

Hliníkový bulletin – leden 2008

1) Problémy

Na základě dispečerských příkazů vychází pořadí závad takto:

- tlakové spínače doplňkové (tDS – S504) a samočinné (tCS – S503) brzdy ⇒ tady bych rád upozornil, že podrobné řešení problému je popsáno v POUČNÉM LISTĚ 02/2003 pro strojvedoucí 471; jde o rozlišení závady pneumatické od elektrické (viz příložený LIST s blokovým schématem od p. Svobody);
- poruchy kompresorů – zde jsou zahrnuty jak poruchy kompresoru samotného a jeho periferií, tak střídače a elektromotoru ⇒ mechanické závady (přehřátí, havárie čističky či filtru) a poruchy motoru vedou většinou k neschopnosti (dost často se signalizací požáru); poruchy střídače lze řešit záskokem střídače ventilátoru EDB – to buď ručně spínačem S73 v předním kontejneru pohonu anebo u EJ 27, 34 a výše automaticky pomocí stykačů S81 – S85 po 60 sec nefunkčnosti (při nabytí funkčnosti přepíná zpět); strojvedoucí je informován (při novém SW bude informace na snímku Pohonu a BLOKOVÁNÍ);
- poruchy v traci (průrazy prvků střídačů, napalování odpojovačů a uzemňovačů) – zde není mnoho prostoru pro strojvedoucího ⇒ přesto dvě připomínky:
 - vyřazování a připojování motorových skupin provádějte zásadně při vypnutém HV! (jinak dochází k napalování kontaktů odpojovačů);
 - po zásahu HW ochrany se snažte lokalizovat závadu a příslušný podvozek vyřadit, aby při pokusech o uvedení do provozu nedocházelo k poškození nabíjecího odporu filtru (řečeno zkrátka neprovádějte více než 3 zapnutí za sebou po velkém problému v traci);
- poruchy komunikace a to nejvíce displejů s vozovým počítačem ⇒ zde je rada drahá; doufejme, že nový SW, který se po několika odročení bude nalévat v březnu, se postará o zmizení většiny problémů;
- závady při spojování a rozpojování jsou méně časté, ale jsou tu závady v mechanické a vzduchové části ⇒ tady je příslib, že správárna při revizích bude kontrolovat celistvost a funkčnost adaptérů;

2) Co je nového

- v březnu se začne s naléváním nového SW, který by na dlouhou dobu měl vyřešit trvající problémy;
- 471 003 se chystá do dílen;
- v únoru se nejspíše objeví 038;
- byly zvládnuty problémy s čepy na úkor nového SW, který měl být na nový GVD hotov;
- byla zprovozněna myčka na ONJ – zatím se myjí jen 471 a na 451,2 přijde řada po vyřešení zrcátek (už je řešení na cestě); tady dodržujte vyhlášku OKaŠ 28/07 – pro 471 několik poznámek:
 - na fekálních kolejkách povypínejte jističe Mgp v RTO (aby nedošlo k účinku při snížení tlaku v HP či náhodně) a zároveň zkontrolujte uzavření ventiláčků (jsou-li);
 - zkuste zjistit těsnost jednotky (intenzivní mytí bude trvat asi 60 – 70 min);
 - navolte na RST kanál 28 v simplexním provozu (operuje zde záloha a St. 3);
 - po dovození posunu na seř. náv. se spojte s obsluhou myčky;
 - předjedte před vrata myčky tak, abyste v okně stanoviště měli válcovou stojnu portálu (budete čelem za návěstí Konec trolejového vedení – bude změna v Provozním řádu);
 - zde se domluvíte s obsluhou o postupu či případně vypnete samočinnou a doplňkovou brzdu a zkontrolujete zaklopení zrcátek;
 - začíná-li mytí řídicím vozem, můžete ponechat sběrač u troleje po celou dobu mytí čela řídicího vozu (jste zajeti ŘV uvnitř myčky a doplňujete vzduch); po domytí čela (při intenzivním mytí asi 16 – 17 min) stáhněte sběrač;
 - během mytí dojde k přejetí pohonného vozíku pod zadní podvozek – budete vyzváni k zabrzdění a po té k odbrzdění jednotky obsluhou myčky;
 - po ukončení mytí vám obsluha myčky oznámí konec mytí a vy se řídíte návěstmi seř. náv.

3) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- problémy s informačním systémem:
 - množí se stížnosti, že strojvedoucí zapomíná přestavit spínač S128 z polohy NASTAV do polohy AUT – žádám vás o větší **pozornost** (v novém softwaru bude upozornění);
 - vlaky jedoucí za výluky z Libně do Běchovic přes Malešice a zpět se budou moci volit do IS s předponou 1 před číslo vlaku (dojde k vypuštění zastávek Kyje a Počernice); v případě, že nedojde k správnému načtení (tj. bez zastávek), ponechte spínač S128 v poloze NASTAV a korekci proveďte v Běchovicích či Libni; u těchto vlaků věnujte zvýšenou pozornost nabídce konečných stanic při zadávání vlaku na TGM (jsou zde vozy do Nymburka a pojedou se úvratí); řiďte se Informačním zpravodajem IZ-2008/03;
- věnujte zvýšenou pozornost alarmům na displeji (při dávání do provozu si bezmyšlenkovitě smažete i důležitá hlášení jako, že je vypnuta EDB a jezdíte zbytečně bez ní);
- znovu připomínám povinnost strojvedoucího při odstavení EJ na ONJ zkontrolovat **KNIHU X** a v případě zápisu ji s Knihou oprav donést ke strojmistrovi;
- pro strojvedoucí na EJ 451,2 opakují, že při vyřazení MG z činnosti (např. spínačem 404) je nutné podložit relé 371 vadné jednotky (netopilo by ani odporové topení v oddělech ani na stanovišti).

