Содержание

1. Введение

2. Описание

2.1. Обязанности проводника по подготовке и экипировке вагона перед рейсом

2.2. Снабжение водой и углем пассажирских вагонов в пунктах формирования, оборота и в пути следования

2.3. Посадка и размещение пассажиров в вагоне

2.4. Обслуживание пассажиров в пути следования

2.5. Услуги, оказываемые пассажирам в поездах

Заключение

Используемая литература

## 1. Введение

Основным в работе проводника пассажирских вагонов является обслуживание пассажиров. Проводник является представителем железнодорожного транспорта, который непосредственно соприкасается с пассажирами и обеспечивает их право совершать поезду с необходимым уровнем удобств и услуг, а также отвечает за их безопасность. Кроме того, проводник работает с техническими устройствами вагона: отоплением, вентиляцией, водоснабжением, электроснабжением. На проводника возлагается и работа по санитарному содержанию вагона.

Проводник должен иметь достаточно высокий уровень культурного и политического развития, быть активным сторонником перестройки, проходящей в нашей стране. Внимательность, предупредительность, вежливость, готовность в любой момент выслушать пассажира, помочь в решении возникших недоразумений и вопросов - все это важнейшие профессиональные качества проводника пассажирского вагона. В случае невозможности удовлетворить требования пассажиров или разрешить возникшие недоразумения следует пригласить начальника поезда.

Проводник имеет вполне определенные служебные обязанности в пассажирском вагоне, который он обслуживает, в том числе по предрейсовой его подготовке и экипировке, при посадке пассажиров в вагон, во время рейса и после окончания его. Работа проводника регулируется Правилами технической эксплуатации железных дорог РФ, должностной инструкцией, Правилами перевозок пассажиров, приказами и указаниями ОАО «РЖД». Проводник должен эти документы знать и неукоснительно выполнять их требования. Во всех ситуациях, когда возникает угроза безопасности движения или жизни пассажиров, проводник должен быть готовым действовать решительно и грамотно.

## 2. Описание

## 2.1. Обязанности проводника по подготовке и экипировке вагона перед рейсом

Каждый пассажирский вагон перед рейсом проходит техническую и санитарную подготовку. Проводник, принимая вагон, должен убедиться, что по санитарно-техническому состоянию он соответствует требованиям, правилам и инструкциям. Технический осмотр и ремонт вагонов, как по ходовым частям, так и по внутреннему оборудованию вагона, осуществляют специальные бригады пункта технического обслуживания. Уборку, чистку и мойку внутри вагона производят в пункте формирования поезда специальные бригады полностью, бригады с участием проводников вагонов и сами проводники.

В пунктах формирования и оборота с помощью вагономоечных машин или вручную проводится наружная обмывка поверхности кузова, оконных стекол и ходовых частей. Обмывка производится горячей или холодной водой и специальными моющими растворами. При этом должны удаляться загрязнения внешней поверхности вагона, но без повреждения окраски. Как правило, наружную обмывку делают перед каждым рейсом.

Внутри вагонов промывают и протирают оконные рамы, стены, полки, диваны, рундуки, полы, моют горячей водой с применением моющих средств тамбуры, трубы отопления и помещения туалетов, производят дезинфекционную обработку туалетов и мусорных ящиков. Не реже одного раза в месяц следует проводить дезинсекционную обработку вагонов с применением инсектицидов с целью предотвращения появлений в вагонах насекомых (клопов, тараканов и др.). Уборка внутренних помещений вагонов производится после дезобработки и ремонтных работ. После дезинсекционной обработки ремонт и уборка могут быть начаты не ранее чем через 2 ч, а после дезинфекционной обработки - через 30 мин.

Бригада, производящая санитарную подготовку пассажирского вагона, должна быть обеспечена спецодеждой, моющими средствами, ветошью, швабрами для мытья полов и горячей водой. Инвентарь для внутренней мойки вагона должен быть помечен надписями: «для туалета», «для пола», «для полок». Ведро «для полок» используют и для мытья стен. Инвентарь, применяемый для уборки внутри вагона, по окончании работы обеззараживают 3%-ным раствором хлорамина или 5 %-ным раствором лизола с выдержкой 1 ч, после чего ополаскивают водой.

