (против прежней 68 кВт) и наличие в силовой цепи тиристорных регуляторов ослабления возбуждения для плавного управления током возбуждения ТЭД при торможении на высоких скоростях.

??????? ??????????? ??????????? ??????? ? ????? ? ???????????

1. В пути следования от станции до электродепо машинист обязан контролировать и дублировать установленным порядком показания светофоров и положение стрелок по маршруту следования, показания указателя АЛС, скорость движения.

2. При выезде из портала на открытый участок подавать оповестительный сигнал " **—** " (один длинный), скорость движения должна быть не более 20 км/ч.

3. При следовании по парковым путям машинист должен проявлять особую бдительность, своевременно подавать оповестительный сигнал при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытым окно или дверь кабины для восприятия указаний, передаваемых по громкоговорящему оповещению, контролировать и повторять положение стрелок и показания светофоров, входящих в маршрут следования, не превышать установленную скорость следования - 15 км/ч.

4. Остановить подвижной состав пневматическим тормозом не доезжая ворот на 10 - 20 метров с учетом метеорологических условий и состояния пути и подать "сигнал остановки" " **- - -** " (три коротких).

5. Получив и продублировав звуковым сигналом сигнал Дежурного по электродепо " **—** " (один длинный), отключить МК.

6. Привести состав в движение со скоростью не более 10 км/ч, не допуская пробуксовки колёсных пар, наблюдая за свободностью пути и беспрепятственным заходом состава.

7. В случае, когда заходящий состав принимается на занятый деповской путь (в глубине стоит состав), машинист должен остановиться пневматическим тормозом на расстоянии не ближе 20 м от впереди стоящего состава (по жёлтой ограничительной полосе) и подать "сигнал остановки" " **- - -** " (три коротких). Получив и продублировав звуковым сигналом сигнал Дежурного по электродепо " **— —** " (два длинных), произвести "подтяжку" состава от контактного рельса со скоростью не более 5 км/ч к месту стоянки и после остановки подать "сигнал остановки".

8. В случае, если заходящий состав принимается в глубину деповского пути, машинист должен остановиться пневматическим тормозом на расстоянии не ближе 20 м до рельсовых упоров (по красной ограничительной полосе) и подать "сигнал остановки". Получив и продублировав звуковым сигналом сигнал Дежурного по электродепо " **— —** " (два длинных) проконтролировать местонахождение работника, который работает с передвижным кабелем высокого напряжения ("удочкой"), и произвести окончательную "подтяжку" состава от передвижного кабеля к месту стоянки со скоростью не более 3 км/ч.

9. При неработающем хвостовом вагоне предупредить об этом Дежурного по электродепо и дальнейшее "подтягивание" производить при надетом передвижном кабеле на токоприёмник исправного вагона.

10. Сдачу состава выполнить установленным порядком.

??????? ????? ??????????? ??????? ? ???????????

Машинист после остановки на деповском пути в установленном месте, должен затормозить состав ПСТ, привести в кабину в нерабочее положение.

1. Закрыть разобщительные краны НМ и ТМ крана машиниста условный № 334, перевести ручку крана машиниста в I положение.

2. Отключить:

- тумблер АРС;

- выключатель закрытия дверей;

- тумблеры освещения кабины, освещения приборов, радиоинформатор, радиостанцию, аварийное освещение, отопление кабины;

- автоматический выключатель вспомогательных цепей (АВ-8А), выключатель батареи.

3. Вынуть реверсивную рукоятку.

4. Пройти по салонам в кабину головного вагона по выходу из электродепо, приводя в нерабочее состояние промежуточные вагоны:

- открыть торцевые двери вагонов и средних кабин;

- убедиться в наличии огнетушителей;

- отключить выключатели батарей, автоматические выключатели вспомогательных цепей (АВ-8А).

5. В кабине головного вагона по выезду из электродепо:

- перекрыть кран ЭПК;

- открыть разобщительные краны НМ и ТМ, отпустить тормоза, ручку крана машиниста перевести во II положение;

- открыть раздвижные двери с обеих сторон;

- привести кабину в нерабочее состояние (в соответствии с пунктами 2 и 3).

6. Убедиться в отключённом положении выключателей батарей по вольтметру АКБ.