Hliníkový bulletin – únor 2008

1) Problémy

Na základě dispečerských příkazů za leden vychází pořadí závad takto:

- suverénně vede 471 005 – 6x zavinila zpoždění
 - 2x prasklá hadička ke spráhlu;
 - 2x problém se spojováním a rozpojováním (táhlo);
 - problémy s brzdou – výměna rozvaděče a ventilu D1;
- závady motorů kompresorů (opakované garanční závady řeší ŠKODA Plzeň) a 1x sušička vzduchu;
- 7 závad svalovaných na SW (jsou to naše i garanční) → tady budeme čekat na zážrak od poslední verze SW (březen);
- 2 závady v obvodech vzduchu a to ukazatel stavu brzdy a porucha reg. ventilu vypružení;
- zbývají porucha HV (garanční), porucha K35, klimatizace a 1x čidla motoru;
- v lednu se přemnožily poruchy trakce na EJ 451,2 → tady bych rád zdůraznil, že po zásahu trakčních ochranných (033 či DO1) a jejich vybavení, kdy se rozhodneme vadnou TJ vyřadit (tj. uzavřeme vzduch do HK) a dobrou TJ přestavit „na SAMOSTATNOU“ (v kobce VN pákou do SAM), musíme ještě přestavit spínač 314 do ŘÍ (obě 314 budou v ŘÍ);

2) Co je nového

- na ONJ je 471 038 po TBZ a kolem 23.2. se zapojí do pracovního procesu; rád bych upozornil na některé novinky:
 - automatické spráhlo má jinou firmu (konstruktér Dellner přeběhl s výkresy do fa Farveley) a má některá vylepšení:
 - je kompatibilní s Dellnerem a je vylehčené;
 - má zvenku připojené topení spráhla a svorkovnic;

- má jen jeden válec pro pohon svorkovnic (a tedy i jeden kohoutek na spodku spřáhla);
- pod spřáhlem je vyvedeno jen jedno lankové táhlo pro ruční rozpojení (zároveň se obsluhuje i ventil HP ve spřáhlu);
- adaptér (pomocné spřáhlo) je poměrně dost odlehčeno a jiným způsobem se zavěšuje na hák:
 - před zavěšením odjistíme dutým kolíkem čep a vyjme ho (za tento čep pak bude viset adaptér na háku);
 - zavěsíme adaptér na hák (bude držet za pojistnou konstrukci proti vysmeknutí);
 - zasuneme čep adaptéru a dobře pojistíme dutým kolíkem s kroužkem (kroužek bude nasazen na čepu!);
 - adaptér má možnost výškového seřízení – **VĚNUJTE SPOJENÍ ZVÝŠENOU POZORNOST!**;
- zatím platí, že v březnu začne přepalování nového SW u všech jednotek (kromě 038, ta ho už má);
- na myčce byly vyzkoušeny při mytí jednotky 471 i 451.2; pro 451.2 byly vyrobeny přípravky pro zajištění oken ve sklopené poloze (je to permanentní magnet s háčkem, kterým se uchytí zrcátko v horním ohybu na skříň nad oknem); pro další byl doporučen tento postup:
 - po přepnutí vysílačky na 28. kanál simplexního provozu se spojíte s obsluhou myčky a vzájemně se informujete;
 - po příjezdu před vrata myčky zastavte tak, abyste v okně měli válcový sloup portálu (budete stát čelem za návěstí Konec trolejového vedení – bude změna v Provozním řádu depa);
 - od obsluhy myčky si vyzvednete 4 kusy přípravků na zajištění zrcátek a ty zajišťte;
 - po zabrzdění přímočinnou a uzavření samočinné brzdy pomocí táhel na jednotlivých vozech odvětráte prostory samočinné brzdy a brzdových válců (zkontrolujte odlehlost zdrží);
 - zkontrolujte uzavření všech oken a ventilačních klapek, případně dveří;
 - doplňte hlavní vzduchojemy, stáhněte sběrače a oznamte připravenost obsluze myčky;
 - na výzvu obsluhy myčky odbrzdíte přímočinnou brzdou; během mytí (trvá asi 60 – 70 min) dojde k jednomu přejezdu tažného vozíku, kdy budete vyzváni k zabrzdění a odbrzdění jednotky;
 - konec mytí vám obsluha oznámí a vy se řídíte pokyny St. 3 (je též na 28S) a seř. náv. (Pozor po naplnění HP si vyzkoušejte brzdou);
 - odevzdáte přípravky na zajištění zrcátek obsluze myčky.

Pozn.: rádiové spojení 28S je společně pro zálohu na myčce a St. 3 – proto omezte komunikaci na nejnútnější míru a dodržujte hovorovou kázeň.

3) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- vzhledem k malé propustnosti haly 512 u jednotek, které přijely na ONJ pro vodu, vybrání septiku či jen na stání, požadujte mimořádné opravy (běžky) jen pro odstranění neschopnosti jednotky; drobné opravy požadujte při provozním ošetření a revizích;
- brzké zastavování EJ na CB v žst. Běchovice ve směru na Prahu je vyřešeno a projeví se po nejbližší změně mapy tratě;
- u IS přetrvávají problémy se zobrazováním cílových stanic po spojení (po použití speciálního hlášení ho strojvedoucí neukončí tlačítkem UKONČIT a to se zobrazuje – p. Petr Hudec již má řešení); pro budoucnost stanovují jednotný postup při zadávání IS:
 - při **každém** zadávaném vlaku po zobrazení nabídky počáteční a cílové stanici stisknete místo OK tlačítko **ZPĚT** (tím dojde k vynulování všech tabulí);
 - nyní navolíte znovu vlak, jak jste zvyklí (samozřejmě nezapomenete spínač S128 dát z NASTAV do AUT);
 - při použití Speciálních hlášení, zůstává toto hlášení v paměti vozového počítače, i když se vypne řízení; tabule se smaže, nápis přesto zůstane v paměti počítače; po opětovném zapnutí řízení se tento nápis opětovně zobrazuje na tabulích; proto po **každém** použití Speciálního hlášení, je třeba toto hlášení **UKONČIT** stiskem příslušného tlačítka na displeji (dojde k vymazání paměti);
- k problému informovanosti strojvedoucího při spojování v žst. Poříčany – po konzultaci se školařem je jednoznačně dáno, že strojvedoucí dostane pokyn (návěstí Stlačit nebo rádiem od výpravčího) ke spojení jednotek za pohybu; v případě, že strojvedoucí nemá pokyn zastaví nejméně 10 m před stojící EJ a po odbavení cestujících provede na pokyn výpravčího posun ke spojení; s tímto postupem byli seznámeni všichni výpravčí v žst. Poříčany (i jejich nadřízení) a celá problematika bude podrobně probírána v pravidelném poučování.

Hliníkový bulletin – březen 2008

4) Problémy

Dispečerské příkazy ukazují toto pořadí:

- 6x porucha SW – našim snem by bylo s novou verzí SW co nejméně poruch – uvidíme;
- 6x porucha kompresoru a to hlavně motoru a i kompresoru samého – tady se zatím hádají firmy Atmos a Škoda, kdo má „černého Petra“ – Atmos má jeden celý agregát a provádí měření (my zatím motáme vinutí kde se dá) – opatření v novém SW viz dále;
- 4x porucha tlakového spínače doplňkové brzdy S504 (tDS) a samočinné brzdy S503 (tCS) – tady se při identifikaci závady drže schématu v lednovém bulletinu;
- 5x ostatní závady (spřáhlo, HV, sběrač, tlumič vypružení).

5) Co je nového

- od 1.3. běží nalévání nového SW verze 4.04; zde je několik poznatků:
 - celý proces dávání do provozu, spojování a rozpojování se výrazně zpomalil (nesmí se pospíchat !);
 - po zapnutí spínače řízení a po načtení základního snímku vyčkejte načtení poruch (označené na snímku N a T), teprve po té je displej schopný reagovat na dotek a plnit další funkce;
 - proces spojování a rozpojování je nutno provádět takto (před spojením zkontrolujeme otevření všech vzduchových kohoutů):
 - po zapnutí řízení na přilehlém stanovišti necháme provést konfiguraci a načtení poruch;
 - naplníme HP a necháme obě jednotky odbrzdit;
 - zabrzdíme přímočinnou brzdou a vyřadíme parkovací brzdou (v režimu M – HJP do BE a „-“; nezapomeneme dát HJP do J (je zabrzděno doplňkovou brzdou);
 - pro spojování zavedeme režim SPOJ a výběhem nebo zadáním max. 10% PT a regulací přímočinnou brzdou najedeme max. 2,5 km/h na zajištěnou druhou jednotku s vypnutým řízením; po njetí zrušíme režim SPOJ a vyčkáme nové konfigurace (až 30 sec.);
 - pro rozpojování zavedeme režim ROZPOJ a vyčkáme nové konfigurace a uslyšíme svorkovnic (30 sec. i více); po doplnění HP couvneme od jednotky a zrušíme režim ROZPOJ (v případě, že se nezavřou svorkovnice dojde k pulsování vzduchu v HP – zde je nejlepším řešením ruční rozpojení – jedná se o velké napětí ve spřáhlech nebo velké mechanické tření);
 - úprava v řízení kompresorů:
 - kompresory více jednotek budou pracovat současně podle tlakových spínačů (sepnutí podle prvního a rozepnutí podle posledního);
 - jsou prodlouženy doby rozběhu a doběhu na dvojnásobek (rozběh 15 sec. a doběh na 40 sec.);
 - mezi jednotlivými sepnutími za sebou je doba 2 min. (tato doba je bohužel dodržena i při nejnepohodnější době, a to při spojování, kdy nám někdy utíká vzduch); doba 2 min je také dodržena při záskoku střídače střídačem ventilátoru EDB (na základním snímku je vypsáno – EDB vypnuta);
 - úpravy v Aktivním odstavení:
 - novým SW je zajištěno odpojení podvozků jen při vypnutém HV a vyzkratovaném filtru (U < 50V) – odezva na stisk tlačítka je někdy až 15 sec.;

- do AO odstavujte jednotku jen s piktogramem na stanovišti;
- do odvolání odstavujte do AO každou jednotku jednotlivě;
- po nastavení AO zkontrolujte komunikaci Telerailu na základním snímku či v budoucnu dotazem u strojníka pomocí služebního mobilu;
- dojde-li k případu, že nelze zavést či zrušit AO je nutno resetovat vozový počítač jističem na stanovišti

6) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- při brzdní EDB a po stažení sběrače (EDB pracuje jako odporová) vyčkejte se zvednutím sběrače do doby odbrzdění nebo po zastavení (v opačném případě často zapůsobí ochrana a někdy destruktivně);
- chcete-li provést reset infosystému, vypněte a zapněte jistič topení stupínku;
- seřizování hodin rychloměrů se od čísla 017 děje automaticky přes satelit (do 017 seřizuje dílna při E0);
- při přecházení z jednoho stanoviště na druhé s využitím tlačítka zachování zapnutí HV – tlačítko podržte asi 2 sec.;
- dojde-li při zapnutí baterie k zamrznutí displeje, použijte k resetu jistič zobrazovače 1 nebo 2;
- při rozpojování jednotek bude mít jednotka s vypnutým řízením odblokovány dveře do nového zapnutí;
- pro CB jsou položeny IB do Pardubic a na jednotkách je nová mapa trati; jsou zde provedeny některé dílčí změny (zastavování Běchovice, Libeň, Poříčany) – podrobnější údaje v Informačním zpravodaji GVD 2008/04 na stanovištích nebo na <http://emj471.euweb.cz/> - hlavně buďte ve střehu na nových úsecích a zastávkách.

Hliníkový bulletin – květen 2008

7) Problémy

Z dispečerských příkazů vychází žebříček závad takto:

- 8x problémy se ztrátou komunikace (nenačtení nové sestavy či ztráty vozů apod.) – tady je pro nás rada drahá – jako poslední pokus je reset vypnutím baterií (snad se těšit na dobu, kdy výměnou karet se dosáhne větší spolehlivosti);
- 4x porucha kompresoru a to hlavně střídače – stará písnička; Škoda rozjela výzkum a již změnila i program řízení (v bodě 3 nabízím laické řešení obsluhou);
- 4x závady kolem tlakových spínačů doplňkové brzdy S504 – tDS a samočinné brzdy S503 – tCS – příčinou jsou málo spolehlivé tlakové spínače a EP ventily – celý postup lokalizace je popsán v lednovém bulletinu 08;
- 3x závada na HV – závady přímo na HV (CID) jsou bohužel z našeho hlediska neopravitelné;
- 2x problémy se spojováním a rozpojováním (velký pokles počtu závad) – kromě vláčnějšího postupu jsou zde ještě mechanické problémy (přesvědčte se o otevření kohoutku vzduchu pro pohon svorkovnic a velkých kohoutů HP a NP a v neposlední řadě otevření malého ventilku Y121 k rozpojovacímu válci);
- 2x závada čidla motoru (na 1 EJ) – projevuje se většinou šubáním při rozjíždění – zde pomůže vyřazení motorové skupiny;
- kuriózní závada vznikla při rušení AO; nešly zapojit motorové skupiny – zjistilo se, že předcházející kolega v dobré víře odpojil motorové skupiny jak na snímku Blokování, tak pro jistotu paketovým spínačem S197 na stanovišti (přednostně odpojujte MS ze snímku Blokování – to stačí).

8) Co je nového

- další jednotka tedy 471 041 bude nejspíše začátkem července;
- rád bych upozornil, že na 471 002 jsou zásoky střídačů vlastní spotřeby a kompresoru provedeny pomocí stykačů a je nutné je odsouhlasit na snímku Blokování.

9) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- nabízím obsluhu, při které nedochází k signalizaci trvalé poruchy střídače kompresoru U77 (a vy nemusíte v horším případě běhat na MV vypnout a zapnout jistič pro U77) – před každým stažením sběrače (hlavně, je-li v činnosti EDB) dejte spínač kompresoru do polohy VYP a po opětovném zvednutí sběrače nezapomeňte ho dát do polohy A; tento způsob obsluhy vyzkoušeli někteří z vás a já ho mohu potvrdit (nemyslím si, že je to správný a definitivní postup, ale šetříme nohy);
- pracovníci správkáři vás žádají, zda byste nepsali své požadavky do Knihy oprav stručně a hlavně čitelně;
- vzhledem k MU na kolínské trati (projetí Stůj) upozorňuji na správnou obsluhu CÍLOVÉHO BRZDĚNÍ; zde bych vypíchnul hlavně zásadu „Mačkej, co vidíš“!; mačkáním se myslí úkony na klávesnici a viděním je to, co je na návěstidle; korekci příkazu či převzaté návěsti učiňte, až když návěst **nepochybně vidíte** (nezadávejte návěst s předstihem); všechny úkony jsou zaznamenávány v archivu AVV.

Hliníkový bulletin – srpen 2008

10) Problémy

Z dispečerských příkazů vychází žebříček závad takto:

- 14x problémy s trakcí a to poruchy střídačů, náhodné zásahy diferenciální ochrany a čidla trakčních motorů (velkou měrou se o to zasadila EJ 002 a její spolehlivost po VY opravě) – při těchto závadách nemá strojvedoucí mnoho možností k nápravě (vyřazení motorové skupiny a tzv. reset do baterií); zde bych upozornil na náhodné pootočení spínače S186 Napájení topení „Vlastní – Z top. spojky“ nejspíše kabelem radiostanice (stalo se 2x a nespíná K35);
- 9x závady kompresoru – jedná se většinou o pneumatickou část (prasklé sušičky a únik vzduchu) a vedou k neschopnosti; poruchy selhání střídače kompresoru nejsou tak časté zásluhou změny ovládání (před stažením sběrače vypneme kompresor);
- 7x závada kolem spojování a rozpojování – tři závady způsobil vadný ventil na 005 – doporučuji zkontrolovat otevření kohoutů HP, NP a jednoho či dvou kohoutků pro svorkovnice;
- 6x závada v řízení a ovládání – tyto poruchy jsou buď náhodné nebo se týkají počítačů a komunikačních linek – někdy pomůže reset PC nebo vypnutí baterie;
- 4x problémy s blokováním HV – je-li blokován HV od CID jedná se nejspíše o zapůsobení termostatu, který hlídá nabíjecí odpor zdroje pro vypnutí HV (většinou po 0,5hod s vypnutými bateriemi jde HV zapnout); k závadě může dojít po několikerém zapnutí a vypnutí HV;

