

České dráhy provedly několik rekonstrukcí lokomotiv řady 754. Hlavním zásahem bylo dosazení nového řídicího systému MSV. Stroje mají schopnost dálkového řízení přes UIC kabel. Prvním pokusem o rekonstrukci byl stroj 754.013 s řídicím systémem INTELO. Popis se týká strojů 754 "MSV", kterými jsou: 754.015, 018, 021, 025, 026, 028, 030, 041, 046, 049, 050, 063, 066, 067, 068, 074, 076 a 086.

## **Obrázkovým průvodce s popisem lokomotivy 754 - REKO**



## TECHNICKÉ ÚDAJE:

**Typ motoru** K12V230DR -

přepíňaný vznětový dvanáctiválec do V o obj

**Výkon** -1 460 kW

**Přenos výkonu** - elektrický

**Uspořádání pojezdu** - Bo'-Bo,

**Maximální rychlost** -100 km/h

**Hmotnost** - 74 t

**Maximální tažná síla** - 215 kN

LCD MONITOR POČÍTAČE ZOBRAZUJÍCÍ  
VEŠKERÉ ČINNOSTI LOKOMOTIVY

START - KRÁTCE STISKNEME  
SMĚROVÁ PÁKA  
MŮŽE BÝT V POLOZE „P“, „D“  
NEBO „Z“  
A ZAČNE PROBÍHAT PROCES STARTOVÁNÍ



RADIOSTANICE

TESLA CZ

A control panel for a radio station, featuring a microphone on the right, a numeric keypad, and several function buttons. The panel is labeled 'TESLA CZ'.



PROVOZ

L 0 Z

TOPENÍ VLAKU

A control panel with a central screen and several function buttons. The screen is dark. To the left of the screen are buttons labeled F1 through F5. Below the screen are buttons labeled 1 through 9 and 0. The MSW logo is visible at the top left of the panel.