7. Сделать запись о техническом состоянии подвижного состава, а также выявленных замечаниях в журнал ТУ-152 М и книгу Т-1, поставив в известность Дежурного по электродепо.

8. Сдать реверсивную рукоятку ТЧД.

??????? ??????? ??????????? ??????? ? ???????????

1. Перед началом приёмки убедиться, что:

- отсутствует напряжение 825 В на принимаемом составе;

- не горят красные сигнальные лампы в канаве и над канавой;

- передвижные кабели (удочки) сняты с токоприёмников и убраны щитки ограждения токоприёмников;

- деповская воздушная магистраль соединена с напорной магистралью головного вагона.

2. В кабине головного вагона по выходу из электродепо:

- убедиться в наличии огнетушителей и пломб на УАВА, РЦУ АРС и КРП, правильности установки маршрута на маршрутном указателе, открытом положении разобщительных кранов НМ и ТМ, наличии давлении в ТМ (5.0 - 5.2 атм) и НМ (не менее 6 атм), включённом положении выключателя подзаряда аккумуляторной батареи и разъединителя цепей управления;

- включить выключатель аварийного освещения;

- включить выключатель батареи и автомат АВ-8А;

- включить тумблер радиостанции;

- реверсивной рукояткой задать направление "Вперёд";

- закрыть раздвижные двери в составе и открыть их с левой стороны по выходу из электродепо;

- затормозить подвижной состав полным служебным торможением, перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ, ручку крана машиниста перевести в I положение (давление в тормозных цилиндрах должно быть в пределах 2.2 - 2.4 атм);

- вынуть реверсивную рукоятку.

3. Проходя по составу:

- включить выключатели АКБ;

- включить автомат АВ-8А;

- проконтролировать наличие огнетушителей и величину давления в ТЦ 2.2 - 2.4 атм, открытие с левой стороны дверей и закрытие с правой - по выходу из электродепо, закрытое положение кранов "Выключение дверей", наличие пломб; положение выключателей подзаряда батареи (включён) и аварийного освещения (выключен);

- проверить правильное сцепление автосцепок, положение концевых кранов НМ и ТМ.

4. В кабине хвостового вагона:

- проверить наличие давления в ТЦ по манометру (2.2 - 2.4 атм) и визуально по прижатию тормозных колодок;

- включить выключатель батареи и автоматический выключатель АВ-8А, включить радиостанцию и аварийное освещение;

- перекрыть кран ЭПК;

- открыть разобщительные краны НМ и ТМ, отпустить тормоза, ручку крана машиниста поставить во II положение. Давление в ТМ по манометру должно быть в пределах 5.0 - 5.2 атм;

- убедиться в наличии огнетушителей и пломб на УАВА, РЦУ АРС, КРП, правильности установки номера маршрута на маршрутном указателе, включённом положении выключателя подзаряда АКБ и разъединителя цепей управления;

- реверсивной рукояткой задать направление "Вперёд";

- включить тумблер АРС, нажатием на КБ отменить работу звонка, открыть кран ЭПК;

- проверить работу электрической схемы на тормоз;

- убедиться в работоспособности раздвижных дверей с обеих сторон и открыть с правой по выходу из электродепо;

- перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ, ручку крана машиниста усл. № 334 поставить в I положение;

- на пульте управления включить тумблеры "Радиоинформатор", "Подсвет приборов";

- выключить тумблер АРС;

- вынуть реверсивную рукоятку.

5. Пройти в головную кабину, запирая торцевые двери промежуточных вагонов.

6. Принять головную кабину:

- перекрыть кран ЭПК, открыть разобщительные краны НМ и ТМ, отпустить тормоза, ручку крана машиниста поставить во II положение;

- на пульте управления включить тумблеры "Радиоинформатор", "Подсвет приборов";

- включить тумблер АРС, нажатием на КБ отменить работу звонка, открыть кран ЭПК;

- реверсивной рукояткой задать направление "Вперёд";

- проверить работу электрической схемы на тормоз;

- убедиться в работоспособности раздвижных дверей с обеих сторон и закрыть двери;

- перекрыть кран ЭПК, выключить тумблер АРС;

- вынуть реверсивную рукоятку;

- открыть краны рельсосмазывателей, убедиться во включённом положении ГВ;

- сделать запись в журнале ТУ-152 М о приёмке подвижного состава и расписаться в книге Т-1, сделать заявку на подачу напряжения;

- проследовать в кабину машиниста и при разрешающем показании маневрового светофора занять рабочее место.