11) Co je nového

- další jednotka 471 041 jezdí od července a nejsou na ní úpravy, které by se nás týkaly;
- v srpnu se objevila 471 042 a ta má některé úpravy;

- je zde umístěno zařízení ERTMS-ETCS (je na místě šuplíků s náradím na MV a na ŘV bylo zabránno místo dvojice sedadel); skříňka je uzamykatelná malým FAB klíčkem;
- na stanovišti je displej systému ETCS na pravém pultě pomocníka;
- opakováč pro ETCS je pod displejem;
- 4 kusy antén GSM-R (ve stropě);
- balizová anténa (je za pluhem místo schránky na adaptér);
- Dopplerův radar, čidla rychlosti a tlakové spínače jsou na podvozku;
- bezpečnostní šoupátko brzdy a uzavírací kohout jsou v přední strojovně na bočnici u vzduchového panelu (kohout je uzavřen a zaplombován – etapa 0);
- nářadí a distanční nárazníky jsou umístěny za brzdovým odporníkem v přední strojovně MV u pneumatického panelu (pro usedlejší kolegy již nedostupné);
- adaptér (pomocné spřáhlo) je jen jeden a je umístěn ve vloženém voze v uzamčené skříňce pod schody (tam, kde je vidět manometr); adaptér je uložen na jakémsi vozíku (vrchol konstruktérského umu); doufám, že tento unikát už se nebude opakovat;

12) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- na dotazy o teplotě trakčních motorů – uzavřené motory od 034 mohou dosáhnout 200°C;
- znovu připomínám povinnost strojvůdců, aby s Knihou oprav odevzdali i Knihu X (jsou-li v ní zápisy – je jen v RTO na MV);
- jsou tu stížnosti od ROPIDU a Magistrátu hl. m. na zastavování jednotek na zastávce Praha Sedlec směr Praha hlavně za deště, kdy cestující dohrají zezadu z čekárny (držte se předpisu a zastavujte tak, abyste byli čelem mezi první osobou a cedulkou a celou jednotkou u nástupiště); v případě, že to jde (není-li nikdo na peróně) a hlavně za deště zastavujte, prosím, uprostřed nástupiště (snad to někdo vysvětlí stěžovatelům, nejlépe p. Sedlář); dané téma bude probíráno ve škole;
- na téma rychlostníků mezi Hostivaří a Strančicemi – oprava č.20 platná od 15.7.2008 do TTP bude distribuována v nejbližší době; od 8.9.08 jsou mezi Strančicemi a Senohrabami v SJŘ ve sl. 1 nově křížky;
- na žádost správárny upozorňuji, že při spojování EJ 451 a 452 musí mít obě zapnuty baterie, aby nedocházelo k periodickému spínání HV a jeho poškození.

Hliníkový bulletin – srpen 2009

13) Problémy

Po měsíci tu máme opět přehled závad a v porovnání s minulým měsícem poměrně značně přibýlo dispečerských příkazů. Je pravdou, že valná většina (asi 80 %) je označena za garanční závalu. Nicméně jsou vyvíjeny tlaky k odhalení „viníka“. Poslední dobou se objevují hlasy, zda špatná obsluha strojvedoucího nevede k většímu počtu narušení grafikonu. Nabádám Vás k důslednému dodržování technologických postupů při spojování a rozpojování jednotek. Z těchto důvodů zde opět uvádím postup při spojování a rozpojování, dále uvádím několik návodů při poruchách střídačů a ztrátě vozu. Podobná témata budou probírána při pravidelném poučování.

A nyní k dispečerským příkazům:

- s 11. závadami vedou kompresory, kdy 046 dovede udělat 4 DP na stejnou závalu (špatné ovládání sacího ventilu v závislosti na tlaku oleje), než ji odstraní fa Atmos;
- 9 závad bylo přiděleno komunikaci – ve čtyřech případech zjištěna závada na WTB linkách či vozovém počítači; již známé problémy budou řešeny opravou SW do NGVD;
- 7 závad jde na režim spojování a rozpojování – návod je v příloze; zde máme slíbeno, že nám bude označen okamžik začátku rozpojování na displeji; znovu apelace na zachování postupu dle návodu – hrozí represe;
- 6 závad se týká trakce – nemožnost vybavení ochran normální cestou; závady K35 (u jedné jednotky 052); čidla motoru; vyhořelá Q51;
- 5 závad na vzduchovém zařízení – vadný přerušovací ventil na BSE; závady na parkovací a doplňkové brzdě (ventily); nemožnost zabrzdění rychlobrzdou pomocí HJP.

