

NÁVOD K OBSLUZE LOKOMOTIVY

ŘADY 130 - E479.0

TYP 79 E₁

POSTUP PŘI OŽIVENÍ SAMOSTATNÉ LOKOMOTIVY

Oživení jednotlivého hnacího vozidla.

Pod napájeným trakčním vedením je možno provést oživení lokomotivy podstatě těmito způsoby:

1. Použitím pomocného kompresorového soustrojí - 1064, napájeného z akumulátorové baterie 48v na lokomotivě.
 2. Ručním kompresorkem - 1065.
- Oživení lokomotivy se provádí vždy z kabiny 1.

TECHNOLOGICKÝ POSTUP OŽIVENÍ JEDNOTLIVÉHO HNACÍHO VOZIDLA

Manipulace po příchodu na první stanoviště strojvedoucího:

1. Zapnout akumulátorovou baterii vypínačem V25.
 2. Otevřít kohouty sběračů 1045.
 3. Dle předpisu ČD T108 oživit mobilní část zařízení VZ na lokomotivě.
 4. Po kontrole spolehlivosti zajištění žebříku je nutno uzavřít všechny dveře vstupů do strojovny a strojovnu opustit. Po uzavření všech vstupů do strojovny zhasíná signálka H2-3 v kabině strojvedoucího.
 5. Po odemknutí přestavit spínač způsobu řízení A1-3 do polohy „J-jednotlivá lokomotiva“ a v této poloze uzamknout.
 6. Odemknout a sepnout hlavní ovládač A39.
 7. Zapnout vypínač A19 a pomocným kompresorovým soustrojím naplnit pomocný vzduchojem 1005 tlakovým vzduchem. Při nedostatečné kapacitě akumulátorové baterie je možno použít ruční kompresorek 1065 a naplnit ručně tlakovým vzduchem pomocný vzduchojem.
 8. Přepínač orientace A2-3 může zaujímat libovolně jednu ze dvou pracovních poloh.
 9. Ovládač odpojovače A5-3 (A6-3) přestavit do polohy zapojeno. 10.
- Ověřit funkci signálky H1-3, zda červeným světlem indikuje zavedení „Provozního stavu“ ve strojovně lokomotivy. Vstupní obvod vn je odzemněn a zapojen na hlavní sběrnici.
11. Krátkodobým stiskem tlačítka A8-3 (žluté barvy - umístěno v kabině strojvedoucího) se nastartuje - sepne relé B5-3 a zhasíná kontrolní žárovka umístěná v tlačítku. V případě, že kontrolní žárovka nezhasne je nutno se přesvědčit o stavu VN ochrany na terčovém návěstníku ve strojovně. Je-li indikován na terčovém návěstníku zásah některé z ochrany VN je nutno návěstník vynulovat stisknutím tlačítka A9.
Pro sepnutí relé B5-3 musí být rovněž diagnostické zařízení v základní poloze, t.j. všechny jeho spínače v základní poloze.
 12. Krátkodobým stiskem tlačítka A11-3 se zapne hlavní lokomotivní vypínač N1-1.
 13. Spínačem sběračů A4-3 se navolí příslušný trolejový sběrač D1 nebo D2. Hodnota napětí v trakčním vedení se kontroluje na kV- metru a má být v toleranci 2200÷3600V.
 14. Ovládač kompresorového soustrojí A13-3, případně A27-3 je nutno přestavit do polohy „A - automaticky“. Ověří se funkce modré signálky H19-3, H35-3.
 15. Ovládač ventilace trakčních motorů A14-3 se přestaví do polohy „T - trvale“. Přezkouší se chod ventilace trakčních motorů a regulace nabíjení akumulátorové baterie. Po ověření funkce trakčních ventilátorů v poloze „T“ se ovládač ventilace A14-3 přestaví do polohy „A-automaticky“. Řídící kontrolér se přestaví na stupeň „X“ a tím se ověří samočinné zapnutí ventilace trakčních motorů.

16. Sepnutím spínače A4-4 se ověří funkce topení stanovišť.

17. Ověření funkcí dalších zařízení se provede se staženými sběrači.

- přestavování směrových přepínačů reverzní pákou rA3-3
- chod regulace v celém rozsahu - se stupně „0“ do shuntovacího stupně „V“ a zpět
- přestavování žaluzií ventilační soustavy rozjezdových odporníků, a to, přepínačem A7-3 z polohy „A“ do „T“ a zpět.
- kontrola pojistky P23-3, zda je ve správném pojistkovém držáku
- funkci brzdičů včetně odbrzdění tlačítkem A18-3
- pískování tlačítkem A15-3
- odvodňování tlačítkem A16-3
- osvětlení sdělovací části řídicího pultu a jízdního řádu
- návěstní světla na obou stanovištích strojvedoucího

18. Před rozjezdem samostatné lokomotivy po jejím převzetí nebo oživení se strojvedoucí přesvědčí o povolení ruční brzdy v obou kabinách strojvedoucího.