После окончания подготовки в пункте формирования или оборота все пассажирские составы подвергаются санитарному осмотру, который проводят работники санитарно-контрольного пункта совместно с работниками пассажирского хозяйства и с участием проводников. Все предписания санитарного надзора обязательны для исполнения, и отправление пассажирского состава может быть задержано до устранения всех недостатков, выявленных при санитарном осмотре, а пассажирский вагон по требованию представителя санитарной службы может быть отцеплен от поезда.

Экипировку пассажирских вагонов необходимым внутренним оборудованием и продуктами для чая обеспечивают базы обслуживания пассажирских поездов, База производит стирку белья, химическую чистку, ремонт и дезинфекцию постельных принадлежностей. Подготовка и выдача имущества в экипируемые составы производится по графику снабжения поездов, составленному в соответствии с расписанием их отправления.

Во вновь сформированный поезд в соответствии с установленной для каждого вагона нормой выдаются матрацы, подушки, одеяла, занавески, салфетки и другой инвентарь по числу спальных мест. Количество постельного белья, выдаваемого в рейс, определяется по длительности рейса, количеству спальных мест в вагоне и предполагаемой населенности вагонов. Постельное белье и другой спальный инвентарь подвозят к каждому вагону и передают проводникам.

Постельные принадлежности пассажира состоят из матраца, подушки, одеяла, чехлов на матрац, подушки и комплекта постельного белья. В комплект постельного белья входят две простыни, наволочка закрытого типа, полотенце, в вагонах СВ - вместо одной простыни пододеяльник. Комплект постельного белья помещают в опломбированный или прошитый матерчатый конверт либо прошитый или термически заклеенный пакет из синтетической пленки. Постельное белье расфасовывают в специальные мешки по 15 комплектов, которые пломбируют и пронумеровывают. Простыни, наволочки и полотенца должны иметь штамп предприятия с годом ввода в эксплуатацию. Часть простыней и наволочек изготавливается из хлопчатобумажной ткани с нанесенными знаками ОАО «РЖД» в виде сплошного орнамента.

Количество и качество внутреннего инвентаря, выдаваемого в пассажирские вагоны разной категории: международные, фирменные, скорые, местного сообщения, СВ, купейные, плацкартные, - установлено перечнем, утверждаемым приказом ОАО «РЖД», а также Положением о фирменном поезде. В состав внутреннего инвентаря могут входить шторы и занавески, ковровые дорожки, коврики коридорные и купейные, покрышки для коридорных дорожек, салфетки для оконных столиков, диванные чехлы, подстаканники, стаканы, чайные ложки, тарелки, ножи и вилки, чайники для заварки чая и для кипятка, полотенца для посуды, настольные игры, щетки одежные и сапожные, бумага и мыло туалетное, а также инвентарь для санитарного содержания вагона, пылесос, огнетушители, посадочные номера, маршрутные доски и другой инвентарь.

Проводник несет материальную ответственность за сохранность внутреннего инвентаря, он лично принимает его и сдает. При повреждении или утере инвентаря пассажиром проводник принимает меры по возмещению его стоимости для железных дорог. С пассажира удерживается стоимость поврежденного или 1 утраченного предмета согласно расценочной ведомости, утвержденной приказом ОАО «РЖД».

Продукты для чайной торговли, чайную и другую посуду экипировочная бригада (или поездная) получает на базе обслуживания пассажиров и развозит по вагонам. Она подвозит также древесный уголь или торфяные брикеты для кипятильников.

Вагоны снабжаются мылом, туалетной бумагой, моющими средствами для посуды (содой, моющим средством «Прогресс»). В каждый вагон выдается инвентарь для уборки помещений: пылесос, веники, совок для мусора, моющие и дезинфицирующие средства, тряпки и ветошь, маркированные ведра (для полов, для полок, для туалетов). В каждом вагоне должен быть бачок с дезраствором и ершом. Аптечки текущего пользования и аварийные комплектуются медикаментами. В пассажирском составе должно быть двое носилок.

## 2.2. Снабжение водой и углем пассажирских вагонов в пунктах формирования, оборота и в пути следования

В начальном и конечном пунктах и в период рейса пассажирские вагоны снабжаются водой, а в зимний отопительный сезон - и углем. В пути следования пассажирского поезда снабжение углем и водой осуществляется на станциях со стоянкой, по времени достаточной для этой операции, через каждые 8-12 ч движения поезда. Для снабжения вагона водой заправщики подключают его водозаправочные патрубки к имеющимся на станции водоразборным колонкам шлангами. Проводник открывает запорные вентили шщ наливных трубах и следит за заправкой вагона, не допуская перелива воды на рельсовый путь. 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 водоразводящей сетью как капитального, так и временного типа периодически проверяют соответствие качества воды требованиям ГОСТа.

