

Основной инструктаж №4 "О порядке приемки и сдачи составов серии 81-760 "Ока" в депо от 11.02.2022

- [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](#)

ПОЛНАЯ приёмка состава типа 81-760 "ОКА" в депо

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав, выясняет номер вагона, к которому будет присоединен передвижной кабель высокого напряжения 825В.

2. Машинист получает поездной инструмент - реверсивную ручку, смотровой молоток, сигнальный фонарь.

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. В кабине головного вагона машинист устанавливает рукоятку **КМ** в положение «**Тормоз-3**», включает выключатель **АКБ**, проверяет: на вольтметре **АКБ**, напряжение – не менее **62В**.

5. Включить автоматы и тумблеры:

5.1 На ППЗ (поездная панель защиты) - включение автоматических выключателей: все включены, за исключением: автоматических выключателей «**Управление поездом БКПУ-1**» (**SF4**), «**Управление поездом БКПУ-2**» (**SF5**), «**УПИ,РПДП,МОНИТОР**»(**SF6**), «**ЦИС-1**» (**SF12**), «**ЦИС-2**» (**SF13**) «**ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ**» (**SF15**) «**Ночной отстой**» (**SF28**) и автоматических выключателей без названия.

5.2 На ПМВ - отключённое положение тумблеров (все тумблеры должны находиться в нижнем положении).

5.3 на ПВЗ (панель вагонной защиты) - включенное положение всех автоматических выключателей.

6. Машинист в кабине головного вагона проверяет наличие пломб на:

6.1 рукоятке «**Блокиратор БКПУ**»

6.2 **тумблере АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда)

6.3 кране **К-9 (РВТБ** – резервный вентиль тормоза безопасности)

6.4 защитном флажке кнопки «**АЛС/КАХ**»

6.5 крышке тумблера «**АБСД**» (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2)

6.6 крышке тумблера экстренного тормоза «**БТБ**»

6.7 рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**)

6.8 При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом дежурному по электродепо. **Категорически запрещено** выдавать состав на линию в случае **отсутствия пломб!!**

7. Машинист проходит по составу и проверяет:

7.1 состояние внутри-вагонного оборудования, закрытие отсеков: торцевых шкафов, стоп-крана, крана машиниста, крана **БУФТ**, автоматических выключателей. Включает выключатель **АКБ** (включение АКБ проверяет по включению аварийного освещения)

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 междвагонных 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 - 6.

8. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты «**Управление поездом БКПУ-1**» (SF4) и «**Управление поездом БКПУ-2**» (SF5), «**УПИ,РПДП,МОНИТОР**» (SF6) «**ЦИС-1**» (SF12) «**ЦИС-2**» (SF13) «**ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ**» (SF15), занимает рабочее место.

9. Проверяет исправность **АСОТП «Игла»** (нажать кнопку «4». Включается информационное табло, на котором указано количество исправных комплектов **АСОТП «Игла»**, равное количеству вагонов).

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

11. Проверяет поездную радиосвязь: убеждается, что включён **1**-й канал

12. Проверяет включение монитора видеообзора и устанавливает просмотр от видеокамер переднего и заднего вида с левой стороны состава.

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

14. Проводит инициализацию **САУ «Витязь-М»** следующим порядком:

14.1 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**»)

14.2 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.

15. Машинист по манометру проверяет давление в **ТМ (3,1±0,2 атм.)**.

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

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

18. Машинист производит проверку электропневматических и пневматических тормозов. Для этого:

18.1 Нажимает кнопку «**5**» на **МДФУ**, входит в режим проверки давления в **ТЦ**, включает кнопку «**Тормоз резервный**», убеждается во включении подсветки кнопки, по **МДФУ** – в отсутствии давления воздуха в **ТЦ** на всем составе.

18.2 Нажимает кнопку «**Тормоз**» три раза, контролируя по **МДФУ** давление воздуха в **ТЦ** каждой уставки электропневматического тормоза (**Pmin - Pmax: 1±0,2 атм., 1,5±0,1 атм., 2,5±0,1 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.