Odchod ze stanoviště strojvedoucího.

Před odchodem na druhé stanoviště strojvedoucího je třeba:

- přestavit všechny ovládače do základních poloh a vypnout hlavní vypínač
- navodit „Bezpečný stav“ t.j. odpojit a uzemnit vstupní obvod VN.
- zajistit lokomotivu proti samovolnému pohybu průběžným zabrzděním. Brzdič samočinné brzdy DAKO-BS2 přestavit do závěrné polohy až po kontrole tlaku vzduchu v brzdových válcích na příslušném manometru.
- hlavní ovládač A39 vypnout uzamknout a vyjmout klíček
- při dodržení všech bezpečnostních opatření přejít na druhé stanoviště
- na druhém stanovišti vložit klíček do zámku hlavního ovládače A40 a odemknout jej.
- lokomotivu uvést do pohotovostního stavu obdobně jako z kabiny I. Provést přezkoušení funkcí jednotlivých zařízení.

Jízda s přípřeží, na postrku nebo v mnohočlenném řízení.

- na stanovištích lokomotivy nebo lokomotiv, ze kterých se neovládá samočinná brzda přestavit rukojeť brzdiče samočinné brzdy DAKO-BS2 do polohy závěrné.
- rukojeť brzdiče přímočinné brzdy DAKO - BP na takovémto stanovišti přestavit do polohy odbrzděno
- při zkoušce průběžné brzdy neopomenout provést kontrolu funkce samočinné brzdy na lokomotivách neobsazených nebo zapojených v mnohočlenném řízení

PROVOZOVÁNÍ LOKOMOTIVY PŘI VZNIKU NĚKTERÝCH PORUCHOVÝCH STAVŮ

Provozování lokomotivy při poruše některé motorové skupiny

1. Navodit „bezpečný stav“.
2. Přívod tlakového vzduchu k pneumatickým pohonům směrových přepínačů se uzavře kohoutem 1045/1 na přístrojové desce.
3. Na pneumatickém pohonu směrového přepínače u vadné motorové skupiny se přestaví rozváděč do polohy „Z“

4. Přepínací válec měniče směrů se přestaví do polohy „0“ a v této poloze se zajistí mechanickou aretační západkou proti otáčení.
5. Přívod tlakového vzduchu k pneumatickým pohonům přepínačů směrů se otevře a ověří se těsnost rozváděče přestaveného do polohy „Z“.
6. Lokomotiva se uvede do pohotovostního stavu.
7. Na řídicím kontroléru se reverzní páka pro ovládání směrových přepínačů přestaví do polohy „Pp“ nebo „Zp“.

Vyřazení jedné motorové skupiny z činnosti má za následek snížení tažných sil a zhoršení adhezního využití lokomotivy. Zvláště je nutno věnovat zvýšenou pozornost proudovému odběru trakčních motorů u provozní MS z hlediska dovoleného oteplení MS. Tyto skutečnosti je nutno vzít vždy v úvahu při provozování lokomotivy s jednou vyřazenou MS.

Provozování lokomotivy při ztrátě ventilace trakčních motorů.

V tomto případě se jedná o zvláštní provozní stav lokomotivy, kterým se rozumí sólo jízda hnacího vozidla bez zátěže. Z důvodu neodstranitelné závady na ventilátorových soustrojích, jejich vn části nebo závadě v ovládacích obvodech mn nelze zabezpečit chod ventilátorových soustrojí a tak odpovídající chlazení trakčních motorů. Je však možná sólo jízda lokomotivy bez zátěže, kdy nehrozí tepelné přetížení trakčních motorů.

Postup strojvedoucího:

Pojistku P23-3 přemístí do držáku P3-3. Tím dojde k překlenutí rozepnutých kontaktů ochranného relé F5-2 (viz. obvodové schéma L0 9142 P). Po ukončení jízdy „bez činnosti“ trakčních ventilátorů musí být bezpodmínečně pojistka vrácena do držáku P23-3. Zapůsobení ochranného relé F5-2 si může strojvedoucí někdy zapříčinit sám, když nesprávnou obsluhou ovládače trakčních ventilátorů A14-3 (A32-3) jej přestaví do polohy přerušit v době kdy lokomotiva je ve výkonu a řídicí kontrolér je na 2 a vyšším odporovém nebo hospodárném stupni.

