

# Действия поездной бригады

в аварийных и  
нестандартных  
ситуациях



Срабатывание  
системы  
контроля нагрева  
букса (СКНБ)





При срабатывании СКНБ на постоянный сигнал

# Проводник вагона помощнику



Останавливает поезд  
стоп-краном



Ограждает его  
красным  
сигналом



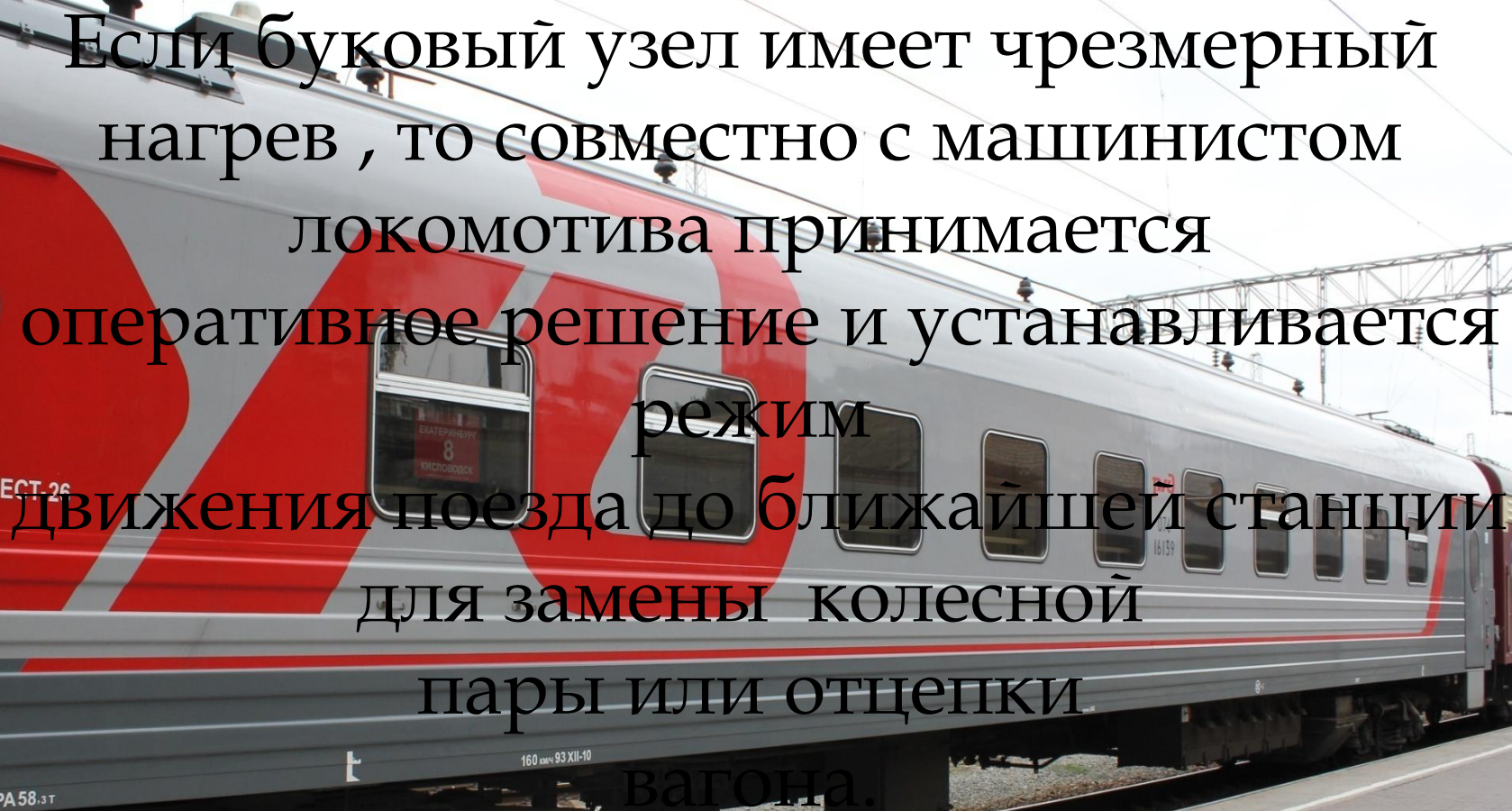


Вызывает начальника  
поезда или  
поездного  
электромеханика



На ощупь определяет  
степень нагрева букс вагона





Если буковый узел имеет чрезмерный нагрев , то совместно с машинистом локомотива принимается оперативное решение и устанавливается режим движения поезда до ближайшей станции для замены колесной пары или отцепки вагона.

