

Зміст

	Аркуш
1 Загальні положення	3
2 Обслуговування і порядок приймання пристроїв АЛС-МУ	3
3 Вмикання і вимикання пристроїв АЛС-МУ	3
4 Користування пристроями АЛС-МУ	6
5 Порядок дій при порушеннях нормальної роботи пристроїв АЛС-МУ	9
6 Вимикання електропневматичного клапана автостопа	10
7 Перевірка працездатності локомотивних пристроїв АЛС-МУ на контрольному пункті	10
Додаток 1 Розподіл обов'язків по обслуговуванню локомотивних пристроїв АЛС-МУ між службами	11
Додаток 2 Перелік локомотивних пристроїв АЛС-МУ, на яких повинні бути пломби	12

					РАСТ1.400.002 І4						
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата	Автоматична локомотивна сигналізація магістральних локомотивів АЛС-МУ Тимчасова інструкція про порядок користування			Літера	Аркуш	Аркушів	
Розроб.	Катюха							О		2	12
Перев.	Бляхарський										
Н.Контр	Мартинюк										
Затв.	Філін										
Інв. № подл.		Підпис і дата			Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата		

1 Загальні положення

1.1 Інструкція визначає порядок користування автоматичною локомотивною сигналізацією магістральних локомотивів типу АЛС-МУ, що призначена для підвищення безпеки руху, реєстрації поїзних параметрів і поліпшення умов ведення поїздів. До складу АЛС-МУ входять такі основні блоки і вузли: блок електроніки локомотивний БЕЛ-МУ, блоки індикації локомотивні БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ), блок реєстрації БР, касета реєстратора КР, перетворювач тиску ПТ, приймальні котушки, датчики шляху і швидкості ДШШ, електропневматичний клапан автостопа ЕПК, рукоятки пильності РП (РБ) і пильності спеціальна (верхня) РПС (РБС), допоміжна кнопка ДК (ВК), рукоятка "Маневровий/Поїзний" РМП.

1.2 Подальші загальні положення відповідають загальним положенням пп.1.2-1.8 "Інструкції про порядок користування автоматичною локомотивною сигналізацією безперервного типу (АЛС) і пристроями контролю пильності машиніста на залізницях України" № ЦТ-ЦШЕОТ-0027 від 27.01.2000р. (далі Інструкція). Розподіл обов'язків по обслуговуванню між службами, пломбування пристроїв АЛС-МУ і фіксатора відкритого положення роз'єднувального крана ЕПК здійснюється згідно додатку 1 і додатку 2 даної інструкції.

2 Обслуговування і порядок приймання пристроїв АЛС-МУ

2.1 Приймання пристроїв АЛС-МУ повинно проводитись згідно п.2.2 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027.

3 Вмикання і вимикання пристроїв АЛС-МУ

3.1 Для вмикання на локомотивах і моторвагонних поїздах пристроїв АЛС-МУ машиніст зобов'язаний:

а) переконатися, що тиск повітря в головних резервуарах не менше 7кгс/см^2 , крани, що з'єднують електропневматичний клапан автостопа ЕПК із гальмовою і напірною магістралями, знаходяться у відкритому положенні, на роз'єднувальний кран гальмівної магістралі ЕПК надітий фіксатор його відкритого положення, ключ у замку ЕПК повернутий в крайнє праве положення;

б) увімкнути електроживлення локомотивної сигналізації АЛС-МУ, за допомогою перемикача "Локомотивна сигналізація", а при його відсутності - автоматичними вимикачами, і переконатися по приладу (при його наявності), що напруга джерела живлення пристроїв АЛС-МУ знаходиться в заданих межах (не нижче 45 і не вище 55 В), при цьому на блоках індикації локомотивних БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) з'явиться значення фактичної швидкості 0 км/год (зелене вікно) і одноразовий звуковий сигнал, а на блоці реєстрації БР повинні засвітитися індикатори червоного кольору світіння БАТ. і БОРТ. СЕТЬ;

