????????? ??????????? ?4 "? ??????? ???????? ? ????? ????????? ????? 81-760 "???" ? ???? ?? 02.02.2023

- ПОЛНАЯ приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо
- Сокращенная (на БК) приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо
- Порядок отключения и сдачи составов серии 81-760/760А в депо

?????? ??????? ??????? ???? 81-760 "???" ? ????

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав и идет к нему.

2. Получает инструментарий: **реверсивную рукоять**, **молоток смотровой**, **сигнальный фонарь**. Расписывается в журнале получения инвентаря, заполнив поля: *дата, время, номер реверсивной ручки, номер фонаря, фамилию и подпись*. Номер реверсивной ручки написан на ней (если уже есть записи, то от последнего номера фонаря + 1 к номеру реверсивной ручки). Номер фонаря = номер реверсивной ручки + 1.

3. Перед началом осмотра локомотивная бригада убеждается в отсутствии напряжения на монорельсе деповского пути, на котором находится принимаемый состав (разъединитель 825 В отключен, передвижные кабели («удочки») с ТР сняты~~, защитные щитки с токоприёмников вагонов сняты.~~ Машинист проверяет соединение деповской воздушной магистрали с **НМ** головного вагона наличие и величину давления воздуха в **НМ** по двухстрелочному манометру в кабине управления головного вагона, которое в течение всей приёмки, до отсоединения от состава шланга деповской магистрали, должно быть не менее **6,5** атм. При давлении воздуха в **НМ** менее **6,5** атм., машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.

4. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на: рукоятке «***Блокиратор БКПУ***», ***тумблер АСНП-М*** *(автоматическое считывание номера поезда), кране* ***К-9*** *(****РВТБ*** *– резервный вентиль тормоза безопасности), защитном флажке кнопки «****АЛС/КАХ****», крышке тумблера «****АБСД****» (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2), крышке тумблера экстренного тормоза «****БТБ****», рукоятке крана* ***К-35*** *(кран отключения автостопной магистрали* ***УАВА****).* При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом **ДДЭ**. **Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб**!!

5. В кабине головного вагона машинист контролирует положение рукоятки **КМ** в положении «**Тормоз-3**», включает выключатель **АКБ** и автомат **"Питание общее"**, проверяет на вольтметре **АКБ**, напряжение должно быть не менее **62В**.

6. Включить автоматы и тумблеры:
6.1 На ППЗ (поездная панель защиты) - включает автоматические выключатели: «***Управление поездом БКПУ-1***» (**SF4**), «***Управление поездом БКПУ-2***» (**SF5**), «***УПИ,РПДП,Монитор***»(**SF6**), «***ЦИС-1***» ***(SF12)***, «***ЦИС-2***» ***(SF13)*** «***Освещение кабины***» (**SF15**) "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**", отключает «***Ночной отстой***» (**SF28**). На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**".
6.2 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в

нижнем положении). На составах серии 81-760А "Баклажан" должен быть включен тумблер "Аварийное питание прицепного вагона".
6.3 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

7. Машинист проходит по составу и проверяет:
7.1 состояние внутри-вагонного оборудования, закрытие отсеков и торцевых шкафов. Включает выключатель **АКБ** *(включение АКБ проверяет по включению аварийного освещения).* ***На составах серии 81-760А "Баклажан" выключатели батарей не трогать!***
7.2 между вагонами*:* открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок – механическое соединение межвагонных предохранительных устройств. Сцепные устройства должны плотно прилегать друг к другу (без зазоров, ровно).
7.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам **4**, **5**.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты автоматические выключатели: *«* ***Управление поездом БКПУ-1****»* (**SF4**), *«****Управление поездом БКПУ-2****»* (**SF5**), *«* ***УПИ,РПДП,Монитор****»*(**SF6**), *«****ЦИС-1****» (****SF12****), «****ЦИС-2****» (****SF13****) «****Освещение кабины****»* (**SF15**) "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**", отключает *«****Ночной отстой****»* (**SF28**). На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**".

9. На составе серии 81-760А "Баклажан" машинист включает борт сеть на составе. Для этого нажимает и держит зеленую кнопку "***Вкл. бортсеть***" до тех пор, пока она не загорится, а красная кнопка "***Выкл. бортсеть.***" не погаснет, затем отпускает ее. Убеждается в загорании аварийных ламп освещения в вагоне.