# Замыкание тока на корпус вагона



# КОНТРОЛЬ ИЗОЛЯЦИИ СЕТИ 110 В



При полном замыкании на корпус вагона  
любого из полюсов электрического  
оборудования (на щите одна лампа гаснет)



# Проводник вагона



Обесточивает  
электричество  
нажатием аварийной  
кнопки



Вызывает начальника  
поезда или поездного  
электромеханика.

*Запрещается передавать электропитание или питать вагон от низковольтной магистрали*

Заклинивани  
е колесных  
пар вагонов



# При заклинивании колесных пар (вибрация вагона , скрежет) проводник вагона



Останавливает поезд  
стоп-краном



Ограждает его красным  
сигналом



Вызывает  
начальника поезда  
или  
поездного  
электромеханика  
для принятия  
оперативного  
решения



При наличии ползуна на колесных парах



С помощью ручки разобщительного Крана отключается тормоз

При помощи поводка выпускается воздух из запасного ре



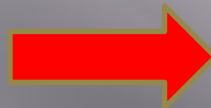
## При глубине ползуна

От 1 до 2 мм



До ближайшего пункта смены  
колесных пар со скоростью 100  
км/ч

От 2 до 6 мм



Со скоростью 15 км/ч до  
ближайшей станции

От 6 до 12 мм



Со скоростью 10км/ч

Свыше 12 мм



10 км/ч при условии вывешивания  
или исключения вращения колесной  
пары



Саморасцеп  
между вагонами в  
поезде



При саморасцепе в составе поезда проводники отцепившейся группы приводят в действие ручные тормоза вагонов.





Начальник поезда или  
поездной  
электромеханик  
совместно с локомотивной  
бригадой проверяют  
исправность механизма  
автосцепки  
или при его исправности  
производят сцепление  
вагонов.

При неисправности  
механизма автосцепки ее  
заменяют за счет снятия  
хвостовой автосцепки.

Пополнение снятой  
автосцепки производится  
на ближайшем ПТО.

Возникновение  
посторонних шумов  
ПОД ВАГОНОМ.