????? ??????? ?? ???????????

Перед выездом подвижного состава из электродепо машинист должен оформить письменную заявку на подачу высокого напряжения в Книге заявок, где указывает: дату, время подачи заявки, номер канавы, заводской номер вагона и ставит свою подпись. Заявка считается действительной на срок не более 5 минут.

При выдаче подвижного состава из электродепо действовать в следующем порядке:

- убедиться, что подвижной состав отсоединён от деповской воздушной магистрали;

- проконтролировать включённое положение радиостанции, отключённое положение МК;

- после открытия светофора "Д" на разрешающее показание и получения сигнала от ТЧД " **—** " (один длинный), проконтролировать местонахождение работника, который работает с передвижным кабелем высокого напряжения, убедиться в отсутствии препятствий для движения, продублировать звуковым сигналом сигнал Дежурного по электродепо и при нажатой педали (кнопке) бдительности привести подвижной состав в движение кратковременной постановкой КВ (КУ) в "Ход-1" и убедиться в наличии наката. В случае его отсутствия остановиться и выяснить причину сопротивления движению. Повторно применить "Ход" и вывести несколько позиций РК до достижения скорости не более 5 км/ч;

- после подхода головного вагона под контактный рельс, убедиться в наличии высокого напряжения по показанию киловольтметра, остановить подвижной состав пневматическим тормозом, подать звуковой "сигнал остановки" " **- - -** " (три коротких);

- получив сигнал от ТЧД на дальнейшее следование " **— —** " (два длинных) машинист убеждается в отсутствии препятствий для движения, включает мотор-компрессор, подтверждает восприятие сигнала подачей звукового сигнала и приводит подвижной состав в движение не допуская боксования колёсных пар;

- до выхода из электродепо хвостового вагона, машинист должен периодически наблюдать через зеркало заднего вида за беспрепятственным проходом подвижного состава. Скорость следования при этом не должна превышать 10 км/ч;

- при следовании по парковым путям машинист должен проявлять особую бдительность, своевременно подавать оповестительный сигнал при приближении к находящимся на путях людям, держать приоткрытым окно или дверь кабины машиниста для восприятия информации передаваемой по громкоговорящему оповещению, контролировать и повторять положение стрелок и показания светофоров, входящих в маршрут следования, скорость, показания указателя АЛС, не превышать установленную скорость следования - 15 км/ч;

- при необходимости снижения скорости или остановки на парковых путях пользоваться пневматическим тормозом, за исключением случаев остановки перед входными светофорами. В этом случае для исключения юза колёсных пар при подъезде к данным светофорам рекомендуется пользоваться электродинамическим тормозом.

В пути следования по соединительной ветке от электродепо до станции, машинист обязан контролировать и дублировать установленным порядком показания светофоров, указателя АЛС, скорость движения, правильность положения стрелок по маршруту.

??????? ?????? ?? ???????

Высадку и посадку пассажиров машинист производит после полной остановки поезда на станции.

Во время стоянки поезда на станции машинист обязан:

- следить за посадкой и высадкой пассажиров по станционному, поездному зеркалу и контролировать время отправления со станции;

- перед отправлением со станции за 15 секунд до отправления поезда по графику информировать пассажиров о закрытии дверей, прекратить посадку пассажиров и закрыть двери в вагонах поезда за 5 секунд до отправления поезда по графику, но не ранее окончания высадки пассажиров.

При наличии запрещающего показания на указателе АЛС или запрещающего показания светофора, продолжать посадку пассажиров в вагоны и закончить посадку после смены запрещающего показания на разрещающее;

- для ускорения высадки и посадки при большом пассажиропотоке или опоздания поезда информировать пассажиров по громкоговорящему оповещению согласно установленным текстам;

- при невозможности закрыть двери в течение 20 - 30 секунд от установленного времени отправления поезда, дополнительно проинформировать пассажиров по громкоговорящему оповещению о закрытии дверей;

- при опоздании поезда относительно графика движения на 30 секунд и более, доложить Поездному диспетчеру и сообщить причину опоздания;

- в случае высадки пассажиров на конечной станции или станции с путевым развитием при следовании поезда в электродепо, дать дополнительную информацию пассажирам по громкоговорящему оповещению о необходимости освобождения вагонов и через открытую дверь кабины машиниста в салон, проконтролировать отсутствие посторонних лиц в первых двух вагонах. При наличии пассажиров вызвать работников Службы движения для их высадки. После сигнала Оператора поста централизации о готовности поезда к отправлению закрыть раздвижные двери;

- если поезд следует не до конечной станции линии, информировать пассажиров о маршруте следования на каждой станции.

