

????????? ???? ??????

?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 **ТАВ+Т** 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 (**P=1,5±0,1** атм.). Кнопкой **«Восприятие сообщения»** машинист удаляет предупреждающее сообщение с экрана **МДФУ**.

Если после нажатия кнопки «Ввод» надпись «Не идентифицированные 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 ПВЗ и выключатель АКБ. Если не определяются все вагоны состава – переключить автоматический выключатель «Ориентация» (SF9) на ППЗ. Если неисправность не устраняется – машинист докладывает об этом дежурному по электродепо.

16. Машинист 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 **K29** (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 **K29**, 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 состояние 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 (**$2,5 \pm 0,1$ атм.**);
31.5 отключает **КРО**. Делает выдержку 5-10 сек. После закрытия срывного клапана включает **КРО**, проверяет зарядку **ТМ** до давления **$3,1 \pm 0,2$ 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 Между 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,РДП,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 видеозаписи 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 (**P=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 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. Закреть **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 шкаф сдачи (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток). Доложить в чат: "ДДЭ, состав ХХМТ на УУ пути отключен, сдан".