10. Проверяет исправность **АСОТП** «**Игла**» (нажать кнопку «**4**». Включается информационное табло, на котором указано количество исправных комплектов **АСОТП** « **Игла**», равное количеству вагонов). На составе типа 81-760А "Баклажан" должно быть сообщение "***АСОТП*** *3 комплекта*".

11. На пульте **АСНП** устанавливает номер маршрута, путь, начальную и конечную станции.

12. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1**-й канал (переводит радиостанцию в режим "*Деповская связь*". Для этого 2 раза нажимает **TAB+T** и убеждается, что на **HUD** экрана отображается надпись "*Блокпост депо*"). Занимает рабочее кресло машиниста.

13. Проверяет включение монитора видеообзора, проверяет все видеокамеры (режимы) и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава (при выдаче на 2 главный станционный путь - с правой стороны).

14. Проверяет включение **БМЦИС-01 "САРМАТ"** на котором устанавливает ***номер маршрута***, выбирает ***номер пути***, ***станцию отправления*** и ***прибытия поезда.*** Проверяет работу ***радио-информатора.***

15. Проводит инициализацию **САУ** «**Витязь-М**» следующим порядком:
15.1 Устанавливает **КРО** в положение «***Вперед***» (на МФДУ появляется надпись «***Введите пароль***»), набирает код «***2010***» и нажимает кнопку «***Ввод реж***» (на МФДУ появляется информация режима «***Депо***»)
15.2 В режиме *«Депо»* машинист проверяет количество вагонов «**4**». После проверки один раз нажимает кнопку «***Ввод реж***». Далее на **МФДУ** высветится расположение кнопок и тумблеров на ПМО и ПМВ. Машинист в обязательном порядке тестирует кнопки: «***Прогрев колодок***» *(далее кнопку отключить)*, «***Передача управления***», «***Блокировка дверей***» ***(далее кнопку отключить)***, «***Подъем***», «***Восприятие сообщения***», «***Восприятие торможения***», «***Бдительность***»; включает на ПМВ тумблеры: «***Компрессор основной***» (**SA2**), «***ПСН***» (**SA3**), «***Освещение салона***» (**SA5**) (при прохождении команды цвет их меняется с красного на зелёный). Затем нажимает кнопку «***Ввод реж***». После проведения инициализации **САУ** «**Витязь-М**» **МФДУ** выходит в штатный режим работы – заряжается **ТМ** до давления **3,0±0,2** атм., в **ТЦ** происходит снижение давления воздуха с **3**-ей до **2**-ой уставки торможения (**Р=1,5±0,1** атм.). Кнопкой «***Восприятие сообщения***» машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МДФУ**.
*Если после нажатия кнопки «Ввод» надпись «**Не индентифицированные вагоны**» осталась, то необходимо проверить, какой вагон не прошел инициализацию (остался красный прямоугольник). Нажать кнопку «**Ввод реж**». Внимательно проверить соответствие номера данного вагона и количество вагонов – «**4**», повторно нажать кнопку «**Ввод реж**». Если номер вагона совпадает, но вагон не определяется – проследовать в данный вагон, проверить его номер, переключить автомат «**БКВУ**» (**SF46**) на ПВ3 и выключатель **АКБ**. Если не определяются все вагоны состава – переключить автоматический выключатель «**Ориентация**» (**SF9**) на ПП3. Если неисправность не устраняется – машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.*

*16. М*ашинист по манометру проверяет давление в **ТМ** (**3,1±0,2** атм.).

17. Нажимает на **2-3** секунды кнопку «**Включение БВ**», по сигнальным индикаторам **МФДУ** проверяет включение **БВ** на всех вагонах.

18. Нажимает кнопку «**7**» и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов *(«**Лето**» или «**Зима**»)*, при необходимости корректирует его кнопкой «***Выбор***».