??????????? ?????? ?? ???????

При отправлении поезда со станции машинист обязан:

- после окончания посадки пассажиров и закрытия дверей, проконтролировать фактическое время отправления со станции, убедившись и продублировав установленным порядком, готовность к отправлению, привести поезд в движение, наблюдая по поездному зеркалу заднего вида за беспрепятственным проследованием поезда и за сигналами, которые могут быть поданы с платформы до ухода кабины головного вагона поезда за пределы пассажирской платформы;

- на станциях, где установлено отправление поезда по сигналу Оператора или Дежурного по станции, готовностью для его отправления является поданный сигнал "Поезд готов к отправлению";

- при поступлении в момент отправления поезда со станции непонятной информации от пассажиров по связи "Пассажир - машинист", непонятного сигнала, поданного с платформы или отключении тягового режима, связанного с потерей контроля дверей поезда, остановить поезд экстренным торможением, доложить ДЦХ. До выявления и устранения причины, вызвавшей остановку поезда, машинисту запрещается приводить его в движение;

- после отправления со станции обеспечить рациональный режим ведения поезда.

?????????? ?????? ?? ????????

Ведение поезда по перегону должно осуществляться под контролем устройств АЛС-АРС с обеспечением безопасности движения, в соответствии с графиком движения и максимальным использованием рационального режима ведения поезда в целях сокращения расхода электроэнергии.

При следовании поезда по перегону машинист обязан:

- контролировать свободное состояние пути;

- контролировать и дублировать установленным порядком сигнальные показания на указателе АЛС, показания светофоров полуавтоматического действия, положение стрелок, входящих в маршрут следования, скорость следования;

- обеспечить безопасное движение поезда с соблюдением графика и установленных скоростей движения;

- обеспечить прохождение неперекрываемых токоразделов, как правило, с отключённым ходовым режимом тяговых двигателей. Как исключение, разрешается проследование неперекрываемых токоразделов при нахождении рукоятки контроллера машиниста в положении "Ход-1" или "Ход-2" на последовательном соединении тяговых двигателей;

- наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы подвижного состава;

- проявлять особое внимание и бдительность, быть готовым немедленно остановить поезд (состав), если встретится препятствие для дальнейшего следования, а также в случаях: появления запрещающего сигнального показания на указателе АЛС; после проследования запрещающего сигнального показания светофора; снижения видимости, затоплении участков пути; наличия письменных или устных предупреждений; следования первыми поездами; следования по участкам с включённым освещением тоннеля; следования в неправильном направлении;

- при возникновении неисправности на подвижном составе немедленно доложить Поездному диспетчеру и действовать в соответствии с требованиями ПТЭ и Инструкции о порядке действий машиниста при возникновении неисправности на подвижном составе.

????? ? ????????? ?????? ?? ???????

Для обеспечения безопасности движения поездов, выполнения графика движения и культуры обслуживания пассажиров, устанавливается следующий порядок въезда поезда на станцию:

- во всех случаях въезд на станцию производится со скоростью не более показания на указателе АЛС;

- при въезде поезда на станцию машинисту запрещается снимать руки с рукояток крана машиниста и контроллера машиниста, за исключением оперативных переключений;

- при остановке на станции привести тормоза в действие так, чтобы плавно остановиться кабиной управления головного вагона перед сигнальным "Остановка первого вагона" и не отпускать тормоза до готовности поезда к отправлению;

- контролировать свободное состояние пути;

- наблюдать за возможной подачей сигналов, подаваемых Оператором, Дежурным по станции или другими лицами;

- наблюдать за пассажирами на платформе. При нахождении пассажиров за ограничительной линией - подавать оповестительный сигнал;

- при запрещающем показании светофора, наличии сигнала уменьшения скорости, а также других сигналов, требующих остановки или уменьшения скорости, применить электрическое или пневматическое торможение, а при внезапной подаче сигнала остановки или возникновения препятствия для движения - остановить поезд экстренным торможением;

- при проезде сигнального знака "Остановка первого вагона" и невозможности высадить пассажиров, доложить о случившемся ДЦХ и действовать по его указанию.

