



**КОМПЛЕКС СРЕДСТВ СБОРА И  
РЕГИСТРАЦИИ ДАННЫХ  
КПД-3ПВ**

Памятка машиниста  
ЦАКТ.402223.006 Д7

**ЦАКТ.402223.006 Д7**

***Изготовитель:*** ПАО "Электромеханика"  
Российская Федерация, 440052, г. Пенза, ул. Гоголя, 51/53

## **Содержание**

1 Приемка локомотива и МВПС локомотивной бригадой.....	4
2 Порядок установки МПМЭ .....	5
3 Действия машиниста перед началом поездки или смены .....	6
4 Установка текущего времени.....	8
5 Порядок ввода номера поезда, табельного номера машиниста и дополнительных параметров.....	9
6 Действия локомотивной бригады в пути следования .....	11
7 Действия машиниста при возникновении сбоя в работе КПД-ЗПВ в пути следования .....	15
8 Действия машиниста после окончания поездки .....	16
Приложение А.....	19

## **1 Приемка локомотива и МВПС локомотивной бригадой**

1.1 При приемке локомотива и МВПС локомотивная бригада обязана выполнить следующие работы:

- убедиться по журналу технического состояния локомотива формы ТУ-152 в отсутствии замечаний по работе комплекса средств сбора и регистрации данных КПД-ЗПВ (далее – КПД-ЗПВ) у сдающей бригады;

- проверить внешнее состояние блоков КПД-ЗПВ, правильность их установки, наличие пломб на блоках КПД-ЗПВ, надежность крепления датчиков угла поворота к крышке буксы колесной пары.

Примечание – Перечень сокращений, принятых в настоящей памятке машиниста, приведен в приложении А.

## 2 Порядок установки МПМЭ

2.1 Перед отправлением в очередной рейс локомотива или МВПС в БУ-ЗПВ должен быть установлен МПМЭ-128 или МПМЭ-1.0 (далее – МПМЭ), в зависимости от исполнения БУ-ЗПВ.

2.2 МПМЭ, подготовленные к работе, машинист получает у дежурного по депо или иного ответственного работника.

2.3 Заправку МПМЭ производит непосредственно машинист локомотива. Съем МПМЭ производится после каждой поездки или при смене бригад.

2.4 Во всех случаях наезда на препятствие, проезда сигнала с запрещающим показанием, аварии, крушения или брака в работе, когда для расследования необходимо использовать имеющиеся в МПМЭ записи, машинисту запрещается снимать МПМЭ. В таких случаях МПМЭ снимается должностными лицами локомотивного хозяйства железных дорог или

ревизорами по безопасности движения, прибывшими для расследования.

Исключением являются случаи угрозы уничтожения МПМЭ (пожар и т.п.), когда их изъятие должно производиться машинистом.

### **3 Действия машиниста перед началом поездки или смены**

3.1 Перед началом поездки или смены машинисту необходимо произвести следующие операции:

- установить МПМЭ в БУ-3ПВ;
- включить питание КПД-3ПВ. После включения при начальном тестировании на дополнительном индикаторе высвечиваются бегущие единицы. Во время начального тестирования возможно кратковременное появление кодов неисправностей Н551, Н552, Н553, Н554, что не является признаком неисправности;

– убедиться в отсутствии неисправностей по показаниям дополнительного индикатора БУ-ЗПВ. Для просмотра всех неисправностей следует нажимать кнопку **КОНТР**:

**H000** – нормально;

**H600** – не установлен МПМЭ;

**H608, H609** – сменить МПМЭ.

Индикация любых других кодов, в том числе **H132**, информирует о неисправности КПД-ЗПВ, т.е. необходимо потребовать устранения неисправности или замену локомотива.

Для приведения схемы АЛСН в рабочее состояние необходимо, после включения питания КПД-ЗПВ, АЛСН и включения ЭПК ключом, нажать верхнюю рукоятку бдительности (РБС);

– установить текущее время.

## 4 Установка текущего времени

4.1 Чтобы установить текущее время, необходимо:

- нажать кнопку **Т** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ);
- кнопкой **Ч** установить значение текущего часа;
- кнопкой **МИН** установить значение текущей минуты;
- после установки текущего времени нажать кнопку **П** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ), после чего КПД-3ПВ переходит в режим контроля параметров движения.