# При возникновении посторонних шумов под вагоном



Останавливает поезд  
стоп-краном



Ограждает его красным  
сигналом

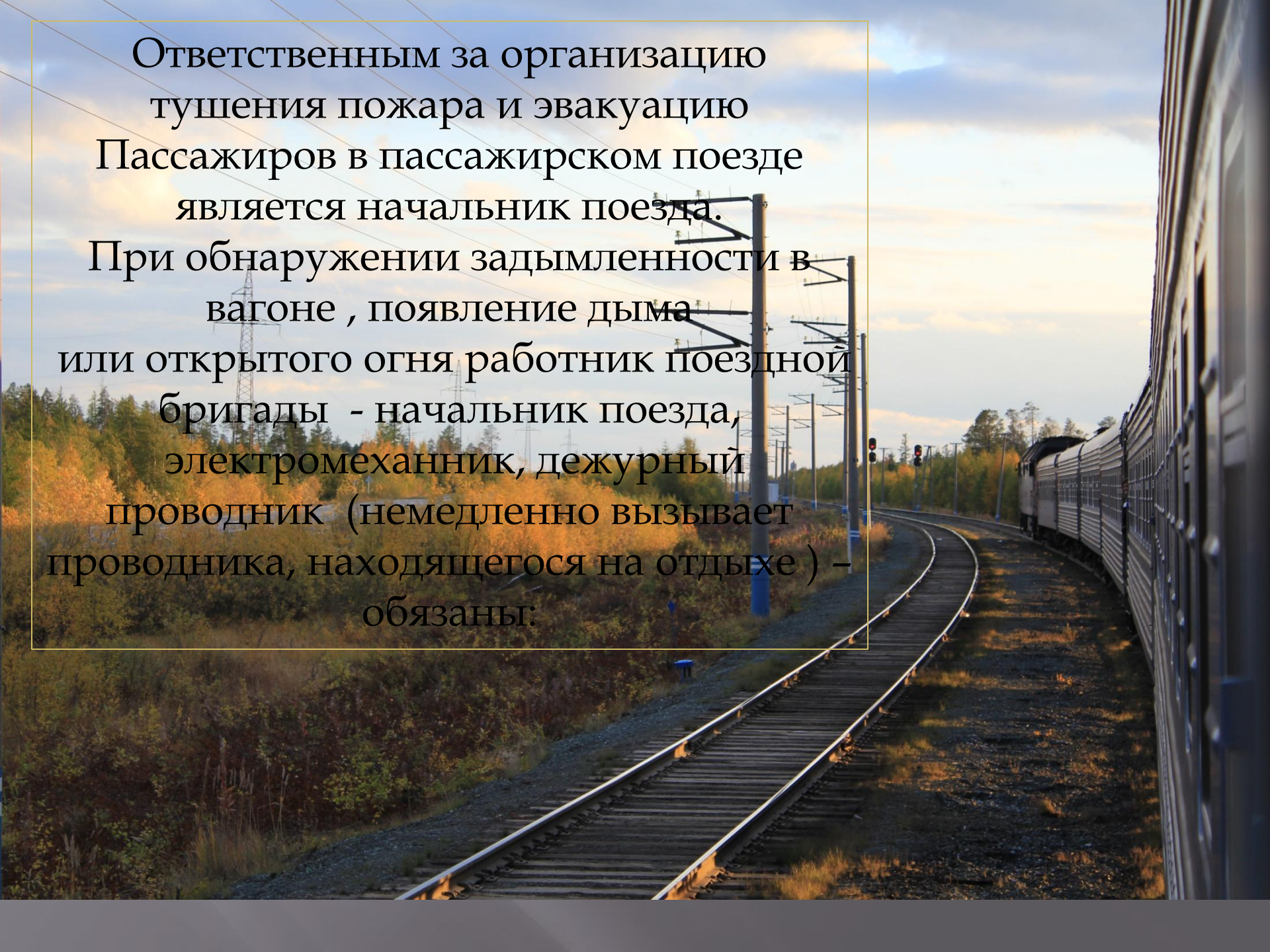




Вызывает  
начальника поезда  
или  
поездного  
электромеханика  
для принятия  
оперативного  
решения

Обязанности  
обслуживающего  
персонала  
при  
обнаружении пожара





Ответственным за организацию тушения пожара и эвакуацию Пассажиров в пассажирском поезде является начальник поезда.

При обнаружении задымленности в вагоне , появление дыма или открытого огня работник поезда бригады - начальник поезда, электромеханик, дежурный проводник (немедленно вызывает проводника, находящегося на отдыхе) – обязаны:





1.

Остановить поезд  
стоп-краном



За исключением случаев, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, акведуке, путепроводе, 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 исключаяющих его остановку

Он должен быть остановлен немедленно после проследования



Одновременно, в случае отсутствия в аварийном вагоне начальника поезда и поездного электромеханика а вызвать их по цепочке через проводников соседних вагонов.



2.

Открыть двери всех купе,  
объявить и  
организовать эвакуацию  
Обесточить вагон, кроме цепей  
пассажиры аварийного освещения (в ночное  
время)

Открыть двери всех купе,  
объявить и организовать  
эвакуацию пассажиров



**ОКНО - АВАРИЙНЫЙ ВЫХОД**



**ПРИ АВАРИИ  
РАЗБИТЬ СТЕКЛО  
МОЛОТКОМ**



3.

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



4.

