



**ЭКСПЛУАТАЦИЯ
КОМПЛЕКСОВ СРЕДСТВ СБОРА И
РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ
КПД-3ПВ**

Памятка машиниста

Приложение А

(обязательное)

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

***Изготовитель:* ОАО
"Электромеханика"**

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

440052, г. Пенза, ул. Гоголя, 51/53

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

Содержание

А.1 Приемка локомотива и МВПС локомотивной бригадой	5
А.2 Порядок установки МПМЭ-128.....	5
А.3 Действия машиниста перед началом поездки или смены.....	7
А.4 Установка текущего времени	8
А.5 Порядок ввода даты поездки, номера поезда и табельного номера машиниста	9
А.6 Действия локомотивной бригады в пути следования.....	10
А.7 Действия машиниста при возникновении сбоя в работе КПД-ЗПВ в пути следования.....	14
А.8 Действия машиниста после окончания поездки	15

А.1 Приемка локомотива и МВПС локомотивной бригадой

А.1.1 При приемке локомотива и МВПС локомотивная бригада обязана выполнить следующие работы:

– убедиться по журналу технического состояния локомотива формы ТУ-152 в отсутствии замечаний по работе комплекса средств сбора и регистрации данных КПД-ЗПВ (далее – КПД-ЗПВ) у сдающей бригады;

– проверить внешнее состояние блоков КПД-ЗПВ, правильность их установки, наличие пломб на блоках КПД-ЗПВ, надежность крепления датчиков угла поворота к крышке буксы колесной пары.

А.2 Порядок установки МПМЭ-128

А.2.1 Перед отправлением в очередной рейс локомотива или МВПС в

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

БУ-ЗПВ должен быть установлен МПМЭ-128.

А.2.2 МПМЭ-128, подготовленные к работе, машинист получает у дежурного по депо или иного ответственного работника.

А.2.3 Заправку МПМЭ-128 производит непосредственно машинист локомотива. Съём МПМЭ-128 производится после каждой поездки или при смене бригад.

А.2.4 Во всех случаях наезда на препятствие, проезда сигнала с запрещающим показанием, аварии, крушения или брака в работе, когда для расследования необходимо использовать имеющиеся в МПМЭ-128 записи, машинисту запрещается снимать МПМЭ-128. В таких случаях МПМЭ-128 снимается должностными лицами локомотивного хозяйства железных дорог или ревизорами по безопасности движения, прибывшими для расследования.

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

Исключением являются случаи угрозы уничтожения МПМЭ-128 (пожар и т.п.), когда их изъятие должно производиться машинистом.

А.3 Действия машиниста перед началом поездки или смены

А.3.1 Перед началом поездки или смены машинисту необходимо произвести следующие операции:

- установить МПМЭ-128 в БУ-3ПВ;
- включить питание КПД-3ПВ. После включения при начальном тестировании на дополнительном индикаторе высвечиваются бегущие единицы;
- убедиться в отсутствии неисправностей по показаниям дополнительного индикатора БУ-3ПВ. Для просмотра всех неисправностей следует нажимать кнопку **КОНТР**:

Н000 – нормально;

Н600 - не установлен МПМЭ-128;

Н608, Н609 – сменить МПМЭ-128.

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

Индикация любых других кодов, в том числе **H132**, информируют о неисправности КПД-ЗПВ, т.е. необходимо потребовать устранения неисправности или замену локомотива;

- установить текущее время.

А.4 Установка текущего времени

А.4.1 Чтобы установить текущее время, необходимо:

- нажать кнопку **Т** на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ;
- кнопкой **Ч** установить значение текущего часа;
- кнопкой **МИН** установить значение текущей минуты;
- после установки текущего времени нажать кнопку **П** на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ, после чего КПД-ЗПВ переходит в режим контроля параметров движения.

А.5 Порядок ввода даты поездки, номера поезда и табельного номера машиниста

А.5.1 До отправления поезда (при нулевой скорости) локомотивная бригада должна записать информацию о дате, номере поезда и табельном номере машиниста при помощи БУ-3ПВ или БИ-4ДВ.

Ввод даты поездки, номера поезда и табельного номера производить в следующем порядке:

– нажать комбинацию кнопок ↑ и **ДАТА**;

– после появления **0** на цифровом индикаторе кнопками **МИН** и **Ч** установить дату (месяц/число);

– нажать кнопку **Т** и после появления "1" на цифровом индикаторе кнопками **МИН**, **Ч** и **КОНТР** (единицы, десятки и сотни) установить номер поезда;

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

- нажать кнопку **Т** и после появления "2" на цифровом индикаторе кнопками **МИН, Ч** и **КОНТР** (единицы, десятки и сотни с тысячами) установить табельный номер машиниста;
- если все цифры введены правильно, нажать кнопку **П**.

А.6 Действия локомотивной бригады в пути следования

А.6.1 Перед началом поездки нажать кнопку **П**.