18.3 Проверяет работу петли безопасности и крана машиниста, для этого включает тумблер «**Тормоз экстренный**», контролируя по **МДФУ** 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 **МДФУ** до **5,2±0,1 атм.** Убеждается по **МДФУ** 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 **МДФУ**. Далее выключает **КРО**, закрывает кран **K29**, восстанавливает тумблер «**Тормоз экстренный**» и отключает кнопку «**Тормоз резервный**», вновь включает **КРО**.

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

20. 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**».

21. По **МФДУ** проверяет, что контрольные индикаторы устройств **АЛС-АРС** имеют **красный** цвет, на **МФДУ** отображён режим **2/6**, 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 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**»!

22. 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.

23. Проверяет работоспособность **КРР**, для этого, отключает **КРО** и нажимает:

23.1 На правой панели кнопок ПМО кнопку «**Тормоз резервный**»

23.2 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Двери питание**»

23.3 На левой панели кнопок ПМО кнопку «**Управление резервное**»

23.4 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**)

23.5 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 кнопку «**Двери закрытие**» на левой панели кнопок, контролируя по **МФДУ** закрытие всех дверей состава.

24. Затем, машинист повторно открывает двери с двух сторон состава, выключает **КРР** и

отключает кнопки «**Тормоз резервный**», «**Управление резервное**» и «**Двери питание**».

25. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», 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.

26. В кабине управления головного вагона продолжает проверку состава согласно пунктам **14 - 25**. Во время проведения инициализации САУ «**Витязь-М**», после проверки исправности тумблеров: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**) – тумблеры отключить.

27. Далее машинист открывает двери с левой стороны состава, отключает КРР, проверяет, что тумблеры: «**Компрессор основной**», «**ПСН**», «**Освещение салона**» находятся в отключенном положении выходит из кабины, проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

28. 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, снятие с токоприёмников вагонов передвигного кабеля 825В. Включает **БРУ** (количество включённых **БРУ** считает вслух).

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

30. Далее машинист проверяет исправность белых фар и срывного клапана:

30.1 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;

30.2 не отключая **КРО** выходит из кабины. Проверяет исправность **белых фар**;

30.3 на первой тележке, с правой стороны хвостового вагона, отводит молотком скобу **срывного клапана** до его сработки. Срывной клапан не должен закрываться;

30.4 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.**);

30.5 отключает **КРО**. После закрытия срывного клапана включает **КРО**, проверяет зарядку **ТМ** до давления **$3,1 \pm 0,2$ атм.** и отпуск электропневматических тормозов;

30.6 включает кнопку «**Закрытие дверей**». После закрытия дверей на составе отключает кнопку «**Закрытие дверей**». Открывает двери кнопкой «**Двери левые**», далее отключает кнопку «**Выбор дверей**»;

30.7 отключает кнопку «**Тормоз резервный**» и **КРО**.

31. 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 п.п.**27-29**. Проверку срывного клапана и белых фар головного вагона машинист производит согласно п.п.**30**.

Далее машинист закрывает двери в составе включив кнопку «**Закрытие дверей**» и убеждается по **МФДУ** в закрытии дверей. Отключает кнопку «**Тормоз резервный**» и **КРО**.

32. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок **правую** дверь кабины машиниста.

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](#)

Сокращенная (на БК) приёмка состава типа 81- 760 "ОКА" в депо

1. В электродепо машинист выясняет, на каком пути находится состав, выясняет номер вагона, к которому будет присоединен передвижной кабель высокого напряжения 825В.

2. Машинист получает поездной инструмент - реверсивную ручку, смотровой молоток, сигнальный фонарь.

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.

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:

5.1 рукоятке **«Блокиратор БКПУ»**;

5.2 **тумблере АСНП-М** (автоматическое считывание номера поезда);

5.3 **кране К-9 (РВТБ - резервный вентиль тормоза безопасности)**;

5.4 защитном флажке кнопки «**АЛС/КАХ**»;

5.5 крышке тумблера «**АБСД**» (автоматическая блокировка сигнализатора давления СД-2);

5.6 крышке тумблера экстренного тормоза «**БТБ**»;

5.7 рукоятке крана **К-35** (кран отключения автостопной магистрали **УАВА**);

5.8 При отсутствии пломб на приборах безопасности, машинист должен **немедленно** сообщить об этом дежурному по электродепо. **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 – механическое соединение межвагонных предохранительных устройств. Сцепные устройства должны плотно прилегать друг к другу (без зазоров, ровно);

6.3 В кабине управления хвостового вагона производит действия, согласно пунктам **4 - 5**.