Porucha žaluzií

Při poruše elektro - pneumatického pohonu žaluzií je možno otevřít žaluzie ručně. Jsou k tomu určeny čtyři šrouby umístěné ve střeše strojovny. Zašroubováním šroubů se žaluzie otevřou a zároveň spínají i koncové spínače žaluzií.

Porucha kompresorových soustrojí

Obě kompresorová soustrojí jsou vybavena ochranným obvodem pro signalizaci poruchy v mazacím systému kompresoru 3DSK 100 a přetáčkovou ochranou ALNICO. Ochranný obvod kompresorových soustrojí signalizuje pomocí červené signálky H20, H34, H37, H38 na řídicí stanoviště ztrátu tlaku oleje v mazací soustavě nebo zvýšení otáček kompresorového soustrojí nad 3500ot/min a zároveň kompresorové soustrojí vypne. Před opětovným zapnutím kompresorového soustrojí musí strojvedoucí zkontrolovat příčinu rozsvícení červené signálky. Zkontroluje tedy na měrce množství oleje v kompresoru a stav hnacích klínových řemenů. Registrace poruchy kompresoru se pak zruší stisknutím tlačítka A12-3 (A31-3) na panelu ochran VN ve strojovně lokomotivy. Ochranný obvod kompresoru se přestaví do základní pohotovostní polohy a umožní opětné sepnutí a rozběh kompresorového soustrojí.

POKYNY PRO OŽIVOVÁNÍ VÍCE LOKOMOTIV - VEDOUCÍ, STŘEDNÍ, KONCOVÉ - PŘI MNOHOČLENNÉM ZPŮSOBU ŘÍZENÍ.

POHOTOVOSTNÍ STAV:

Více lokomotiv, které mají být spojeny do skupiny v mnohočlenném řízení se předpokládá uvést do pohotovostního stavu ze stavu odstavného a „Bezpečného“.

Pro jiné výchozí „Provozní“ stavy - např. jsou-li u všech lokomotiv již pneumatická zařízení naplněna tlakovým vzduchem atp. - se pak analogicky užije jen příslušná část následujících pokynů.

POKYNY PRO OŽIVENÍ SKUPINY LOKOMOTIV ZAPOJENÝCH DO MNOHOČLENNÉHO ŘÍZENÍ.

1. Zvolit jednu obou krajních lokomotiv ve skupině za „VEDOUCÍ“ lokomotivu.
2. Jednotlivé lokomotivy zajistit proti samovolnému pohybu (pokud nejsou již zajištěny), zkontrolovat jejich mechanické propojení (šroubovkami - spřáhly), pneumatické propojení (průběžné potrubí a hlavní vzduchojemy), elektrické propojení (spojkami dálkového řízení).

Vždy při propojování spojek dálkového řízení musí být akumulátorové baterie všech spojovaných lokomotiv do skupiny vypnuty.

Doporučuje se propojovat lokomotivy směrem od vedoucí ke koncové!

3. Na koncové lokomotivě a pak postupně na středních - doporučuje se postupovat od koncové lokomotivy směrem k vedoucí lokomotivě ve skupině - se provedou následující manipulace:
 - zapne se akumulátorová baterie vypínačem V25 na regulátoru nabíjení Y1-4, zatížení aku. baterie se omezí jen na nezbytně nutný rozsah po dobu konání manipulací
 - ve strojovně lokomotivy se zkontroluje poloha kohoutů v pneumatickém rozvodu a nastaví je do požadovaných poloh a otevřít kohouty sběračů 1045/3 a 1045/4.
 - po zapnutí P1-5 u zařízení VZ navolit příslušnými ovládači u Y4-5 polohu „POSTRK“ . Opustit strojovnu - uzavřít všechny vstupy do strojovny a zkontrolovat spolehlivost jejich uzavření včetně zasunutí a zajištění žebříku.

NA VEDOUCÍ LOKOMOTIVĚ SE PROVEDE:

- zapnutí aku. baterie vypínačem V25 na regulátoru nabíjení Y1-4
- ve strojovně lokomotivy se zkontroluje poloha kohoutů v pneumatickém rozvodu a nastaví je do požadovaných poloh a otevřít kohouty sběračů 1045/3 a 1045/4.
- po zapnutí P1-5 u zařízení VZ navolit příslušnými ovládači u Y4-5 předpokládaný směr jízdy
Opustit strojovnu - uzavřít všechny vstupy do strojovny a zkontrolovat spolehlivost jejich uzavření včetně zasunutí a zajištění žebříku.