POŽAR

POVLICHA



00000000 00

75A 250A-3  
REGULATOR POKRYTIA 300V 50Hz

0 km/h

Group	Parameter	Value	Unit
Group 1 (I-V)	U1	230.0	V
	U2	230.0	V
	U3	230.0	V
	U4	230.0	V
	U5	230.0	V
	U6	230.0	V
	U7	230.0	V
	U8	230.0	V
	U9	230.0	V
	U10	230.0	V
Group 2 (I-V)	I1	0.0	A
	I2	0.0	A
	I3	0.0	A
	I4	0.0	A
	I5	0.0	A
	I6	0.0	A
	I7	0.0	A
	I8	0.0	A
	I9	0.0	A
	I10	0.0	A
Group 3 (I-V)	U11	0.0	V
	U12	0.0	V
	U13	0.0	V
	U14	0.0	V
	U15	0.0	V
	U16	0.0	V
	U17	0.0	V
	U18	0.0	V
	U19	0.0	V
	U20	0.0	V
Group 4 (I-V)	I11	0.0	A
	I12	0.0	A
	I13	0.0	A
	I14	0.0	A
	I15	0.0	A
	I16	0.0	A
	I17	0.0	A
	I18	0.0	A
	I19	0.0	A
	I20	0.0	A
Group 5 (I-V)	U21	0.0	V
	U22	0.0	V
	U23	0.0	V
	U24	0.0	V
	U25	0.0	V
	U26	0.0	V
	U27	0.0	V
	U28	0.0	V
	U29	0.0	V
	U30	0.0	V
Group 6 (I-V)	I21	0.0	A
	I22	0.0	A
	I23	0.0	A
	I24	0.0	A
	I25	0.0	A
	I26	0.0	A
	I27	0.0	A
	I28	0.0	A
	I29	0.0	A
	I30	0.0	A
Group 7 (I-V)	U31	0.0	V
	U32	0.0	V
	U33	0.0	V
	U34	0.0	V
	U35	0.0	V
	U36	0.0	V
	U37	0.0	V
	U38	0.0	V
	U39	0.0	V
	U40	0.0	V
Group 8 (I-V)	I31	0.0	A
	I32	0.0	A
	I33	0.0	A
	I34	0.0	A
	I35	0.0	A
	I36	0.0	A
	I37	0.0	A
	I38	0.0	A
	I39	0.0	A
	I40	0.0	A
Group 9 (I-V)	U41	0.0	V
	U42	0.0	V
	U43	0.0	V
	U44	0.0	V
	U45	0.0	V
	U46	0.0	V
	U47	0.0	V
	U48	0.0	V
	U49	0.0	V
	U50	0.0	V
Group 10 (I-V)	I41	0.0	A
	I42	0.0	A
	I43	0.0	A
	I44	0.0	A
	I45	0.0	A
	I46	0.0	A
	I47	0.0	A
	I48	0.0	A
	I49	0.0	A
	I50	0.0	A
Group 11 (I-V)	U51	0.0	V
	U52	0.0	V
	U53	0.0	V
	U54	0.0	V
	U55	0.0	V
	U56	0.0	V
	U57	0.0	V
	U58	0.0	V
	U59	0.0	V
	U60	0.0	V
Group 12 (I-V)	I51	0.0	A
	I52	0.0	A
	I53	0.0	A
	I54	0.0	A
	I55	0.0	A
	I56	0.0	A
	I57	0.0	A
	I58	0.0	A
	I59	0.0	A
	I60	0.0	A
Group 13 (I-V)	U61	0.0	V
	U62	0.0	V
	U63	0.0	V
	U64	0.0	V
	U65	0.0	V
	U66	0.0	V
	U67	0.0	V
	U68	0.0	V
	U69	0.0	V
	U70	0.0	V
Group 14 (I-V)	I61	0.0	A
	I62	0.0	A
	I63	0.0	A
	I64	0.0	A
	I65	0.0	A
	I66	0.0	A
	I67	0.0	A
	I68	0.0	A
	I69	0.0	A
	I70	0.0	A
Group 15 (I-V)	U71	0.0	V
	U72	0.0	V
	U73	0.0	V
	U74	0.0	V
	U75	0.0	V
	U76	0.0	V
	U77	0.0	V
	U78	0.0	V
	U79	0.0	V
	U80	0.0	V
Group 16 (I-V)	I71	0.0	A
	I72	0.0	A
	I73	0.0	A
	I74	0.0	A
	I75	0.0	A
	I76	0.0	A
	I77	0.0	A
	I78	0.0	A
	I79	0.0	A
	I80	0.0	A
Group 17 (I-V)	U81	0.0	V
	U82	0.0	V
	U83	0.0	V
	U84	0.0	V
	U85	0.0	V
	U86	0.0	V
	U87	0.0	V
	U88	0.0	V
	U89	0.0	V
	U90	0.0	V
Group 18 (I-V)	I81	0.0	A
	I82	0.0	A
	I83	0.0	A
	I84	0.0	A
	I85	0.0	A
	I86	0.0	A
	I87	0.0	A
	I88	0.0	A
	I89	0.0	A
	I90	0.0	A
Group 19 (I-V)	U91	0.0	V
	U92	0.0	V
	U93	0.0	V
	U94	0.0	V
	U95	0.0	V
	U96	0.0	V
	U97	0.0	V
	U98	0.0	V
	U99	0.0	V
	U100	0.0	V
Group 20 (I-V)	I91	0.0	A
	I92	0.0	A
	I93	0.0	A
	I94	0.0	A
	I95	0.0	A
	I96	0.0	A
	I97	0.0	A
	I98	0.0	A
	I99	0.0	A
	I100	0.0	A
Group 21 (I-V)	U101	0.0	V
	U102	0.0	V
	U103	0.0	V
	U104	0.0	V
	U105	0.0	V
	U106	0.0	V
	U107	0.0	V
	U108	0.0	V
	U109	0.0	V
	U110	0.0	V
Group 22 (I-V)	I101	0.0	A
	I102	0.0	A
	I103	0.0	A
	I104	0.0	A
	I105	0.0	A
	I106	0.0	A
	I107	0.0	A
	I108	0.0	A
	I109	0.0	A
	I110	0.0	A
Group 23 (I-V)	U111	0.0	V
	U112	0.0	V
	U113	0.0	V
	U114	0.0	V
	U115	0.0	V
	U116	0.0	V
	U117	0.0	V
	U118	0.0	V
	U119	0.0	V
	U120	0.0	V
Group 24 (I-V)	I111	0.0	A
	I112	0.0	A
	I113	0.0	A
	I114	0.0	A
	I115	0.0	A
	I116	0.0	A
	I117	0.0	A
	I118	0.0	A
	I119	0.0	A
	I120	0.0	A
Group 25 (I-V)	U121	0.0	V
	U122	0.0	V
	U123	0.0	V
	U124	0.0	V
	U125	0.0	V
	U126	0.0	V
	U127	0.0	V
	U128	0.0	V
	U129	0.0	V
	U130	0.0	V
Group 26 (I-V)	I121	0.0	A
	I122	0.0	A
	I123	0.0	A
	I124	0.0	A
	I125	0.0	A
	I126	0.0	A
	I127	0.0	A
	I128	0.0	A
	I129	0.0	A
	I130	0.0	A
Group 27 (I-V)	U131	0.0	V
	U132	0.0	V
	U133	0.0	V
	U134	0.0	V
	U135	0.0	V
	U136	0.0	V
	U137	0.0	V
	U138	0.0	V
	U139	0.0	V
	U140	0.0	V
Group 28 (I-V)	I131	0.0	A
	I132	0.0	A
	I133	0.0	A
	I134	0.0	A
	I135	0.0	A
	I136	0.0	A
	I137	0.0	A
	I138	0.0	A
	I139	0.0	A
	I140	0.0	A
Group 29 (I-V)	U141	0.0	V
	U142	0.0	V
	U143	0.0	V
	U144	0.0	V
	U145	0.0	V
	U146	0.0	V
	U147	0.0	V
	U148	0.0	V
	U149	0.0	V
	U150	0.0	V
Group 30 (I-V)	I141	0.0	A
	I142	0.0	A
	I143	0.0	A
	I144	0.0	A
	I145	0.0	A
	I146	0.0	A
	I147	0.0	A
	I148	0.0	A
	I149	0.0	A
	I150	0.0	A
Group 31 (I-V)	U151	0.0	V
	U152	0.0	V
	U153	0.0	V
	U154	0.0	V
	U155	0.0	V
	U156	0.0	V
	U157	0.0	V
	U158	0.0	V
	U159	0.0	V
	U160	0.0	V
Group 32 (I-V)	I151	0.0	A
	I152	0.0	A
	I153	0.0	A
	I154	0.0	A
	I155	0.0	A
	I156	0.0	A
	I157	0.0	A
	I158	0.0	A
	I159	0.0	A
	I160	0.0	A
Group 33 (I-V)	U161	0.0	V
	U162	0.0	V
	U163	0.0	V
	U164	0.0	V
	U165	0.0	V
	U166	0.0	V
	U167	0.0	V
	U168	0.0	V
	U169	0.0	V
	U170	0.0	V
Group 34 (I-V)	I161	0.0	A
	I162	0.0	A
	I163	0.0	A
	I164	0.0	A
	I165	0.0	A
	I166	0.0	A
	I167	0.0	A
	I168	0.0	A
	I169	0.0	A
	I170	0.0	A
Group 35 (I-V)	U171	0.0	V
	U172	0.0	V
	U173	0.0	V
	U174	0.0	V
	U175	0.0	V
	U176	0.0	V
	U177	0.0	V
	U178	0.0	V
	U179	0.0	V
	U180	0.0	V
Group 36 (I-V)	I171	0.0	A
	I172	0.0	A
	I173	0.0	A
	I174	0.0	A
	I175	0.0	A
	I176	0.0	A
	I177	0.0	A
	I178	0.0	A
	I179	0.0	A
	I180	0.0	A
Group 37 (I-V)	U181	0.0	V
	U182	0.0	V
	U183	0.0	V
	U184	0.0	V
	U185	0.0	V
	U186	0.0	V
	U187	0.0	V
	U188		