14) Cosi o 471

- jednotka 471 055 je přidělena do PJ Bohumín;
- pro větší možnost rozlišení zdroje závad žádám strojvedoucí, aby v rámci možností omezili řešení problémů resetováním pomocí vypínače baterií; je jasné, že v případě vedení dvou a více jednotek jedním strojvedoucím stojí za úvahu, zda čas na přejítí na sousední jednotku či na zadní stanoviště nebude kratší než provedení resetu vypnutím baterie a následným zadáním všech ztracených dat do rychloměru, vysílačky, infosystému a CB; závady, kterých se to týká lze rozdělit do tří celků:
 - závady, kdy nejde vybavit ochranu trakčních střídačů standardním postupem, tj. přeložením spínače sběrače S121 do polohy DOLU (např.: nejde vybavit diferenciální ochrana) – zde zkusíme **na stanovišti MV** postupně vypnout a po chvíli zapnout všechny jističe řízení driverů F178, F193 a jističe řízení měničů F114, F117 (při řízení z ŘV musíme přejít na MV);
 - závady střídače kompresoru – k resetu použijeme jistič pro U77 s označením F192 (**opět jen na stanovišti MV**);
 - ztráty vozů:
 - ✓ při ztrátě MV je jednotka zabrzděna a lze resetovat vozový počítač jeho jističem F112 na stanovišti; po neúspěšném pokusu nelze pokračovat trakčně v jízdě (je jedno v jaké pozici je MV);
 - ✓ při ztrátě ŘV dojde též k provoznímu zabrzdění jednotky – následuje pokus resetovat jističem F112 (**na stanovišti ŘV**); po neúspěšném pokusu je jednotka, ze které řídíme trakčně neschopná; na jednotce, ze které neřídíme, lze po uzavření obou kohoutů brzdíče BSE pokračovat v jízdě;
 - ✓ při ztrátě VV lze provést reset vozového počítače jističem F112 **v RTO**; po marném pokusu vzbudit vozový počítač můžeme pokračovat v jízdě;

ve všech případech, kdy jedeme se ztraceným vozem, nefunguje klimatizace a je tedy na uvážení provozní situace (kolik je lidí v soupravě, v jakou dobu jedeme, jak dlouho takto pojedeme, jak velké zpoždění máme, jaké je počasí apod.); co se týče bezpečnosti, tak signalizace požáru funguje a ovládání dveří též.

15) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- ve vztahu k problémům s vozovými počítači budou opatřeny kryty a zaplombovány – pro nás budou tabu;
- k přítomnosti uzavíracího kohoutu na brzdiči BSE – v případě závady a vypínání jističe F171 pro EPV brzdiče by nešlo přejít na nouzové ovládání BSE z přidavné brzdy dle V15 (v tomto případě se kohout uzavře, protože je EPV rychlobrzdy inverzní a nedržel by sepnutý); pro případ nutnosti se použije kohout záchranné brzdy na pravém pultě stanoviště.

Doplnění 13.9.2009 – poradenská linka firmy Škoda pro všeobecné problémy s jednotkou: tel. **739 243 453** (každý den od 3.00 do 23.00 hod). Číslo na zkušebnu (**725 736 386**) pro řešení komunikačních potíží samozřejmě stále platí.

Hliníkový bulletin – březen 2010

16) Problémy

S příchodem jara je tu po delší době nový bulletin. Problémy vyjádřené dispečerskými příkazy byly obrovské a počítají se na stovky. Velké problémy se v zimě objevily ve VN obvodech. Prachový sníh nasátý ze střechy do chlazení trakčních střídačů prochází též přes tlumivku a trafo. Neschopnost jednotek se prodlužovala následným sušením.

Primární střídače a stále problémy s kompresory mají též velký podíl na poruchovosti. Nikdo není schopen říci, kdy bude instalován nový program řízení kompresorů s dalšími úpravami. Na jedné jednotce se zkouší nový druh sušičky vzduchu (prý je to lepší).

Při větších mrazech se zvýšil počet závad sběračů, brzdových komponentů a přibylo problémů se spojováním a rozpojováním.

Vůbec se už nedá hodnotit stav WC a to hlavně vakuových, kdy nám zamrzala voda v přívodu nebo odpadní potrubí. Nebyly výjimkou jednotky bez jediného funkčního WC. Statisticky jsou nejvíce ohroženy invalidní záchody. Podtrženo a sečteno – zima nám dala lekcí o přípravě na ní.

Některé závady v obvodech topení (které jdou lokalizovat) jsou popsány v samostatné příloze.

17) Cosi o 471

- po neveselém přechodu na nový rok s rychloměry Metra, můžeme u jednotek do 016 již opět používat informační systém (věnujte dostatečnou pozornost zadávání dat a přepnutí do polohy AUT – stojí to peníze depo i někdy Vás);
- příští měsíc se chystá 471 059.