19. Машинист производит проверку электропневматических и пневматических тормозов. Для этого:
19.1 Нажимает кнопку «**5**» на **МФДУ**, входит в режим проверки давления в **ТЦ**, включает кнопку «***Тормоз резервный***», убеждается во включении подсветки кнопки, по **МФДУ** – в отсутствии давления воздуха в **ТЦ** на всем составе.
19.2 Нажимает кнопку «***Тормоз***» три раза, контролируя по **МФДУ** давление воздуха в **ТЦ** каждой уставки электропневматического тормоза (**Pmin - Pmax: 1±0,2 атм., 1,5±0,2 атм., 2,5±0,2 атм.).** После третьей ступени тормоза производит ступенчатый отпуск, три раза нажимая на кнопку «***Отпуск***», повторно проверяя величину давления воздуха каждой уставки. Кнопку «***Тормоз резервный***» не отключает.
19.3 Проверяет работу петли безопасности и крана машиниста, для этого включает тумблер «***Тормоз экстренный***», контролируя по **МФДУ** включение третьей уставки

электропневматического тормоза. Далее открывает кран **К29** (разобщительный кран крана машиниста), переводит ручку крана машиниста во **2**-ое положение, контролируя повышение давления в **ТМ** по двухстрелочному манометру и **МФДУ** до **5,2±0,1** атм. Убеждается по **МФДУ** в отпуске пневматического тормоза на всем составе, переводит ручку крана машиниста с выдержкой **2-3** секунды на положениях из **2**-го в **6**-ое, контролируя величину давления воздуха в **ТМ** и **ТЦ** по манометрам и **МФДУ**. Далее выключает **КРО**, закрывает кран **К29**, восстанавливает тумблер ***«Тормоз экстренный»*** и отключает кнопку ***«Тормоз резервный»***, вновь включает **КРО**.

20. Звуковой пневматический сигнал (**Тайфун**), машинист проверяет путем включения кнопки ***«Сигнал»*** на ПМО.

21. На **МФДУ** включает режим *Двери* ***«ДВ»*** (кнопка «**2**»), проверяет работу дверей состава. На ПМО включает кнопку выбора левых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия левых дверей, нажимает кнопку «**Левые двери**», проверяя открытие левых дверей по **МФДУ** на всём составе. Затем отключает кнопку выбора левых дверей (кнопки гаснут), включает кнопку выбора правых дверей, контролируя включение подсветки кнопок выбора и открытия правых дверей, нажимает кнопку «**Правые двери**», проверяя открытие правых дверей по **МФДУ** на всём составе. Далее машинист закрывает двери кнопкой ***«Закрытие дверей»***, контролируя включение подсветки кнопки и закрытие дверей по **МФДУ**, после этого отключает кнопки выбора правых дверей и ***«Закрытие дверей»***.

22. Проверяем схему на ход, для этого переходит на "**3**" страницу ("**ТП**"), 2 подстраница, нажимает удерживает кнопку "Компрессор резервный", убеждается, что в таблице токов везде 0 значения, отпускает кнопку. По **МФДУ** проверяет, что контрольные индикаторы устройств **АЛС-АРС** имеют **красный** цвет, на **МФДУ** отображён режим **2/6** (в случае чего проверяем тумблер "**Дешифратор 2/6**" на ПМВ, нажимает **ПБ**, переводит контроллер машиниста в положение ***Ход-1*** и контролирует по **МФДУ** отпуск электропневматического тормоза полностью, цвет индикаторов устройств **АЛС-АРС** меняется с **красного** на **зелёный**, появляется режим ***«Ход»*** и сбор электросхемы на всех вагонах. Затем отпускает **ПБ**, контролируя появление на **МФДУ** информации о запрете тягового режима ("Запрет ТР АРС") и разбор электросхемы (индикаторы устройств **АЛС-АРС** меняют цвет с зеленого на **жёлтый**)**.** При проверке сбора электросхемы на ***Ход***, как от **КРО**, так и от **КРР**, машинист правой рукой держит тумблер ***«Тормоз экстренный»***!

23. Машинист переводит ручку **КМ** в положение ***«Тормоз-3»*** и далее, не нажимая **ПБ**, переводит ее в положение ***«Ход-1»***, контролируя по **МФДУ** разрыв петли безопасности и срабатывание **РВТБ** (индикаторы **БТБ** и устройств **АЛС-АРС** светятся **красным** цветом, происходит разрядка **ТМ** до «**0**» атм., в **ТЦ** появляется давление воздуха уставки электропневматического тормоза №3). Затем переводит **КМ** в положение ***«Тормоз-3»***, контролируя восстановление петли безопасности и включение **РВТБ** – **ТМ** заряжается до давления **3,1±0,2** атм., индикатор **БТБ** светится **зелёный** цветом, в **ТЦ** происходит понижение давления с **3**-й до **2**-й уставки электропневматического тормоза.

