СОДЕРЖАНИЕ

Введение

1. Теоретическая основа формирования составов

2. Типы и виды поездов, правила нумерации вагонов

3. Расчет тарифов на предоставляемые услуги

4. Процедура продажи обычных билетов

5. Процедура перевозки вещей

6. Процедура регулирования перевозок

7. Пожарная безопасность в поезде

8. Общая техника безопасности

**ВВЕДЕНИЕ**

Сегодня процесс реформирования пассажирских железнодорожных перевозок, наконец, перешел в практическую плоскость. Однако формирование новой структуры — лишь первый шаг в этом направлении. Государству и РЖД предстоит распутать целый клубок проблем и противоречий, копившихся десятилетиями, чтобы превратить пассажирские перевозки в рентабельный и инвестиционно привлекательный бизнес.

Создание конкуренции в пассажирских перевозках необходимая, но крайне трудно реализуемая мера. В настоящее время зачатки конкуренции в этом сегменте просматриваются лишь на наиболее прибыльных направлениях. В пригородном сообщении работает десяток компаний, организованных РЖД совместно с местными администрациями наиболее финансово независимых регионов. Планы других корпораций стать операторами пассажирских перевозок пока далеки от практической реализации. Однако даже если их инициативы получат развитие, бизнес новых игроков будет сконцентрирован лишь на высокодоходных направлениях. Вряд ли от этого выиграет сколь-либо значительная часть пассажиров.

Между тем, государство очень заинтересовано в развитии конкуренции на железных дорогах. Создание независимых от РЖД перевозочных компаний может стать эффективным инструментом снижения бюджетных субсидий на пассажирские перевозки. Однако в этом случае деятельность новых операторов пассажирского подвижного состава должна охватывать и социальные перевозки. Только тогда федеральное правительство или местные власти смогут выбрать наиболее эффективного пассажирского перевозчика и минимизировать бюджетные расходы.

Преимуществом железнодорожного транспорта является независимость от природных условий (строительство железных дорог практически на любой территории, возможность ритмично осуществлять перевозки во все времена года, в отличие от речного транспорта). Эффективность железнодорожного транспорта становится ещё более очевидной, если учесть такие его преимущества, как высокие скорости подвижного вагонопотока, универсальность, способность осваивать грузопотоки практически любой мощности (до 75-80 млн. т. в год в одном направление), во много раз меньше чем у других видов транспорта. Среди существующих показателей наиболее точно характеризуют уровень мобильности железнодорожного транспорта следующие: удовлетворение потребностей народного хозяйства в перевозках за определенный период времени, соблюдение сроков доставки грузов, оборот вагона, участковая и техническая скорость, коэффициент участковой скорости, средний простой вагона под одной грузовой операцией. В пассажирских перевозках наиболее важны такие показатели, как соблюдение графика и расписания движения, выполнение плана пассажирских перевозок.

**1. Теоретическая основа формирования составов**

Вагоны отправляемых пассажирских поездов должны быть подготовлены в соответствии с «Технологическим процессом осмотра, безотцепочного ремонта и экипировки пассажирских вагонов». В пунктах формирования пассажирских поездов дальнего и местного сообщения проводится полная подготовка и экипировка пассажирских вагонов в объеме и в сроки, утвержденные руководством депо и согласованные с органами санитарного надзора.

Полная подготовка и экипировка пассажирских вагонов в пунктах формирования включает в себя:

• наружную уборку вагонов;

• дезинфекционную обработку вагонов;

• ремонт внутреннего оборудования;

• смену фильтров принудительной вентиляции;

• уборку внутренних помещений вагонов;

• снабжение вагонов предметами съемного оборудования и чайной торговли;

• заправку водой и топливом.

В пунктах оборота пассажирских поездов проводится частичная подготовка и экипировка пассажирских поездов. При частичной подготовке пассажирских вагонов выполняются:

• наружная уборка вагонов;

• дезинфекционная обработка туалетов и мусорных ящиков;

• ремонт внутреннего оборудования (по заявке);

• уборка внутренних помещений вагонов.

В пункте экипировки пассажирских вагонов категорически запрещается загрязнять пути, междупутья и другие места, не предназначенные для этих целей, мусором и другими отбросами. Мусор из вагона удаляется в мусоросборники, устанавливаемые на междупутьях парка экипировки и отстоя пассажирских поездов. Удаление мусора из мусоросборников должно производится регулярно, не допуская их переполнения, в следующие сроки: в теплый период года не реже одного раза в сутки, в холодный период — один раз в два дня. В пунктах экипировки и отстоя пассажирских поездов пользоваться туалетами вагона запрещается. Удаление жидких нечистот должно производиться в специальные устройства. Санитарную подготовку внутренних помещений пассажирских вагонов осуществляют специальные бригады.

В пунктах подготовки пассажирских вагонов в рейс проводятся следующие виды профилактических санитарных обработок:

• дезинфекционная обработка туалетов, мусоросборников (в каждом пассажирском составе по прибытии в пункт формирования и оборота);

• дезинсекционная обработка влажным способом вагонов поездов дальнего и местного сообщения — не реже одного раза в месяц (в зависимости от применяемых инсектицидов). Вагоны, предназначенные для перевозки организованных контингентов, должны подвергаться дезинфекции и дезинсекции до и после таких перевозок.

Постельное белье сдается в прачечную или комплексной бригаде, которая принимает у проводников вагоны, на пассажирской станции сразу после высадки пассажиров. Перед сдачей белье пересчитывают в присутствии представителя поездной бригады.

Дезинфекционная камерная обработка постельных принадлежностей и мягкого инвентаря осуществляется вагонным депо в пунктах формирования поездов. Для постельных принадлежностей и мягкого инвентаря устанавливаются следующие виды и сроки профилактической обработки:

• матрацы, подушки и зимние одеяла подвергаются обеспыливанию и камерной обработке не реже четырех раз в год;

• летние одеяла подвергаются стирке и химической чистке по мере загрязнения, но не реже двух раз в месяц, зимние одеяла — не реже двух раз в год;

• чехлы на матрацы и подушки подвергаются стирке по мере загрязнения, но не реже одного раза в месяц;

• смена настольных салфеток, штор и солнцезащитных занавесок производится по мере загрязнения и обязательно после каждого рейса.

Уборку вагона проводник должен проводить в халате и резиновых перчатках. Во время уборки тамбура он должен закрывать боковые и торцовые (наружные) двери на замок. При внутренней уборке вагона используются переносные лестницы, специальные щетки для мойки полов.

Расположение водоразборных колонок вдоль путей с давлением в водопроводной сети 0,2—0,4 МПа (2—4 кгс/см2) и число работников экипировочных бригад должны обеспечить возможность снабжения водой всех вагонов поезда в сроки, предусмотренные технологическим процессом, а на промежуточных станциях — за время стоянки поезда.

Для снабжения вагона водой заправщики подключают его водо-заправочные патрубки шлангами к имеющимся на станции водоразборным колонкам. Длина водоналивных рукавов определяется расположением водоразборных колонок и возможностью снабжения водой каждого вагона поезда, но для обеспечения нормальных условий работы экипировщиков она не должна быть более 25 м. На железных дорогах применяют водоналивные рукава, оборудованные соединительными головками, такими же, как в междувагонных рукавах воздушной тормозной магистрали. При температуре наружного воздуха ниже 0 °С заполнять систему следует после выдержки вагона в отапливаемом помещении не менее 1 сут или после заправки системы отопления и нагрева воздуха в вагоне до +12 °С.

Проводник должен обращать внимание на то, как заправляют вагон. Категорически запрещается перетаскивать заправочные шланги головками по земле. Головки водозаправочных рукавов в период между заправками должны помещаться в специальные устройства, предотвращающие их загрязнение. На всех пунктах водоснабжения с во-доразводящей сетью как капитального, так и временного типа периодически проверяют соответствие качества воды требованиям ГОСТа.

Проводник вагона должен следить, чтобы головки водоналивных патрубков вагонов также были защищены от загрязнения. В целяхпредупреждения замерзания головки водоналивных труб оборудуются водяными или электрическими обогревателями. Наиболее надежным средством является обогрев наливных труб горячей водой.

Водяной обогреватель состоит из сварного цилиндрического корпуса на концевой части наливной трубы. К обогревателю подается и отводится от него по трубам горячая вода. Корпус обогревателя на ощупь всегда должен быть горячим. Разобщительные краны и вентили на подводящих и отводящих трубах обогревателя зимой постоянно открыты. После заправки вентили на водоналивных трубах закрывают.

В случае обнаружения признаков замораживания трубопроводов, унитазов, сливных труб умывальных чаш отогревать их следует только горячей водой из сети отопления. Запрещается проводить отогревание факелом или горячим углем. При пользовании грелкой необходимо обязательно одевать рукавицы. Сливные трубы вагона разрешается отогревать только внутри вагона.