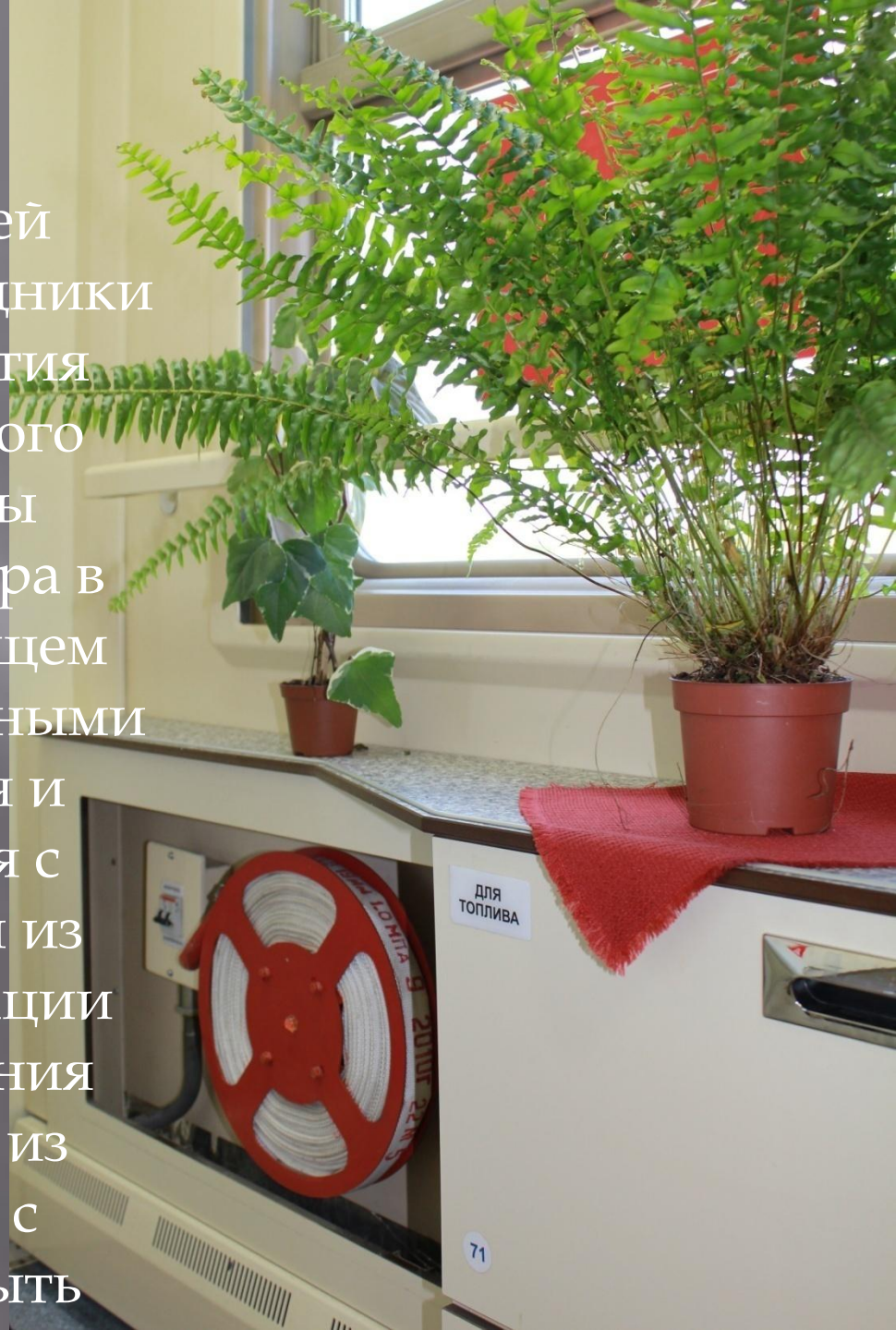
При эвакуации пассажиров проводники аварийного и соседнего вагонов обязаны, не допуская паники встречного движения вывести пассажиров в соседние вагоны и на полевую сторону. В зависимости от места возникновения пожара, эвакуацию пассажиров (по возможности) производить с учетом того, что огонь распространяется в противоположном ходу поезда направлении.