в) не раніш ніж через 20 с, після вмикання електроживлення АЛС-МУ, поворотом ключа ліворуч в замку увімкнути ЕПК, і при наявності свистка ЕПК та появи на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) сигналу світлофора, значеннь припустимої швидкості (червоне вікно), сигналу попередньої світлової сигналізації (ПСС)

					РАСТ1.400.002 І4	Арк.
						3
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата		
Інв. № подл.	Підпис і дата		Взамен інв. №	Інв. № дубл.	Підпис і дата	

"Увага" і звукового сигналу короткочасно натиснути рукоятку пильності РП (РБ), педаль пильності (при наявності) чи рукоятку пильності спеціальну (верхню) РПС (РБС). Припинення свистка ЕПК, сигналу ПСС і звукового сигналу на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) укажуть на те, що пристрою АЛС-МУ включені в дію;

г) для реєстрації поїзних параметрів необхідно вставити касету реєстратора КР в блок реєстрації БР і закріпити її. Для цього необхідно:

- ключик на передній панелі блоку БР відтягнути на себе і повернути проти годинникової стрілки до попадання фіксуючого шипа у верхній отвір "ОТКР." і відпустити. Пружина повинна втягти ключик фіксуючим шипом у верхній отвір;

- вставити касету реєстратора КР у блок реєстрації БР;

- ключик на передній панелі блоку БР відтягнути на себе і повернути по годинниковій стрілці до попадання фіксуючого шипа в нижній отвір "ЗАКР.". Пружина повинна втягти ключик фіксуючим шипом у нижній отвір;

д) для ідентифікації номера кабіни необхідно на задній панелі блоку БР встановити тумблер "КАБ.1/КАБ.2" у положення, що відповідає номеру даної кабіни. Верхнє положення тумблера відповідає положенню "КАБ.1" (кабіна 1) нижнє – "КАБ.2" (кабіна 2);

е) для підготовки касети КР до роботи необхідно на задній панелі блоку БР переключити тумблер "ПОДГ./РЕГ." у положення "ПОДГ." (верхнє положення), при цьому на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі припустимої швидкості (червоне вікно) повинне засвітитися в кожному розряді значення 0 (нуль), що свідчить про вмикання режиму підготовки до поїздки;

ж) перед поїздкою необхідно виставити добовий час. Для цього на передній панелі блоку БР:

- натиснути на кнопку "СЕК". На блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі допустимої швидкості повинен висвітитися параметр часу "секунди". При необхідності підкоректувати його. Для зменшення параметра "секунди" відпустити кнопку "СЕК" і натиснути кнопку "КМ/ - "; для збільшення - кнопку "М/ + ". Доти, поки буде натиснута одна з кнопок "СЕК", "КМ/ - " чи "М/ + " на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі припустимої швидкості буде світитися параметр часу "секунди". Після відпускання будь-якої з перерахованих вище кнопок, не раніш ніж через три секунди, у каналі припустимої швидкості повинно засвітитися в кожному розряді значення 0 (нуль);

- натиснути на кнопку "МИН". На блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі допустимої швидкості повинен висвітитися параметр часу "хвилини". При необхідності підкоректувати його як параметр "секунди";

- натиснути на кнопку "ЧАС". На блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі допустимої швидкості повинен висвітитися параметр часу "години". При необхідності підкоректувати його як параметр "секунди";

з) після встановлення добового часу (при необхідності) провести стирання касети КР. Стирання проводиться натисканням, на передній панелі блоку БР, кнопки "кПа". При цьому на блоці БР засвітиться індикатор "кПа" і індикатор на боковій стороні касети, що буде свідчити про процес стирання касети. Час

					РАСТ1.400.002 І4				Арк.
									4
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата					
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата	

стирання касети складає не менш 10 секунд. Необхідно дочекатися моменту вимикання цих індикаторів, що буде свідчити про процес завершення стирання касети;