В пунктах оборота и формирования пассажирских поездов вблизи экипировочных путей располагаются склады топлива, на которых хранятся каменный уголь, дрова для отопления вагонов, а также древесный уголь и торфяные брикеты для обслуживания комбинированных электронагревательных кипятильников. Транспортные дорожки от склада топлива к экипировочным путям и междупутья асфальтируются. Уголь от склада к вагонам перевозят в калиброванной таре (на 15—20 кг угля) на автомобилях. При экипировке вагона твердым топливом через боковую тамбурную дверь проводник должен запереть противоположную боковую и торцовую двери вагона на ключ.

Начинают отопление пассажирских вагонов при температуре наружного воздуха +10 °С и ниже. В начале отопительного сезона при положительных значениях температуры наружного воздуха снабжение углем проводится только в пунктах формирования и оборота поездов. В зимнее время все пассажирские поезда, имеющие оборот не более 2 сут, снабжают топливом на весь рейс в пунктах формирования, а в пунктах оборота — только при необходимости по заявке начальника поезда. Все поезда, имеющие оборот более 2 сут, снабжают

углем в пунктах формирования, оборота и на промежуточных станциях, указанных в расписании движения поезда.

Система отопления в пассажирских вагонах должна обеспечивать равномерный обогрев и среднюю температуру воздуха в помещениях пребывания пассажиров не ниже +20 °С при температуре наружного воздуха -40 °С. При этом должна поддерживаться температура воздуха в купе, салонах и служебных помещениях +22 *°* ±2 °С, в умывальных (душевых) спальных вагонов и туалетах +13 °С — +16 °С. Допускаются колебания температуры воздуха в помещениях вагона по вертикальному градиенту до 3 °С. Температура поверхности отопительных приборов не должна превышать +80 °С. Отопительные приборы должны иметь защитные кожухи. Температура на поверхности защитных кожухов — не выше +60 °С.

При движении поезда по электрифицированным участкам железных дорог и прекращении подачи электроэнергии в вагон от высоковольтной магистрали 3000 В проводник обязан:

• при температуре наружного воздуха ниже 0 °С растопить котел, используя для его нагрева твердое топливо (при наличии в вагоне аварийного отопления, например горелки, — дизельное топливо), вентиляция должна работать постоянно;

• при температуре наружного воздуха выше 0 °С в вагонах с установками кондиционирования воздуха можно не растапливать котел,

• в вагонах без установок кондиционирования воздуха котел необходимо разжигать при температуре, равной или ниже +10 °С.

Для исключения лишней работы по растопке котлов на вагонах с электрическим и комбинированным отоплением в случае временного прекращения поступления электрической энергии устанавливаются сроки возможной эксплуатации вагонов без нагрева. При снижении температуры воздуха в вагонах с комбинированным котлом отопление проводится твердым топливом, а в вагонах с электрическим отоплением при дальнейшем снижении температуры начальник поезда в зависимости от ситуации обязан принять решение о дальнейшем режиме следования.

**2. Типы и виды поездов, правила нумерации вагонов**

Категории поездов:

* дальние, следующие на расстояние более 700 км;
* местные, следующие на расстояние до 700 км;
* пригородные, следующие на расстояние до 150 км.

В свою очередь дальние и местные поезда делятся на скорые и пассажирские.

Скорые поезда формируются из вагонов повышенной комфортабельности и имеют меньший вес и населенность поезда, следует с более высокими скоростями, проследуют безостановочно 200–300 км, а время остановок является минимальным.

Пассажирские поезда формируются из вагонов меньшей комфортабельности, чем скорые, в них включаются купейные и не купейные вагоны, а иногда и вагоны для сидения. Они имеют больший вес и населенность, но меньшую маршрутную скорость из-за более частых остановок.

Пригородные поезда имеют меньший вес, чем местные, и, как правило, большую населенность. Кроме раздельных пунктов (станции, разъезды и т. д.), эти поезда останавливаются на пассажирских остановочных пунктах, устраиваемых на перегонах специально для посадки и высадки пассажиров.

Туристско-экскурсионные поезда, следующие в дальнем, местном и пригородном сообщении, формируются из вагонов одной категории. Эти поезда имеют назначение обслуживать туристов. Туристско-экскурсионные поезда, следующие в дальнем, местном и пригородном сообщении, формируются из вагонов одной категории. Эти поезда имеют назначение обслуживать туристов.

На малодеятельных линиях с незначительным пассажиропотоком и малой пропускной способностью, обращаются грузопассажирские поезда, которые формируются из пассажирских и грузовых вагонов и имеют вес, соответствующий весу грузового поезда.

Основой организации пассажирских перевозок является график движения пассажирских поездов, который разрабатывается по данным о пассажиропотоках и увязывает технологический процесс всех подразделений и служб, обеспечивающих эти перевозки.

Нумерация поездов

1. Скорые в дальнем и местном сообщении 1-148, 181-298

2. Скоростные круглогодичного и сезонного обращения в дальнем и местном сообщении 151-168

3. Ускоренные круглогодичного и сезонного обращения в дальнем и местном сообщении. 171-178

4. Пассажирские в дальнем сообщении:

4.1. круглогодичного обращения301-398

4.2. сезонного сообщения 401-491

4.3. разового назначения 501-598

5. Пассажирские в местном сообщении 601-698

6. Поезда служебного (специального) назначения 701-748

7. Ускоренные в дальнем и местном сообщении, обслуживаемые составами дизель- и электросекций:

7.1. повышенной комфортности 801-848

7.2. без предоставления дополнительных услуг 851-898

8. Почтово-багажные901-948

9. Грузо-пассажирские951-968

10. Туристско-экскурсионные. 971-988

11. Людские 991-998

12. Пригородные 6001-6998

13. Пригородные скоростные 7001-7398

14. Пригородные служебного назначения (ПО билетам) 7481-7498

Поезда, обозначаемые целыми номерами, на протяжении всего маршрута не меняют направления следования, а поезда с дробными номерами меняют направление в зависимости от расположения участков по пути следования. Четный номер присваивается поездам, следующим с севера на юг и с запада на восток. Нечетные – в обратном направлении.

Формирование пассажирских поездов производится в соответствии с установленной схемой составов, предусматривающей порядок расстановки в составе вагонов различных категорий (спальных, купейных, плацкартных, общих, вагонов-ресторанов и т. д.).

Комфортабельность на вокзалах и поездах, высокие скорости сообщения, отправление и прибытие поездов в соответствии с установленным расписанием временем составляют необходимый комплекс требований по обеспечению высокого уровня обслуживания пассажиров.

На станциях и вокзалах пассажир начинает и заканчивает пользование железнодорожным транспортом. Технологический процесс их работ должен предусматривать высокую культуру обслуживания пассажиров. Для этого станционная и вокзальная технология должна основываться на научной организации труда, применении автоматизации и механизации производственных процессов, значительно сокращающих затраты времени на обслуживание пассажиров.

Высококачественное обслуживание пассажиров в пути следования должно обеспечиваться соответствующей композицией составов, оборудованием вагонов и четкой работой бригады поезда. Высокий уровень обслуживания пассажиров в значительной мере зависит от качества составления графика и расписания движения пассажирских поездов.

**3. Расчет тарифов на предоставляемые услуги**

Общий пассажирский тариф построен с учетом снижения стоимости проезда 1 пассажира на 1 км при увеличении расстояния. В основу пассажирского тарифа для проезда в поездах прямого и местного сообщения принят тариф на проезд в жестком вагоне с местами для сидения. Тариф на проезд в жестких и мягких вагонах с местами для лежания включает в себя доплату за спальное место (плацкарту). Ее размер зависит от расстояния проезда и рода вагона.

Стоимость проезда в вагонах различного типа по сравнению с вагонами, взятыми за основу, повышается:

• 22—27% — в жестком некупейном вагоне с местами для лежания (ПЛ);

• 59—62% — в жестком купейном с четырехместными купе;

• 113—130% — в мягком с двухместным купе (СВ). Пассажирский тариф учитывает не только затраты на перевозку,

но и степень комфорта, предоставленного пассажиру. Так, для ускорения поездки пассажир может доплатить за скорость. Установлен тариф за проезд детей от 5 до 10 лет, но доплата за спальное место — в размере взрослого. В состав пассажирского тарифа включен сбор обязательного страхования.

На перевозки пассажиров в купейных вагонах и вагонах СВ поездов всех категорий применяется график гибкого регулирования тарифов с учетом среднегодового роста и индекса регулирования тарифов по периодам года. Так, в 2004 г. были предусмотрены коэффициенты на период:

С 15.01 по 29.02 — 0,92; с 01.03 по 25.04 — 0,96; с 26.04 по 30.04 — 1,12; с 01.05 по 09.05 — 0,92; с 10.05 по 10.06— 1,0; с 06.08 по 31.08 — 1,12; с 01.09 по 10.11 — 0,96; с 11.11 по 19.12 — 0,92; с 20.12 по 30.12— 1,12. Пассажир, купивший билет на поезд отправлением 31 декабря, оплатил 56% стоимости билета.