?????????????? ??????? ??? ?????????

Машинист может проследовать станцию с пассажирами без остановки по распоряжению Поездного диспетчера или по ручному сигналу Дежурного по станции. После получения распоряжения ДЦХ о проследовании станции без остановки машинист обязан проинформировать об этом пассажиров.

При следовании без пассажиров (во внеплановый отстой, перегонке или обкатке подвижного состава) машинист проезжает промежуточные станции без остановки.

При проследовании станции без остановки машинист обязан:

- не превышать установленную скорость - 35 км/ч от торца пассажирской платформы до выхода последнего вагона за её пределы;

- подавать оповестительный сигнал при подъезде к торцу платформы, а также при нахождении пассажиров за ограничительной линией у края платформы;

- наблюдать за возможной подачей сигналов Дежурным по станции;

- контролировать отсутствие препятствий для движения поезда (состава);

- контролировать интервал до впереди идущего поезда по интервальным часам;

- при запрещающем показании светофора или наличии сигнала уменьшения скорости, а также других сигналов, требующих остановки или уменьшения скорости, применить электрическое или пневматическое торможение, а при внезапной подаче сигнала остановки или возникновения препятствия для движения - остановить поезд экстренным торможением.

????????????? ?????????? ????????????? ?? ????????? ????? ??????? ??? ??????? ?????????? ??????????

Машинист должен:

- высадить пассажиров на конечной станции, проконтролировать отсутствие посторонних лиц в первых двух вагонах, через открытую дверь кабины машиниста в салон и при необходимости дать дополнительную информацию пассажирам по громкоговорящему оповещению о необходимости освобождения вагонов. При наличии пассажиров в первых двух вагонах, вызвать работников Службы движения для их высадки;

- после высадки пассажиров закрыть раздвижные двери по сигналу Оператора поста централизации. В случае отсутствия оператора, убедиться в отсутствии посторонних лиц в вагонах в пределах видимости и закрыть раздвижные двери;

- по разрешающему сигналу маневрового светофора, разрешающему сигнальному показанию на указателе АЛС-АРС, продублировать их показания и привести состав в движение не превышая установленной скорости, наблюдая по поездному зеркалу за беспрепятственным проследованием состава и за сигналами, которые могут быть поданы с платформы до ухода кабины головного вагона за пределы пассажирской платформы;

- при движении на станционный путь для оборота следить за свободностью пути и положением стрелочных переводов, входящих в маршрут следования;

- остановить подвижной состав у соответствующего сигнального знака, открыть двери со стороны переходного мостика;

- затормозить ПСТ;

- перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ крана машиниста усл. № 334;

- установленным порядком привести кабину машиниста в нерабочее состояние;

- закрыть и запереть двери кабины на трёхгранный ключ;

- проходя по вагонам в головной вагон, в каждом вагоне проверить: состояние освещения и внутривагонного оборудования, отсутствие посторонних предметов в вагонах и желобах порогов раздвижных дверей, наличие огнетушителей, положение сидений и спинок диванов;

- войдя в кабину машиниста проконтролировать показание маневрового светофора. При запрещающем показании маневрового светофора запрещается занимать рабочее место и приводить кабину в рабочее состояние. Как исключение, при задержке открытия маневрового светофора, разрешается включить выключатель мотор-компрессора.

при разрешающем показании маневрового светофора, привести кабину в рабочее состояние, продублировать установленным порядком сигнальное показание маневрового светофора, маршрутного указателя, указателя АЛС-АРС, скорость следования, положение стрелок по маршруту и привести подвижной состав в движение.

??????? ??????????? ??????????? ??????? ?? ?????? ?????? ?? ??????? ? ???????????? ?????

Расстановка составов на станционных путях для ночного отстоя производится согласно графика движения поездов или по указанию ДЦХ.