На дополнительном индикаторе БУ-3ПВ или БИ-4ДВ показывается величина ускорения. В случае необходимости нажатием кнопки **Т** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ КПД-3ПВ переводится в режим индикации текущего времени взамен ускорения.

В момент индикации отрицательного ускорения можно зарегистрировать его значение в МПМЭ-128. Для этого нужно нажать кнопку **П** на БУ-3ПВ или на

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

БИ-4ДВ и удерживать ее в нажатом состоянии не менее 1 с.

Если КПД-ЗПВ после включения автоматически перешел в режим контроля параметров движения, и индикатор **КОНТР** "мигает", то следует нажать кнопку **КОНТР** на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ и действовать в соответствии с А.3.1 в части неисправностей.

А.6.2 При отсутствии неисправностей на дополнительный индикатор выводится код **ПОУZ**, где **YZ** – процент заполнения МПМЭ-128.

А.6.3 В пути следования при самопроизвольном уходе поезда загорается индикатор **УХОД** и горит в течение 6-7 с. Машинист должен в течение этого времени принять меры к остановке поезда или нажать кнопку **УХОД** (при санкционированном уходе поезда).

Во время поездки при очередной проверке бдительности индикатор **ПСС** загорается и горит в течение 5-6 с. В

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

течение этого времени машинист должен нажать рукоятку бдительности **РБ** и далее нажать верхнюю кнопку **РБВ** для исключения экстренной остановки поезда.

При внезапном включении “К” и “КЖ” огня на локомотивном светофоре и скорости движения выше допустимой при данных огнях, машинист должен кратковременно на 5 – 6 с выключить ключом ЭПК и принять меры к остановке поезда.

В случае выхода из строя устройств АЛСН и появления свистка ЭПК необходимо нажать на рукоятку бдительности **РБ (РБВ)**. Если свисток не прекращается, машинист должен кратковременно на 5 – 6 с ключом выключить ЭПК и принять меры к остановке поезда.

Если после остановки нормальная работа устройств АЛСН не восстановится, машинист для продолжения движения должен взять

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

приказ, снять фиксатор с разобщительного крана ЭПК или выключить устройства автоматическими выключателями и далее следовать в соответствии с действующими инструкциями.

Включение и выключение устройств АЛСН при наличии на локомотиве блока КОН возможно только на стоянке.

А.6.4 В пути следования локомотивная бригада обязана:

- следить за показанием индикаторов БУ-3ПВ или БИ-4ДВ;
- содержать аппаратуру КПД-3ПВ в чистоте, обращаться с ней осторожно, не класть на нее инструменты и посторонние предметы, не допускать динамических воздействий (ударов).

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

А.7 Действия машиниста при возникновении сбоя в работе КПД-ЗПВ в пути следования

А.7.1 В пути следования, если индикатор **КОНТР** на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ начинает "мигать", машинист обязан нажатием кнопки **КОНТР** на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ вывести на дополнительный индикатор код неисправности и записать его в журнал формы ТУ-152.

Повторное нажатие на кнопку **КОНТР** будет вызывать показ других имеющихся кодов неисправностей.

А.7.2 При индицировании кодов **Н111, Н121, Н131, Н141, Н142, Н201, Н202, Н203, Н204** выключить и затем вновь включить КПД-ЗПВ тумблером питания.

А.7.3 Если после этого нормальная работа КПД-ЗПВ не восстановится, машинист должен доложить об этом поездному диспетчеру по радиосвязи.

А.7.4 Во всех случаях сбоев в работе или неисправностей КПД-ЗПВ, имевших

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

место в пути следования, машинист должен сделать запись в журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152.

А.8 Действия машиниста после окончания поездки

А.8.1 После окончания поездки машинист обязан:

– после окончания маневровых работ до начала движения с поездом или МВПС, после окончания движения с поездом до начала маневровых работ, а также по окончании поездки после остановки локомотива или МВПС перед выключением КПД-ЗПВ или изъятием МПМЭ-128 нажать кнопку П на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ;

– поставить штамп, заполнить его и вместе с МПМЭ-128, маршрутом и поездными документами (бланк предупреждения, справки о тормозах ВУ-45 разрешения на бланках

ЦАКТ.402223.006 ФО.1

установленных форм, регистрируемые приказы поездного диспетчера и дежурных по станциям и др.) сдать дежурному по локомотивному депо или другому ответственному работнику в установленном на железной дороге порядке;

– сделать запись в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 обо всех обнаруженных в пути следования неисправностях в работе КПД-ЗПВ.

А.8.2 Порядок съема, доставки в локомотивное депо и расшифровки МПМЭ-128 с маневровых локомотивов и арендованных локомотивов устанавливается заместителем начальника локомотивного депо по эксплуатации, согласовывается с ревизором по безопасности движения отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги.

ЦАКТ.402223.006 ФО.1