В хвостовой кабине управления:

7. Машинист включает на ППЗ автоматы защиты «**Управление поездом БКПУ-1**» (**SF4**) и «**Управление поездом БКПУ-2**» (**SF5**), «**УПИ,РПДП,МОНИТОР**» (**SF6**) «**ЦИС-1**» (**SF12**) «**ЦИС-2**» (**SF13**) «**ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫ**» (**SF15**), 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 (**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.

13. Машинист по манометру проверяет давление в **ТМ** (**3,1±0,2** атм.).

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

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

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

17. 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**».

18. На ПМВ машинист проверяет включенное положение тумблеров «**ПСН**», «**Компрессор основной**», «**Освещение салона**», «**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:

19. В кабине управления головного вагона продолжает инициализацию состава согласно пунктам **7 - 17**. Тумблеры: «**Компрессор основной**» (**SA2**), «**ПСН**» (**SA3**), «**Освещение салона**» (**SA5**), «**Кондиционер**» – не включать.

20. Далее машинист проверяет исправность красных сигнальных огней, проверяет автосцепку.

21. Далее машинист проверяет исправность белых фар, на **ПМО** включает переключатель «

Фары», КРО переводит в положение «Вперед», далее в положение 1гр.+2гр. Далее оставляет в 1гр. Отключает КРО.

22. Убеждается в исправности красных сигнальных огней, информационного табло.

23. На видеомониторе включает обзор от левой и правой **камер заднего вида** головного вагона, закрывает на трёхгранный замок **правую** дверь кабины машиниста.

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

Порядок отключения и сдачи составов серии 81-760/760А в депо

1. У ворот в депо машинист останавливается краном машиниста у знака **"СТОП"**. Отключает тумблеры **"Мотор-компрессор"**, **"ПСН"**, **"Освещение кабины"**, **"Освещение салона"**, **"Кондиционер"**, открывает двери в кабину. ~~Закрывает двери на всем составе (ранее производил открытие дверей у знака "ПТ Нач."),~~ отключает кнопку **"Блокировка дверей"**.
2. После сигнала **"1 длинный"** подтверждает **"1 длинным"** 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. По сигналу ДДЭ **"2 длинных"** отвечает таким же сигналом и продвигается к знаку **"ОПВ 4"** со скоростью не более **5 км/ч**.
4. Выполняет пробу на эффективность. Для этого применяет торможение **1** уставкой **КТР** и снижает скорость на **2-3 км/ч**, затем отпускает тормоза. Если снижения не произошло - нажимает тумблер **"Экстренное торможение"**, о чем докладывает немедленно блок посту депо.
5. После полной остановки у знака **"ОПВ"** на деповском пути машинист отключает **КТР** и отжимает все кнопки.
6. Нажимает на кнопку **"Отключ. БВ"**. На составе типа **"81-760А Баклажан"** нажать и удерживать красную кнопку **"Выкл. борт. сеть"**.
7. Ставит переключатель **реверса** в положение **"0"**.
8. Отключить тумблеры: **"Освещение кабины"**, **"БКПУ-1"**, **"БКПУ-2"**, **"УПИ, РДП, Монитор"**, **"ЦИС-1"**, **"ЦИС-2"**, **"Видео"**, **"Управление кондиционером"**. Тумблер **"Дешифратор 2/6"** оставляем **включенными!!!** На составе типа **"81-760А Баклажан"** отключить автоматы **"Борт сеть"** и **"Рез. питание приц. ваг"**.
9. Выключить батарею, переведя выключатель **"ВБ"** в положение **"ВЫКЛ"**.
10. Закреть **все двери в кабину**.
11. 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. Отключить **ГВ** в каждом вагоне.
12. В хвостовом вагоне так же выполнить пункты: **5, 8, 9**.
13. Сдать инвентарь в шкаф сдачи (реверсивную ручку, фонарь, смотровой молоток).