

Сдача электроподвижного состава в депо

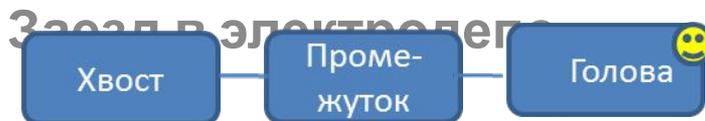
Машинист при заезде в электродепо производит остановку у соответствующего сигнального знака на канаве электродепо.

Затормаживает состав полным служебным торможением, закрывает разобщительный кран и кран ЭПВ, открывает двери с обеих сторон.

Переводит реверсивный вал КВ в нулевое положение, отключает тумблеры АРС, АЛС.

На головном вагоне отключает автоматы А-53, А-49 и другие в соответствии с требованиями Местной инструкции, а также выключатель АКБ.

Открывает торцевую дверь, выходит в салон головного вагона.



МАШИНИСТ



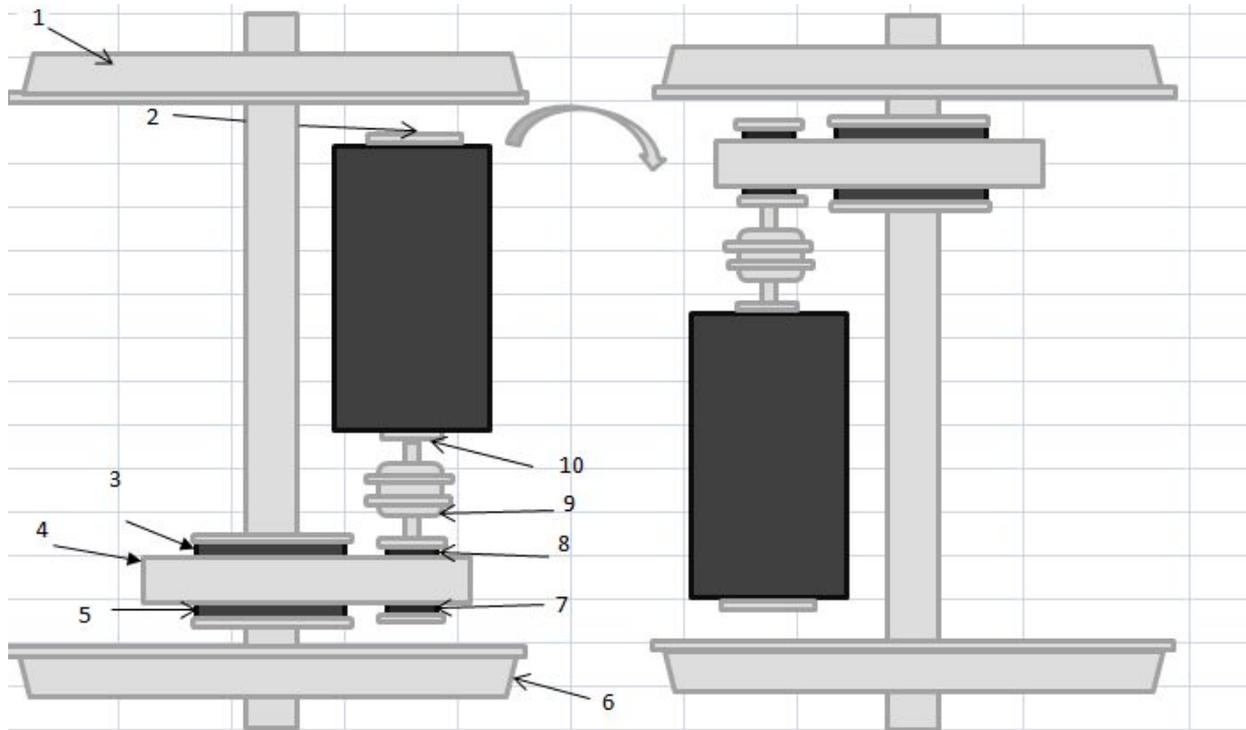
Следует к хвостовой кабине. В каждом вагоне проверяет величину давления в ТЦ, (2,5-2,7 атм для головных вагонов и 2,4-2,6 для промежуточных) крепление диванов, состояние огнетушителей. В каждом вагоне отключает АКБ, открывает торцевые двери.