В дальнейшем планируется дифференцировать стоимость проезда в зависимости от расположения места в салоне вагона — боковое, нижнее или верхнее. Сегодня во ВНИИЖТе идет работа над новым Тарифным руководством. Основные его разделы включают в себя тарифные схемы на перевозки пассажиров в дальнем следовании, пригородном сообщении, а также багажа и грузобагажа. В доходной структуре тарифа предусматривается выделение следующих составляющих: инфраструктурной, локомотивной, вагонной и вокзальной. Например, вокзальная составляющая будет учитывать расходы, связанные с содержанием вокзалов, железнодорожных агентств, групп учета и отчетности, АСУ «Экспресс» и других.

Для учета платежеспособного спроса на качество перевозочных услуг тарифы дифференцируются по следующим позициям: тип места; скорость движения поездов; класс обслуживания. В проекте нового прейскуранта будут предусмотрены отдельные схемы расчета тарифов: для скоростных, скорых пассажирских поездов; мест спальных и для сидения; расценки разных классов обслуживания пассажиров («люкс», «бизнес», «эконом», второй и третий). Классы будут делиться типом вагона, его внутренним сервисным оборудованием в салоне, качеством постельных принадлежностей и съемного оборудования, организацией питания и других услуг в пути следования, формой продажи билетов и т.д.

На железных дорогах применяются пассажирские, багажные и прочие тарифы и сборы. В зависимости от вида сообщения различают два вида пассажирских тарифов: общий пассажирский тариф —при проезде во всех поездах прямого и местного сообщений; пригородный — при проезде в поездах пригородного сообщения.

Общий пассажирский тариф построен так, что с увеличением расстояния поездки стоимость проезда одного пассажира на 1 км снижается.

Стоимость проезда пассажиров в поезде устанавливается также в зависимости от рода вагона (жесткий общий, жесткий со спальными местами, жесткий купейный, мягкий с четырех- и двухместными купе) и категории поезда. Такая дифференциация тарифов связана с затратами, вызываемыми проездом одного пассажира в вагонах и поездах разных категорий.

За основу пассажирского тарифа для проезда в поездах прямого и местного сообщений взят тариф на проезд в жестком вагоне с местами для сидения в пассажирском поезде.

Тариф на проезд в жестких и мягких вагонах с местами для лежания включает в себя доплату за спальное место (плацкарту). Размер этой доплаты зависит от расстояния проезда и рода вагона: стоимость проезда в пассажирских поездах в жестком вагоне с местами для лежания повышается на 25%, в жестком вагоне с четырехместными купе с местами для лежания —на 60%, в мягком вагоне с четырехместными купе с местами для лежания — на 88%, в мягком вагоне с двухместными купе с местами для лежания — на 126% стоимости проезда в жестком вагоне с местами для сидения.

Тариф на проезд в скорых поездах включает в себя, кроме того, доплату за скорость, изменяющуюся в зависимости от расстояния проезда.

Тариф на проезд детей от 5 до 10 лет установлен в размере 1/4 стоимости полного билета, а доплата за спальное место для детей, следующих по детским билетам, взимается в том же размере, как и для взрослых пассажиров.

Пассажирские железнодорожные тарифы (установленные на железной дороге платы и сборы за перевозку пассажиров, багажа и грузобагажа) делятся на тарифы в дальнем и пригородном сообщении. При построении тарифов в дальнем сообщении их уровень дифференцируется с учетом влияния таких факторов, как скорость перевозки, тип используемых для перевозок вагонов, дальность поездки пассажира.

Пассажирские тарифы построены для расстояния перевозки от 1 до 12 420 км. Для упрощения расчетов этот интервал дальности перевозок делится на пояса дальности, причем по мере увеличения расстояния перевозки интервалы поясов дальности возрастают. Это обосновывается тем, что зависимость себестоимости пассажирских перевозок и тарифов от расстояния перевозки является гиперболической: темпы снижения себестоимости по мере увеличения расстояния перевозки снижаются. Установлено ПО тарифных поясов, причем по мере увеличения расстояния перевозки протяженность тарифных поясов увеличивается с 5 до 550 км. Помимо упрощения порядка расчетов, применение поясной системы способствует их автоматизации и ускоряет работу билетных кассиров.

Пассажиры железнодорожного транспорта, следующие во внутреннем сообщении, подлежат обязательному личному страхованию от несчастных случаев на время поездки или пребывания на станции, вокзале. Страховые тарифы на железнодорожные билеты установлены в размере 2 руб. 30 коп., независимо от стоимости проездных документов. Пассажиры считаются застрахованными с момента объявления посадки в поезд и до момента оставления вокзала станции назначения.

**4. Процедура продажи обычных билетов**

Билет — документ установленной формы на право проезда по железным дорогам (в прямом, местном, пригородном или международном сообщении). На билете обычно указываются его название, номер, серия, наименование станции и дороги отправления и назначения, путь следования при поездке с пересадками, число пассажиров, стоимость, срок годности, номер поезда, номер и тип вагона, место, время отправления поезда и служебные отметки. Билеты по виду и способу оформления, выдачи бывают нескольких разновидностей.

Бланковый билетиз цветной узорной бумаги с водяными знаками состоит из трех частей. Правая часть является собственно билетом, левая — корешком билета, средняя часть разрезается кассиром в зависимости от дальности поездки по соответствующей границе билета, выдается на каждого пассажира, заполняется вручную. Номер поезда и дата отправления указываются в компостере.

На станциях малодеятельных участков железных дорог, где нет терминалов системы «Экспресс», проездные документы оформляются вручную. Эти операции проводятся по бланковым билетам во время технологических перерывов в работе системы на основе информации о наличии мест, получаемой по телефону с диспетчерского терминала системы «Экспресс».

Бланковый билет выдается для проезда в вагонах любых категорий пассажирского и скорого поездов. Он изготовлен из цветной узорчатой бумаги с водяными знаками и состоит из трех частей:

• правая сторона содержит наименование станции и дороги отправления и назначения, пункты следования, стоимость проезда, номер вагона и места, страховой сбор, время отправления и является проездным документом;

• левая сторона является корешком и остается в кассе;

• в средней части, которая является контрольным талоном, указывается перечень категорий вагонов и набор сумм, необходимых для взимания стоимости проезда. В средней части кассир производит резку таким образом, чтобы на части контрольного купона, остающегося с проездным документом, по границе резки оставались условия и стоимость проезда.

При оформлении билета кассир должен отметить направление поездки пассажира («туда» или «обратно»). На группу пассажиров кассир может оформить групповой проездной документ, в котором на контрольном талоне, кроме обычных данных, будут напечатаны числа от 1 до 20, обозначающие число едущих. При оформлении групповой поездки кассир разрежет бланк так, что при проездном документе останется число, соответствующее количеству пассажиров, совершающих поездку.

Никакие исправления, подчистки или поправки на бланках проездных документов не допускаются. В случае ошибки при заполнении, резке или компостировании бланк признается испорченным, а пассажиру в этом случае выдается новый проездной документ.

Все бланковые билеты отличаются между собой цветом сетки: полный — розовый; детский — синий. Цвет сетки на групповом билете — сиреневый. Льготный билет—проездной документ, стоимость которого рассчитана со скидкой. Для получения льготного билета в кассу должны быть предъявлены соответствующие документы, дающие право на получение скидки (например, удостоверение инвалида Великой Отечественной войны, пенсионное удостоверение, целевая справка учащегося общеобразовательной школы и др.). На льготном билете цвет сетки оранжевый.

Заполняются бланковые проездные документы от руки чернилами либо с помощью шариковой ручки. Могут применяться мастичные штемпели с готовым текстом. В бланк должны быть внесены фамилия, имя и отчество пассажира, номер документа, удостоверяющего личность, и служебная строка. На выдаваемые пассажирам проездные документы должен быть наложен компостер.

Он может быть как игольчатый, так и мастичный. Игольчатый компостер накладывается на бланковых билетах, квитанциях доплат, льготных или бесплатных разовых билетах. Компостирование бланковых билетов проводится одновременно с корешками на перегибе после складывания их вдвое по горизонтальной линии с захватом первой части, причем корешок вкладывают внутрь бланка. Компостер должен быть отчетливым, при этом сведения должны быть размещены в следующем порядке: номер поезда, число, месяц, год. Месяц обозначается римской цифрой, все остальные данные указываются арабскими цифрами, год обозначается только одной последней цифрой.