**ВНИМАНИЕ: ЗАПРЕЩАЕТСЯ КОРРЕКТИРОВКА ВРЕМЕНИ В ПЕРИОД С 23:50 ДО 00:10!**



## **5 Порядок ввода номера поезда, табельного номера машиниста и дополнительных параметров**

5.1 До отправления поезда (при нулевой скорости) локомотивная бригада должна записать информацию о номере поезда и табельном номере машиниста при помощи БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ).

Ввод номера поезда, табельного номера и дополнительных параметров производить в следующем порядке:

- нажать комбинацию кнопок **↑↑** и **ДАТА**;

- после появления **0** на цифровом индикаторе нажать кнопку **Т** и после появления **"1"** на цифровом индикаторе кнопками **МИН**, **Ч** и **КОНТР** (единицы, десятки и сотни) установить номер поезда;

- нажать кнопку **Т** и после появления **"2"** на цифровом индикаторе кнопками

**МИН** (единицы), **Ч** (переход к следующему символу), **КОНТР** (переход к предыдущему символу) установить табельный номер машиниста.

Примечание - Длина табельного номера задается в полупостоянных признаках (параметр №26) числом от 4 до 8;

– нажать кнопку **Т** и после появления "3" на цифровом индикаторе кнопками **МИН** (единицы), **Ч** (переход к следующему символу), **КОНТР** (переход к предыдущему символу) установить первый дополнительный параметр (вес состава);

– нажать кнопку **Т** и после появления "4" на цифровом индикаторе кнопками **МИН** (единицы), **Ч** (переход к следующему символу), **КОНТР** (переход к предыдущему символу) установить второй дополнительный параметр (число вагонов в составе);

– нажать кнопку **Т** и после появления "5" на цифровом индикаторе кнопками **МИН** (единицы), **Ч** (переход к

следующему символу), **КОНТР** (переход к предыдущему символу) установить третий дополнительный параметр (число осей);

– нажать кнопку **Т** и после появления "6" на цифровом индикаторе кнопками **МИН** (единицы), **Ч** (переход к следующему символу), **КОНТР** (переход к предыдущему символу) установить четвертый дополнительный параметр (величина экипировки).

Примечание - Число дополнительных параметров задается в полупостоянных признаках (параметр №25) числом от 0 до 4;

– если все цифры введены правильно, нажать кнопку **П**.

## **6 Действия локомотивной бригады в пути следования**

6.1 Перед началом поездки нажать кнопку **П**.

На дополнительном индикаторе БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) показывается величина ускорения. В случае необходимости нажатием кнопки **Т** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) КПД-3ПВ переводится в режим индикации текущего времени взамен ускорения.

В момент индикации отрицательного ускорения можно зарегистрировать его значение в МПМЭ. Для этого нужно нажать кнопку **П** на БУ-3ПВ или на БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) и удерживать ее в нажатом состоянии не менее 1 с.

Если КПД-3ПВ после включения автоматически перешел в режим контроля параметров движения, и индикатор **КОНТР** "мигает", то следует нажать кнопку **КОНТР** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) и действовать в соответствии с 3.1 в части неисправностей.

6.2 При отсутствии неисправностей на дополнительный индикатор выводится код **П0YZ**, где **YZ** – процент заполнения МПМЭ.

6.3 При начале движения поезда и нахождении рукоятки контроллера машиниста не в тяговой позиции при достижении скорости, минимально контролируемой КПД-ЗПВ (в пределах 2 км/ч) (раздается свисток ЭПК и загорается сигнальная лампа **УХОД** на БУ-ЗПВ), машинисту необходимо однократно нажать специальную кнопку **УХОД** на БУ-ЗПВ или перевести контроллер машиниста в тяговую позицию не позднее 6 с после начала свистка ЭПК, иначе произойдет экстренное торможение.

Во время поездки при очередной проверке бдительности индикатор **ПСС** загорается и горит в течение 5-6 с. В течение этого времени машинист должен нажать рукоятку бдительности **РБ**. При пропуске времени и появлении свистка ЭПК нажать верхнюю кнопку **РБВ** для исключения экстренной остановки поезда.