Проводник вагона обязан следить, чтобы головки водоналивных патрубков вагонов также были защищены от загрязнения. В целях предупреждения замерзания головки наливных труб оборудованы 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.

Начинают отопление пассажирских вагонов при температуре наружного воздуха +10°С и ниже. В начале отопительного сезона, еще при плюсовых температурах воздуха, снабжение углем производится только в пунктах формирования и оборота поездов. В зимнее время все пассажирские поезда, имеющие оборот более суток, снабжаются углем в пунктах формирования, оборота и на промежуточных станциях, указанных в расписании движения поезда.

Нормы снабжения углем определенных марок установлены ОАО «РЖД» для конкретных железных дорог (табл. 1). Количество угля на одни сутки (в килограммах) рассчитывается в зависимости от температуры наружного воздуха и марки угля, имеющегося в пункте снабжения.

Таблица 1.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Температура наружного воздуха, 0С | Норма выдачи натурального топлива на один вагон, кг/сут | | |
| Донецкие антрациты крупных и средних классов, силезский, кузнецкий, печорский, забайкальский угли | Кизеловский, карагандинский, черемховский угли | Хакасский, райчихинский, приморский угли |
| +10…+5  +5…0  0…-5  -5…-10  -10…-15  -15…-20  -20…-25  -25…-30  -30…-35  -35 и ниже | 21  35  55  76  95  116  136  156  177  198 | 26  43  68  94  117  143  168  193  219  245 | 37  63  99  136  171  208  244  280  318  256 |
| Выдача топлива на растопку | 14 | 17 | 25 |

Уголь подвозят к поездам на электрокарах, тракторах с прицепами и грузовых автомашинах расфасованным в металлические ящики емкостью по 15 кг. Проводники высыпают уголь из ящиков в места хранения его в вагоне, а ящики возвращают. В пунктах формирования и оборота в зимнее время пассажирские вагоны должны снабжаться до полной их вместимости.

Поезда, следующие на комбинированном отоплении, могут отапливаться как электроэнергией, так и углем и поэтому снабжаются в пунктах формирования по полной норме, а на промежуточных станциях - только в аварийном случае, когда по какой-либо причине не работает электроотопление и уголь выдается по требованию начальника пассажирского поезда.

## 2.3. Посадка и размещение пассажиров в вагоне

Основная задача проводника вагона - обеспечение необходимых удобств и услуг пассажирам в пути следования. Важнейшими моментами в работе проводника являются посадка пассажиров и размещение их в вагоне, обеспечение нормального отопления, вентиляции и освещения в вагоне, предоставление постельных принадлежностей, чая, настольных игр, необходимой информации.

Посадка пассажиров в начальном пункте отправления поезда начинается немедленно после объявления ее по громкоговорящей сети вокзала, а в пути следования - после прибытия поезда и высадки пассажиров. Любая задержка в посадке неприятно действует на пассажиров, поэтому проводник обязан подготовиться к ней заранее. Во время посадки проводник встречает пассажиров перед входом в вагон, а если плохая погода - в тамбуре у открытой двери вагона. Посадка в вагон производится через открытые тамбурные двери рабочей (котловой) стороны вагона с посадочной платформы.

При посадке проводник обязан тщательно проверить проездные документы пассажиров: установить, правильно ли оформлены проездные документы, соответствуют ли номер поезда, направление, дата посадки и отправления, а также категория и номер вагона и места тем, что указаны в документах. В случае необходимости он может также попросить пассажира предъявить документы, дающие право на приобретение льготного билета.

Если при посадке проводник обнаружил, что кассой продано два или более билетов на одно место, он разрешает пассажиру войти в вагон, и просит его подождать решения вопроса о предоставлении ему места. Начальник поезда сам или с помощью работников вокзала выделяет место пассажиру здесь или переводит его в другой вагон. Следует принести извинения пассажиру за ошибку, допущенную работниками железной дороги.

Находящиеся в алкогольном опьянении пассажиры к посадке на поезд не допускаются. Если пьяный пассажир обнаружен проводником во время поездки, то его удаляет из вагона начальник поезда или работники милиции. При этом составляется акт, который подписывают кроме проводника или начальника поезда еще два свидетеля. Пассажиру, находящемуся в алкогольном опьянении, делается соответствующая отметка в билете или билет погашается, и таким образом он лишается возможности использовать или сдать этот билет.

