ARKUSZ PRZEGLĄDOWO – NAPRAWCZY

POJAZD KOLEJOWY KOMPLETNY

Lp	Przeglądy i naprawy							CZYNNOŚCI	WYMAGANIA	Nr zał.	
	P5	P4.3	P4.2	P4.1	P3	P2	P1			Karta prób, pomiarów i smarowań	Protokół
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1								**JAZDA PRÓBNA KWALIFIKACYJNA**			
	X	X	X	X	X			- Przeprowadzić jazdę próbna kwalifikacyjną	Zgodnie z protokółem z wykonania jazdy próbnej kwalifikacyjnej		4
2								**PRÓBY STACJONARNE - KOŃCOWE**			
	X	X	X	X	X	X		- Sprawdzić działanie urządzeń układu napędowego i przetwornicy pomocniczej	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, pewne osadzenie wtyku zasilania warsztatowego, wentylatory mają właściwy kierunek obrotów (powietrze wypychane jest w dół) zgodnie z wskazaniem), brak wibracji – odczuwalnych drgań i nie występuje nierównomierność pracy	1	
	X	X	X					- Sprawdzić działanie przełącznika głównego	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, brak napięcia na odbierakach prądu i w obwodzie głównym w pozycji „neutralne”	1	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić działanie radiostacji	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, zapewniona łączność z obu kabin- status pojazdu „wyłączony”	2	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić działanie elementów pulpitu maszynisty	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych	2	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
						X	X	- Sprawdzić działanie hamulców (próba hamulca)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, przy zadaniu nastawnikiem pełnego hamowania służbowego- ciśnienie na manometrze wynosi 0,9-1,2 bar (na ekranie COMET1 – ekran 6.1.2 - stan hamulca „Z”) i wyłączenie hamowania (poz. ”JAZDA”) - ciśnienie wynosi O bar (na ekranie COMET1 – ekran 6.1.2 - stan hamulca „W”)	**2**	
	X	X	X	X	X			Zmierzyć ciśnienie w cylindrze w ostatniej fazie hamowania służbowego i przy hamowaniu awaryjnym dla wagonów w stanie próżnym i ładownym (z zasymulowanym obciążeniem). Sprawdzić wskazanie wyświetlacza COMET1 dla obydwu rodzajów hamowania	Ciśnienie w cylindrze w ostatniej fazie hamowania służbowego w wagonie Tc od **0,9 do 1,2 bara**, w wagonie M od **1 do 1,3 bara,** przy hamowaniu awaryjnym w wagonie Tc od **2,15 do 2,45 bara**, w wagonie M od **2,35 do 2,65 bara**. Okładziny powinny przylegać do tarcz hamulcowych. Wyświetlacz COMET1 powinien pokazywać „Z” dla hamulca załączonego i „W” dla wyluzowanego.	**4**	
	X	X	X	X	X			Zmierzyć ciśnienie załączania się i luzowania hamowania służbowego	Załączenie hamowania powinno nastąpić przy ciśnieniu **0,4 do 0,6 bara**, natomiast luzowanie hamowania przy ciśnieniu **0,2 do 0,4 bara.**	**4**	
	X	X	X	X	X			Zmierzyć uśrednione ciśnienie w poduszkach po opróżnieniu poduszek po jednej stronie wagonu.	Powinno wynosić od **0,45 do 1,05 bara**. Dopływ powietrza do poduszek powinien odbywać się bez zakłóceń.	**4**	
	X	X	X	X	X			- Upuścić powietrze z głównego przewodu zasilającego.	Sprawdzić czy przy ciśnieniu w głównym przewodzie zasilającym **6,5 ± 0,2 bara** wdrożyło się hamowanie awaryjne.	**4**	
	X	X	X	X	X			- Wykonać próbę szczelności układu pneumatycznego.	Dopuszczalny spadek ciśnienia w głównym przewodzie zasilającym z 10 barów wynosi poniżej **0,2 bara** w ciągu **5 min**.	**4**	
	X	X	X	X				- Zmierzyć czas i wartość ciśnienia zadziałania i luzowania hamulca oraz ciśnienie w cylindrze w ostatniej fazie hamowania służbowego i przy hamowaniu awaryjnym z zasymulowanym obciążeniem w stanie próżnym i ładownym (z zasymulowanym obciążeniem)	Dopuszcza się czas zadziałania hamulca do **2 s** i czas luzowania do **3,5 s.** Zasymulować obciążenie **4,36 ± 0,15 bara** dla wagonu M i **4,18 ± 0,15 bara** dla wagonu Tc. Ciśnienie w ostatniej fazie hamowania służbowego w wagonie Tc od **1,4 do 1,7 bara**, w wagonie M od **1,5 do 1,8 bara.** Przy hamowaniu awaryjnym w wagonie Tc od **3,15 do 3,45 bara**, w wagonie M od **3,45 do 3,75 bara**.	