и) після завершення стирання касети на задній панелі блоку БР необхідно переключити тумблер "ПОДГ./РЕГ." у положення "РЕГ." (нижнє положення). Тільки після цього почнеться режим реєстрації поїзних параметрів. Режим реєстрації визначається періодичним миготінням індикатора на бічній частині касети. Ознакою нормальної роботи блоку БР (обмін між блоками БР і БЕЛ-МУ) є періодичне миготіння індикатора на передній панелі блоку БР над кнопкою "ВВОД ПРД";

к) машиніст зобов'язаний також підготувати касету реєстрації до роботи в другій кабіні. Для цього необхідно:

- ключик на передній панелі блоку БР відтягнути на себе і повернути проти годинникової стрілки до попадання фіксуючого шипа у верхній отвір "ОТКР." і відпустити. Пружина повинна втягнути ключик фіксуючим шипом у верхній отвір;
- вийняти касету КР із реєстратора і перейти в другу кабіну;
- виконати дії згідно пп. 3.1а) – 3.1і);

л) після підготовки касети реєстратора в другій кабіні, перейти в першу кабіну, з касетою, якщо рух буде розпочатий з неї, і вставити касету в блок БР як описано вище.

3.2 Для контролю справності елементів індикації блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) необхідно натиснути й утримувати кнопку Тест на передній панелі блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ). При цьому всі елементи індикації повинні перейти в миготливий режим і повинен ввімкнутися звуковий сигнал, після чого відпустити кнопку.

3.3 Вмикання білого замість червоного вогню на світлофорі блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) здійснюється одночасним однократним натисканням рукоятки пильності РП (РБ) чи педалі пильності (при наявності) і допоміжної кнопки ДК (ВК).

3.4 Рукоятку "Маневровий/Поїзний" РМП встановити в положення відповідно до режиму роботи:

- в положенні П (поїзний режим) значення допустимої швидкості повинне дорівнювати максимальній швидкості, встановленій для даного типу локомотива або МВПС;
- у положенні М (маневровий режим) значення допустимої швидкості повинне дорівнювати 40 км/ч.

3.5 Для вимикання пристроїв АЛС-МУ машиніст зобов'язаний: поворотом ключа ЕПК у крайнє праве положення вимкнути його і вимкнути електроживлення локомотивної сигналізації АЛС-МУ за допомогою перемикача "Локомотивна сигналізація", а при його відсутності автоматичними вимикачами.

3.6 Повторне вмикання пристроїв АЛС-МУ, після їхнього вимикання перемикачем "Локомотивна сигналізація", чи автоматичними вимикачами дозволяється не раніш ніж через 30 с.

					РАСТ1.400.002 І4				Арк.
									5
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата					
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата	

3.7 Після закінчення поїздки касету реєстратора КР необхідно вийняти з блоку БР згідно п.3.1 і здати на дешифрацію.



4 Користування пристроями АЛС-МУ

4.1 Пристрої АЛС-МУ повинні бути задіяні згідно пп. 4.1.1-4.1.3 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027.

4.2 При русі поїзда по ділянці, обладнаній шляховими пристроями АЛС машиніст і його помічник зобов'язані діяти згідно п.4.1.5 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-002.

4.3 Пристрої АЛС-МУ резервовані, при виникненні порушень у роботі активного комплексу відбувається автоматичний перехід на роботу з резервним комплектом, зі збереженням усіх функцій. Перехід на резервний комплект супроводжується коротким свистком ЕПК БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ). Перехід на резервний комплект не є порушенням нормальної роботи пристроїв АЛС-МУ.

4.4 Для примусового переходу роботи пристроїв АЛС-МУ з активного комплексу на резервний, необхідно одночасно однократно натиснути на рукоятку пильності РП (РБ) і рукоятку пильності спеціальну (верхню) РПС (РБС). Примусовий перехід пристроїв АЛС-МУ на роботу з активного комплексу на резервний забороняється, крім випадку порушення в роботі активного комплексу, яке не здійснило автоматичний перехід на резервний комплект.

4.5 Для зменшення яскравості світіння індикації блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) необхідно на передній панелі натиснути кнопку "  - ", а для збільшення яскравості – натиснути кнопку "  + ". Яскравість світіння повинна змінюватися в чотирьох градаціях.