После остановки состава у сигнального знака "Остановка первого вагона" машинист обязан:

1. Затормозить состав полным служебным торможением, перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ крана машиниста усл. № 334;

2. Разблокировать выключатель закрытия дверей, открыть двери со стороны переходного мостика или сходней (при отстое на главных путях станции - открыть двери только со стороны платформы);

3. Привести кабину в нерабочее состояние:

- выключить тумблер АРС;

- выключить тумблеры МК, освещения кабины, освещения приборов, радиоинформатора и радиостанции;

- вынуть реверсивную рукоятку;

4. Затормозить головной вагон ручным тормозом;

5. Выключить выключатель аварийного освещения, отопления кабины, автоматический выключатель АВ-8А и выключатель батареи;

6. Закрыть и запереть двери кабины на трёхгранный ключ;

7. Пройти в кабину хвостового вагона;

8. В каждом вагоне:

- проверить состояние внутривагонного оборудования;

- открыть двери кабины;

- выключить автоматический выключатель АВ-8А и выключатель батареи;

9. В кабине хвостового вагона:

- привести кабину в нерабочее состояние, затормозить ручными тормозами, тумблер радиостанции оставить включённым;

- перекрыть кран ЭПК, отпустить тормоза и убедиться в отсутствии скатывания подвижного состава;

- доложить Поездному диспетчеру о постановке состава на отстой, затормаживании ручными тормозами и осигнализировании, выключить тумблер радиостанции;

- закрыть и запереть двери кабины на трёхгранный ключ.

10. Установленным маршрутом с соблюдением требований безопасности пройти в помещение ДСЦП, сдать реверсивную рукоятку на хранение ДСЦП, доложить о постановке подвижного состава на отстой.

??????? ??????? ??????????? ??????? ?? ??????? ? ??????????? ????? ????? ??????? ??????

1. После ночного отдыха машинист обязан:

- установленным маршрутом явиться на Пост централизации согласно времени, указанному в наряде;

- уточнить у Дежурного по посту централизации место стоянки и время выхода подвижного состава на линию;

- получить реверсивную рукоятку и расписание;

- при наличии предупреждений ознакомиться с ними и получить их на бланке установленной формы;

- проход к подвижному составу осуществлять в соответствии с установленным маршрутом с соблюдением требований безопасности.

2. Приёмку начать с головного вагона по ходу поезда, в кабине которого:

- включить выключатель батареи и аварийного освещения, автоматический выключатель вспомогательных цепей (АВ-8А), радиостанцию;

- убедиться в наличии пломб на огнетушителе, УАВА, КРП и РЦ АРС;

- установить номер маршрута на маршрутном указателе;

- убедиться в наличии зеркал заднего вида;

- перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ (двойной тяги) крана машиниста усл. № 334;

- включить тумблер МК.

3. Пройти по составу в кабину хвостового вагона.

В кабинах промежуточных вагонов:

- включить выключатели батарей;

- включить автоматический выключатель вспомогательных цепей (АВ-8А);

- проверить отпущенное положение ручного тормоза, закрытое положение разобщительных кранов НМ и ТМ крана машиниста усл. № 334;

- проверить наличие огнетушителей.

4. В кабине хвостового вагона:

- произвести приёмку аналогично головному вагона;

- открыть разобщительные краны НМ и ТМ, ручку крана машиниста усл. № 334 перевести во II положение;

- при достижении давления в НМ и ТМ до установленных норм: реверсивной рукояткой задать направление "Вперёд" и установленным порядком включить систему АЛС-АРС,

проверить работу электрической схемы на тормоз; убедиться в работоспособности раздвижных дверей, открыть раздвижные двери состава со стороны платформы; затормозить состав полным служебным торможением и перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ крана машиниста усл. № 334; вынуть реверсивную рукоятку; отпустить ручной тормоз; закрыть двери кабины и запереть на трёхгранный ключ;

5. Проходя по составу в каждом вагоне проверить:

- наличие и величину давления в ТЦ по манометру;

- открытое положение раздвижных дверей;

- закрыть и запереть двери из салона в кабину на трёхгранный ключ;

6. В кабине головного вагона:

- открыть разобщительные краны НМ и ТМ, ручку крана машиниста усл. № 334 перевести во II положение;

- реверсивной рукояткой задать направление "Вперёд" и установленным порядком включить систему АЛС-АРС, проверить работу электрической схемы на тормоз; убедиться в работоспособности раздвижных дверей, открыть раздвижные двери состава со стороны платформы; затормозить состав полным служебным торможением и перекрыть разобщительные краны НМ и ТМ крана машиниста усл. № 334;

- установленным порядком доложить ДЦХ по поездной радиосвязи о готовности состава к работе на линии;

- при разрешающем показании светофора привести кабину управления в рабочее состояние и проверить накат.