Запрещается посадка в вагон пассажиров с ручной кладью, общий вес которой превышает установленную норму (36 кг на один взрослый или детский билет) или она загромождает проходы или купе. Излишний вес ручной клади пассажиру предлагают оплатить по действующему тарифу через кассу вокзала или непосредственно начальнику поезда. Только после этого разрешается посадка. Так как на вокзалах отсутствуют весы для определения точного веса ручной клади, его устанавливают приблизительно, путем внешнего осмотра.

В пассажирских вагонах запрещается провозить при себе легкогорючие, взрывчатые и токсичные вещества. При обнаружении их в ручной клади пассажира ему может быть отказано в посадке на поезд или его удаляют из поезда. Поездка может быть разрешена только после того, как пассажир удалит опасные грузы из своей ручной клади. В случае отказа пассажиру в поездке из-за наличия в его вещах легкогорючих, взрывчатых и токсичных грузов его проездные документы годности не теряют.

Проводник обязан предупреждать пассажиров, чтобы они не забывали билеты у провожающих. За 5 мин до отправления поезда начальник поезда предупреждает об этом пассажиров по поездной громкоговорящей сети. За 2 мин до отправления начальник поезда по громкоговорящей сети, а проводники - в вагонах предлагают провожающим покинуть вагоны.

Пассажиры, которым билеты были оформлены без указания места, имеют право войти в вагон. При наличии свободных мест после отправления поезда они им предоставляются, а при отсутствии мест их переводят в другие вагоны или предлагают подождать, пока освободятся места.

Пассажирам приятно видеть при посадке приветливого и вежливого проводника. Он должен оказывать помощь престарелым пассажирам, инвалидам и пассажирам с детьми. Если при посадке в вагон возникли какие-либо недоразумения или пассажир обратился с просьбой к проводнику, тот предлагает ему подождать конца посадки, а если у пассажира проездные документы оформлены на этот поезд или в этот вагон, то он просит его войти в вагон. После окончания посадки и отправления поезда проводник сам или с помощью начальника поезда разрешает возникшие недоразумения или удовлетворяет просьбу пассажира. Если пойти ему навстречу нет возможности, нужно в вежливой форме объяснить причину.

После отправления пассажирского поезда со станции проводник проходит по вагону, еще раз проверяет проездные документы и соответствие их местам, занятым пассажирами, в плацкартных, купейных и мягких вагонах, забирает у пассажиров проездные документы и раскладывает их в соответствий с номерами мест в вагоне в карманы для хранения билетов. Билеты при этом погашаются путем складывания и надрыва. Нельзя погашать билеты транзитных пассажиров, которые будут делать пересадку на другой поезд, и тех пассажиров, которые заявили, что будут делать разрешенную Правилами перевозок остановку в пути следования. Пассажирам, желающим получить постельное белье, проводник приносит и выдает комплекты белья непосредственно у занимаемых ими мест.

Если поезд отправился с начального пункта и в вагоне два проводника, то они с целью сокращения времени обслуживают пассажиров вдвоем: один собирает билеты, второй раздает постельное белье. Затем дежурный проводник заполняет бланк населенности и расхода постельного белья формы ЛУ-72: отмечает станции посадки и высадки пассажиров, номера занимаемых ими мест и делает отметку о выдаче белья.

По обоюдному согласию двое пассажиров могут обменяться местами, поставив об этом в известность проводника вагона. Если пассажир обратился к проводнику с просьбой предоставить ему нижнее место взамен верхнего или заменить место в одном купе на более удобное для него место в другом купе, проводник разрешает это только с согласия остальных пассажиров. При этом проводнику следует быть предельно вежливым. О просьбах пассажиров о переводе их в другой вагон или в вагон более высокой категории проводник сообщает начальнику поезда, который и принимает решение.

Во всех случаях, когда кассой ошибочно проданы билеты на одни и те же места двум и более пассажирам, проводник разрешает занять это место одному из них. В первую очередь предоставляется место инвалидам, больным, престарелым, ветеранам войны, пассажирам с детьми или тем, кто пришел на посадку раньше. Второго пассажира начальник поезда сам или с помощью работников вокзала размещает на свободное место в этом или другом вагоне в соответствии с Правилами перевозок.