Например, компостер 225 30 0I4 читается так: отправление поезда 25 первого января 2004 года. В некоторых случаях номер поезда может быть указан от руки, тогда год будет обозначен двумя цифрами. При проверке бланкового проездного документа проводник рассматривает на просвет игольчатый компостер и его соответствие данным, обозначенным вручную на криптограмме в лицевой части проездного документа. Затем должен быть проверен маршрут — станции отправления и назначения, номер вагона и места. Гашение проездного документа производится следующим образом: после сложения проездного документа пополам отрывается верхний угол изгиба (не более 1 см). При этом необходимо обращать внимание на то, чтобы при гашении не были повреждены никакие сведения, внесенные в билет. Погашенные проездные документы возвращаются пассажирам в конце поездки.

Мастичный компостер представляет собой штемпель, в котором указаны номер поезда, станция продажи билета, номер вагона, дата поездки.

При наличии системы «Экспресс» компостирование льготных или бесплатных разовых билетов может проводиться при помощи биле-топечатающего устройства на оборотной стороне талона «туда» или «обратно».

Билет системы «Экспресс» (трехслойный слип) компостированию не подлежит, кроме особо предусмотренных случаев.

**5. Процедура перевозки вещей**

Ручная кладь — это легко переносимые вещи и предметы независимо от рода и вида упаковки, которые по своим размерам без затруднения помещаются в вагонах поездов на местах, отведенных для их размещения. Ручная кладь следует в вагоне вместе с пассажиром и плата за ее перевозку вносится только в том случае, если вес превышает установленную норму (36 кг). Забота о целостности и сохранности перевозимой ручной клади возлагается на пассажира.

Провоз ручной клади во внутригосударственном сообщении

Каждый пассажир имеет право бесплатного провоза с собой на один проездной документ (билет) кроме мелких вещей ручной клади не более 36 кг, а в вагонах с 2-местными купе (СВ) - 50 кг ручной клади, размер которой по сумме трех измерений не превышает 180 см. К ручной клади относятся вещи пассажиров перевозимые ими при себе независимо от их рода и вида упаковки, которые по своим размерам помещаются в пассажирских вагонах на местах, предусмотренных для размещения ручной клади.

При проезде в поездах дальнего и местного следования пассажир вправе дополнительно к установленной норме провезти с собой ручную кладь при следующих условиях:

* весом до 14 кг за отдельную плату по тарифу багажа весом в 10 кг с выдачей пассажиру квитанции "багаж на руках";
* весом до 50 кг на один дополнительно купленный за полную стоимость проездной документ (билет) в одном купе вагона с 2-местными купе (СВ) и вагона с 4-местными купе;
* общим весом до 150 кг в отдельном купе с оплатой полной стоимости проездных документов (билетов) за четыре места.

В счет установленной нормы провоза ручной клади в поездах дальнего и местного следования пассажиру разрешается перевозить при себе в разобранном и упакованном виде детские коляски, байдарки, велосипеды без мотора, если они по своим размерам могут быть помещены на местах, предназначенных для размещения ручной клади.

Допускается перевозка в качестве ручной клади за дополнительную плату электронной, бытовой, видео- и аудиотехники, которая по сумме трех измерений превышает 180 см, независимо от наличия у пассажира ручной клади, не более одного предмета на проездной документ (билет), во всех вагонах (кроме жестких вагонов с местами для сидения) поездов, в том числе и пригородных. За каждый перевозимый в поезде дальнего и местного следования и пригородного сообщения указанный предмет, независимо от его веса, взимается плата по тарифу багажа весом в 30 кг. Оформление этой перевозки в билетной кассе производится по квитанции "багаж на руках". Если перевозка указанных предметов осуществляется на дополнительно купленный проездной документ (билет), то дополнительная плата по тарифу багажа весом в 30 кг не взимается.

Обеспечение целостности и сохранности ручной клади, перевозимой с собой пассажиром, является обязанностью пассажира.

Не допускается размещение ручной клади на местах, предназначенных для пассажиров, а также в проходах между сиденьями, в коридорах и тамбурах вагонов.

Провоз ручной клади в межгосударственном сообщении

Пассажир может провести при себе бесплатно не более 35 кг на взрослого пассажира, на ребенка до 12 лет - 15 кг.

Запрещается перевозить в составе багажа деньги, облигации, документы и другие ценности, бьющиеся и хрупкие предметы (стекло, фарфор, телевизоры, приемники, и т.д.), упакованные пассажиром или отправителем среди других предметов багажа огнестрельное оружие, зловонные, огнеопасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся, взрывчатые и другие опасные вещества, предметы и вещи, которые могут причинить вред приемосдатчику багажа, багажу других пассажиров, или железной дороге.

Не допускается размещение ручной клади на местах, предназначенных для пассажиров, а также в проходах между сидениями, в коридорах, на площадках вагонов (тамбурах). Запрещается также перевозка крупногабаритных вещей, не относящихся к ручной клади, размер которых по сумме трех измерений превышает 180 см. Каждый пассажир имеет право на провоз с собой на один проездной документ ручной клади не свыше 36 кг (на полный проездной документ или детский). В вагонах с двухместными купе (СВ) разрешена перевозка ручной клади, размеры которой не превышают в сумме трех измерений 180 см и вес до 50 кг. В пригородном поезде пассажиру разрешается провезти дополнительно к установленной норме не свыше 50 кг ручной клади за дополнительную плату.

При проезде в поездах дальнего и местного следования пассажир вправе дополнительно к установленной норме провезти с собой ручную кладь на следующих условиях:

• за отдельную плату — до 14 кг по тарифу багажа весом 10 кг с выдачей пассажиру квитанции «Багаж на руках»;

• весом до 50 кг — на проездной документ, дополнительно купленный в одно купе вагона с двухместными или четырехместными купе;

• с оплатой полной стоимости проездных документов за четыре места в отдельном купе. Общий вес ручной клади в этом случае не должен превышать 150 кг.

Если на перевозку ручной клади покупается дополнительный билет, то за ее провоз плата не берется.

В счет веса ручной клади не входят портфели, дамские сумочки, бинокли, лыжи и палки к ним, удочки, фотоаппараты, переносные транзисторные радиоприемники, зонты и другие мелкие вещи, размер которых по сумме трех измерений не превышает 100 см.

Разрешается провоз при себе детских колясок и байдарок в счет нормы веса ручной клади пассажира в местных и дальних поездах в разобранном виде, которые по своим размерам могут быть размещены в вагоне на местах, предназначенных для ручной клади.

Не допускаются к перевозке ручной кладью вещи, которые могут повредить или загрязнить вагон или вещи других пассажиров, а также заряженное оружие, зловонные, опасные, отравляющие, легковоспламеняющиеся вещества, взрывчатые материалы и другие опасные вещества (кроме случаев, предусмотренных специальными правилами).

Если пассажир не пожелает оплатить перевозку излишней ручной клади, вес и размеры которой превышают установленные нормы, либо сдать ее для перевозки в вагоне — передвижной камере хранения или багажом, то такая ручная кладь к перевозке не допускается.

Провоз за плату велосипедов в пригородных поездах в неразобранном виде разрешается не более двух единиц в тамбуре. К перевозке ручной кладью в пригородных поездах допускаются также в счет нормы бесплатного провоза стандартные баллоны с газом пропан - бутаном в емкостях объемом до 5 л, используемые для бытовых нужд и находящиеся в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность перевозки.

В пути следования при обслуживании пассажиров проводник имеет право бесплатно провозить только личные вещи массой до 50 кг.

**6. Процедура регулирования перевозок**

Под контролем перевозок понимается проверка (ревизия) всех пассажирских, скорых, почтово-багажных и других поездов контролерами-ревизорами финансовых органов железных дорог.

Участие проводников и других членов поездной бригады при ревизии и контроле вагона и поезда обязательно.

Ревизии поездов проводят по месячному графику, утвержденному начальником финансового отдела отделения железной дороги (в зависимости от подчиненности). Графики ревизий местных и дальних поездов между соседними отделениями железных дорог по ходу следования этих поездов согласовываются через Управление железной дороги (в зависимости от подчиненности).

Ревизии пассажирских поездов осуществляются один раз в пределах каждой железной дороги, если они следуют не более чем по двум отделениям этой железной дороги. Более одного раза осуществляются ревизии пассажирских поездов, которые следуют по трем и более отделениям железной дороги, на не граничащих друг с другом отделениях железной дороги.

О начале ревизии пассажирского поезда ревизоры ставят в известность начальника поезда и предъявляют открытые листы и графики работы. Старший или руководитель группы (бригады) обязан записать в первую графу рейсового журнала фамилии проверяющих, номера открытых листов или удостоверений личности и предписаний. Предписания Департамента финансов МПС России действительны на поименованных в них железных дорогах предписания финансовой службы железной дороги действительны только на этой железной дороге. Маршрут серии ФД действителен только в поименованных в нем поездах. При наличии обстоятельств, требующих внезапности (сигналы о массовом провозе безбилетных пассажиров, запросы-требования правоохранительных органов), ревизующие могут поставить в известность начальника поезда в процессе ревизии поезда.