7. Накат подвижного состава проверяется следующим порядком:

- при отсутствии разрешающей частоты на указателе АЛС-АРС и при наличии разрешающего сигнала светофора, кратковременно перевести рукоятку КВ в положение "Ход-1" с последующим переводом её в нулевое положение при достижении подвижным составом скорости 2-3 км/ч;

- при наличии разрешающей частоты на указателе АЛС-АРС, кратковременно перевести рукоятку КВ в положение "Ход-1" с последующим переводом её в нулевое положение при достижении скорости 7-8 км/ч, обеспечив тем самым разгон подвижного состава за пределы срабатывания ВЗ № 1 от АРС (противоскатывание);

- убедиться в отсутствии сопротивления движению поезда.

Примечание:

проверку хвостовых сигналов производить при обороте подвижного состава.

??????????? ???????????, ???????????? ????????????? ????? ???????

1. При производстве мойки подвижного состава машинист обязан:

- остановить подвижной состав за 10 - 20 метров от ворот моечной канавы и подать "сигнал остановки" " **- - -** " (три коротких);

- по ручному или звуковому сигналу Дежурного по электродепо "подтянуть" подвижной состав до ворот электродепо и рукоятку КВ установить в положение "Тормоз-2" ("Тормоз-3");

- отвернуть зеркала заднего вида головного вагона;

- кратко сообщить маневровому машинисту о техническом состоянии подвижного состава и получить у него реверсивную рукоятку;

- проходя по подвижному составу, убедиться в закрытии форточек и закрытом положении торцевых дверей всех вагонов;

- в хвостовом вагоне отвернуть зеркала заднего вида;

- подать звуковой сигнал " **— —** " (два длинных): "Передаю управление составом". По этому сигналу маневровый машинист убеждается, что зеркала заднего вида отвёрнуты и машинист находится в хвостовом вагоне;

- маневровый машинист отвечает звуковым сигналом " **—** " (один длинный), занимает рабочее место и по сигналу ТЧД приводит состав в движение;

- после включения щёток от рычагов управления приводом моечной установки (когда машина работает в автоматическом режиме), сделать остановку перед вращающимися щётками до появления воды;

- скорость движения при работающих щётках должна быть не более 2 - 3 км/ч;

- в случае появления красного огня светофора в глубине моечной канавы, немедленно остановиться и выяснить обстановку у ТЧД;

- остановку на моечной канаве производить после полного прохода подвижного состава через моечную установку согласно разметки, после чего кабина приводится в нерабочее положение;

- произвести передачу управления звуковым сигналом " — — " (два длинных);

- машинист, выводящий подвижной состав с моечной канавы, после подтверждения принятия управления, по сигналу Дежурного по электродепо, приводит подвижной состав в движение;

- при взаимодействии подвижного состава с рычагом управления привода моечной установки необходимо остановиться перед вращающимися щётками до появления воды, и продолжить движение;

- после проследования моечной установки и ворот электродепо машинист обязан следовать далее по вееру электродепо с открытым окном или дверью кабины;

- скорость движения не более 3 км/ч соблюдать до выхода хвостового вагона за пределы моечной установки.

2. При производстве автоматической мойки запрещается:

- приводить подвижной состав в движение при запрещающем показании светофора "Д" и отсутствии сигнала ТЧД;

- останавливать подвижной состав под работающими щётками;

- продвигать в обратном направлении подвижной состав на моечной установке независимо от того, работает она или нет, если подвижной состав не освободил рычаги датчиков управления моечной установки.

Примечание:

- скорость движения при отключённой моечной установке (не работающих щётках) не более 5 км/ч;

- при отсутствии маневрового машиниста мойка осуществляется прибывшей локомотивной бригадой.

Версия #1
Alexeychik создал 29 сентября 2021 00:07:59
Alexeychik обновил 29 сентября 2021 00:08:55