Ручную кладь пассажиры размещают на предназначенных для этого местах. Проводник обязан разъяснить пассажирам, что рундуки под нижними полками служат для хранения постельных принадлежностей и что только при пустых рундуках пассажиры, имеющие спальные места как на нижних, так и на верхних полках, могут поместить туда свои вещи. В пассажирских вагонах ниже уровня пола имеется емкость для хранения использованного белья. Запрещается помещать туда какие-либо вещи пассажиров.

Как было сказано выше, пассажир должен начинать свою поездку с того пункта, который указан в билете. Если при отправлении поезда место оказалось свободным, начальник поезда размещает на нем пассажира или отдает его в продажу, поэтому пассажир, совершающий посадку в поезд уже в пути следования, теряет право на то место, которое отмечено в его билете на начальном пункте отправления. В международных поездах действует порядок, согласно которому место, не занятое пассажиром в течение 30 мин после отправления поезда, считается свободным и может быть предоставлено другому пассажиру или передано в продажу.

Если при посадке в поезд пассажиров с мелкими животными или птицей (хотя это и разрешено Правилами перевозок) соседи по купе возражают против совместного проезда с ними, проводник может урегулировать этот конфликт сам или с помощью начальника поезда. Если пассажир в купе международного вагона возражает против перевозки животных, то владельцу животных предоставляется место в другом купе. При несогласии его оплатить стоимость проезда и плацкарты в отдельном купе, ему отказывается в перевозке.

Пассажиры разного пола могут ехать вместе в спальных вагонах международного поезда только с обоюдного согласия. В противном случае начальник поезда обязан перевести их в другое купе.

Проводники должны предупреждать пассажиров своего вагона о подъезде к их станции назначения. Проводники спальных вагонов несут ответственность за проезд пассажирами станций назначения и пересадки, указанных в билете. В случае проезда пассажиром станции высадки составляется акт за подписью начальника поезда, проводника и самого пассажира. Акт заверяется на станции и дает право пассажиру возвратиться, на станцию назначения, которую он проехал, без оплаты проезда.

Если установлено, что пассажир отстал от поезда, проводник сообщает об этом начальнику поезда. Затем с участием двух пассажиров как свидетелей составляют акт, в котором указывают вид и количество вещей, принадлежащих отставшему пассажиру. Акт подписывают начальник поезда, проводники вагона и оба пассажира-свидетеля. Проводник обязан обеспечить сохранность вещей и по указанию начальника поезда передать их на станцию по пути следования или в пункте назначения. Если в вагоне проводник обнаружил забытые или утерянные вещи, он должен обращаться с ними как с находкой. Эти вещи могут быть возвращены во время рейса пассажиру, заявившему о потере, в том случае, если он может точно описать их. Факт возвращения вещей пассажир должен подтвердить проводнику в любой форме - письменно или устно. Если владелец утерянных вещей не обнаруживается, их сдают в камеру забытых вещей на вокзале станции назначения.

## 2.4. Обслуживание пассажиров в пути следования

Выполняемая проводником работа в пути разнообразна, и главная цель ее - обеспечить пассажирам комфортные, санитарно-гигиенические и безопасные. условия проезда. В обязанности проводника входит; предоставление пассажирам необходимых услуг, управление техническими устройствами вагона - отоплением, вентиляцией, кондиционированием воздуха и др., санитарное содержание вагона, обеспечение выполнения правил проезда пассажирами, поддержание общественного порядка в вагоне, учет и передача свободных мест, оказание необходимой помощи Пассажирам в случае болезни, сообщение пассажиру необходимой ему информации о расписании движения поезда.

Не менее двух раз в сутки проводник обязан делать влажную уборку в вагоне. Четыре раза в сутки, а если необходимо, то и чаще должны убираться туалеты с обязательным мытьем полов. В купейных, мягких и вагонах СВ дважды в сутки пылесосят дорожки в купе и коридоре. Перед остановками поезда на больших станциях, при следовании через санитарные зоны городов и курортных мест, перед мостами и тоннелями туалеты следует закрывать, а пассажирам разъяснить, что это требуется санитарными правилами.

Мусор пассажиры сбрасывают в специальный ящик в малом коридоре вагона (со стороны нерабочего тамбура). На стене вагона вывешивается надпись с указывающей стрелкой «Для мусора». Скапливающийся в пути мусор проводник сжигает в топке котла или ч удаляет в специальные мусоросборники на станциях, которые указаны в книжке расписаний. Выбрасывать мусор на перегонах и станциях запрещается как пассажирам, так и персоналу поезда.