4.6 Перевірити, за допомогою утримання допоміжної кнопки ДК (ВК), значення частоти струму шляхових пристроїв (25, 50 чи 75 Гц), що повинне з'явитися в зеленому вікні (замість значення фактичної швидкості) блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) і супроводжуватися звуковим сигналом (при необхідності установки іншого значення частоти шляхових пристроїв, необхідно продовжувати утримувати кнопку ДК (ВК) і з появою потрібного значення відпустити кнопку).

4.7 Будь-яка зміна інформації на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ), крім зміни фактичної швидкості, супроводжується коротким звуковим сигналом блоку БІЛ-ПГ.

4.8 Якщо при стоянці локомотива чи МВРС відбудеться зміна сигналу світлофора на більш дозволяючий, то на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) включиться переривчаста звукова сигналізація. Її відключення здійснюється короткочасним натисканням на рукоятку пильності РП (РБ), педаль пильності (при наявності), чи рукоятку пильності спеціальну (верхню) РПС (РБС), а також початком руху локомотива.

4.9 Користування кнопкою ДК (ВК) для запалювання білого замість червоного вогню дозволяється у випадках, передбачених у п.4.1.9 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027.

					РАСТ1.400.002 І4				Арк.
									6
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата					
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата	

4.10 При русі поїзда і включенні на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) жовтого з червоним вогню світлофора машиніст не має права перевищувати допустиму швидкість, значення якої поступово буде знижуватися до 20 км/год, періодично підтверджуючи свою пильність натисканням рукоятки РП (РБ), педалі пильності (при наявності) чи рукоятки пильності спеціальної (верхньої) РПС (РБС) через 30-40 с, і зобов'язаний здійснити зупинку поїзда перед світлофором з забороняючим показанням. Після проходження встановленим ПТЕ порядком прохідного світлофора з забороняючим показанням і зміні на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) вогню світлофора жовтого з червоним на червоний, значення допустимої швидкості встановлюється 20 км/год і зберігається періодична перевірка пильності через 30-40 с.

В випадку перевищення швидкості при жовтому з червоним вогні або червоному вогні світлофора блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ), потяг зупиняється пристроями АЛС-МУ незалежно від натискання машиністом рукоятки пильності, педалі пильності (при наявності) чи рукоятки пильності спеціальної (верхньої). Припинення дії автостопа ЕПК у цих випадках ключем ЕПК або роз'єднувальним краном гальмівної магістралі категорично забороняється.

4.11 В випадку переходу на окремих перегонах ділянок, обладнаних автоблокуванням, на інші засоби сигналізації і зв'язку, при русі потягів, під час руху по неправильному шляху, не обладнаному тимчасовими пристроями двосторонньої локомотивної сигналізації, та в випадку раптової появи червоного вогню світлофора на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) за допомогою допоміжної кнопки ДК (ВК) і рукоятки пильності РП (РБ) чи педалі пильності (при наявності) необхідно перейти на білий вогонь, а у випадку появи жовтого з червоним вогню світлофора і фактичної швидкості більше контрольованої – короткочасно на 5-7 с вимкнути пристрій АЛС-МУ ключем ЕПК.

4.12 Пристроями АЛС-МУ в русі періодична перевірка пильності здійснюється:

- при жовтому вогні світлофора і фактичній швидкості більше швидкості проїзду світлофора з жовтим вогнем – через 30-40 с;
- при жовтому з червоним вогні світлофора – через 30-40 с;
- при червоному вогні світлофора – через 30-40 с;
- при білому вогні світлофора – через 30-40 с.

При зеленому вогні світлофора, а також при жовтому вогні світлофора і фактичній швидкості менше швидкості проїзду світлофора з жовтим вогнем періодична перевірка пильності при русі не здійснюється.

