



**МОСКОВСКИЙ
МЕТРОПОЛИТЕН**

**УКАЗАНИЕ
От 28.03.2002 г. №241**

«О вводе в действие Инструкции о порядке действий работников электродепо при получении сигнала от устройств АСОПТ «Игла-МТ» о повышенном нагреве буксового узла (И-019 ТЭ-2002)».

В связи с вводом в постоянную эксплуатацию на электроподвижном составе метрополитена устройств АСОПТ «Игла-МТ»

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Ввести в действие с 01.05.2002 г. Инструкцию о порядке действий работников электродепо при получении сигнала от устройств АСОПТ «Игла-МТ» о повышенном нагреве буксового узла И-019 ТЭ-2002 (приложение №1).
2. Начальникам электродепо до 01.05.02 г. организовать изучение и проверку знания настоящей инструкции причастными работниками. Результаты проверки оформить порядком, предусмотренным «Положением о технической учёбе», утверждённым приказом от 15.04.96 г. №148.
3. Контроль за выполнением данного указания возложить на главного инженера Службы подвижного состава ДЁМКИНА.

**Заместитель начальника метрополитена –
начальник Службы подвижного состава**

В.Н. БОГОМОЛОВ.

Приложение №1 к указанию от 28.03.2002 №241

«УТВЕРЖДАЮ»

Заместитель начальника Мос-
ковского метрополитена

В.Н. БОГОМОЛОВ

28 марта 2002 г.

ИНСТРУКЦИЯ

О порядке действия работников электродепо, при получении сигнала от устройств
АСОПТ «Игла – МТ» о повышенном нагреве буксового узла

И-019 ТЭ-2002 г.

Москва 2002 г.

1. Назначение и принцип действия Автоматической Системы Оповещения и Тушения Пожара с подсистемой контроля температуры брукс АСОТП «Игла-МТ».

В целях повышения безопасности движения поездов на вагонах метрополитена АСОТП «Игла-М» дополняется подсистемой контроля температуры перегрева брукс АСОТП «Игла-МТ».

АСОТП «Игла-МТ» сохраняет функции обнаружения и контроля за эффективностью тушения пожаров в защищаемых объемах с отображением информации аналогично системе «Игла-М».

Дополнительной функцией системы является обнаружение и оповещение машиниста о перегреве брукс вагонов электроподвижного состава.

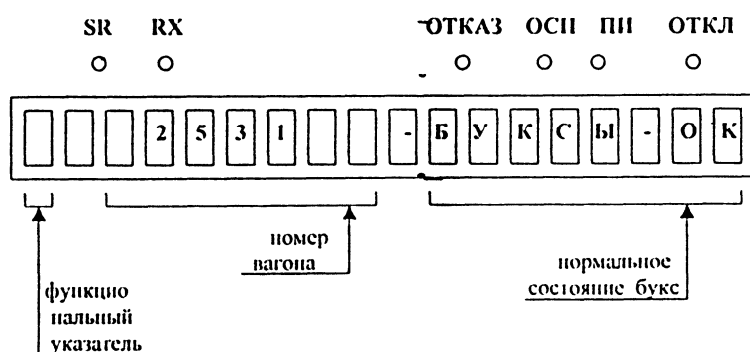
На корпусах брукс электроподвижного состава устанавливаются датчики температуры.

Система «Игла-МТ» оповещает машиниста в том случае, когда разница температуры одной бруксы превышает 35 градусов по отношению к самой холодной бруксе с этой же стороны вагона.

Система АСОТП «Игла-МТ» включается при включении аккумуляторных батарей на составе.

2. Включение системы.

При включении аккумуляторных батарей происходит самотестирование системы, после чего сначала выводится информация от пожарной части системы, а затем проходит информация от подсистемы «Бруксы». На мониторе появляется информация № ВАГОНА – БУКСЫ – Ок, что соответствует нормальному режиму температур брукс. Сообщение сопровождается коротким звуковым сигналом высокого тона.

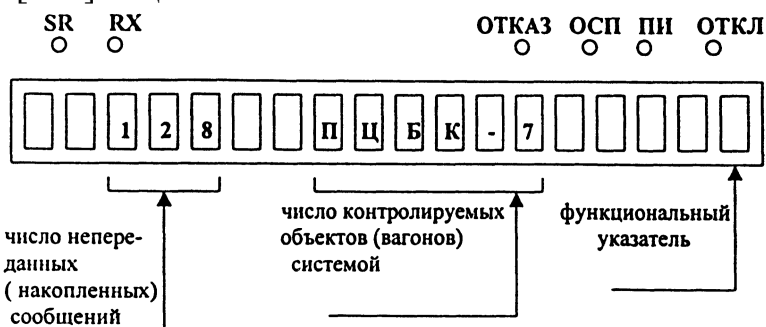


3. Работа АСОТП «Игла-МТ» в дежурном режиме.

В дежурном режиме система «Игла-МТ» производит пожарный контроль защищаемых объемов и сравнение температур брукс вагона.