Spínač řízení A1-3 se přestaví do polohy „J“ a dále se lokomotiva analogicky ožíví již dříve popsáním způsobem. Při ožívování vedoucí lokomotivy se pneumatická zařízení na ostatních lokomotivách plní současně tlakovým vzduchem. Po dosažení jmenovitého tlaku v pneumatické soustavě se všechny příslušné ovládače - např. kompresorů, sběračů atp. - přestaví do základní polohy a spínač řízení A1-3 se přestaví do polohy „0“ a uzamkne a klíč se odejme. Aku. baterie se ponechá v zapnutém stavu.

Poznámka: Oživení „VEDOUCÍ“ lokomotivy se provede ze stanoviště 1. bez ohledu na orientaci lokomotivy ve skupině.

Na všech lokomotivách ve skupině se provedou manipulace vedoucí k oživení lokomotiv. Při ožívování lokomotiv se doporučuje postupovat od koncové lokomotivy k vedoucí.

KONCOVÁ LOKOMOTIVA -

Přepínač orientace A2-3 se nastaví tak, aby šipka na ovládací rukojeti směřovala do strojovny lokomotivy.

Spínač způsobu řízení A1-3 se přestaví do polohy „K“ v této poloze se uzamkne a klíč se odejme.

Krátkodobým stiskem tlačítka A8-3 se nastartuje relé B5-3 a ověří se funkce signálky H4-3, která po nastartování relé B5-3 zhasne.

STŘEDNÍ LOKOMOTIVA - vykonají se tytéž manipulace jako na koncové lokomotivě s tím rozdílem, že :

Spínač způsobu řízení A1-3 se přestaví do polohy „S“ v této poloze se uzamkne a klíč se odejme.

VEDOUcí LOKOMOTIVA - vykonají se tytéž manipulace jako na koncové lokomotivě s tím rozdílem, že :

Spínač způsobu řízení A1-3 se přestaví do polohy „V“ v této poloze se uzamkne a klíč se odejme.

Na koncové a středních lokomotivách je před jejich opuštěním nutno zajistit tato vozidla proti neoprávněnému vniknutí.

ČELNÍ STANOVIŠTĚ VEDOUcí LOKOMOTIVY -

1. Ovládače odpojovačů A5-3 i A6-3 (A21-3, A22-3) se přestaví do polohy zapojeno a ověří se funkce signálky H1-3, která indikuje zapojený stav vstupního obvodu VN.
2. Krátkodobým stiskem tlačítka A11-3 (A26-3) se zapnou hlavní vypínače N1-1 na všech lokomotivách ve skupině. Stav zapnutí hlavního vypínače se zkontroluje na ukazateli H11-3 (H25-3) a na ostatních lokomotivách na signálkách H10 (H24-3).
3. Ovládač sběračů A4-3 (A20-3) se přestaví do polohy „Z“. Napětí v trakčním vedení se zkontroluje na kV - metru Q5-1 (Q6-1).
4. Ovládače jednoho nebo obou kompresorových soustrojí se přestaví do polohy „A-automatically“. Ověří se funkce signálků H19-3, H35-3, H33-3, H -3, které svítí při práci soustrojí.
5. Ovládač ventilace trakčních motorů A14-3 (A32-3) se přestaví do polohy „T“. Po oživení baterií se přestaví do polohy „A“, eventuelně dle potřeby krátkodobě do polohy „P“ za účelem zastavení chodu ventilace po oživení aku. baterií.
6. Na lokomotivách zařazených ve skupině se provede úplná zkouška brzdy.
7. Doporučuje se dále ověřit z vedoucí lokomotivy.

Vykonáním těchto úkonů jsou lokomotivy oživeny, uvedeny do pohotovostního stavu a připraveny k provozování.

ZMĚNA MÍSTA PŘI OVLÁDÁNÍ SKUPINY LOKOMOTIV:

Změna funkčního stavu vedoucí lokomotivy za koncovou a naopak provedená ve skupině lokomotiv z provozních důvodů, vyvolává nutně změnu i místa ovládání. Změnit místo ovládání - kabinu strojvedoucího - se předpokládá z pohotovostního stavu za podmínek normálního provozování, ve stavu klidu a při zajištění lokomotiv proti samovolnému pohybu.