Перед началом ревизии пассажирского поезда ревизующие проверяют у начальника поезда наличие квитанций формы РС-97 «гасят» использованные квитанции контрольными щипцами и делают отметку о их проверке на обороте последней израсходованной квитанции, а также проверяют наличие и правильность оформления маршрутов на поездную бригаду.

Если начальником поезда были посажены в штабной вагон пассажиры, предъявившие телеграмму о необходимости срочного выезда, которым начальник поезда не оформил проезд в течение 1 ч с момента отправления поезда из пункта формирования или оборота или в течение 30 мин с промежуточной станции, то эти пассажиры считаются безбилетными и с них взыскивается стоимость проезда и налагается штраф за безбилетный проезд, а на начальника поезда составляется акт о провозе безбилетных пассажиров с отметкой в рейсовом журнале поезда.

Ревизии подвергаются все вагоны в составе поезда: пассажирские, служебные (кроме специального назначения), почтовые, багажные, передвижные камеры хранения, вагоны-рестораны и вагоны с купе-буфетами. Частичная ревизия поезда не допускается. Начинать ревизию можно с любого вагона. При необходимости может быть проведена повторная ревизия поезда или отдельного вагона.

К проверке проездных документов пассажиров в спальных вагонах дальнего и местного сообщений ревизоры приступают через 30 мин после отправления поезда со станции формирования или оборота поезда. Разрешается сразу после отправления поезда производить отбор билетов у пассажиров вместе с проводником вагона, в пути следования не ранее выхода поезда за пределы границы станции. Проводник вагона обязан сопровождать ревизора и давать объяснения по возникающим в процессе ревизии вопросам.

Ревизия дальних и местных поездов проводится с наименьшим беспокойством пассажиров. В ночное время проверка билетов пассажиров спальных вагонов всех наименований проводится, как правило, у дежурных проводников вагона. При крайней необходимости ревизор имеет право сделать проверку фактического наличия свободных мест в спальных вагонах всех наименований. При ревизии пассажирского поезда ревизор проверяет:

* состояние внутреннего оборудования и съемного инвентаря в вагоне, содержание его проводниками в надлежащем состоянии, выполнение проводниками вагонов правил обслуживания пассажиров. При обнаружении антисанитарного состояния вагонов, неисправностей системы отопления, освещения, вентиляции и других нарушений ревизор обязан потребовать от начальника поезда устранения этих недостатков и сделать запись об этом в рейсовом журнале;
* правильность учета расхода постельного белья и фактического наличия чистого белья, полноту учета свободных мест в вагонах и правильность сообщаемых сведений о них. При выявлении расхождений по учету и фактическому наличию в установленном порядке составляется акт;
* наличие билетов, квитанций доплат и других проездных документов и соответствие их категории вагона, в котором совершается проезд. У пассажиров, проезжающих по билетам со скидкой с тарифа, разовым служебным билетам, годовым и временным, необходимо проверить наличие документов, подтверждающих право пользования указанными билетами. Проверенные проездные документы, кроме годовых и временных, должны быть погашены контрольными щипцами с четким оттиском;
* правильность оформления проездных документов и отсутствие в них дефектов. При необходимости проверяют правильность резки тарифной сетки соответственно расстоянию поездки и уплаченной пассажирами сумме, а также правильность оформления проездных документов и взыскания платежей разъездными билетными кассирами;
* соответствие провозимой пассажирами ручной клади установленным правилам ее провоза;
* правильность гашения проводниками вагонов проездных документов пассажиров;
* продают ли в поезде катушечные билеты от остановочных пунктов, где не имеется билетных касс, гасятся ли билеты путем надрыва и своевременно ли вносятся денежные суммы за проданные катушечные билеты в кассы железнодорожных станций;
* выполнение проводниками вагонов должностной инструкции при несении службы как в пути следования, так и на стоянках поезда;
* наличие у начальника поезда квитанций на взыскание доплат и штрафа, бланков постановлений о наложении штрафа; правильность заполнения указанных документов и своевременность внесения взысканных сумм в кассу железнодорожной станции железной дороги.

Ревизоры обязаны внимательно относиться к просьбам и жалобам пассажиров на их обслуживание и через начальника поезда принимать меры к удовлетворению обоснованных претензий. В этих целях в дневное время после окончания ревизии в поезде по требованию ревизоров начальник поезда объявляет через поездное радиовещание о том, что в вагоне находится бригада контролеров-ревизоров, которым могут быть взысканы претензии по качеству обслуживания пассажиров в пути следования и на станциях посадки. Ревизоры обязаны зарегистрировать в рейсовом журнале претензии пассажиров по вопросам их обслуживания и принять соответствующие меры к их устранению.

**7. Пожарная безопасность в поезде**

Ответственным за организацию тушения пожара и эвакуацию пассажиров в пассажирском поезде является начальник поезда. Действия поездных бригад при возникновении пожара в вагонах пассажирских поездов (том числе в багажных вагонах, почтовых и вагонах-ресторанах) определяются Инструкцией по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских поездов и Памяткой о пожарной безопасности.

При обнаружении задымленности в вагоне, появлении запаха дыма или открытого огня во время следования поезда каждый работник поездной бригады — начальник поезда, электромеханик, дежурный проводник (немедленно вызывает проводника, находящегося на отдыхе) обязаны:

• остановить поезд стоп-краном (за исключением случаев, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, акведуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров и препятствующих тушению пожара). В случае, когда возникновение пожара обнаружено при нахождении поезда в местах, исключающих его остановку, он должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест;

• одновременно в случае отсутствия в аварийном вагоне начальника поезда и поездного электромеханика вызвать их по цепочке через проводников соседних вагонов или по внутрипоездной связи и сообщить машинисту локомотива;

• открыть двери всех купе, объявить и организовать эвакуацию пассажиров;

• обесточить вагон (в светлое время суток), а в ночное время отключить всех потребителей, кроме цепи аварийного освещения, открыть и зафиксировать тамбурные боковые и торцевые двери (а при отсутствии высокой платформы и фартуки) обоих тамбуров в аварийном вагоне и закрепить их на защелки;

• открыть аварийные выходы (окна), где они предусмотрены конструкцией вагона, а при отсутствии аварийных выходов в вагоне и невозможности эвакуации пассажиров через тамбурные двери разбить или открыть окна, расположенные за очагом пожара по ходу эвакуации пассажиров.

В случае срабатывания установки пожарной сигнализации (УПС) проводник вагона должен убедиться в достоверности ее показания и при обнаружении пожара принять вышеперечисленные меры, а в случае ложного срабатывания вызвать электромеханика поезда.

При эвакуации пассажиров проводники аварийного и соседнего вагонов обязаны, не допуская паники и встречного движения, вывести пассажиров в соседние вагоны и на полевую сторону путей. Примерный текст оповещения пассажиров: «Граждане пассажиры! В связи с возможной опасностью пожара прошу срочно покинуть вагон. Все двери и аварийные выходы открыты».

В зависимости от места возникновения пожара эвакуацию пассажиров (по возможности) следует проводить с учетом того, что огонь распространяется в противоположном ходу поезда направлении. Одновременно с эвакуацией пассажиров и после нее проводники вагона, не ожидая прибытия начальника и электромеханика поезда, обязаны приступить к тушению пожара в самоспасательном изолирующем противогазе (СПИ-2б), используя первичные средства пожаротушения и установку пожаротушения с запасом воды из системы вагона. После эвакуации пассажиров и во время тушения пожара двери для перехода из вагона в вагон на соседних с горящим вагонах должны быть закрыты.

Все работники поездной бригады обязаны прибыть к месту пожара с огнетушителями или другими средствами пожаротушения и принимать участие в эвакуации пассажиров и тушении пожара. По прибытии к месту пожара начальник поезда и проводник горящего вагона должны лично убедиться в полной эвакуации пассажиров из вагона, используя при этом противогаз СПИ-26, а электромеханик удалить предохранитель аккумуляторной батареи на пульте управления (по возможности) и в обязательном порядке предохранитель, расположенный в коробке на аккумуляторном ящике (с целью полного обесточивания).

Во всех случаях при возникновении пожара начальник поезда обязан через локомотивную бригаду или дежурного по станции и поездного диспетчера вызвать территориальное пожарное подразделение или пожарный поезд и одновременно принять меры к расцепке состава и отводу горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны (но не менее 10 м) или близко расположенные здания и сооружения, а также обеспечить удобный подъезд передвижных средств пожаротушения. При этом машинист и помощник машиниста локомотива обязаны действовать по указанию начальника поезда.

После расцепки состава начальник поезда обязан потребовать через машиниста локомотива снятия напряжения с контактной сети.