PŘEPÍNAČ PRO KOMUNIKACI S PŘIPOJNÝMI VOZY (ZATÍM NENÍ ÚPLNĚ ZAPOJEN)



**TOPIT MŮŽEME I NÁPOROVĚ. K UZAVŘENÍ SLOUŽÍ TATO MŘÍŽKA NA ČELE LOKOMOTIVY**



Na stanovišti také přibyla HJP (hlavní jízdní páka), ale pouze pro ovládání jízdy. Brzda je ovládána stejně jako na původní lok.754 ovladačem OBE 1.







## REŽIMOVÝ PŘEPÍNAČ

POLOHA:

R – RUČNÍ ŘÍZENÍ

A – ATOMATICKÉ ŘÍZENÍ

N – NOUZE – POUŽÍVÁME PŘI PORUŠE EL. BRZDY  
 MOŽNO POUŽÍT I PŘI DALŠÍCH PORUCHÁCH  
 (NEFUNKČNÍ AUTOMATIKA)

CB – CÍLOVÉ BRZDĚNÍ (ZATÍM NEZAPOJENO)  
 ZR a ZA – ZKOUŠENÍ (PRO SERVIS)

## OMEZENÍ TRAKČNÍHO PROUDU

(3600, 2400, 2000 a 1600A)

## Tlačítko NEUTRÁL

MÁ TYTO FUNKCE:

KRÁTKÝ STISK – VYBAVENÍ  
 OCHRAN ( V KOMBINACI S  
 UTRÁLEM)

STISK 5" - NOUZOVÉ BUZENÍ

STISK 2" - NORMÁLNÍ BUZENÍ

## NOZOVÝ STOP

PRO VYNULOVÁNÍ PŘESTAV

„RAJČÁKY“ DO NULY A VYP

BATERII (Tlačítko JE

ARETOVACÍ

V místě bývalého spínače řízení jsou pouze na 1.stan. přepínače konfigurace zásuvek UIC. Při provozu "solo" lokomotivy jsou oba v poloze 0.