В хвостовой кабине устанавливает реверсивный вал по ходу движения, закрывает двери в поезде. выключает АКБ, Отключает автоматы А-53, А-49 и другие автоматы в соответствии с требованиями Местной инструкции, Убеждается в отсутствии напряжения на 10 проводе. Перекрывает кран ЭПВ, открывает разобщительный кран, производит отпуск пневмотормоза.



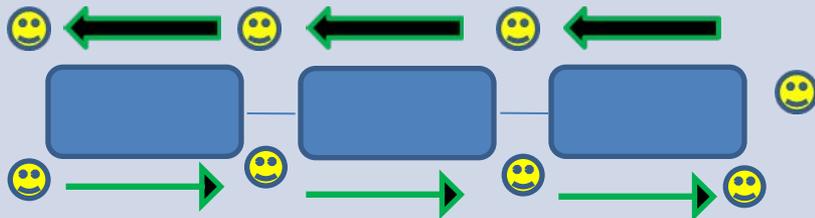
Убеждается в негорящих красных фар хвостового вагона. Одевает головной убор, спускается в смотровую канаву, если это предусмотрено Местной инструкцией. Проверяет нагрев тепловых узлов, состояние предохранительных устройств, ЗУМов. По выходу из канавы убеждается в негорящих красных фарах головного вагона, производит проверку состава с боков. Если осмотр подвагонного оборудования не предусмотрен, либо состав находится на мелкой канаве, производит проверку состава с боков, начиная с правой стороны.



В процессе осмотра подвагонного оборудования машинист проверяет нагрев тепловых узлов в следующей последовательности:

1. Нагрев левого колеса (колесо должно быть холодным);
2. Перегрев 2-го моторно-якорного подшипника; (под крышкой), не более 55°C по отношению к температуре окружающей среды;
3. Перегрев подшипника редуктора (№ 140, роликовый), не более 35°C по отношению к температуре окружающей среды;
4. Перегрев корпуса редуктора, не более 35°C по отношению к температуре окружающей среды;
5. Перегрев подшипника редуктора (№ 840, шариковый), не более 35°C по отношению к температуре окружающей среды;
6. Нагрев правого колеса (колесо должно быть холодным);
7. Перегрев подшипника (№315, роликовый), не более 35°C по отношению к температуре окружающей среды;
8. Перегрев подшипника 315 (роликовый), не более 35°C по отношению к температуре окружающей среды;
9. Перегрев карданный (зубчатой) муфты; не более 20 (40°C) по отношению к температуре окружающей среды;
10. Разбег карданный (зубчатой) муфты; 5-7 (10-12) мм;
11. Перегрев 1-го моторно-якорного подшипника; не более 55°C по отношению к температуре окружающей среды;
12. Индуктивный шунт (должен быть теплым в двух точках);
13. Картер мотор-компрессора (должен быть теплым)

МАШИНИСТ



Проверяет экипажную часть, зазоры между колодками и поверхностью катания колес, состояние токоприемников, положение пневматических кранов.

Отключает ГВ, закрывает краники РСЧ. На головном вагоне убеждается в негорящих красных фарах. Если Местной инструкцией предусмотрена проверка тепловых узлов, проверяет нагрев букс. Температура нагрева не должна превышать 35°C , с учетом температуры окружающей среды.

Если осмотр подвагонного оборудования не производился, заходит в хвостовую кабину. В каждом вагоне проверяет напряжение на АКБ, которое должно быть не менее 62В, а также отсутствие давления в ТЦ.

Если осмотр подвагонного оборудования производился, заходит в головную кабину. Проверяет напряжение на АКБ и отсутствие давления в ТЦ.

Сдает поездной инструмент и реверсивную ручку КВ в инструментальную согласно требованиям Местной инструкции. Производит запись о закреплении диванов в специальный журнал. При наличии неисправности на составе производит запись в книгу ремонта ТУ-152М, установленным

МАШИНИСТ



С правой стороны по выезду из депо проверяет экипажную часть, зазоры между колодками и поверхностью катания колес, состояние токоприемников, положение пневматических кранов.

Между вагонами проверяет открытое положение кранов ЭКК, правильность сцепа.

Включает ГВ, открывает краники РСЧ.

Молотком отводит скобу срывного клапана головного вагона в рабочую сторону для его срабатывания.

Заходит в головную кабину.



Производит посадку срывного клапана, восстанавливает контакты УАВА.

Закрывает двери в поезде.

Не ранее, чем за 10 минут до выезда дает письменную, а затем устную заявку на подачу напряжения 825 В.

В момент подачи напряжения находится в головной кабине.