24. Проверяет работоспособность **КРР**, для этого, отключает **КРО** и нажимает:
24.1 На правой панели кнопок ПМО кнопку ***«Тормоз резервный»***

24.2 На левой панели кнопок ПМО кнопку «***Двери питание***»
24.3 На левой панели кнопок ПМО кнопку «***Управление резервное***»
24.4 Включает **КРР** (начинается утечка воздуха из **ТМ** через **РВТБ**), нажимает **ПБ** и на левой панели кнопок ПМО кнопку «***Ход-1***», контролируя прекращение утечки воздуха из **ТМ** через **РВТБ**, по **МФДУ** – сбор схемы на всех вагонах и включение подсветки кнопки «***Тормоз резервный***». После сбора схемы отпускает кнопку «***Ход-1***» и нажимает кнопку «***Ход-2***». После проверки отпускает кнопку «***Ход-2***» (вновь начинается утечка воздуха из **ТМ** через **РВТБ**).
24.5 Проверяет работу дверей от **КРР** – поочерёдно нажимает на кнопки открытия левых и правых дверей, контролируя по **МФДУ** открытие дверей состава **(***кнопки выбора открытия левых и правых дверей должны быть в отключенном положении и не подсвечиваться***)**. Далее, закрывает двери нажатием на резервную кнопку «***Двери закрытие***» на левой панели кнопок, контролируя по **МФДУ** закрытие всех дверей состава.

25. Затем, машинист повторно открывает двери с двух сторон состава, выключает **КРР** и отключает кнопки «***Тормоз резервный***», «***Управление резервное***» и «***Двери питание***».

26. На ПМВ машинист включает тумблеры «***ПСН***», «***Компрессор основной***», «***Освещение салона***», "***Освещение кабины слабо***", "***Включение кондиционера салона***", "***Двери торцевые***" (81-760 "Ока"). Выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее следуя по составу, проверяет открытое положение дверей салона, запирает торцевые двери на трёхгранные замки (81-760 "Ока").

27. В кабине управления головного вагона продолжает проверку состава согласно пунктам **10, 12, 13, 15, 16, 18 - 24.** Во время проведения инициализации **САУ** «**Витязь-М**», после проверки исправности тумблеров: «***Компрессор основной***» (**SA2**), «***ПСН***» (**SA3**), «***Освещение салона***» (**SA5**) – тумблеры отключить.

28. Далее машинист открывает двери с левой стороны состава на КРР (включив перед этим "Двери питание"), отключает КРР и отжимает все кнопки на пульте управления, выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

29. После этого, следуя с левой стороны состава, машинист убеждается в отсутствии посторонних предметов между подвижным составом и ограничительной линией. Проверяет открытое положение дверей, открытое положение рукояток кранов пневматических магистралей в местах, доступных для осмотра, отсутствие утечек воздуха из пневматических аппаратов и магистралей, прижатое состяние токоприёмников вагонов. Включает **БРУ** (количество включённых **БРУ** считает вслух).

30. Проверяет правильность сцепа автосцепок, открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «***Соединены***».

31. Далее машинист проверяет исправность белых фар и срывного клапана:
31.1 поднимается в кабину управления, на **ПМО** включает переключатель «***Фары***», **КРО** переводит в положение «***Вперед***», нажимает кнопку «***Тормоз резервный***», контролируя

по **МФДУ** и манометру **ТЦ** отпуск пневматических тормозов;
31.2 не отключая **КРО** выходит из кабины. Проверяет исправность **белых фар**;
31.3 на первой тележке, с правой стороны хвостового вагона, отводит молотком скобу **срывного клапана** до его сработки. Срывной клапан не должен закрываться;
31.4 поднимается в кабину и убеждается по **МФДУ** и манометру **ТЦ** в разрыве петли безопасности по наличию в тормозных цилиндрах состава давления **3**-й уставки электропневматического тормоза (**2,5±0,1 атм**.);
31.5 отключает **КРО**. Делает выдержку 5-10 сек. После закрытия срывного клапана включает **КРО**, проверяет зарядку **ТМ** до давления **3,1±0,2 атм.** и отпуск электропневматических тормозов;
31.6 включает кнопку «***Закрытие дверей***». После закрытия дверей на составе отключает кнопку «***Закрытие дверей***». Открывает двери кнопкой «***Двери левые***», далее отключает кнопку «***Выбор дверей***»;
31.7 отключает кнопку «***Тормоз резервный***» и **КРО**.