4.13 При періодичних перевірках машиніст зобов'язаний підтверджувати свою пильність, за час не пізніше ніж через 6 с, натисканням рукоятки пильності РП (РБ), педалі пильності або рукоятки пильності спеціальної (верхньої) на 0,5-1 с по попередній світловій сигналізації (ПСС) "Увага" на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ).

При пропуску ПСС "Увага" і включенні свистка ЕПК для попередження автостопного гальмування необхідно, не пізніше ніж через 6 с після початку свистка ЕПК встати і натиснути рукоятку пильності спеціальну (верхню).

					РАСТ1.400.002 І4				Арк.
Вип	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата					
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата	

Підтвердження пильності за свистком ЕПК не є порушенням з боку машиніста.

4.14 При кожному попереджувачому свистку ЕПК автостопа машиніст, переконавшись, що шлях вільний і поїзд ведеться з дотриманням усіх вимог безпеки руху, зобов'язаний не пізніше ніж через 6 с після початку дії свистка підтвердити свою пильність короткочасним натисканням на 0,5-1 с рукоятку пильності спеціальну (верхню), і керуючись показаннями сигналів, профілем колії, швидкості руху, місцерозташуванням поїзда і наявністю гальмових засобів, при необхідності вжити заходи щодо зупинки поїзда або зниження швидкості. У випадку не підтвердження машиністом пильності за свистком ЕПК своєчасним натисканням рукоятки здійснюється екстрене гальмування автостопом.

4.15 Однократна перевірка пильності, яка супроводжується появою на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) ПСС "Увага" і свистка ЕПК, здійснюється при:

- початку руху локомотива і досягнення значення фактичної швидкості більшої або рівній 2 км/год, на всіх вогнях світлофора блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ), крім зеленого та жовтого вогнів;

- зміні вогнів світлофора на більш забороняючий вогонь, зміні з червоного на білий вогонь світлофора, а також при зміні з білого вогню на жовтий з червоним чи на жовтий вогонь світлофора.

Для підтвердження пильності машиніст зобов'язаний, за час не більш ніж через 6 с, однократно натиснути рукоятку пильності РП (РБ), педаль пильності (при наявності) чи рукоятку пильності спеціальну (верхню) на 0,5-1 с.

4.16 При переході локомотива зі шляху однієї частоти струму на інший (25, 50 чи 75 Гц) машиніст зобов'язаний терміново встановити, за допомогою допоміжної кнопки ДК (ВК), відповідне значення частоти (як зазначалося в п.4.6 даної інструкції).

Місця вмикання з визначенням частот, на які необхідно переключати пристрої АЛС-МУ, встановлює начальник залізниці і про них повідомляють всім депо, локомотивні бригади яких обслуговують такі ділянки.

4.17 На початку руху поїзда на схилі і перебуванні рукоятки контролера машиніста не на тяговій позиції, при всіх вогнях світлофора, машиністу необхідно при досягненні швидкості більш 2 км/год і появи ПСС "Увага" на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) і свистка ЕПК, за час не пізніше ніж через 6 с, підтвердити початок руху однократним натисканням рукоятки пильності, педалі пильності (при наявності) або рукоятки пильності спеціальної (верхньої) на 0,5-1 с, для запобігання автостопного гальмування. При зеленому чи жовтому вогнях світлофора початок руху можна підтверджувати виведенням рукоятки контролера машиніста в тягову позицію.

4.18 При досягненні різниці в показаннях, між допустимою і фактичною швидкістю, менше 5 км/год значення фактичної швидкості на блоці БІЛ-ПГ(БІЛ-ПВ) переходить у миготливий режим і супроводжується попереджувачим звуковим сигналом на всіх вогнях світлофора крім червоного.

При червоному вогні ця різниця складає менше 3 км/ч.

									Арк.
									8
Вип.	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата	РАСТ1.400.002 І4				
Інв. № подл.	Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата		

4.19 При зупинці локомотива на боковій колії і проходженні по головному шляху іншого поїзда показання світлофора на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) змінюються з жовтого з червоним на червоний вогонь, що не є порушенням нормальної роботи пристроїв АЛС-МУ.