VÍCE FUNKČNÍ TLAČÍTKO  
START/UTRÁL

STOP MOTORU

ŘÍZENÍ

NOUZOVÝ STOP  
TLAČÍTKO S ARETÁKEM

VÍCE FUNKČNÍ TLAČÍTKO  
NEUTRÁL

0  
2-ŘÍZENÁ  
1-ŘÍDÍCÍ



START  
UTRÁL

STOP

SPINÁČ  
RÍZENÍ

NOUZOVÝ  
STOP

GENERAL

LOKO

VYP ZAP

MOT1

MOT2

EMOT

NEUTRÁL

STROPNÍ  
VENTILÁTORY

PROPOJENÍ  
SIGNAL DVEŘÍ

VYBĚR  
POHONŮ

B 0 C

B 0 C

VYP ZAP

0  
CYKL 3

0  
CYKL 3



PŘEDNÍ POZIČNÍ

OSVĚTLENÍ  
VLAKU

STĚRAČ  
LEVÝ

STĚRAČ  
PRAVÝ

B 0 C

B 0 C

1/2 0 1/1

1/2 0 1/1

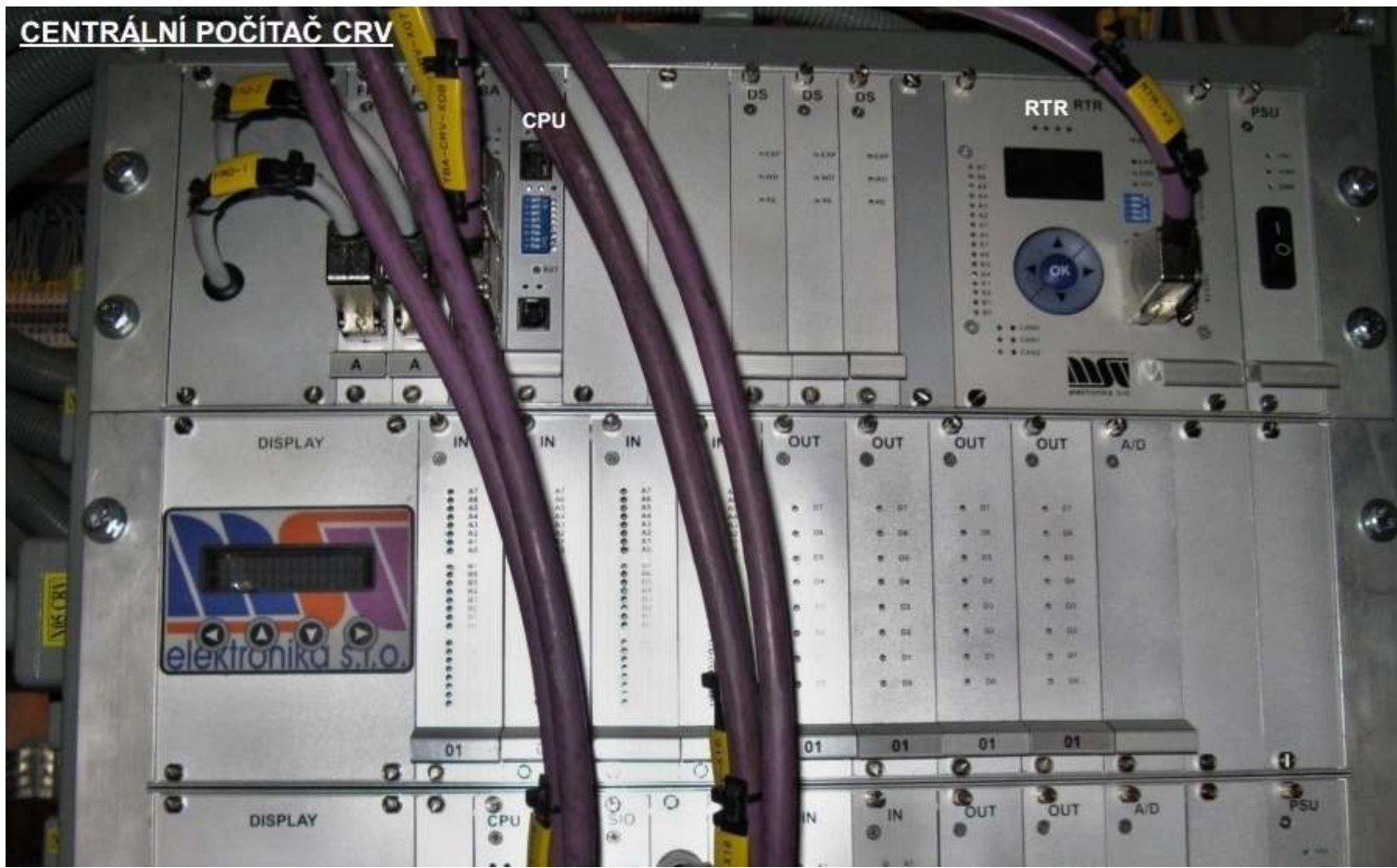
0  
HOR. POZ

REVERSE  
P;D;X

Několik rad k obsluze lokomotivy řady 754 "reko"

Oproti původní lokomotivě řady 754 je provedeno několik zásadních změn. Jako hlavní musíme zdůraznit dosazení centrálního počítače vozidla MSV, který se skládá z CRV (centrální regulátor) RTR (regulátor trakce) a DPV (diagnostický počítač vozidla), který najdeme v horní části hlavního rozvaděče.

# CENTRÁLNÍ POČÍTAČ CRV



Funkce popsaných regulátorů najdeme také stiskem tlačítek na ovládacích LCD displejích na stanovišti, viz další obrázky.

## PANEL LCD NA STANOVIŠTÍCH

### JAS DISPLJE



DEN

NOC

ČESKY/ANGLICKY



TLAČÍTKEM **F1** PŘEJDEME Z ANALOGOVÉHO ZOBRAZENÍ NA DIGITÁLNÍ





Výběr provádíme stiskem tlačítek, dostáváme se tak do hlavního MENU, odkud výběrem zvolíme požadované vozidlo, seznam poruch, nebo jiné základní údaje.

754:050-3

0 km/h

č.	datum	čas	trvání	zkr.	zdr.	rych.	PT	ko.	název poruchy
1	17.	4.	12:50:28	7,24s	HW	04	0	0 42	Porucha hardware
2	17.	4.	12:50:10	3,92s	IOVS	20	0	0 42	Porucha směrová pá
3	17.	4.	12:49:20	trvá	****	02	0	0 42	Zapnutí DPV
4									
5									
6									
7									
8									
9									
10									
11									
12									
13									
14									
15									
16									
17									
18									
19									
20									

Listování pomocí šipek <- ->

Porucha hardware DPV

DIESEL FAI FB1 F2 SOUHLAS tAs tCs

VLAST.

LINKA

HIST.

VUJ-

VUJ+

VLA

DIAGNOSTICKÝ DISPLEJ - LCD 754  
PROHLÍŽENÍ SOUPRAVY VLAKU

VOZIDLA

754.050-3

FUNKCE

CRV

DPV

Pohon

Ochrany

Poruchy

STISKEM 8 SE DOSTANEME NA ZOBRAZENÍ  
PRO VÝBĚR VOZIDLA SOUPRAVY NA LINCE A  
INFORMACE O VOZECH SOUPRAVY.