**4**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić działanie wentylacji przedziałów pasażerskich	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, odczuwalny powiew strumienia powietrza - zapewniona wentylacja - status pojazdu „włączony” przy zasilaniu tylko z baterii akumulatorów	**1**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić działanie oświetlenia przedziałów pasażerskich	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, wszystkie świetlówki funkcjonują- zapewniona ciągła praca, pełne oświetlenie Zapewnione oświetlenie awaryjne- status pojazdu „włączony” przy zasilaniu z baterii akumulatorów	**1**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić działanie oświetlenia zewnętrznego- reflektorów i świateł końcowych	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, wszystkie światła funkcjonują prawidłowo (status pojazdu „wyłączony” – brak oświetlenia; status „załączony”- reflektory świecą się tylko od strony kabiny aktywnej, a po przeciwnej stronie tylko światła końcowe, status „zmiana kabiny” – świtała końcowe święcą się po obu stronach pojazdu Zapewniona ciągła praca, właściwe ustawienie reflektorów Zapewnione jest oświetlenie, przy zasilaniu z baterii akumulatorów	**1**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić stan i poprawność działania wyświetlacza COMET 1	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, wyświetlany ekran główny (domyślny), brak wyświetlenia awarii, napięcie sterowania w zakresie 77-137 V	**2**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić stan i poprawność działania wyświetlacza zewnętrznego (FDU)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, poprawne wyświetlanie komunikatów.	**5**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić stan i poprawność działania wyświetlacza wewnętrznego (IDU)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, poprawne wyświetlanie treści komunikatów dźwiękowych	**5**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić poprawność działania funkcji nadawania komunikatów pasażerskich (DVA)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych	**5**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić poprawność działania systemu awaryjnej komunikacji pasażerskiej (PECU)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych (wszystkie moduły PECU)	**5**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić poprawność działania funkcji komunikacji międzykabinowej (CI)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych	**5**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić poprawność działania funkcji rozgłoszenia maszynisty (PA)	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych	**5**	
	X	X	X	X	X	X		- Sprawdzić napięcie sterowania po wyłączeniu zasilania WN	Zgodnie z kartą prób stacjonarnych, po upływie **5 min.** od wyłączenia WN wartość napięcia sterowania **≥ 90 V** (na wyświetlaczu COMET 1)	**2**	
	X	X	X	X	X	X	X	- Sprawdzić stan środków ochrony p. porażeniowej	Brak uszkodzeń, zapewniona zgodność numeracji i kompletność środków ochrony p. porażeniowej tzn. : 1 para rękawic dielektrycznych, 1 szt. -drążek izolacyjny, 1 szt. –uszyniacz Zachowana ważność legalizacji (dopuszczenie do stosowania) w/ w środków		**1**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	X	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	- Sprawdzić obecność plomb	1) Plombowaniu na pulpicie maszynisty podlegają: - wył. SOP - wył. czuwak - wył. bocznikowanie drzwi - wył. bocznikowanie hamulca awaryjnego 2) Plombowaniu w przedziale pasażerskim podlegają : - dźwignie awaryjnego otwierania drzwi 3) Plombowaniu na tablicy pneumatycznej podlega : zawór „B8”		**2**
	X	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	- Sprawdzić wizualnie po zakończeniu prób stacjonarnych położenie odbieraków prądu, przełącznika głównego, wyłączników ogrzewania szyb i wycieraczek, ogrzewania, wentylacja i oświetlenia w kabinie maszynisty oraz radiostacji	Wszystkie odbieraki w położeniu górnym Przełącznik główny w położeniu zgodnym z instrukcją załączenia WN w elektrowozowni Wyłączniki ogrzewania , wycieraczek, wentylacji i oświetlenia – w poz. wyłączone Radiostacja – wyłączona		**2**
	X							Zważyć wagon	Naciski kół tej samej osi mogą różnić się nie więcej niż **4%**. Naciski osi tego samego wagonu mogą różnić się nie więcej niż **2%**. Masa wagonu napędowego wynosi **30617 kg**, a tocznego **28294 kg**. Całkowita masa zespołu trakcyjnego nie może przekroczyć **186000 kg**.	**6**	
	X	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**	- Sprawdzić wizualnie po zakończeniu prób stacjonarnych stan hamulca postojowego, stacyjki, radiostacji, stan pokryw, przewodów elektrycznych i pneumatycznych łączących wózek z pudlem oraz wagony miedzy sobą	Wyluzowany hamulec postojowy W stacyjce brak kluczyka Pewnie zamknięte wszystkie pokrywy na zewnątrz i wewnątrz pojazdu Prawidłowo ułożone przewody (nie są narażone na uszkodzenia- brak zagięcia/ załamania, otarcia o konstrukcje itp.), pewne połączenia		**2**
3								**JAZDA PRÓBNA**			
	X	**X**	**X**	**X**	**X**	**X**		- Przeprowadzić jazdę próbną pojazdu trakcyjnego	Zgodnie z programem jazdy próbnej	**3**	**3**