Расцепку состава производят электромеханик и начальник поезда в следующей последовательности:

• взять у машиниста локомотива или его помощника ключ отопления поезда и разъединить высоковольтную магистраль головного вагона поезда и электровоза (при этом на электровозе предварительно должны быть опущены токоприемники);

• отцепить вагоны, стоящие за горящим вагоном. Для этого необходимо поднять переходные площадки горящего вагона, перекрыть концевые краны, разъединить тормозные рукава, межвагонные соединения с обоих концов горящего вагона, привести в действие автотормоза хвостовой (оставляемой на месте) части поезда. Повернуть рычаг автосцепки горящего вагона в положение расцепа и продвинуть головную часть поезда вместе с горящим вагоном на расстояние не менее 10 м;

• отцепить загоревшийся вагон от головной части поезда, для чего перекрыть концевые краны загоревшегося и соседнего вагонов, разъединить тормозные рукава, привести в действие автотормоза загоревшегося вагона полным открытием концевого крана и повернуть рычаг автосцепки в положении расцепа. Головную часть вагонов продвинуть на расстояние 15—20 м.

При отцепке хвостовой части состава и горящего вагона, а также ограждении поезда на перегоне подавать машинисту локомотива сигналы, установленные Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации. Закрепление оставленной группы вагонов и загоревшегося вагона производится в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации.

До прибытия территориального пожарного подразделения или пожарного поезда поездная бригада должна принимать все зависящие от нее меры по спасению пассажиров и ликвидации пожара, используя все имеющиеся средства пожаротушения и индивидуальной защиты, а после прибытия командного состава на место происшествия руководствоваться их указаниями.

При подготовке вагонов в рейс начальники и главные инженеры пассажирских служб железных дорог, пассажирских отделов отделений железных дорог, вагонных депо, их заместители (главные инженеры), начальники (главные инженеры) дирекций по обслуживанию пассажиров обязаны не допускать отправку в рейс пассажирских вагонов с неисправностями, могущими привести к пожару. Запрещается выпускать в эксплуатацию вагоны, не имеющие полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправной установкой пожарной сигнализации и пожаротушения, а также с неисправными аварийными выходами при их наличии в вагонах.

Все электроустановки вагона должны быть оснащены защитой от токов короткого замыкания и других аварийных режимов, могущих привести к пожарам. Плавкие вставки предохранителей должны быть калиброваны и иметь клейма с указанием номинального тока вставки, отвечающего номинальным значениям защищаемой цепи. Клеймо на плавкой вставке ставится заводом-изготовителем или дорожной электротехнической лабораторией.

Аппараты защиты должны быть в работоспособном состоянии. Электропечи, электрокалориферы, вентиляционные каналы, надпо-толочные пространства тамбуров, шкафы с электроаппаратами и другие пожароопасные узлы должны проверяться и очищаться от пыли, горючих материалов и мусора. Периодичность очистки устанавливается в каждом вагонном депо (участке) в зависимости от условий эксплуатации вагонов. Электродвигатели, провода, пульты управления электрооборудованием, светильники должны очищаться от пыли не реже двух раз в месяц.

При приемке состава поезда постоянно действующей комиссией до отправления с технической станции после выполнения обслуживающим персоналом вагонного депо (участка) работ в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию оборудования вагонов ответственными и контролирующими лицами по пожарной безопасности проводится проверка качества подготовки вагонов в рейс. При этом проверяют следующее оборудование вагонов:

• аппараты пультов управления электрооборудованием;

• потребители электроэнергии;

• выключатели и светильники;

• ограждения (кожухи) электрических печей отопления и их заземляющие устройства;

• уплотнения в подвагонных ящиках с электроаппаратурой и аккумуляторными батареями, состояние вентиляционного канала;

• аппаратуру в подвагонных ящиках и аккумуляторные батареи;

• внутрипоездную связь (проводник — начальник поезда — машинист локомотива), радиосвязь поездного пункта радиовещания;

• состояние установки пожарной сигнализации (УПС).

В пультах управления электрооборудованием вагонов в доступных местах (кроме опломбированных) осматривают состояние контактных соединений, жгутов с проводами и выводов электрических аппаратов. При этом проверяют:

• соответствие плавких вставок предохранителей номинальному току защищаемой цепи, оговоренному в технической документации или в электрической схеме вагона;

• работоспособность пакетных переключателей, тумблеров и автоматических выключателей;

• состояние пломб на аппаратах регулирования, защиты регулировочных резисторов и другого оборудования, где пломбирование предусмотрено конструкцией аппарата или оговорено в эксплуатационной документации. Аппараты с нарушенной или отсутствующей пломбой считаются неисправными и должны быть заменены исправными или проверены на соответствующих стендах и затем опломбированы.

Сопротивление изоляции электрических цепей вагона проверяется по сигнальным лампам системы контроля замыкания проводов на корпус вагона, находящимся на пульте управления электрооборудованием вагонов. При исправной изоляции должен наблюдаться одинаковый накал (свечение) нитей обеих сигнальных ламп или све-тодиодов. Неодинаковое свечение ламп или светодиодов свидетельствует о неисправной изоляции электрических цепей вагона. Вагоны с неисправной изоляцией электрических цепей отправлять в рейс запрещается.

При обнаружении в пультах управления электрооборудованием вагонов слабозатянутых или имеющих повышенный нагрев контактов, надрывов изоляции и обрыва проводов электрических аппаратов, а также (при выборочном контроле) несоответствия номиналу плавких вставок предохранителей проводят повторное техническое обслуживание всего внутреннего оборудования вагонов в соответствии с Инструкцией по техническому обслуживанию оборудования.

Работоспособность потребителей электроэнергии проверяется путем включения и отключения их с пульта управления. При этом проверяется исправность переключателей и тумблеров, а также контролируется по амперметру потребляемый ток.

В доступных местах осматриваются противопожарные разделки. Проверяется состояние топок, запорных механизмов дверок, по возможности колосниковых решеток, вытяжных труб, флюгарок и наличие пламеотражателей. В помещениях вагона, котельном отделении в районе плитки для приготовления пищи, ниши для установки кипятильника, около кухонной плиты вагона-ресторана, в шкафах с электрооборудованием проверяется отсутствие посторонних предметов.

Проверяются межвагонные электрические соединения. Запрещается оставлять межвагонные электрические соединения (штепсели, головки) неубранными в холостые розетки и защитные коробки. В отопительный период времени высоковольтная магистраль отопления между вагонами и локомотивом должна быть соединена в соответствии с требованиями Инструкции по техническому обслуживанию оборудования вагонов.

Проездную бригаду выборочно проверяют на предмет знания инструкций по пожарной безопасности и по сигнализации (подача звуковых сигналов), знания устройств и правил пользования установкой пожаротушения с использованием запаса воды, системы водоснабжения, а также устройств и правил пользования средствами пожаротушения.

В пути следования начальникам поездов, поездным электромеханикам, проводникам вагонов, а также лицам, допущенным к обслуживанию вагона-видеосалона и всех вагонов специального назначения, оборудованных на базе пассажирских, запрещается:

• включать под нагрузку силовую и осветительную сеть при наличии неисправного электрооборудования, нагреве аппаратов или отдельных мест на пульте управления, а также оставлять работающее электрооборудование без присмотра;

• заменять электрические лампы лампами, мощность которых выше установленной инструкцией завода-изготовителя;

• заменять сработавшие предохранители не соответствующими установленному номиналу для данной цепи;

• включать электроплитки и другие нагревательные приборы и электропотребители, не предусмотренные электрической схемой вагона;

• хранить посторонние предметы в нишах с электроаппаратурой, складывать горючие материалы вблизи приборов отопления, электросветильников, газовых горелок и других бытовых приборов, предусмотренных конструкцией вагона;

• вскрывать кожух, ремонтировать или регулировать электромеханический регулятор на ходу поезда. При обнаружении сработавшего предохранителя в цепи обмотки возбуждения генератора постоянного тока электромеханик имеет право во время остановки снять пломбу, вскрыть кожух и заменить предохранитель типовым, о чем должен быть составлен акт формы ФМУ-73 за подписью начальника и электромеханика поезда;

• эксплуатировать вагон с утечкой тока на корпус вагона;

• включать потребители электроэнергии вагона без соответствующего контроля показаний на приборах (вольтметре, амперметре);

• включать более чем на 15—20 мин электрообогреватели водоналивных и сливных труб, не имеющие устройств автоматического отключения;

• включать не более чем на 30—40 мин (в зависимости от температуры в купе вагона) электрообогрев вагона с электроотоплением напряжением 3000 В в ручном режиме;

• включать электрокалориферы при неработающей вентиляции и допускать их нагрев выше 28 °С по показанию дистанционного термометра;

• оставлять межвагонные электрические соединения (штепсели, головки) не убранными в холостые розетки и защитные коробки;

• эксплуатировать неисправные аккумуляторные батареи и заряжать их неустановленным способом;

• сушить одежду и другие вещи в котельных помещениях, на электрических печах, кухонных плитах, кипятильниках, дизель-генераторных установках и выпускных трубах;

• оставлять баз надзора вагоны.