5.

Одновременно с эвакуацией пассажиров и после нее проводники вагона, не дожидаясь прибытия начальника поезда и поездного электромеханика, обязаны приступить к тушению пожара в самоспасательном изолирующем противогазе (СПИ-20) первичными средствами пожаротушения и установкой пожаротушения с использованием запаса воды из системы вагона. После эвакуации пассажиров и во время тушения пожара двери для перехода из вагона в вагон на соседних с горящим вагоном должны быть

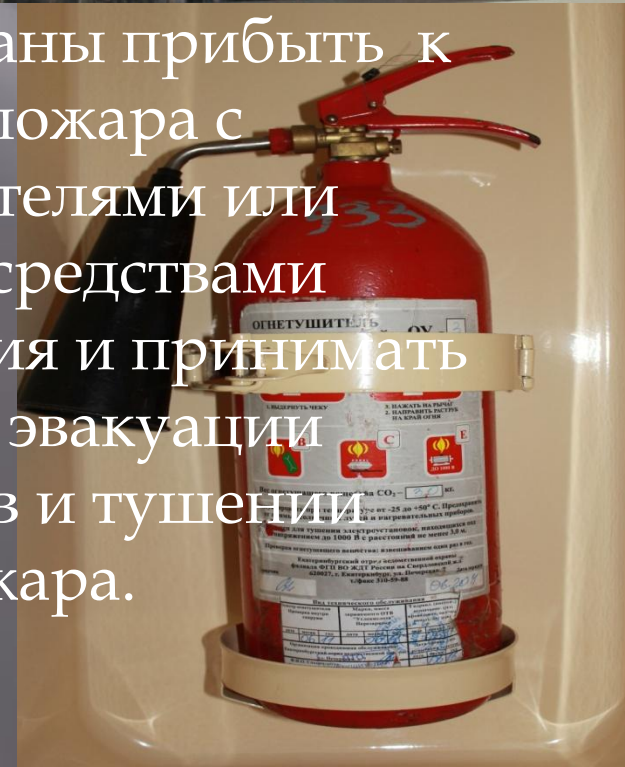






6.

Все работники поездной бригады обязаны прибыть к месту пожара с огнетушителями или другими средствами пожаротушения и принимать участие в эвакуации пассажиров и тушении пожара.





В случае срабатывания установки пожарной сигнализации проводник вагона обязан убедиться в достоверности ее показания и в случае обнаружения пожара принять меры согласно требованиям п.п. 1-6 , а в случае ложного срабатывания вызвать поездного электромеханика



Ограждение поезда при  
вынужденной остановке  
на перегоне.

A high-speed train with a red and grey livery is shown from a side-on perspective, moving along a track through a lush green forest. The train is curving to the right. Overhead power lines and poles are visible above the tracks. The background is filled with dense green trees and bushes.

