

17 KÖZLEKEDÉS TÁVVEZÉRLÉSEL

A mozdonyok UIC 18 pólusú távvezérlési kábellel rendelkeznek. A távvezérlést a központi járművezérlő (ZSG) vezérli. A távvezérlő jármű mindig a „Master”, a második, távvezérelt jármű mindig „Slave” üzemmódban üzemel.

17.1 Távvezérléses üzem két összekapcsolt ES64U2 típusú üzemben levő mozdonnyal

Mindkét mozdonymnál először a V1-jelű tevékenységi listában leírtakat kell végre hajtani.

Összekapcsolás

- A mechanikus és levegős kapcsolatokat összetenni
- Mindkét UIC-kábelt párhuzamosan összetenni

A távvezérelt (Slave) jármű üzembe helyezése

A mozdony a szabályos üzemén kívül helyezés esetén távvezérlésre kész állapotban van leállítva. Amíg a „D”-akkumulátorkör bekapcsolt állapotban van, addig a mozdony a távvezérlő járműről, vagy vezérlőkocsiból távvezérelt állapotban van.

- A távvezérelt (Slave) járműnél mindig az első áramszedőt kell kiválasztani az 1-es vezetőfülke hátfalon levő áramszedőkiválasztó kapcsolóval.
- Megnézni a mozdony üzemnaplóját
- Az irányváltó kapcsoló karját az első járműre vinni
- Az EVM-120 vonatbefolyásoló berendezést villamosan kiiktatni.

A távvezérlő (Master) jármű üzembe helyezése

Eltérések a nem távvezérléses üzemhez képest:

- Az áramszedő kiválasztó kapcsolót „Auto”-állásba kapcsolni, ezzel a távvezérlő (Master) járműnél mindig az első áramszedő megy fel automatikusan
- Az irányváltó kapcsolót „M”-, vagy „V”-állásba tenni,
Amennyiben ekkor a távvezérlés a kapcsolt járművet(ket) nem ismeri fel és nem azonosítja a következőket kell a távvezérelt (Slave) járműnél ellenőrizni
 - Legalább a „D”-akkumulátorkör be van kapcsolva
 - A távvezérlési kapcsolónak 1-es állásban kell lennie a 3-as kapcsolótáblán
 - Mindkét UIC-kábelt ellenőrizni
- A homlokfénykiválasztó kapcsolót ki-, majd ismét bekapcsolni
- A hátsó mozdonymnak kiválasztott zárfényt a „Zugbusz”-közvetíti
- Az áramszedőt felengedni
- A főmegszakítót bekapcsolni

Menet és féküzem

Távvezérelt üzemben, menet és féküzemnél nincs eltérés az egyedül közlekedő mozdonyon teendőktől.

- A moduláris kijelzőn (MFA) a saját járműnél kifejtett vonó-, és fékerő kerül kijelzésre
- A képernyőn a vonó-, és fékerő oszlopformátumban, mozdonyonként összegzetten kerül kijelzésre

- Mindkét jármű ugyanazt a vonó-, és fékerőt adja le. A fékerő mindig 150 kN, amely 40 km/h alatt 100 kN-ra lecsökken
- Ügyelni kell a maximális megengedett vonóerőre a vonatnál.

17.2 Vezetőfülke csere

Távvezérelt (Slave) járműnél

- Rugóerőtárolós féket befékezni
- Az irányváltó kapcsolót „0”-ba tenni
- A vonatbefolyásoló berendezést levegősen és villamosan kiiktatni
- A kiegészítőfék elzáróváltóját (ZuBas) elzárni

A távvezérlő (Master) járműnél

- A kiegészítőfék elzáróváltóját (ZuBas) kinyitni
- A vonatbefolyásoló berendezést visszaiktatni
- Az áramszedőkiválasztó kapcsolót „Auto”-állásba tenni
- Az irányváltó kapcsolót „M”-, vagy „V”-állásba tenni
- Megvárni a kapcsolt jármű(vek) felismerését, azonosítását
- Ellenőrizni a távvezérlés felépülését
- A kiegészítőféket befékezni
- A homlokfénykiválasztó kapcsolót előbb ki-, majd visszakapcsolni
- Rugóerőtárolós féket feloldani

17.3 Üzemen kívül helyezés

Az üzemen kívül helyezés folyamata a nem távvezérléses üzemnél teendőkkel megegyezik. A távvezérelt járműnél külön teendő nincs. A mozdonyok szétkapcsolásánál a befékezett állapotra és a rugóerőtároló fék kijelzőjének jelzéseire ügyelni kell.

17.4 Képernyő működése, jelzései távvezérléses üzemben

Amennyiben a Zugbusz a távvezérlési kábelén keresztül több járművet ismer fel, azonosít, a képernyő automatikusan többesvezérlési üzemmódra kapcsol át.

A „pont” - . - „-érintőgomb megnyomásával van mód mindig, az egyes-, és többesvezérlési üzemmód közötti kézi átkapcsolásra.

