

Hliníkový bulletin 1

červen 2020



Úvodem...

Milí přátelé a příznivci aluminiové trakce,

již delší dobu přemýšlím, že bych navázal na práci kolegy Tondy Prella a obnovil vydávání hliníkových bulletinů. A poněvadž bylo posledních pár týdnů docela bohatých na události či zásadní změny v oblasti dlouhé trakce, padlo moje definitivní rozhodnutí, že se do toho pustím.

Co je nového...

Novinek je sice spousta, ale zmíním se zatím o té nejžhavější. V sobotu 23. května 2020 dorazily zpět do Prahy po vyvazovací opravě dvě EJ, a to 471.020 a 471.023, u kterých byly provedeny úpravy ovládání nástupních dveří podle nových smluv na zajištění regionální dopravy v Praze a Středočeském kraji.

Tyto úpravy představuje:

- doplnění funkce předvolby dveří (obdobně jako u EJ 471.076-083),
- sdružené otevírání obou křídel dveří na jedno tlačítko (obdobně jako u EJ 471.076-083),
- ovládání dveří obslužením libovolného tlačítka dveří v příslušném nástupním prostoru (tedy i tlačítka na opačné straně než lze předpokládat nástupiště) s jejich následným otevřením pouze na straně odjištěné strojvedoucím,
- doplnění funkce Paměť dveří, která při rozpojování jednotek zamezí na odvěšené jednotce výstupu cestujících mimo nástupiště.

Poslední spíše kosmetickou úpravou bude přesunutí vnitřních ovládacích tlačítek z rámu na křídlo dveří. Toto bude realizováno během letošních prázdnin včetně zpětného upravení jednotek po vyvazovací opravě.

Smyslem výše uvedených úprav je odstranění nutnosti obsluhy dvou tlačítek ovládání dveří při nástupu/výstupu cestujících například s kočárkem, jízdním kolem nebo objemnějšími zavazadly, dále množnost předvolby výstupu a zároveň zvýšení bezpečnosti cestujících spočívající v zamezení výstupu mimo nástupiště.

Podrobný popis jednotlivých funkcí

➤ Předvolba dveří

Cestující má možnost ještě před zastavením vlaku stisknout libovolné tlačítko ovládání dveří (=předvolit všechny dveře v příslušném nástupním prostoru). Předvolba je signalizována přerušovaným svícením tlačítka ovládání dveří. Po odjištění dveří strojvedoucím dojde na navolené straně soupravy k jejich otevření bez další nutné obsluhy a současně k zrušení předvolby dveří na straně opačné. Předvolba se také zruší v případě, že během 5 minut nepříjde ze stanoviště žádný signál pro odjištění dveří nebo po rozjezdu soupravy (od protismyku při rychlosti větší než 5km/h).

- Sdružené otevírání obou křídel dveří na jedno tlačítko
Stiskem tlačítka ovládání dveří (samozřejmě odjištěných) nebo po odjištění předvolených dveří se vždy otevrou obě křídla dveří na příslušné straně.
- Ovládání dveří obslužením libovolného tlačítka
Pro otevření dveří (nebo vyvolání předvolby) postačuje stisk libovolného tlačítka nástupních dveří v nástupním prostoru. Dále viz předchozí odrážka.
- Paměť dveří
Paměť dveří se uplatní pouze v situaci, kdy jednotka nemá zapnuté řízení a zároveň zmizí signál z linky řízení dveří. Tedy typicky po rozpojení jednotek, kdy na odvěšené jednotce ještě není zapnuté řízení. Tato paměť má za úkol zajistit, že na odvěšené jednotce SLAVE nedojde k odjištění všech dveří „kolem dokola“, ale pouze těch na straně k nástupišti, které strojvedoucí odjistil z jednotky MASTER ještě před rozpojením soupravy. Při rozpojování jednotek je tedy nutné **striktně dodržovat postup**, kdy po zastavení vlaku **nejdřív odjistím dveře spínačem SA135 (L/P)** a teprve **pak zahájím úkony k rozpojení jednotek** (=spínač S165 do polohy ROZP). Pokud budou tyto dva kroky vzájemně zaměněny, zůstanou všechny nástupní dveře odvěšené jednotky zablokované a cestující do příchodu strojvedoucího uvězněni. Paměť bude účinkovat tak dlouho, dokud na odvěšené jednotce nebude zapnuto řízení. I nadále ve všech případech platí, že **před zapnutím řízení** je nutné nejprve **odjistit dveře** k nástupišti spínačem SA135 (L/P), jinak dojde k uzavření a zajištění všech nástupních dveří.