Technologický postup při změně místa ovládání skupiny lokomotiv:

1. Na vedoucí lokomotivě se navodí „Bezpečný stav“.
2. Na stanovišti se všechny ovládače přestaví do základních poloh kromě ovládačů návěstních světel. Tyto ovládače je nutno ponechat v polohách, které vyžaduje konkrétní situace.
3. Zařízení „VZ“ - navolí se příslušnými ovládači na Y4-5 funkční stav „POSTRK“.
4. Strojovna lokomotivy se opustí a vstupní dveře do strojovny se uzavřou.
5. Přepínač orientace A2-3 je nutno přestavit do odpovídající polohy.
6. Spínač řízení A1-3 (po odemknutí) se přestaví do správné polohy
7. Akumulátorová baterie se nevypíná.

STŘEDNÍ LOKOMOTIVY VE SKUPINĚ:

Střední lokomotivy ve skupině nemění svůj funkční stav - vyjma přepínače orientace A2-3. Přepínač orientace A2-3 je nutno přestavit tak, aby šipka na ovládací rukojeti směřovala od vedoucí ke koncové.

ZMĚNA FUNKČNÍHO STAVU KONCOVÉ LOKOMOTIVY NA VEDOUCÍ. Z TĚŽE LOKOMOTIV VE SKUPINĚ:

1. Zařízení „VZ“ se „oživí“ (nastartuje) a příslušnými ovládači na Y4-5 se navolí předpokládaný směr jízdy.
2. Opustit strojovnu - uzavřít všechny vstupy do strojovny a zkontrolovat spolehlivost jejich uzavření včetně zasunutí a zajištění žebříku.
3. Přepínač orientace A2-3 se přestaví do správné polohy tak, aby šipka na ovládací rukojeti směřovala od vedoucí ke koncové lokomotivě.
4. Spínač způsobu řízení A1-3 se přestaví do polohy „V“. V této poloze se opět uzamkne.
5. Ovládače odpojovačů A5-3 i A6-3 (A21-3, A22-3) se přestaví do polohy zapojeno a ověří se funkce signálky H1-3, která indikuje zapojený stav vstupního obvodu VN.
6. Krátkodobým stiskem tlačítka A11-3 (A26-3) se zapnou hlavní vypínače N1-1 na všech lokomotivách ve skupině. Stav zapnutí hlavního vypínače se zkontroluje na ukazateli H11-3 (H25-3) a na ostatních lokomotivách na signálkách H10 (H24-3).
7. Ovládač sběračů A4-3 (A20-3) se přestaví do polohy „Z“. Napětí v trakčním vedení se zkontroluje na Kv - metru Q5-1 (Q6-1).
8. Ovládače jednoho nebo obou kompresorových soustrojí se přestaví do polohy „A-automaticky“. Ověří se funkce signálků H19-3, H35-3, H33-3, H -3, které svítí při práci soustrojí.
9. Ovládač ventilace trakčních motorů A14-3 (A32-3) se přestaví do polohy „T“. Po oživení baterií se přestaví do polohy „A“, eventuálně dle potřeby krátkodobě do polohy „P“ za účelem zastavení chodu ventilace po oživení aku. baterií.
10. Ověřování funkcí:

Ověření funkcí lokomotivy bez trolejového napětí:

- přestavování směrových přepínačů reverzní pákou rA3-3 a působení válců vyrovnávačů nápravových tlaků
- chod regulace v celém rozsahu - ze stupně „0“ do „V“ šuntovacího stupně, prostřednictvím řídicího kontroléru A3-3, včetně sledování příslušné signalizace jízdy na odporových stupních a šuntování
- přestavování žaluzií ventilační soustavy rozjezdových odporníků přepínačem A7-3 z polohy „A“ do polohy „T“ a zpět
- odbrzdování brzdové soustavy tlačítkem A18-3 → OL-2
- pískování c tlačítkem A15-3
- odvodňování → tlačítkem A16-3
- případně vytápění odvodňovacích míst vypínačem A17-3 a sledování příslušné signalizace na signálce H21-3
- rozmrazovače čelních oken přepínač A15-1 se nastaví na polohu „1“ a odběr proudu se sleduje na ampérmetru v regulátoru nabíjení Y1-4. Obdobně se zkontroluje funkce rozmrazovačů v kabině 2.
- osvětlení měřidel a jízdního řádu na obou stanovištích
- funkce návěstních světél na obou čelech lokomotivy

Ověření funkcí lokomotivy pod trolejovým napětím:

- topení stanovišť → přepínačem A4-4 navolit příslušné polohy a sledovat funkci
- ovládače jednoho nebo obou kompresorových soustrojí se přestaví do polohy „A-automaticky“. Ověří se funkce signálků H19-3, H35-3, H33-3, H -3, které svítí při práci soustrojí.
- ovládač ventilace trakčních motorů A14-3 (A32-3) se přestaví do polohy „T“. Po oživení baterií se přestaví do polohy „A“, eventuálně dle potřeby krátkodobě do polohy „P“ za účelem zastavení chodu ventilace po oživení aku. baterií.