32. Машинист, выходя из кабины управления, закрывает на трёхгранный замок обе её боковые двери. Убеждается в исправности красных сигнальных огней на хвостовом вагоне и продолжает осмотр состава с правой стороны согласно пунктов **29, 30**. Проверку срывного клапана и белых фар головного вагона машинист производит согласно пункта **31**. Далее машинист закрывает двери в составе включив кнопку «***Закрытие дверей***» и убеждается по **МФДУ** в закрытии дверей. Отключает кнопку «***Тормоз резервный***» и **КРО**.

33. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона.

Полная приемка состава завершена. Об обнаруженных, во время приемки подвижного состава неисправностях, машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо!!

Дополнительный материал:

Запуск в депо 81-760

Запуск с ночного отстоя 81-760

Сдача состава в ночной отстой 81-760

Сдача состава в депо 81-760

?????????? (?? ??) ??????? ??????? ???? 81-760 "???" ? ????

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав;
2. Получает инструментарий: **реверсивную рукоять**, **молоток смотровой**, **сигнальный фонарь**. Расписывается в журнале получения инвентаря, заполнив поля: *дата, время, номер реверсивной ручки, номер фонаря, фамилию и подпись*. Номер реверсивной ручки написан на ней (если уже есть записи, то от последнего номера фонаря + 1 к номеру реверсивной ручки). Номер фонаря = номер реверсивной ручки + 1;
3. Перед началом осмотра локомотивная бригада убеждается в отсутствии напряжения на монорельсе деповского пути, на котором находится принимаемый состав (разъединитель 825 В отключен, передвижные кабели («удочки») с ТР сняты, защитные щитки с токоприёмников вагонов сняты.

В головной кабине управления:
4. Включить автоматы и тумблеры:
4.1 Включает батареи;
4.2 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей «***Ночной отстой***» (**SF28**) и автоматических выключателей без названия. Контролирует положение тумблера БАРС в положение "**2/6**";
4.3 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении);
4.4 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

5. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на: рукоятке «***Блокиратор БКПУ***», ***тумблер АСНП-М*** *(автоматическое считывание номера поезда), кране* ***К-9*** *(****РВТБ*** *– резервный вентиль тормоза безопасности), защитном флажке кнопки «****АЛС/КАХ****», крышке тумблера «****АБСД****» (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2), крышке тумблера экстренного тормоза «****БТБ****», рукоятке крана* ***К-35*** *(кран отключения автостопной магистрали* ***УАВА****).* При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом **ДДЭ**. **Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб**!!

6. Машинист проходит по составу и проверяет:
6.1 Включает аккумуляторы в вагонах и контролирует включение по аварийному освещению в салоне;

*6.2 М*ежду вагонами*:* открытое положение концевых кранов **НМ** и **ТМ**, разобщительных кранов **ЭКК**, нахождение кранов управления пневмоприводом **ЭКК** в положении «Соединены». Правильность сцепа автосцепок;
6.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам **4 - 5**.

В хвостовой кабине управления:
7. На ППЗ (поездная панель защиты) - включает автоматические выключатели: «***Управление поездом БКПУ-1***» (**SF4**), «***Управление поездом БКПУ-2***» (**SF5**), «***УПИ,РПДП,Монитор***»(**SF6**), «***ЦИС-1***» ***(SF12)***, «***ЦИС-2***» ***(SF13)*** «***Освещение кабины***» (**SF15**) "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**", отключает «***Ночной отстой***» (**SF28**). На составе 81-760А "Баклажан" дополнительно включает автомат "**Борт. сеть**"., занимает рабочее место;
8. На пульте **АСНП** устанавливает номер маршрута, путь, начальную и конечную станции;
9. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1**-й канал;
10. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава;
11. Проверяет включение **БМЦИС-01** на котором устанавливает ***номер маршрута***, выбирает ***номер пути***, ***станцию отправления*** и ***прибытия поезда.*** Проверяет работу ***радио-информатора;***

12. Проводит инициализацию **САУ** «**Витязь-М**» следующим порядком:
12.1 Устанавливает **КРО** в положение «***Вперед***» (на МФДУ появляется надпись «***Введите пароль***»), набирает код «***2010***» и нажимает кнопку «***Ввод реж***» (на МФДУ появляется информация режима «***Депо***»)
12.2 В режиме «*Депо*» машинист проверяет количество вагонов «**4**». После проверки один раз нажимает кнопку «***Ввод реж***». Далее на **МФДУ** высветится расположение кнопок и тумблеров на ПМО и ПМВ. Затем нажимает кнопку «***Ввод реж***». После проведения инициализации **САУ** «**Витязь-М**» **МФДУ** выходит в штатный режим работы – заряжается **ТМ** до давления **3,0±0,2** атм., в **ТЦ** происходит снижение давления воздуха с **3**-ей до **2**-ой уставки торможения (**Р=1,5±0,1** атм.). Кнопкой «***Восприятие сообщения***» машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МДФУ;**