Start

Nejprve náhled do hlavního rozvaděče:

## HLAVNÍ ROZVADEČ



Odpojovač baterií je na stejném místě v rozvaděči. Pokud je třeba kontrolovat funkci pal.tyčí, pak jen při vypnutém odpojovači baterií!! Po zapnutí odpojovače baterií již nelze s "pákovím" hýbat, hrozí tak nebezpečí poškození krokového motoru.



SERVOMOTOR PALIVOVÉ PÁKY

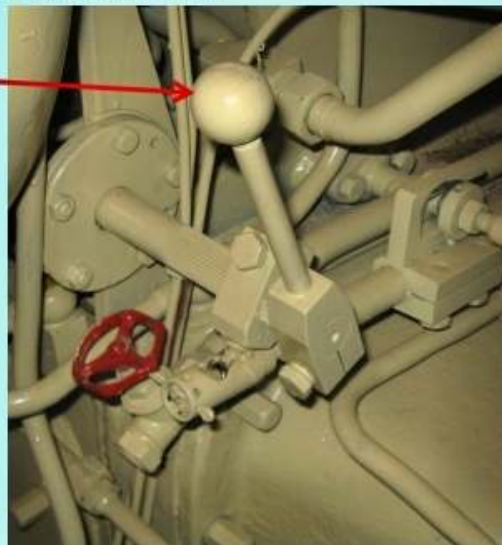
**STUDENÝ START** – PŘI TEPLOTĚ MOTORU NIŽŠÍ JAK 35°C  
REVERZ V „0“; STISKNEME „START“ A JÍZDNÍ PÁKU DÁME KRÁTCE DO  
SOUHLASU

**START PŘI SLABÉ BATERII**

PALIVOVÁ TYČ SE MUSÍ UVOLNIT VYPNUTÍM JISTIČE

FA12, PAK RUČNĚ STLAČIT „GÉČKA“ (KM31 A KM32) A POMOCNÍK PŘIDAT  
RUČNĚ PALIVO.

KDYŽ MOTOR NASKOČÍ STLAČÍ PALIV. PÁKU ZPĚT DO „0“, ZAPNEME  
VYBAVÍME „NEUTRÁL“ A „UTRÁL“, POČÍTAČ SI SROVNÁ ÚDAJE A VŠE  
MĚLO PRACOVAT – JINAK BY JAKO NULOVOU HODNOTU BRAL OTÁČKOVÝ  
PO NASTARTOVÁNÍ.



Start dieslu je možno provést v poloze směr. páky V, Z, D. Pokud je teplota chladicí kapaliny pod 35°C, je nutno zavést tzv. vnucený studený start. Směrová páka musí být v poloze D, HJP (hlavní jízdni páka) se přeloží do polohy "S" a stikne se tlačítko „start“. Poté se páka vrátí do polohy "V" (výběh). Start i stop není třeba držet, stačí jen stisknout. Start dieslu proběhne automaticky, spalovací motor musí do 15 sekund nastartovat, jinak je start přerušen a je nutno po odstranění příčiny start opakovat. Po startu zůstane svítí tlačítko kvitace poruchy a bude svítit tak dlouho, dokud nedojde k zvýšení teploty nad 35°C. Zároveň se tato činnost zapíše do historie poruch.

### Jízda

Podle postavení voliče režimu jízdy se lokomotiva ovládá buď v ručním režimu, automatickém nebo nouzově (N). Ovládání jízdy je pomocí HJP (hlavní jízdni páka), která má polohy S (R - zvyšuje výkon, A - souhlas), J (R - zůstává navolený výkon, A (ARR) - jede i brzdí), V (R - snižuje výkon, A - blokování výkonu, pouze brzdí). Při zapnutí režimu ARR se poměrný tah přednastaví na 80%. Automatický režim je možné zapnout i vypnout za jízdy.