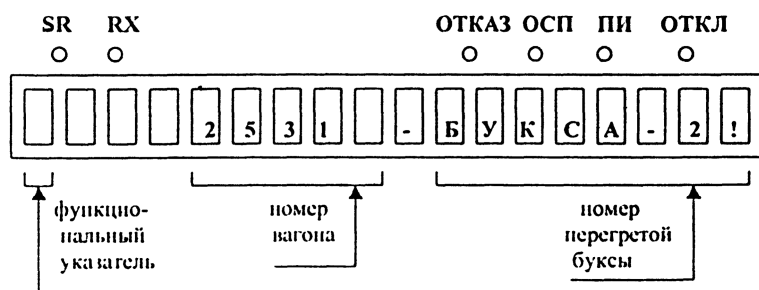
При исправности всех компонентов АСОТП «Игла-МТ» на передней панели ЦБКИ:

- включен только индикатор «Питание»;
- на дисплее индикация соответствует дежурному режиму;
- [128] ПЦБК-7



4. Сообщение о перегреве буксы.

При превышении рабочей температуры одной буксы по отношению к остальным буксам с этой же стороны вагона, на дисплее высвечивается: номер вагона, адрес расположения буксы и символ [!] восклицательный знак (буксы располагаются от головы вагона слева 1-ая, 3-ья, 5-ая, 7-ая и справа 2-ая, 4-ая, 6-ая, 8-ая). Сообщение сопровождается восемью звуковыми сигналами высокого тона в течение 10 секунд.



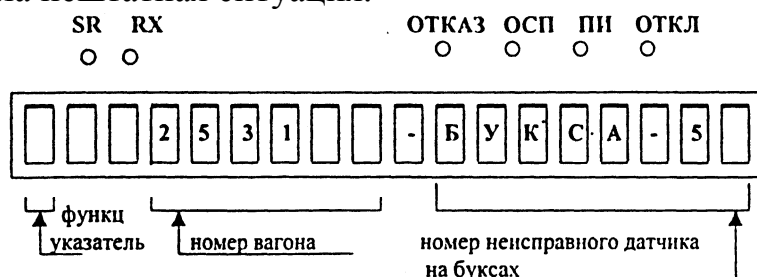
По истечении 10 секунд информация на дисплее о перегреве буксы гаснет и отключается звуковой сигнал. Система «ИГЛА-МТ» включается в дежурный режим «ПЦБК-7».

Информация о неисправности буксы сохраняется в памяти системы.

5. Возможные случаи неисправности:

- неисправность Датчика Температуры Буксы (ДТБ);
- неисправность Блока Разъемных Соединений (БРС);
- неисправность ЛБК;
- обрыв линии связи (ЛС) с локальным блоком контроля температуры букс (ЛБК-ТБ), короткое замыкание ЛС с (ЛБК-ТБ);

Во всех выше перечисленных случаях возникновения неисправности включается звонок и на панели ЦБКИ загорается светодиод «Отказ». На дисплее ЦБКИ при неисправностях высвечивается адрес неисправной буксы и номер вагона, в котором возникла нештатная ситуация.



6. Действия локомотивной бригады, если при работе на линии на дисплее появится информация о перегреве буксы.

Снизить скорость до 35 км/ч вести наблюдение за состоянием ходовых частей вагонов через зеркало заднего вида, доложить поездному диспетчеру о появлении информации на дисплее о наличии перегретой буксы на вагоне.

При отсутствии задымления и признаков заклинивания колёсных пар снизить скорость до 35 км/ч и на первой попутной станции высадить пассажиров. Проверить накат и следовать далее со скоростью не более 35 км/ч в электродепо или пункт технического осмотра.

При обнаружении задымления букс:

Доложить поездному диспетчеру и ограничить скорость до 35 км/ч.

По прибытии на станцию высадить пассажиров и проверить состав на скатывание. При отсутствии скатывания проверить накат.

При наличии скатывания (наката), следовать до ближайшей станции с путе-

вым развитием со скоростью не более 35 км/ч.

При отсутствии скатывания (наката) доложить поездному диспетчеру и осмотреть состав (вагон).

При обнаружении признаков заклинивания колесной пары (наличие продиров на рельсах, нагрев колеса колёсной пары) доложить поездному диспетчеру и следовать до ближайшей станции с путевым развитием со скоростью не более 10 км/ч по стрелочным переводам не более 5 км/ч. При невозможности следования вызвать восстановительную бригаду.

При обнаружении признаков заклинивания колёсной пары на перегоне (искрение, сопротивление движению):

О заклинивании колёсной пары доложить поездному диспетчеру и следовать до ближайшей станции со скоростью не более 10 км/ч, по стрелочным переводам не более 5 км/ч.

На станции высадить пассажиров из поезда, осмотреть выявленный системой «Игла-МТ» вагон, установить причину искрения и возможность дальнейшего следования. Следовать до ближайшей станции с путевым развитием. При невозможности дальнейшего следования вызвать восстановительную бригаду.

7. Перегонка состава со станционных путей в электродепо должна производиться после дачи готовности работником, имеющим право осмотра колёсных пар и в сопровождении машиниста-инструктора.

8. При появлении на дисплее информации «неисправность» машинист сообщает об этом дежурному машинисту-инструктору и при постановке состава в электродепо производит запись об этом в Книгу записи замечаний машиниста и их устранения формы ТУ-152м и по окончании смены пишет донесение установленной формы.

СОГЛАСОВАНО:

Заместитель Начальника Службы подвижного состава

А.Г. УЗЛОВ

28 марта 2002 г.

УТВЕРЖДАЮ:

Главный инженер электродепо «Печатники»

Л.В. ДЁМКИН

28 марта 2002 г.