При внезапном включении “К” и “КЖ” огней на локомотивном светофоре и скорости движения выше допустимой при

данных огнях, машинист должен кратко-временно, на 5-6 с, выключить ключом ЭПК и принять меры к остановке поезда.

В случае выхода из строя устройств АЛСН и появления свистка ЭПК необходимо нажать на рукоятку бдительности **РБ (РБВ)**. Если свисток не прекращается, машинист должен кратко-временно, на 5-6 с, ключом выключить ЭПК и принять меры к остановке поезда.

Если после остановки нормальная работа устройств АЛСН не восстановится, машинист для продолжения движения должен взять приказ, снять фиксатор с разобщительного крана ЭПК или выключить устройства автоматическими выключателями и далее следовать в соответствии с действующими инструкциями.

Включение и выключение устройств АЛСН при наличии на локомотиве блока КОН возможно только на стоянке.

6.4 В пути следования локомотивная бригада обязана:

- следить за показанием индикаторов БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ);
- содержать аппаратуру КПД-3ПВ в чистоте, обращаться с ней осторожно, не класть на нее инструменты и посторонние предметы, не допускать динамических воздействий (ударов).

## **7 Действия машиниста при возникновении сбоя в работе КПД-3ПВ в пути следования**

7.1 В пути следования, если индикатор **КОНТР** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) начинает "мигать", машинист обязан нажатием кнопки **КОНТР** на БУ-3ПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ) вывести на дополнительный индикатор код неисправности и записать его в журнал формы ТУ-152.

Повторное нажатие на кнопку **КОНТР** будет вызывать показ других имеющихся кодов неисправностей.

7.2 При индицировании кодов **Н111, Н121, Н131, Н141, Н142, Н201, Н202, Н203, Н204** выключить и затем вновь включить КПД-ЗПВ тумблером питания.

7.3 Если после этого нормальная работа КПД-ЗПВ не восстановится, машинист должен доложить об этом поездному диспетчеру по радиосвязи.

7.4 Во всех случаях сбоев в работе или неисправностей КПД-ЗПВ, имевших место в пути следования, машинист должен сделать запись в журнал технического состояния локомотива формы ТУ-152.

## **8 Действия машиниста после окончания поездки**

8.1 После окончания поездки машинист обязан:

– после окончания маневровых работ до начала движения с поездом или МВПС, после окончания движения с



поездом до начала маневровых работ, а также по окончании поездки после остановки локомотива или МВПС перед выключением КПД-ЗПВ или изъятием МПМЭ нажать кнопку П на БУ-ЗПВ или БИ-4ДВ (БИ-4ПВ);

– поставить штамп, заполнить его и вместе с МПМЭ, маршрутом и поездными документами (бланк предупреждения, справки о тормозах ВУ-45, разрешения на бланках установленных форм, регистрируемые приказы поездного диспетчера и дежурных по станциям и др.) сдать дежурному по локомотивному депо или другому ответственному работнику в установленном на железной дороге порядке;

– сделать запись в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152 обо всех обнаруженных в пути следования неисправностях в работе КПД-ЗПВ.

8.2 Порядок съема, доставки в локомотивное депо и расшифровки

МПМЭ с маневровых локомотивов и арендованных локомотивов устанавливается заместителем начальника локомотивного депо по эксплуатации, согласовывается с ревизором по безопасности движения отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги.

## Приложение А

(справочное)

### Перечень сокращений

АЛСН	- автоматическая локомотивная сигнализация непрерывного типа;
БИ-4ДВ	- блок индикации БИ-4ДВ;
БИ-4ПВ	- блок индикации БИ-4ПВ;
БУ-3ПВ	- блок управления БУ-3ПВ;
МВПС	- мотор-вагонный подвижной состав;
МПМЭ-128	- модуль памяти малогабаритный энергонезависимый МПМЭ-128;
МПМЭ-1.0	- модуль памяти малогабаритный энергонезависимый МПМЭ-1.0;
ЭПК	- электропневматический клапан.