## JÍZDA V AUTOMATICE

ÚPRAVA JASU +

### PANEL AUTOMATIKY

PŘEPÍNÁNÍ O/N „O“ – VLAK DO 6-TI VOZŮ, „N“ NAD 6

KP J. ODMĚŘOVÁNÍ DÉLKY VLAKU





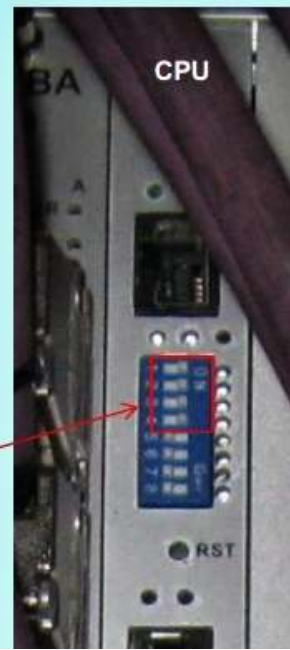
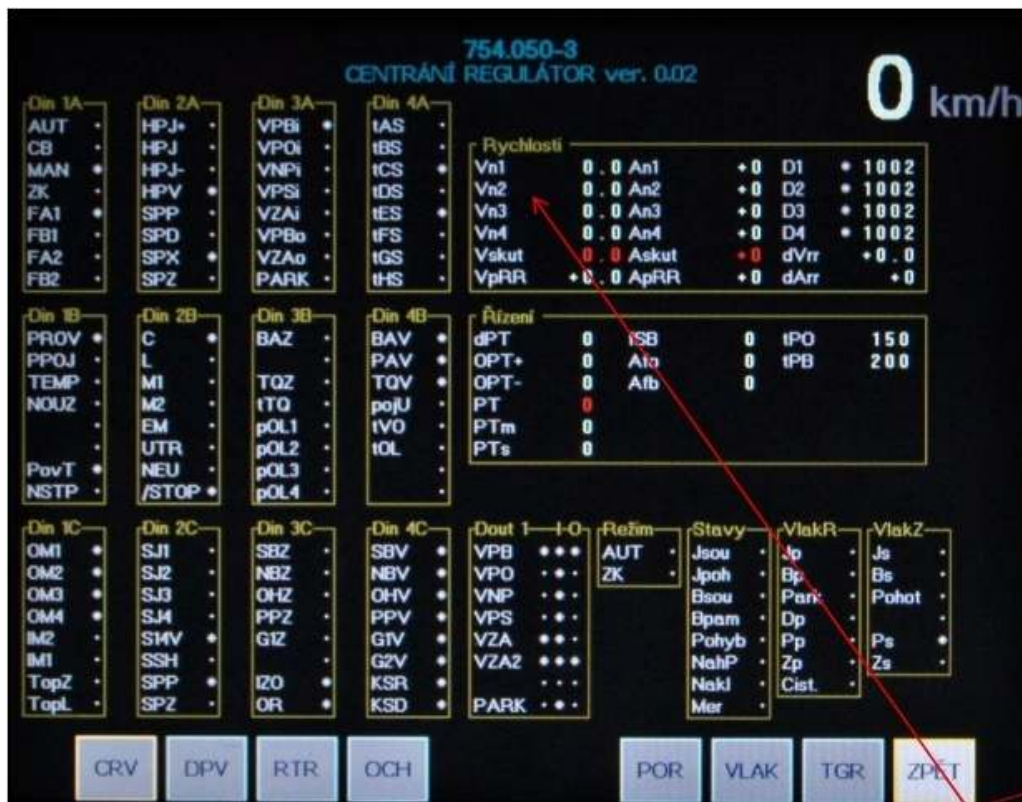
Poznámka k "HJP" (hlavní jízdní páka) má brzdové polohy zablokované a brzda se ovládá pomocí ovladače OBE a BP, tak jako známe na klasické 754.

#### Nouzové režimy

V případě poruchy spínačů (objeví se závad. hlášení na zobrazovači) je třeba přejít na nouzovou jízdu přeložením voliče druhu řízení do polohy N (nouze). Je potom ovládán el. brzdič a další zařízení přímo (ne přes počítač).

V případě poruchy buzení (BM 1) se zavede nouzové buzení tlačítkem „neutrál“ drženém déle jak 5 sekund. Objeví se signál "nBuz" a na zobrazovači se místo top. proudu (pod tr. ampérmetrem) objeví napětí baterie. Lokomotiva normálně jede i v režimu ARR, ale netopí a nenabíjí, pokud je ve výkonu (nab. dynamo je ve funkci budiče). Je třeba omezit spotřebu a pokud možno volit co nejčastěji jízdu výběhem. Zpět se normální buzení zavede stiskem tlačítka „neutrál“ déle jak 2 sekundy a méně jak 5 sekund. Zmizí signál "nBuz" a alternátor začne normálně fungovat. Po dojezdu na nouzové buzení je třeba nechat na lokomotivě dobít baterii.

Vypnutí nápravy z měření:



### VYPNUTÍ NÁPRAVY Z MĚŘENÍ:

**Identifikace:** Na obrázku „CRV“ v sekci „Rychlosti“ se zobrazují rychlosti náprav Vn1 až Vn4, pokud jedna nebo více náprav ukazuje nesmyslnou rychlost jedná se o poruchu měření rychlosti. Dočasným

Náhrady některých čidel:

## NÁHRADY ČIDEL:

**Příklad:** špatně funguje tlakový spínač oleje (Logický), nahradíme signál spínače tlaku oleje signálem z převodníku tlaku (Analogový).

1. V rozvaděči na kruhovém ovladači jednotky RTR zmáčknout současně dvě krajní šipky, zobrazí se menu

1. řádek *název*, 2 řádek „*ZpětPohyb Vyber*“.

2. Šipkou nahoru nalistovat menu „ **NÁHRADA ČIDEL** “.

3. Zmáčknout šipku **vpravo**, zobrazí se „ **Igen**:“.

4. Šipkou nahoru/dolů **vybereme „ Polej “** (tlak oleje).

5. Zmáčknout tlačítko **OK**, zobrazí se po pravé straně „ >“.

6. Zmáčknout šipku **vpravo**, zobrazí se „ **Polej?** “.

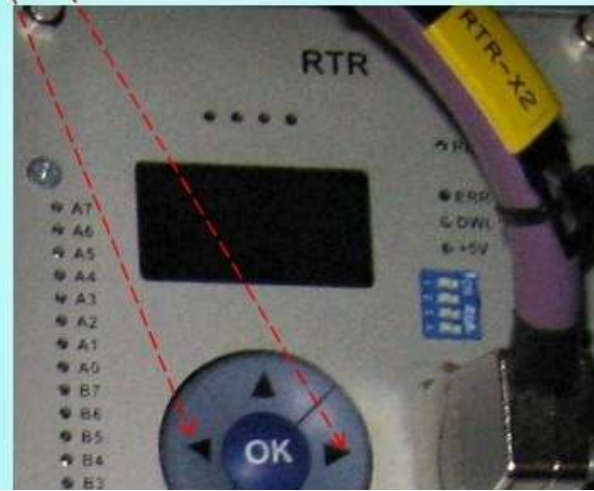
7. Šipkami **nahoru/dolů** vybrat typ náhrady tj. „**Ana**“ (nahrazujeme logický signál analogovým měřením).