4.20 На стоянці машиністу забороняється утримувати натиснутою рукоятку пильності чи педаль пильності (при наявності), тому що дана дія призведе до зриву автостопа і викличе необхідність вимикання і вмикання пристроїв АЛС-МУ.

4.21 Під час руху локомотива і на стоянках машиніст може переглядати на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) у каналі допустимої швидкості (червоне вікно) наступні параметри реєстрації, натискаючи на блоці реєстрації БР відповідні кнопки:

- кілометри – натисканням на кнопку "Км/-";
- метри – натисканням на кнопку "М/-";
- години – натисканням на кнопку "Час";
- хвилини – натисканням на кнопку "Мин";
- секунди – натисканням на кнопку "Сек";
- тиск у гальмівній магістралі в кПа – натисканням на кнопку "кПа".

Під час руху локомотива і на зупинках забороняється на задній стінці блоку БР перемикачі тумблери "ПОДГ./РЕГ." і "КАБ.1/КАБ.2".

5 Порядок дій при порушеннях нормальної роботи пристроїв АЛС-МУ

5.1 У випадках порушень в роботі пристроїв АЛС-МУ необхідно діяти згідно пп.5.1 – 5.2, 5.6, 5.10 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027.

5.2 Якщо при русі по перегоні або станційним коліям, обладнаним шляховими пристроями АЛС, потухне індикація блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) і при цьому свисток ЕПК не припиняється натисканням на рукоятку пильності РП (РБ), педаль пильності (при наявності) чи рукоятку пильності спеціальну (верхню), машиніст зобов'язаний вимкнути АЛС-МУ ключем ЕПК і тумблером "ПИТ" на блоці БЕЛ-МУ, після чого перевірити автоматичні вимикачі схеми живлення АЛС-МУ. Блок БР при цьому повинен залишатися включеним.

Якщо після зворотнього, не раніш ніж через 30 с, вмикання пристроїв АЛС-МУ на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) з'являться сигнальні показання світлофора, що відповідають показанням колійного світлофора, а свисток ЕПК і сигнал ПСС "Увага" припиняться після натискання рукоятки пильності РП (РБ) чи педалі пильності (при наявності), то необхідно продовжити шлях і зробити запис у Журналі технічного стану локомотива. У випадку неможливості поновлення нормальної роботи АЛС-МУ машиніст зобов'язаний вимкнути АЛС-МУ ключем ЕПК, при цьому блок реєстрації БР виключати категорично заборонено, і діяти далі відповідно до п.5.6 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027 і наказами "Укрзалізниці" і начальником залізниці.

5.3 У випадку, коли при будь-якій швидкості руху, значення фактичної швидкості на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) установиться в 0 км/год, для попередження екстреного гальмування автостопом за час не пізніше ніж 60 с, машиністу

					РАСТ1.400.002 І4				Арк.
									9
Вип.	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата					
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.		Підпис і дата	

необхідно одночасно однократно натиснути на рукоятку пильності РП (РБ) і рукоятку пильності спеціальну (верхню). Якщо після натискання на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) з'явиться відповідне значення фактичної швидкості, то необхідно продовжувати рух, зробивши в Журналі технічного стану локомотива запис про зникнення фактичної швидкості. У випадку, якщо значення фактичної швидкості залишилося 0 км/год, машиніст зобов'язаний вимкнути АЛС-МУ ключем ЕПК і діяти далі відповідно до п.5.6 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027 і наказами "Укрзалізниці" і начальником залізниці.

5.4 В випадку виникнення несправностей при індикації інформації на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ), відповідний канал індикації на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) гасне. При цьому наполовину зменшується яскравість світіння всіх елементів індикації світлофора і сигналу ПСС "Увага", а також гасне значення допустимої швидкості чи фактичної швидкості. При гасінні значення фактичної швидкості на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ) її значення переноситься в червоне вікно допустимої швидкості, про що буде свідчити поява трьох крапок у відповідних розрядах допустимої швидкості і відсутність звукового сигналу на блоці БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ). При виникненні таких несправностей блоку БІЛ-ПГ, необхідно продовжувати рух, зробивши в Журналі технічного стану локомотива запис про несправність блоку БІЛ-ПГ (БІЛ-ПВ).