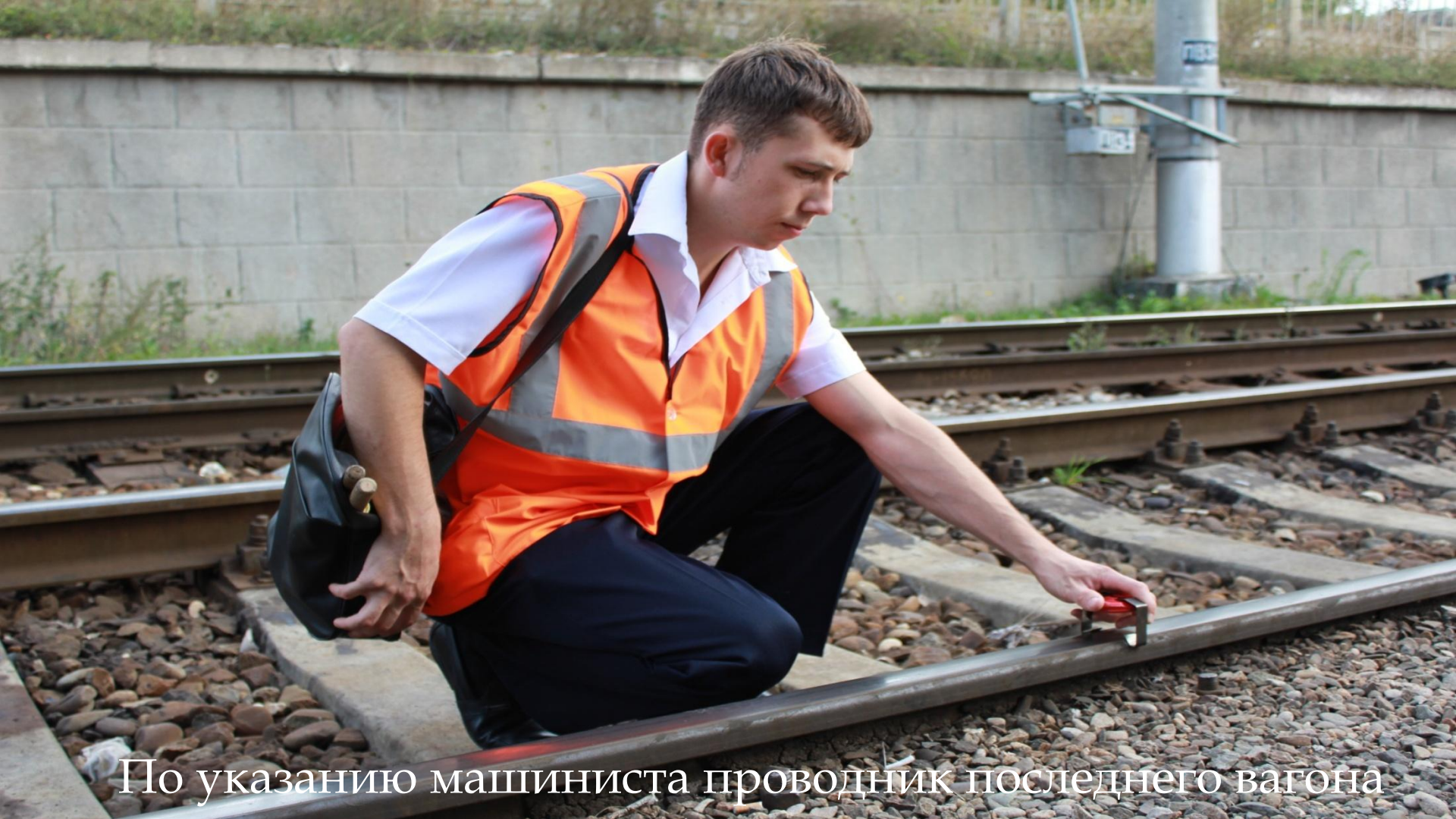
Ограждение пассажирского поезда , остановившегося на перегоне

Производится в случае:

-затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного Локомотива;

-если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи





По указанию машиниста проводник последнего вагона , ограждающий поезд приводит в действие ручной тормоз, на расстоянии 800 метров от хвоста поезда укладывает петарды, после чего отходит от места уложенных петард обратно к поезду на 20 метров и показывает ручной красный сигнал в сторону перегона..



# Звуковые СИГНАЛЫ



— — — Требования к работникам , обслуживающим поезд ТОРМОЗИТЬ.

— — Требования к работникам , обслуживающим поезд ОТПУСТИТЬ ТОРМОЗА.

— — — • • Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора ,начальника поезда.

— • • • — • • • — • • • Сигнал ОБЩАЯ ТРЕВОГА

— • • — • • — • • Сигнал ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА

• • • • • Сигнал ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА

— • — • — • Сигнал РАДИОЦИОННАЯ ОПАСНОСТЬ или ХИМИЧЕСКАЯ ТРЕВОГА

• • • Сигнал СТОЙ





ОАО «ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»  
УРАЛЬСКИЙ ФИЛИАЛ

ВАГОННЫЙ УЧАСТОК ЕКАТЕРИНБУРГ

РЕЗЕРВ ПРОВОДНИКОВ  
ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

620107, г Екатеринбург, ул. Вокзальная 24

Пусть будет легкой, удачной

