

ИНСТРУКТАЖ №5 по СПС от 27.02.02 г.

«О случае потери управления поездом на составе электродепо «Замоскворецкое» и рекомендациях машинисту при восстановлении защиты на вагонах 81-717.81-714».

09.02.02 в 15 час. 08 мин. на составе 6 маршрута (электродепо «Замоскворецкое») при отправлении со станции «Орехово» произошла потеря управления поездом (горели красная и зелёная лампы РП). При попытке машинистом восстановить РП – отключался автомат А-74 (защищает цепь возврата РП, 17 провод). Из хвостовой кабины, куда машинист перешёл по распоряжению ДЦХа для отправления по светофору «Д» на 3 станционный путь, управление поездом так же не восстанавливалось, горели красная и зелёная лампы РП. После назначения вспомогательного поезда (сзади идущий поезд 53 маршрута), соединённый сцеп проследовал до станции «Норокузнецкая» и далее на соединительную ветвь. Перегонка состава в электродепо была произведена после «сечения» по схеме 4-4 и восстановления защиты (РП) в исправной части.

Расследованием случая установлено:

– На вагоне №7969 отключился БВ (быстродействующий выключатель) из-за неисправности в цепи управления СДРК (РК «проскакивал» позиции – резкий бросок тока в силовой цепи);

– Из-за длительного включения цепи возврата РП (машинист согласно рекомендации 2 раза по 30 сек. нажимал на кнопку «возврат РП») на вагоне №7961 из-за явного перегрева катушки возврат РП произошло межвитковое замыкание.

Так как на данном вагоне конструктивно отсутствовала защита вагонной цепи возврата РП, автомат А-74 в головном вагоне отключал 17 поездной провод. **В данной ситуации восстановить защиту было невозможно.**

– Причиной отключения РП на всём составе явилось попадание постороннего питания на 24 поездном проводе из-за замыкания его 17 поездным проводом.

Машинист действовал согласно рекомендации.

Напоминается локомотивным бригадам (машинистам):

На вагонах 81-717, 81-714 защита силовой цепи в тяговом режиме от токов короткого замыкания и перегрузок осуществляется с помощью **БВ** или **Автоматического выключателя (АВ)** и других устройств.

БВ на вагонах 81-717, 81-714 первых годов выпуска отсутствует, на последующих вагонах установлен с различными системами управления (приводами): пневматической, электромеханической и электронной. Существующие рекомендации машинисту по восстановлению БВ при его срабатывании оказались не совсем правильными (нельзя в течение 30 сек. держать включенной кнопку «возврат РП»).

АВ установлен на вагонах последних лет выпуска. Для восстановления АВ после его срабатывания достаточно включить кнопку возврат РП на 2-3 сек.

В связи с вышеизложенным и для исключения случаев межвиткового замыкания в катушке возврата РП из-за длительного её включения – **устанавливается следующий порядок восстановления защиты на вагонах 81-717, 81-714 после её срабатывания** (в тех случаях, когда её можно восстанавливать): **нажать на 2-3 сек.**

на кнопку «Возврат РП» (при «0» положении главной рукоятки КВ), после чего включить кратковременно «Ход-1», обратив внимание на сигнальную лампу РП:

– Лампа РП гаснет – действовать согласно п. 3 раздела 2 Инструкции И-015 ТЭ (причина – отключение РП);

– Лампа РП не гаснет (причина – срабатывание БВ или АВ).

Действия машиниста: **повторно на кнопку «возврат РП» не нажимать, вызывать машиниста-инструктора** и по возможности отключить неисправный вагон.

**Заместитель начальника
Службы подвижного состава
по эксплуатации**

А.Г. УЗЛОВ

**Заместитель начальника
отдела эксплуатации
Службы подвижного состава**

В.А. ВЕЛИКАНОВ