6 Вимикання електропневматичного клапана автостопа

6.1 Вимикання клапана проводиться відповідно до пп.6.1, 6.2 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027.

7 Перевірка працездатності локомотивних пристроїв АЛС-МУ на контрольному пункті.

7.1 Локомотивні пристрої АЛС-МУ повинні бути оглянуті і перевірені на контрольному пункті АЛС згідно пп.7.1-7.4 Інструкції № ЦТ-ЦШЕОТ-0027 і "Тимчасової інструкції з перевірки автоматичної локомотивної сигналізації магістральних локомотивів АЛС-МУ на контрольному пункті".

					РАСТ1.400.002 І4		Арк.
							10
Вип.	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата			
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №		Інв. № дубл.	Підпис і дата

Розподіл обов'язків по обслуговуванню локомотивних
пристроїв АЛС-МУ між службами

Назва пристрою	Працівники, які обслуговують пристрій (ТЧ, ШЧ)
Роз'єднувальні крани ЕПК гальмівної і напірної магістралей	ТЧ
Рукоятки пильності і пильності спеціальної (верхньої), допоміжна кнопка ДК (ВК)	ТЧ
Електропневматичний клапан з фільтром (ЕПК)	ТЧ
Перемикач електроживлення з вольтметром	ТЧ
Приймні котушки з клемними коробками	ТЧ
Електропроводка, клемні коробки, трубопроводи, кабелі, гнучкі з'єднання локомотивної сигналізації	ТЧ
Локомотивні джерела живлення	ТЧ
Фільтр живлення	ТЧ
Блок індикації локомотивний (БІЛ-ПГ)	ШЧ
Блок електроніки локомотивний (БЕЛ-МУ)	ШЧ
Блок реєстрації (БР)	ШЧ
Касета реєстратора (КР)	ШЧ
Перетворювач тиску (ПТ)	ШЧ
Датчики шляху і швидкості (ДШШ)	ТЧ
Блок вводу і діагностики (БВД-М)	ШЧ
Загальний ящик	ТЧ
Рукоятка Маневровий/Поїзний (РМП), реле контролера	ТЧ

					РАСТ1.400.002 І4	Арк.
						11
Вип.	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата		
Інв. № подл.	Підпис і дата		Взамен інв. №	Інв. № дубл.	Підпис і дата	

Перелік
локомотивних пристроїв АЛС-МУ, на яких повинні бути пломби

Назва пристрою	Навішення пломби		Число пломб на пристрої
	Місце	Працівник	
Фіксатор відкритого положення роз'єднувального крана гальмівної магістралі	Фіксатор	ТЧ	1
Рукоятки пильності (РП (РБ), РПС (РБС))	Болт кришки	ТЧ	2
Електропневматичний клапан (ЕПК) і тумблер "К"	Болт кришки Кожух	ТЧ	2
Перемикач електроживлення з вольтметром	Болт кришки	ТЧ	1
Кнопка ДК (ВК)	Болт кришки	ТЧ	1
Вимикач реле повторювача пневматичного блокування ЕПК	Важілець вимикача	ТЧ	1
Загальний ящик	Болт кришки	ТЧ	1
Блок електроніки локомотивний БЕЛ-МУ	Пломбувальна Чашка	ШЧ	4
	Болт кришки		2
Блок індикації локомотивний БІЛ-ПГ	Пломбувальна Чашка	ШЧ	1
Блок реєстрації БР	Болт кришки	ШЧ	1
Перетворювач тиску ПТ	Болт кришки	ШЧ	1
Датчик шляху і швидкості (ДШШ)	Болт кришки	ТЧ	1

					РАСТ1.400.002 І4	Арк.
						12
Вип.	Арк.	№ докум.	Підп.	Дата		
Інв. № подл.		Підпис і дата		Взамен інв. №	Інв. № дубл.	Підпис і дата