V souvislosti s výše uvedeným je nutné konstatovat, že funkce odjištění dveří pomocí otočného prepínače SA175 (vlevo na pultě) zůstane zachována bohužel pouze pro první dveře soupravy–odjištění všech dveří „kolem dokola“ (např. při odstavování v depu) již nebude možné.

Text zpracovali: Ing. Michal Šimandl, Jan Eliáš

Zopakujme si...

- Vybavení ochran

Často se Zkušebna 471, která je nám „přítelem na telefonu“, setkává s neznalostí, jak vybavit ochrany (kvitovat poruchy) například při blokování hlavního vypínače od jeho řídicí jednotky CID1. Připomínám tedy, že vybavení ochran se provede velmi jednoduše, a to přeložením ovladače S121 HV+Sběrače do aretované polohy DOLŮ, ve které setrváme cca 5s. Tím by mělo dojít k vymazání (odstranění) trvalého poruchového hlášení “HV blokován od CID1 na X. vozu“ a můžeme zadat povel START k zapnutí HV a zvednutí sběrače.

➤ Zápis do Knihy oprav

Co se zapisování požadavků na opravy týče, rozmohl se nám tu drobný nešvar. Tím je doslovné opisování poruchových hlášení (alarmů). Prosím tedy naše nováčky strojvedoucích, aby místo zápisu „Porucha klimatizace na 5. vozu“ používali např. toto znění „071: Porucha klimatizace“. Pozor také na zápis do správné knížky oprav, máte-li v soupravě více spojených jednotek.

Stalo se...

Nedávno se v knize oprav u jedné EJ objevil zápis „Na CB z Vršovic na odjezdu „ŽL“, na vjezdu bylo opak. náv. výstraha, na cestáku v tunelu stůj, ale CB zůstalo stále „ŽL“! Prověřte!“ Jinými slovy, při jízdě v režimu AVV v úseku mezi Prahou Vršovickými a Hlavním nádražím nedošlo k automatickému zastavení vlaku před návěstí STŮJ návěstidla Lc102 v tunelu. Po stažení dat z rychloměru a logů z AVV vyplynulo, že příčina byla v chybné obsluze systému AVV, nikoliv v systému samotném. Považuji tedy za důležité připomenout si, že systém AVV dokáže bezpečně fungovat pouze při dodržování pravidla

MAČKEJ, CO VIDÍŠ!

Porušení této zásady při zadávání návěstního znaku odjezdového návěstidla L2 ve Vršovickách bylo prvotní chybou (viz krok č. 1). Další posloupnost událostí (přenos chyby) pak zachycuje následující tabulka:

Krok	Návěstidlo–Návěst	Návěst systémového návěstidla AVV	Kód
1.	L2–VÝSTRAHA	VOLNO	není
2.	102L–OPAKOVÁNÍ NÁVĚSTI VÝSTRAHA	VÝSTRAHA	není
3.	Lc102–STŮJ	OPAKOVÁNÍ NÁVĚSTI VÝSTRAHA	Č

Poněvadž je návěst OPAKOVÁNÍ NÁVĚSTI VÝSTRAHA kódována červeným světlem stejně jako návěst STŮJ, nemohlo už AVV vyhodnotit rozpor. A tak dominovým efektem přenášená chyba způsobila, že AVV předpokládalo povolující návěstní znak na cestovém návěstidle Lc102 (fyzicky však návěst STŮJ) a brzdit tudíž nechtělo. Strojvedoucímu se podařilo vlak zastavit použitím rychločinného brzdění a k MÚ naštěstí nedošlo, byť k ní scházelo opravdu málo. Apeluji proto na všechny, kteří systém AVV používáte, dodržujte při zadávání návěstních znaků vždy pravidlo „**MAČKEJ, CO VIDÍŠ!**“, ať dojedete v pořádku do svého cíle.

A tím se s Vámi prozatím loučím. Mějte se pěkně a ať se Vám daří.

S pozdravem,

Eliáš Jan
KV Praha