По содержанию и эксплуатации приборов отопления запрещается:

• применять для растопки котлов, печей, плит и кипятильников легковоспламеняющиеся и горючие жидкости (керосин, бензин, масло и др.) и сжигать в них топливо, не соответствующее эксплуатационной документации на вагон;

• хранить около котла, в нише кипятильника, возле кухонных плит, на электропечах и под ними горючие предметы, материалы;

• топить котел, бойлер и кипятильник без воды или с водой ниже допустимого уровня, с неисправными дымовытяжными трубами, их кожухами, разделками, без флюгар или с наращенными трубами; при отсутствии пламеотражателя в топке кипятильника, а также применять дрова, длина которых превышает размер топки;

• оставлять без надзора действующие отопительные приборы;

• выбрасывать на перегонах и подстанциях в неустановленных местах шлак или золу, а также чистить котел при открытых тамбурных дверях при движении вагона. Выбрасывать шлак, золу и мусор следует только в предусмотренных для этого местах на станциях, указанных в расписании, пунктах формирования и оборота;

• эксплуатировать вагоны с нарушенной (частично или полностью) термоизоляцией стен и перегородок, в котельных помещениях, кухнях, возле кипятильников и в надпотолочном пространстве в районе прохода дымовытяжных труб;

• оставлять не очищенными от пыли и прочих горючих отходов и материалов надпотолочные пространства котельных, места расположения циркуляционных насосов отопления, вентиляционные дефлекторы.

Запрещается:

• применять для приготовления пищи и других надобностей керосинки, примусы, спиртовые горелки, газовые приборы, а также утюги, электрические чайники, плитки и другие электробытовые приборы, не предусмотренные конструкцией или модернизацией вагона;

• отогревать открытым огнем (факелом, раскаленными углями, нагретым в топке металлическим предметом) замороженные трубы водоснабжения, отопления и фановую;

• применять для освещения открытый огонь (свечи без фонарей, керосиновые, карбидовые лампы и т.п.);

• курить в неустановленных для этих целей местах. Курить разрешается только в нерабочем тамбуре, оборудованном пепельницами (не менее двух);

• закрывать переходные тамбурные двери при неисправной вызывной сигнализации на внутренний замок-«секретку» в пути следования поезда;

• загромождать вещами пути эвакуации пассажиров (большой, малый, косой коридор рабочий и нерабочий тамбуры);

• ремонтировать электрооборудование при движении вагона, работающих дизель-генераторах и необесточенных цепях;

• допускать к поездке пассажиров с легко воспламеняющимися и горючими жидкостями.

При обнаружении неисправности электрического оборудования или возникновении короткого замыкания на землю любого из полюсов в электрооборудовании вагона (одна лампа на пульте управления погасла, другая горит полным накалом) проводник обязан отключить всех потребителей электроэнергии, кроме дежурного освещения (в ночное время) и цепей сигнализации, и вызвать поездного электромеханика или начальника поезда. При необходимости ремонта электрооборудования, пультов управления проводники вагонов, а также лица, допущенные к обслуживанию вагонов-видеосалонов, должны сообщить об этом электромеханику или начальнику поезда для совместного принятия мер по восстановлению работоспособности электрооборудования.

При срабатывании предохранителя генератора или аккумуляторной батареи на ходу поезда поездной электромеханик на ближайшем ПТО проверяет состояние их цепей, заменяет плавкую вставку предохранителя типовой и контролирует работу всего электрооборудования вагона во время движения поезда при скорости свыше 40 км/ч. В случае обнаружения трудноустранимых в рейсе отказов в цепях генератора и батареи, а также повторного срабатывания предохранителей потребители электроэнергии переключаются на электроснабжение от исправного вагона. При переходе на электроснабжение вагона (не более одного) от исправного соседнего вагона электромеханик обязан вначале убедиться в полной исправности электрооборудования вагона, от которого предполагается брать электроэнергию. При отсутствии утечек тока на корпус в обоих вагонах подключаются межвагонные соединения и включаются пакетные выключатели, соответственно «Подача в магистраль» и «Прием из магистрали». После этого в течение не менее 15 мин осуществляется непрерывный контроль работы электрооборудования обоих вагонов. Перевод цепей потребителей электроэнергии на питание от другого вагона оформляют актом формы ФМУ-73 за подписями начальника поезда, поездного электромеханика, проводников аварийного и исправного вагона.

В пути следования пассажирского поезда в период с 8.00 до 23.00 местного времени начальник поезда включает по установленному расписанию радио и информирует обслуживающий персонал и пассажиров о соблюдении мер пожарной безопасности в поезде. Один раз в сутки контролируется выполнение требований пожарной безопасности поездной бригадой, обслуживающей поезд, и пассажирами с отметкой в бланках ЛУ-72 или ИНУ-4. При нарушении требований пожарной безопасности начальник поезда принимает меры, предусмотренные Инструкцией по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских поездов и Правилами перевозок пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте.

Проводники вагонов обязаны контролировать выполнение требований пожарной безопасности пассажирами, не допускать использования ими открытого огня, включения приборов, не предусмотренных схемой вагонов, провоза легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, курения в не отведенных для этого местах, контролировать показания электроизмерительных приборов и сигнализации пульта управления электрооборудованием вагона, в том числе пожарной сигнализации. При возникновении неисправности в вагоне, угрожающей жизни людей или безопасности движения, проводник обязан немедленно остановить поезд стоп-краном, по имеющейся в вагоне связи или по «цепочке» вызвать поездного электромеханика или начальника поезда.

**8. Общая техника безопасности**

Все работники, обслуживающие вагоны с электрическим и комбинированным отоплением, должны пройти обучение, сдать установленные экзамены и получить квалификационное удостоверение на право работы с электрическим и комбинированным отоплением напряжением 3000 или 380 В. В соответствии с действующими Правилами устройства электроустановок (ПУЭ) и Межотраслевыми правилами по охране труда (правилами безопасности при эксплуатации электроустановок) начальники поездов и поездные электромеханики должны иметь квалификационную группу по обслуживанию электроустановок не ниже четвертой, а проводники — первой.

Проводнику запрещается самостоятельно ремонтировать и регулировать электрическое оборудование системы кондиционирования воздуха, радиооборудование, УПС и СКНБ. При любой неисправности перечисленного оборудования проводник обязан отключить их от сети и вызвать поездного электромеханика.

Все работы с высоковольтным и низковольтным электрооборудованием, его осмотр должны производиться при отключенных цепях и оборудовании. Низковольтные и высоковольтные междувагонные соединения должны быть разъединены, токоприемник электровоза опущен, вагоны отсоединены от колонки внешнего питания.

Опасным для жизни человека считается напряжение свыше 12 В. Система электрооборудования пассажирских вагонов работает на напряжении от 24 до 3000 В. Максимальное значение тока в системах вагонов может достигать 225 А. Но даже при поражении током 0,05 А возможны серьезные последствия в виде ожогов, поражения тканей, сильного сокращения мышц и т.д. Ток 0,1 А при условно принятом сопротивлении тела человека 1000 Ом создает электрический удар, который вызывает фибрилляцию сердца — судорожные неритмичные сокращения сердца. Такой ток называется пороговым фибрилляционным током и считается смертельно опасным.

Проводники, обслуживающие вагоны, должны знать устройство электрооборудования этих вагонов, уметь им пользоваться и знать безопасные приемы работы. Проводники должны владеть практическими приемами подключения и отключения потребителей, снятия напряжения и обесточивания цепей вагона и оказания первой помощи пострадавшему от электрического тока.

Последствия от поражения электрическим током зависят от силы и частоты тока, продолжительности его воздействия, направления прохождения через тело человека, состояния окружающей среды (влажность, проводимость пола и т.п.), индивидуальных свойств организма человека и его состояния. Электрическое сопротивление тела человека зависит от влажности и чистоты кожи, площади поверхности соприкосновения с токоведущими частями и плотности контакта и колеблется в пределах 1000...50000 Ом.

Наиболее опасен для жизни человека переменный ток промышленной частоты 50...60 Гц. Токи высокой частоты не вызывают электрического удара, но их опасность связана с воздействием теплового и электромагнитного излучения. Несмотря на то, что техническое обслуживание электрооборудования, в том числе соединение и отсоединение высоковольтных междувагонных электрических соединений, проводят только работники вагонного участка или депо, а в пути следования поездной электромеханик или начальник поезда, проводник вагона должен знать правила обслуживания электрооборудования. Запрещается оставлять свободно висящими штепсели междувагонных соединений. После разъединения они должны быть вставлены в холостые приемники и зафиксированы.

