

## **Hlavní kontrolér uvázne na odporových stupních. za jízdy postupujeme takto**

Vypneme HV elektrického vozu na kterém uvázl HK na stupních. Nesmíme použít tlačítko vypnutí HV. Vypnutí provedeme **krátkodobým** stlačením tlačítka startu MG. Delším stlačením tlačítka může dojít k sepnutí relé B22–25 (větrné relé) na elektrickém voze který je v pořádku, po najezení na JI by došlo k vypnutí HV..

- 1 Uvázl li HK na elektrickém voze ze kterého ovládáme jednotku, vypneme řízení, zapneme HV, přepneme MG nouzově, nastartujeme MG a pokračujeme v jízdě.
- 2 uvázl li HK na zadním elektrickém voze nečiníme další opatření a pokračujeme v jízdě. Na předním elektrickém voze máme zablokované západky. Musíme li stáhnout sběrač dojde po zastavení ventilátoru odporníku k sepnutí relé B22-25 (větrné relé). Pro odblokování relé B22-25 použijeme některou z těchto možností.
  - a) po startu MG a rozběhu ventilátorů navolíme přerušovaný chod, vypneme a asi po 2 vt. zapneme jistič P2- 4
  - b) provedeme mechanické odblokování západek, přestavíme směrovou páku do 0, po startu MG navolíme přerušovaný chod a po rozběhu ventilátoru odporníku přestavíme směrovou páku do polohy vpřed..
  - c) vykrátíme vodiče 300-121, (L4-12 P4-1) tím dojde k odblokování západek, přestavíme měrovou páku do 0, po startu MG navolíme přerušovaný chod a po rozběhu ventilátoru odporníku přestavíme směrovou páku do polohy vpřed.
  - d) po startu MG a rozběhu ventilátorů vytáhneme a opět zasuneme relé B22-25 (je li relé patičového provedení)

### **Zkrokování uvázlého kontroléru do 0.**

**Pro zkrokování uvázlého kontroléru použijeme některou z těchto možností**

- 1) opakovaně vypneme a opět zapneme jistič P2-4.(úspěšné při závadě na vačkách 35V04, 36V04)
- 2) provedeme zkrokování pomocí nouzové jízdy. (úspěšné při závadě na vačkách)
  - a) vypneme HV na obou elektrických vozech
  - b) přejdeme na elektrický vůz na kterém uvázl HK
  - c) vypneme jistič P2-4
  - d) přepneme elektrický vůz do polohy řídicí, směr vpřed
  - e) přepneme elektrický vůz do polohy nouzová jízda
  - f) přestavíme zadávací páku na 17°
  - g) vykrátíme vodiče 300-380, (L2-5 a P1-3) J-O-B se přestaví do polohy J
  - h) sjíždíme zadávací pákou až do okamžiku, kdy zhasne kontrolka jízdy na odporových stupních
  - i) odstraníme vykrácení vodičů 300-380
  - j) přestavíme zadávací páku do 0
  - k) zapneme jistič P2-4
- 3) zkrokuje HK ručním spínáním EPV pneumotoru. (úspěšné při závadě na vačkách)
- 4) zkrokuje HK pomocí račny po uzavření přívodu vzduchu k pneumotoru. (úspěšné vždy)

Podaří li se zkrokovat kontrolér podle bodů 1, 2, 3 jsou EPV pneumotoru v pořádku. Je vadná některá vačka pneumotoru.

Podle druhu závady (vačka pneumotoru, nebo EPV pneumotoru) se rozhodneme pro další postup. Posoudíme možnost výměny s ohledem na časovou náročnost opravy. Pokud nám čas neumožňuje provedení opravy postupujeme takto. Je li vadný některý EPV vypneme na tomto elektrickém voze řízení, MG přestavíme do polohy nouzově a pokračujeme v jízdě pouze na jeden elektrický vůz. Je li vadná některá vačka pneumotoru přejdeme na nouzovou jízdu a pokračujeme v jízdě na oba elektrické vozy.