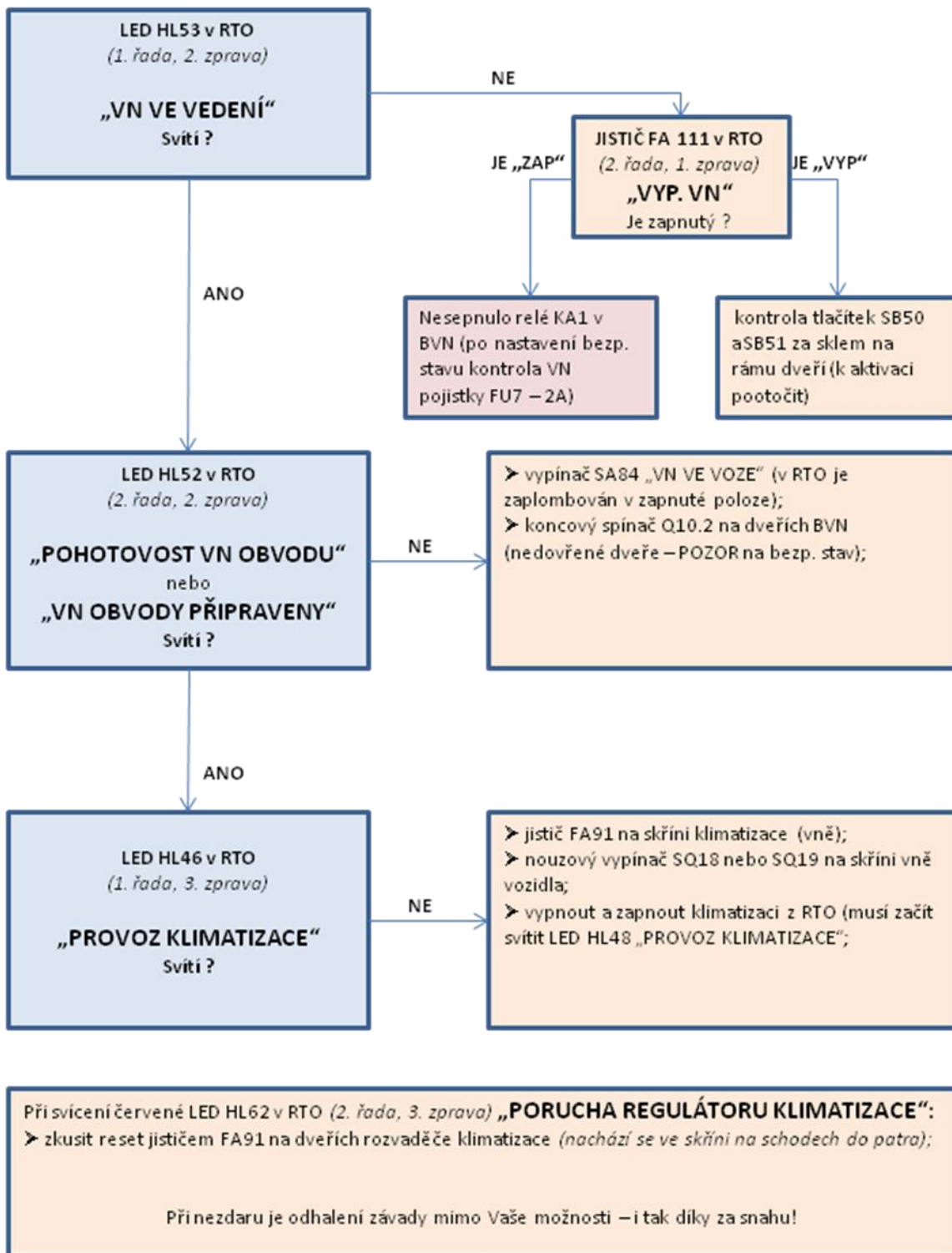
18) Připomínky a různé pro strojvedoucí

- je tu otázka, který strojvedoucí má provést rozpojení dvou jednotek – tady bude na místě dohoda nebo rozpojení provede ten strojvedoucí, který bude dříve uprostřed, tedy ten zadní; jinak rozpojení se již 50 let považuje za technologický pohyb, spojovaný s rozpojením, a ne posun (dveře jsou uzavřeny, pohyb činí 50 cm a kolem jednotky v kolejích nemá v okruhu 5 m nikdo co dělat);
- nezapomínejte po resetu pomocí baterie znovu navolit informační systém (samozřejmě klimatizaci a osvětlení); dále upozorňuji na povinnost při zjištění nefunkčnosti IS (a to vizuálně i akusticky) **ihned** vydat průvodčímu papírové směrovky a upozornit ho na nutnost hlásit všechny zastávky z RTO (v poslední době přicházejí citelné pokuty na depo a to, po zjištění Vaší spoluúčasti se s Vámi podělí i o ní);
- při potřebě těsnících kroužků na spřáhlo či záchrannou brzdu lze použít těsnění z hadic adaptérů (bude snaha o doplnění těsnících gumiček do inventáře).

S delším svitem sluníčka Vám více optimismu přeji vaši KV

NEJDE TOPENÍ KLIMATIZACE

Předpoklad: jednotka je v provozu a není odpojené vlakové topení



Hliníkový bulletin – červen 2010

19) Cosi o 471

Po delší době dochází k větším změnám v SW a řídicích obvodech a tedy i změnám v obsluze. Tyto změny jsou realizovány na jednotce 471 029 jako softwarová verze 4.5.. Další jednotky z výroby (tedy 471 030, 061 a další) budou mít tyto změny z výrobního závodu. Stávající jednotky budou postupně vyzbrojeny novým SW. Verze SW na jednotlivých jednotkách je ve snímku komunikace a lze spojovat jen jednotky se **stejným** SW (např. SW verze 4.4. s 4.4.).