Все работы по осмотру и обслуживанию распределительных щитов можно выполнять только после отключения цепей оборудования. Для предупреждения ошибочного включения нужно вынуть предохранители ремонтируемого оборудования, а на отключенный аппарат повесить табличку «Не включать».

Если невозможно снять напряжение, то, как исключение, разрешается работать при включенных цепях под наблюдением работника, знающего правила оказания первой помощи, с обязательным ограждением соседних токонесущих частей изолирующим материалом.

При работе под напряжением нельзя применять ножовки, напильники и складные металлические метры. Раздвижные ключи, плоскогубцы, отвертки и прочий инструмент должны быть с изолирующими рукоятками.

Очистку распределительных щитов и шкафов от пыли в пути следования должен производить только электромеханик, а в пунктах приписки или оборота вагонов — электрослесарь депо или пункта технического обслуживания. Запрещается хранить посторонние предметы в распределительных щитах и около электроприборов. Перед отправлением в рейс необходимо проверить действие всех приборов и аппаратов вагона. При их включении или выключении не должно быть неприятного ощущения удара током. При наличии хотя бы незначительного подобного ощущения аппарат следует выключить и вызвать электромеханика для устранения неисправностей. После включения аппаратов на щите должны загореться соответствующие сигнальные лампы. Запрещается подключать к цепям электрооборудования вагона приборы, не предусмотренные схемой, независимо от их напряжения и тока.

На вагонах некоторые аппараты работают под напряжением 220 В однофазного переменного тока. Эти аппараты закрыты крышками с предупреждающими надписями или расположены так, что к ним нет прямого доступа. Доступ к таким аппаратам для обслуживания разрешается после снятия напряжения 220 В, для чего нужно отключить преобразователь нажатием кнопки «Стоп» преобразователя. Следует помнить, что якорь двигателя преобразователя после отключения будет вращаться по инерции, поэтому работы можно начинать не ранее чем через 15 с после отключения.

Для отключения напряжения необходимо обесточить аккумуляторную батарею, вынув предохранитель в цепи «+ батарея» на щите или пульте и «- батарея» под вагоном на ящике. Если необходимо проверить работу подвагонного генератора на стоянке поезда, следует соблюдать определенные меры предосторожности: оградить вагон переносными сигналами; во время пуска генератора не касаться руками коллектора, якоря, шкива и щеткодержателей; проверить работу генератора с редукторно-карданным приводом только после отсоединения карданного вала и отжатия его от генератора с помощью специального приспособления; притирать угольные щетки и шлифовать коллектор генератора (преобразователя) вручную шлифовальной шкуркой № 0 с соблюдением всех мер предосторожности при помощи диэлектрического инструмента.

При демонтаже карданного вала привода генератора обязательно должен присутствовать начальник поезда, который по прибытии в пункт приписки вагона сообщает работникам депо причины демонтажа карданного вала и название станции, где он был снят. Особую осторожность необходимо соблюдать при выполнении работ на аккумуляторных батареях. Запрещается эксплуатировать батареи при пониженном уровне электролита или плотности, не соответствующей норме.

Категорически запрещается осматривать аккумуляторные батареи в любом месте при наличии открытого огня (зажженные спичка, свеча, сигарета, керосиновая лампа, электролампа без специального стеклянного колпака с металлической сеткой и т.д.). Нельзя во время осмотра стучать по аккумуляторам и ящикам металлическими предметами во избежание искрения, определять разряженные аккумуляторы путем замыкания их выводных зажимов металлическим предметом, так как это может привести к образованию искры и взрыву гремучего газа.

Во время заряда аккумуляторов крышка ящика батареи на вагоне должна быть открыта. Во время движения поезда запрещается спускаться на подножку вагона для наблюдения за работой привода генератора. Не допускается пользоваться приставными лестницами во время движения поезда и на стоянке при ремонте электрооборудования. Во время движения на любой скорости категорически запрещается заменять или вынимать предохранители генератора, аккумуляторной батареи, кипятильника и других потребителей, так как это отражается на прочности привода из-за сильных рывков ротора генератора.

Работы, связанные с устранением неполадок в электрической схеме водоохладителя, должны выполняться электриками, имеющими разряд не ниже четвертого. Ремонтные работы, связанные с холодильной системой, должны выполняться механиком холодильного оборудования. Не допускается работа водоохладителя с неисправными электроприборами и приборами автоматического управления. При возникновении посторонних шумов и обнаружении утечки хладагента необходимо отключить водоохладитель и не включать его до устранения неисправности.

Перед включением электроплитки проводнику необходимо убедиться в исправности пакетного выключателя, открыть предохранительную крышку стола. После окончания работы электроплитку необходимо выключить.

Перед включением кипятильника или растопкой его твердым топливом проводнику необходимо убедиться в наличии в нем воды. Запрещается включать кипятильник при отсутствии защитного кожуха на нагревательных элементах и при отсутствии в нем воды. Штепсельные розетки в коридорах следует использовать только для подключения электрических бритв и пылесоса. Запрещается установка в светильниках ламп большей мощности, чем это предусмотрено инструкциями по эксплуатации. Все элементы высоковольтной магистрали и ящик высоковольтного оборудования должны быть заземлены на кузов вагона с помощью перемычек сечением 25 мм2, элементы котла (фланец котла и защитный кожух нагревательных элементов) — перемычками сечением 12,5 мм2, при этом должен быть обеспечен постоянный надежный контакт элементов магистрали и котла с «землей» — кузовом вагона.

Между кузовом и рамами тележек, между рамами тележек и буксами должны быть установлены заземляющие перемычки, которые должны быть присоединены к тележке, буксе и кузову болтовым соединением. За всеми заземляющими соединениями и контактами в процессе эксплуатации должен обеспечиваться постоянный контроль. В случае ослабления контактов или обрыва перемычек проводник должен доложить об этом поездному электромеханику или начальнику поезда. Перемычки заземления на кузове и тележках заменяются на новые в случае излома до 40 % отдельных проволок.

Надежность узлов заземления должна проверяться после каждого текущего ремонта вагона, так как нарушение контактов в цепи заземления хотя и не приводит к нарушению нормальной работы оборудования, но оставляет его незаземленным, что нарушает требования техники безопасности. Сопротивление каждого контакта защитного заземления должно быть не более 0,01 Ом. В вагонах с электрическим отоплением при наличии высокого напряжения запрещается мыть полы, производить влажную уборку.

Пассажирский вагон считается находящимся под высоким напряжением, если он включен в состав поезда, а сам состав находится с электровозом или подсоединен к высоковольтной колонке. Это требование не распространяется на вагоны с комбинированным отоплением.

При образовании течи воды из системы водоснабжения или отопления перед устранением ее необходимо снять высокое напряжение. Удалять скопившуюся воду также разрешается только после снятия высокого напряжения. Перед растопкой котла необходимо убедиться, что дверца люка для чистки газохода плотно закрыта. Перед включением нагревательных элементов котла или растопкой его твердым топливом необходимо убедиться в наличии воды в котле и в системе отопления. Запрещается включать нагревательные элементы котла и разогревать котел дровами при недостатке в нем воды. При отсутствии воды запрещается заправка водой котла при включенных нагревательных элементах или большом разогреве топки котла дровами.

Контакты нагревательных элементов котла вместе с монтажными проводами должны быть закрыты специальным защитным кожухом. Запрещается поднимать кожух при наличии высокого напряжения на нагревательных элементах котла.

Запрещается мыть котел и оборудование котельного отделения при наличии высокого напряжения на нагревательных элементах котла.  
После проведения гидравлических испытаний котла на плотность, мытья котельного отделения, а также после отстоя необходимо предварительно до подачи напряжения затопить котел углем для просушки.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Инструкция проводнику пассажирского вагона ЦЛ-614, МПС РФ, 2000г.
2. Пассажирские перевозки. Пособие для проводника пассажирского вагона. Семищенко В.Н. 2005 г.
3. Организация пассажирских перевозок, М.З. Соловейчик, Москва, 1983г.
4. Организация железнодорожных пассажирских перевозок. Учебное пособие. Кудрявцев В.А.
5. Проводник пассажирских вагонов. Учебник. Болотин З.М.
6. Организация пассажирских перевозок. Т.Н. Калинина, Хабаровск, 2007г.
7. Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте Утверждены Приказом МПС России от 26 июля 2002 г. N 30
8. Основы организации билетно-кассовой работы. Атанова М.А., Шутов И.Н.
9. Основы транспортного экспедирования на ж.д. транспорте. Величко В.И. и др.
10. Нормативные акты по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа на федеральном железнодорожном транспорте, МПС РФ, Москва 2003 г.
11. Техника безопасности для проводника пассажирского вагона по использовании электроприборов, РЖД, 2008 г.
12. Багажные перевозки. Пособие приемосдатчику груза и багажа в поездах и багажных отделений станций. Семищенко В.Н.