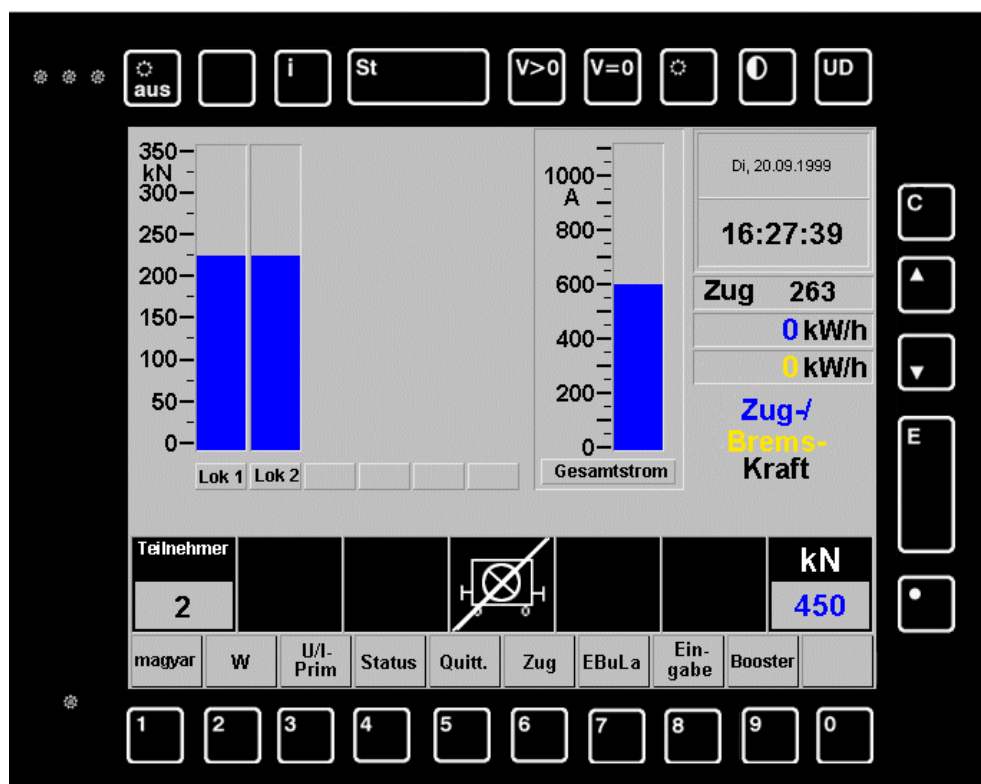


Abb. 17-1: Alapképernyő többesvezérlés esetén

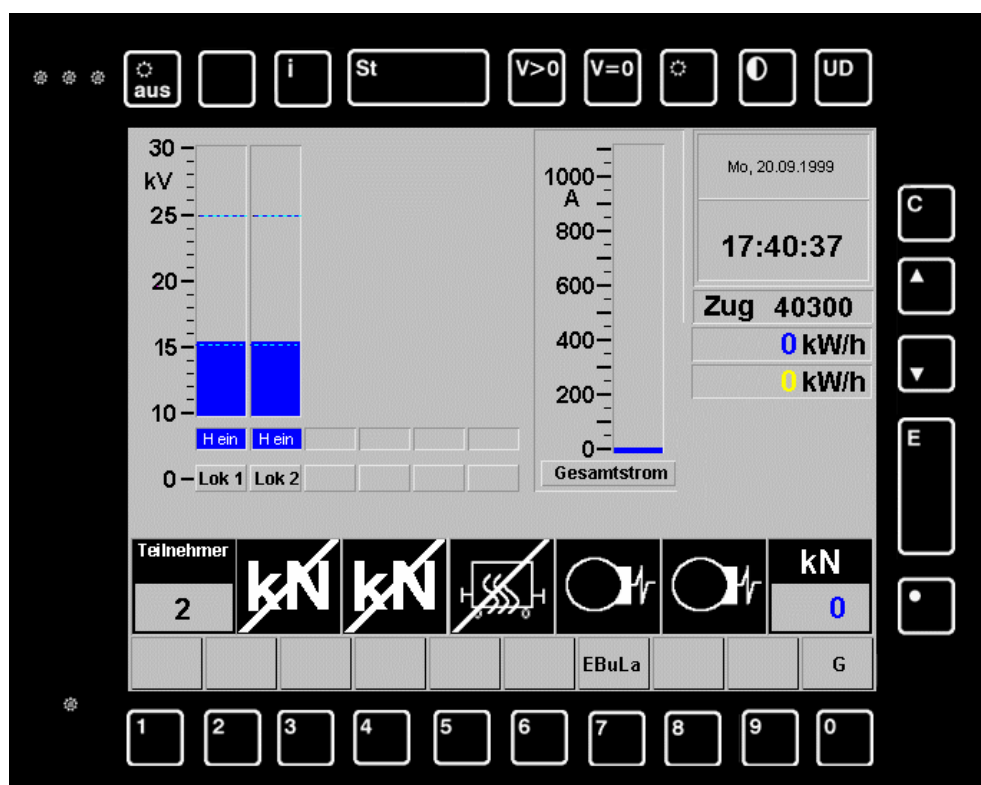


Abb. 17-2: „U/I-Primer“-képernyő többesvezérlés esetén



Abb. 17-3: A Zugbuszon azonosított járművek megjelenítése

Amennyiben a Zugbusz nem az összes kapcsolt járművet azonosította, a „Vonat”-hoz tartozó érintógomb megnyomása esetén a kapcsolt járművek listája megjeleníthető.