13. Нажимает на **2-3** секунды кнопку «**Включение БВ**», по сигнальным индикаторам **МФДУ** проверяет включение **БВ** на всех вагонах
14. Нажимает кнопку «**7**» и переходит в режим проверки работы кондиционеров салонов *(«* ***Лето***» или «***Зима***»), при необходимости корректирует его кнопкой «***Выбор***».
15. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «***ПСН***», «***Компрессор основной***», «***Освещение салона***», "***Освещение кабины тускло***", "***Кондиционер***", "***Двери торцевые***", выходит из кабины, закрывает и запирает дверь из салона в кабину машиниста, далее следуя по составу, запирает торцевые двери на трёхгранные замки.

В головной кабине управления:
16. В кабине управления головного вагона продолжает инициализацию состава согласно пунктам **7 – 17.** Тумблеры: «***Компрессор основной***» (**SA2**), «***ПСН***» (**SA3**), «***Освещение салона***» (**SA5**), "***Кондиционер***" – не включать.
17. Далее машинист проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет

автосцепку.
18. Убеждается в исправности красных сигнальных огней, информационного табло.
19. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок ***правую*** дверь кабины машиниста.
20. Проходит по составу и включает **БРУ** на всех вагонах.

Об обнаруженных, во время приемки подвижного состава неисправностях, машинист обязан немедленно сообщить дежурному по электродепо!!

??????? ??????????? ? ????? ???????? ????? 81-760/760А ? ????

1. У ворот в депо машинист останавливается 1й уставкой КТР у знака "**СТОП**", затем добавляет еще 2. Подает сигнал "**3 коротких**" тайфуном. Отключает тумблеры "**Мотор-компрессор**", "**ПСН**", "**Освещение кабины**", "**Освещение салона**", "**Кондиционер**", "**Двери торцевые**", открывает двери в кабину.
2. После сигнала "**1 длинный**" подтверждает "**1 длинным**", отпускает тормоза тормоза резервного и начинает движение на деповской путь со скоростью не более **10 км/ч**.
3. После установки у напольной рейки ("**ОПВ 3**"), машинист ожидает подключения **825В** к 4 вагону, подав сигнал "**2 коротких**". По сигналу ДДЭ "**2 длинных**" отвечает таким же сигналом и продвигается к знаку "**ОПВ 4**" со скоростью не более **5** км/ч.
4. После полной остановки у знака "**ОПВ**" на деповском пути 1 уставкой КТР и добавив еще 2, машинист отключает **КТР** и отжимает все кнопки.
5. На составе типа "**81-760А Баклажан"** нажать и удерживать красную кнопку "**Выкл. борт. сеть**".
6. Ставит переключатель **КРО** в положение "**0**".
7. Отключить тумблеры: "**Освещение кабины**", "**БКПУ-1**", "**БКПУ-2**", "**УПИ, РПДП, Монитор**", "**ЦИС-1**", "**ЦИС-2**", "**Видео**", "**Радиосвязь**", "**Управление кондиционером**". Тумблер "**Дешифратор 2/6**" оставляем **включенными**!!! На составе типа "**81-760А Баклажан"** отключить автомат "**Борт сеть**".
8. Выключить батарею, переведя выключатель "**ВБ**" в положение "**ВЫКЛ**".
9. Закрыть **все двери в кабину**.
10. Идти по вагонам в хвостовую кабину через торцевые двери, выключать в каждом вагоне батареи, проворачивая реверсивной ручкой выключатель на торце в боковом шкафу слева в головной части вагона. Контролировать погасание аварийного освещения на потолке.
11. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **5, 7, 8.**
12. Проходит по составу и выключает **БРУ** на всех вагонах. Контролирует факт отсоединения электрокабеля **825В** и присоединении *деповской напорной магистрали* в случае чего - доклад ДДЭ).
13. Сдать инвентарь в шкафу сдачи (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток). Доложить в чат: "ДДЭ, состав ХХМТ на УУ пути отключен, сдан".