8. Potvrdit šipkou **vpravo**, zobrazí se „**Polej: Ana**“.

9. Šipkou **vlevo** můžeme vyskočit z menu na displeji RTR. Na lokomotivním displeji v OCH zkontrolovat, že je to změněno správně (oblast „**Náhrady**“)

### typy náhrad:

Zkratka	Popis	menu RTR	Displej RTR čím nahrazujeme	Displej ochran čím nahrazujeme
	porucha měření	Igen	OK	OK
lclg	proudu generátoru		Ana	sum Ik
	porucha měření	Ugen	OK	OK
lcUg	napětí generátoru		Ana	Ik, Vs
	porucha měření	Tvody	OK	OK
	teploty vody		Ana	měřením
			Log	spínačem
	porucha měření	Tolej	OK	OK
	teploty oleje		Ana	měřením
			Log	spínačem
	porucha měření	Polej	OK	OK



Vyřazení vadného TM:



VADNÝ TRAKČNÍ MOTOR MŮŽEME VYŘADIT POMOCÍ JEDNOTLIVÝCH VYPÍNAČŮ NEBO POMOCÍ POČÍTAČE LOKOMOTIVY.  
NA TUTO OBRAZOVKU SE DOSTANEME STISKEM KLÁVESY 8

MOTOR VYBEREME



A POTVRDÍME



První pomoc při neposlušnosti lokomotivy řady 754 "reko"

Jestliže po startu lokomotivy, naplnění HP na 5 bar, navolení směru a HJP v souhlasu nechce lokomotiva do výkonu, zkontroluj nejprve, zda jde poměrný tah z nuly či nikoliv:

754.050-3

DPV - DIAGNOSTICKÝ POČÍTAČ VOZIDLA ver. 0.02

DPV – ZOBRAZENÍ STAVU VSTUPŮ

0 km/h

Din 1A	Din 2A	Tachograf
	OsV Z	km 11399.67
	OsV V	typ 6 MB
	DvL 0	plná 0 %
	DvP 0	
	tZa	
	Dv Za	

Din 1B	Din 2B	Dout 1 - I-O	Tlaky	Čidla rych.
RBI1	Ziv	Pis1	pNap 92	Ita 1 69
RBI2	VZmo	Pis2	pHla 2	Ita 2 70
	VZme	Pis3	pNaf 5	Ita 3 69
	VZzo	Pis4		Ita 4 72
	VZc			
	VZc			
	VZ 2	Kond	Napětí	
	VZ 1	Komp	Ubat 103	
		Odl	Usta ---	

Din 1C	Din 2C	Dout 2 - I-O	Provoz
DOR	VZ ven	Bzuc	mHod 478
KVIT		kPor	kHod 77
HOUK		kSkI	mazV 25
Filtr	VZ 50	VZ vy	mazS 20
PIsr	POZ		
PIsn	Maz P		
OL-2	PorSv1		
	PorSv2		

CRV DPV RTR OGH

POR VLA

ZOBRAZENÍ CRV

754.050-3

CENTRÁLNÍ REGULÁTOR ver. 0.02

0

Din 1A	Din 2A	Din 3A	Din 4A	Rychlosti
AUT	HPJ+	VPBi	tAS	Vn1 0.0 An1 +0 D1 +1002
CB	HPJ	VPOi	tBS	Vn2 0.0 An2 +0 D2 +1002
MAN	HPJ-	VNPi	tCS	Vn3 0.0 An3 +0 D3 +1002
ZK	HPV	VPSi	tDS	Vn4 0.0 An4 +0 D4 +1002
FA1	SPP	VZAi	tES	Vskut 0.0 Askut +0 dVrr +0.0
FB1	SPD	VPBo	tFS	VpRR +0.0 ApRR +0 dArr +0
FA2	SPX	VZAo	tGS	
FB2	SPZ	PARK	tHS	

Din 1B	Din 2B	Din 3B	Din 4B	Řízení
PROV	C	BAZ	BAV	dPT 0 tSB 0 tPO 150
PPQJ	L		PAV	OPT+ 0 Afo 0 tPB 200
TEMP	M1	TQZ	TQV	OPT- 0 Afb 0
NOUZ	M2	tTO	pojJ	PT 0
	EM	pOL1	tVO	PTm 0
	UTR	pOL2	tOL	PTs 0
PorT	NEU	pOL3		
NSTP	/STOP	pOL4		



A: poměrný tah nejde z nuly

A1. kontrola na servisním obrázku CRV

- okno Din 1A:

- hvězdička musí být u signálů :

MAN – režim ručního řízení

FA1 nebo FB1 – zapnutý spínač řízení v poloze 1 (podle stanoviště)

- hvězdička nesmí být u signálů:

ZK (je-li, zvolíme režim R bez zkoušení)

- okno Din 1B:

- hvězdička musí být u signálů:

PROV – přepínač režimu provozu v rozvaděči v poloze "jízda"

- hvězdička nesmí být u signálů:

PPOJ, TEMP – ostatní polohy přepínače

- okno Din 1C:

- hvězdička musí být u signálů:

OM1 – OM4 – zapnutí odpojovačů stykačů TM (podle zapnutých TM)

- okno Din 2A:

- hvězdička musí být u signálů:

J+ – páka v J+

P nebo Z – požadavek směru - směrová páka (podle požadovaného směru)

- hvězdička nesmí být u signálů:

J, J-, V, D ani X – ostatní polohy pák

- okno Din 2C:

- hvězdička musí být u signálů:

SPP nebo SPZ – potvrzení zařazeného směru - (podle požadovaného směru)

- okno Din 3A:

- hvězdička musí být u signálů:

VPBi – ovladač brzdiče není v poloze B ani R

- okno Din 3B:

- hvězdička musí být u signálů:

pOL1 – tlak oleje motoru pro start

pOL2 – tlak oleje motoru pro chod dieselu

pOL3 – tlak oleje motoru pro povolení výkonu

- okno Din 4A:

- hvězdička musí být u signálů:

tAS – tlak HP vyšší než 4,8 baru

- hvězdička nesmí být u signálů:

tBS, tCS – výstup brzdového rozvaděče

- okno rychlosti:

- hvězdička musí být u signálů:

D1 – D4 – zapnutí snímačů rychlosti (podle počtu zapnutých snímačů). Pro jízdu v ručním řízení minimálně jedna (kdyby nebyla, nešlo by naplnit HP, leda v jízdě)

- okno stavy:

- hvězdička musí být u signálů:

Jsou – souhlas k jízdě

Jpoh – pohotovost k jízdě

OCH - zobrazení ochran + RTR - zobrazení pohonu:

# OCH – ZOBRAZENÍ OCHRAN

754.050-3  
CENTRÁLNÍ REGULÁTOR ver. 0.02

0 km/h

Din 1A	Din 2A	Din 3A	Din 4A	Rychlosti			
AUT	HPJ+	VPE	IAS	Vn1	0.0	An1	+0 D1
CB	HPJ	VPO	iBS	Vn2	0.0	An2	+0 D2
MAN	HPJ-	VNPi	iCS	Vn3	0.0	An3	+0 D3
ZK	HPV	VPSi	iDS	Vn4	0.0	An4	+0 D4
FA1	SPP	VZAi	iES	Vakut	0.0	Askut	+0 dVrr
FBI	SPD	VPBo	IFS	VpRR	+0.0	ApRR	+0 dArr
FA2	SPX	VZAo	IGS				
FB2	SPZ	PARK	iHS				

Din 1B	Din 2B	Din 3B	Din 4B	Řízení			
PROV	C	BAZ	BAV	dPT	0	ISB	0 IPO
PPQJ	L		PAV	OPT+	0	Afo	0 IPB
TEMP	M1	TQZ	TQV	OPT-	0	Alb	0
NOUZ	M2	iTQ	pojU	PT	0		
	EM	pOL1	iVO	PTm	0		
PovT	UTR	pOL2	iDL	PTs	0		
NSTP	NEU	pOL3					
	iSTOP	pOL4					

Din 1C	Din 2C	Din 3C	Din 4C	Dout 1	Režim	Stavy	VlakR	VlakZ
OM1	SJ1	SBZ	SBV	VPB	AUT	Jsou	Jp	Js
OM2	SJ2	NEZ	NEV	YPO	ZK	Jpah	Bp	Bs
OM3	SJ3	OHZ	OHV	VNP		Bsau	Park	Pahot
OM4	SJ4	PPZ	PPV	VPS		Bpam	Dp	
IM2	SHV	GIZ	GIV	VZA		Pohyb	Pp	Ps
IM1	SSH	IZO	GZV	VZA2		NahP	Zp	Zs
TopZ	SPP	OR	KSR			NakJ	Cist	
TopL	SPZ		KSD	PARK		Mar		

- CRV
- DPV
- RTR
- OCH
- POR
- VLAK
- TGR
- Z

754.050-3  
REGULÁTOR Pohonu ver. 0.02

0

# RTR – ZOBRAZENÍ Pohonu

Dout 2	Din 2C	Din 1C	Zadání		
SL1	SJ1	OM1	PT		
SL2	SJ2	OM2			
SL3	SJ3	OM3			
SL4	SJ4	OM4			
	SHV	IM2			
SSH	SSH	IM1			
SRP	SPP	TopZ			
SRZ	SPZ	TopL			
Dout 3	Din 3C	Din 4C	Trakce	Topení	Diesel
SBG	SBZ	SBV	Im 1	Itop 1	Npoz
SNG	NEZ	NEV	Im 2	Itop 2	Nskut
SOH	OHZ	OHV	Im 3	Itop 3	st, NM
SPP	PPZ	PPV	Im 4	Ibuz S	tVom
SG1	GIZ	GIV	Igen S	Utop 1	tOLm
SG2	GRV	GRV	Ugen S	Utop 2	pOLm
SCO	IZO	KSR	PgS [kW]	PtS [kW]	pTuI [kPa]
	OR	KSD	buz_HG	buz_TA	pTuZ [kPa]

Zdroj: <http://www.strojvedouciplzen.cz>