- chod regulace se ověří prostřednictvím řídicího kontroléru najetím na 1° a přestavením řídicího kontroléru zpět na 0°. Sleduje se i rozběh ventilátorů trakčních motorů a chod ventilátorů pro chlazení rozjezdových odporníků

Pokyny pro oživení lokomotivy v případě poruchy akumulátorové baterie:

1. Mechanicky odblokovat závorování vstupních dveří do strojovny. Předpokládá se, že byl již navozen „Bezpečný stav“.
2. Ve strojovně lokomotivy zkontrolovat stav kohoutů a nastavit jejich polohy. Kohouty odpojovačů 1045/5, 1045/7, a uzemňovačů 1045/6, 1045/15 včetně vyřazovacího 1040/4 pro zařízení „VZ“ a žebříku musí být v otevřeném stavu zaplombovány.
3. Otevřít kohout 1045/3 sběrače D1 eventuelně i kohout 1045/4.
4. Po zapnutí P1-5 u mobilní části „VZ“ na lokomotivě přepnout ovládač pro funkční stav „POSTRK“.
5. Přepojovač V1-2 přepojit tak, aby byly vodivě propojeny jeho kontakty A2-A3 a B2-B3.
6. Odpojovač V1-1 eventuelně V2-1 a uzemňovače V3-1 a V7-1 ručně přestavit do polohy odzemněno a zapojeno. Po jejich přestavení pak jakékoliv další manipulace odpovídají rozsahu stanovenému v MPBP pro tuto řadu hnacích vozidel.
7. Opustit strojovnu - uzavřít vstupní dveře do strojovny a zkontrolovat spolehlivost uzavření prostoru včetně zasunutí a zajištění žebříku.
8. Zapnout aku. baterii vypínačem V25 v regulátoru nabíjení Y1-4 jen v tom případě, není-li v obvodech aku. baterie zkrat, zemní spojení nebo jiná závada, která by ohrozila bezpečnost ostatních lokomotivních zařízení nebo pracovníků po vzniku napětí v el. obvodech aku. baterie.
9. Spínač orientace A2-3 může zaujímat libovolně jednu z obou pracovních poloh.
10. Spínač řízení A1-3 (po odemknutí klíčem) přestavit do polohy „J“. V této poloze uzamknout - klíč odejmout.
11. Spínač sběračů A4-3 (A20-3) přestavit do polohy „P“.
12. Ovládač odpojovače A5-3 případně A6-3 (A21-3, A22-3) přestavit do polohy „ZAPOJENO“.
13. Ručním kompresorkem 1065 nahustit pomocnou jímku 1005 na požadovaný tlak - kontrolovat na manometru 1057 podle potřeby pak doplňovat pomocnou jímku na dovolený přetlak vzduchu.
14. Jeden pracovník - stiskne jádro EPV - ventilu Z1-3, Z2-3 po takovou dobu, až EPV zůstane sám držet vlastní magnetomotorickou silou v otevřeném stavu.
15. Druhý pracovník - krátkodobým stiskem (cca 1 sec.) tlačítka A8-3(A24-3) nastartuje B5-3 a funkci ověří na signálce H4-3 (H23-3) po nastartování zhasne.
16. Druhý pracovník - zapne hlavní vypínač N1-1 krátkodobým stiskem (cca 1 sec.) tlačítka A11-3 (A26-3) a stav zapnutí zkontroluje na ukazateli H11-3 (H25-3)
17. Ovládač kompresorového soustrojí A13-3 případně A27-3 (A28-3, A29-3) nastartuje do polohy „A- automaticky“. Ověřit funkci signálky H19-3, H35-3, H33-3, H36-3 - svítí při práci kompresorového soustrojí.

Po naplnění pneumatických zařízení tlakovým vzduchem a shora uvedených manipulací je lokomotiva uvedena do pohotovostního stavu a připravena k provozování.