A nyní k novinkám:

- nově jsou osazena dvě tlačítka na HR na stanovišti (bohužel úplně vpravo, tam kde jsme zvyklí mít tlačítko „Změna stanoviště“. Jedno je označeno „RESET PC“ a druhé „RESET DRIVERŮ“;

- RESET PC – používá se při nemožné komunikaci mezi vozovými počítači (tj. v případech, kdy jsme používali vypnutí baterií). Při vypnutém HV a stání jednotky stiskneme a držíme tlačítko min. 5 sec. Dojde k restartu všech vozových počítačů, počítačů pohonu, počítačů zobrazovačů a k nové konfiguraci;
 - RESET DRIVERŮ – toto tlačítko slouží k restartu driverů a počítačů pohonů. Jedná se o SW reset (lze použít jen při správné činnosti vozových počítačů). Tlačítko stiskneme a držíme min. 5 sec.;
- b) akustické signalizace skluzu – vznikne možnost vypnout akustickou signalizaci pro alarmové hlášení skluzu (tj. to co na nás celou dobu skluzu řve). Na základním snímku bude nové tlačítko SKLUZ a tím se budou volit dva stavy a to TICHŮ a ZVUK pro doprovod alarmu o skluzu. Výchozí nastavení bude s akustickým hlášením, a to po zapnutí řízení, tak po změně stanoviště. Výchozí nastavení je ZVUK;
- c) signalizace zvednutého sběrače – na snímku „Podmínky zapnutí HV a jízdy“ a „Servis pohonu“ je v poli PŘÍSTROJE signál X01 (sběrač zvednout). Od EJ 017 bude nyní tento signál aktivní i od koncového spínače (sběrač je zvednutý);
- d) informační systém: došlo k přesunu ovládání IS u jednotek se dvěma displeji z levého na pravý displej (nyní bude možnost během jízdy sledovat jízdní řád a dělat korekce);
- jsou přepracována „Speciální hlášení“ a to tak, že strojvedoucí vidí na displeji text navoleného hlášení, které běží na tabulích. Spuštění speciálního hlášení tlačítkem ZHLAS (je tu možnost i za jízdy) se zobrazí textem SPEC. HL. před názvem stanice na levém displeji. Vypnout speciální hlášení je možné jen tlačítkem UKONČIT (hlášení zůstává v paměti i při vypnutí řízení a znemožňuje normální funkci IS);
 - do dat je možno zabudovat „zastávky na znamení“, které jsou označeny v jízdním řádu * (hvězdičkou) – zatím nepoužito;
 - do dat bude možno zapracovat zastavení z dopravních důvodů, které jsou označena + (plus) před názvem stanice (bude možno použít v Nymburku depo a bude možno otevřít dveře bez následné korekce);
 - nová tlačítka ÚVRAŤ umožňují přenést číslo vlaku na druhé stanoviště bez potřeby nové volby či úpravy;
- e) aktivní odstavení:
- do podmínek aktivního odstavení přibude položka Kompresor v AUT (je tu snaha o předcházení problému s vypnutým kompresorem);
 - ukončení aktivního odstavení bude možné **jen a jen** tlačítkem na displeji;
- f) teplota trakčních motorů – při překročení teploty trakčních motorů přes 220°C dojde k blokování trakčních střídačů a vypíše se alarm „Blokován TS1, TS2 – vysoká teplota motoru na X. voze“. Blokování se zruší při poklesu teploty pod 210°C (též se ukončí hlášení na displeji);
- g) střídač kompresoru – provozní start střídače kompresoru bude ukončen při vypnutí stykače filtru K35 a při zablokování primárního střídače (neplatí při blokování PMPP z displeje);
- h) bude upravena ventilace přední a zadní měničové skříně. Pro zapnutí zadního ventilátoru se nebude uvažovat proud primárního pulzního střídače v přední skříni. Pro přední skříň se pro vypnutí ventilátoru musí snížit proud na 80A v síti 550V;
- i) tlakové spínače:
- S502 a S503 (pro samočinnou brzdu tBS – spíná při větším tlaku než 2 bary a tCS – spíná při tlaku větším než 0,3 baru) a převodník tlaku B101 snímají stejný tlak ze stejného místa (platí pro MV i ŘV);
 - S504 (pro doplňkovou brzdu tDS – spíná při tlaku větším než 0,3 baru) a převodník tlaku B102 též snímají stejný tlak ze stejného místa (platí jen pro MV);

tyto údaje budou programově porovnány s prioritou převodníků a budou brány jako funkce tlakových spínačů, pokud zavedeme ve snímku blokování vypnutí sledování tlakových spínačů brzdy. (Použijeme v případě poruchy spínače tCS nebo tDS);

- j) ohřev písečníků – podle signálu o vnější teplotě (pod +5°C) z MV a současném napětí primární sítě 540V se automaticky sepne ohřev písečníků jak na MV, tak na ŘV;
- k) zrušení plošin – od čísla 061 budou zrušeny plošiny na MV (zpětně se rušit nebudou);
- l) přemostění záchranné brzdy – nepočítá se s dodatečnou instalací na dřívější jednotky a zatím neexistuje předpis o používání, a proto se vyjádříme k tomuto tématu později s návodem k obsluze. Pro ovládání slouží tyto prvky:
- v základním snímku nová tlačítka „Test PZB“ (možnost použití jen za stání). Na poli vedle se bude zobrazovat stav přemostění a to buď TEST nebo PROVOZ (po dobu testu bude blokována jízda);
 - relé KA80 pro simulaci aktivace záchranné brzdy;
 - relé KA84 pro aktivaci záchranné brzdy;
 - doplňovací ventil Yepc1 pro aktivní přemostění záchranné brzdy;
 - tlačítko SB1 pro požadavek aktivace přemostění záchranné brzdy;
 - průběžná linka signalizace (centrální) aktivované.

Řešení některých potíží jednotek ČD 471 (Luftbeschwerden rev20071009)