Пассажирские поезда в нашей стране за один рейс могут проследовать через несколько климатических зон, с севера на юг, с запада на восток и наоборот, поэтому одной из важнейших обязанностей проводника является поддержание необходимого теплового режима в вагоне. Это возможно при правильной эксплуатации системы отопления и вентиляции.

При температуре наружного воздуха до - 40 °С температуру в вагоне поддерживают при угольном отоплении не ниже 18 °С, при электрическом комбинированном-в пределах 18-20°С. Перед подачей на посадку вагон должен быть достаточно прогрет. В пути следования проводник вагона обязан топить котел водяного отопления, следить за работой и состоянием отопительной системы. В вагонах с электрическим или комбинированным (электрическим или угольным) отоплением она должна постоянно работать в автоматическом режиме и на ручное управление отоплением переходят с разрешения начальника поезда или поездного электромеханика только при неисправности элементов автоматики или при нарушении нормального температурного режима.

Пассажирские вагоны оборудованы устройствами для естественной и принудительной вентиляции. Проводник вагона должен хорошо знать их работу и правильно применять эти знания на практике. Необходимо обеспечивать в вагоне нормальны! воздухообмен, чтобы при длительном пребывании значительного количества пассажиров в нем не повышались влажность и температура воздуха и содержание в составе воздуха вредных для жизнедеятельности организма веществ не превышало допустимой нормы. Температура в вагоне регулируется с помощью вентиляционных устройств, особенно системы кондиционирования воздуха. Как правило, пассажиры хорошо чувствуют себя при температуре воздуха внутри вагона 18 - 20 °С и влажности 30-70 %. Максимально допустимое "содержание углекислого газа в воздухе 0,1 % от объема, пыли - не более 1 мг/м3.

С увеличением скорости движения пассажирских поездов до 160 км/ч и выше попадание пыли в вагон при закрытых окнах, дверях и рефлекторах резко возрастает в результате подсоса через не плотности, поэтому система вентиляции должна создавать необходимый подпор воздуха изнутри вагона, чтобы обеспечить обмен воздуха и исключить попадание пыли.

Во время рейса проводник должен постоянно контролировать температуру в вагоне и состояние вентиляции, не только полагаясь на свои ощущения, но и следя за показаниями приборов. Следует также прислушиваться к мнению пассажиров. Занимаясь своей работой или находясь в служебном помещении, проводник может не ощущать духоты и повышенной температуры в вагоне.

Принудительная вентиляция обеспечивает в зимнем режиме дополнительное поступление тепла для обогрева вагона, так как воздух подогревается калорифером, летом с ее помощью происходит воздухообмен и охлаждение воздуха внутри вагона. Установка принудительной вентиляции пассажирского вагона действует на трех режимах, или ступенях, работы. Первая ступень с малым объемом подаваемого воздуха применяется зимой. Вторая ступень с подачей среднего объема воздуха в вагон используется весной, осенью или летом при малой населенности вагона и при сравнительно невысокой температуре наружного воздуха. Третью ступень с подачей большого объема воздуха применяют летом.

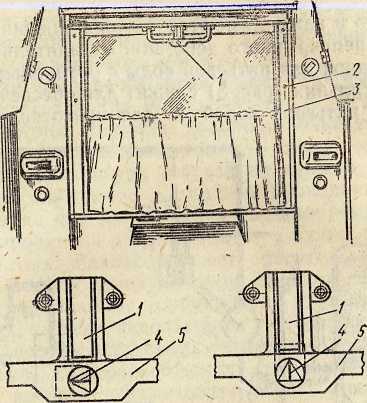
Наиболее комфортные условия для пассажиров созданы в вагонах, оборудованных устройствами кондиционирования воздуха. В этих установках воздух, подаваемый в вагон летом, охлаждается, а зимой подогревается, что позволяет в более широких диапазонах изменять температуру, влажность и другие параметры воздуха внутри вагона. Кондиционирование воздуха позволяет создавать в вагоне нормальные условия проезда при температуре наружного воздуха от+ 32°С до - 40 °С. В настоящее время установками |для кондиционирования оборудованы вагоны СВ, вагоны-рестораны и часть купейных вагонов. В этих вагонах окна в купе не открывающиеся, а окна в коридоре вагона открываются через одно.

Естественная вентиляция вагона осуществляется через потолочные дефлекторы и открываемые окна. Проводник с помощью устройств отопления и вентиляции зимой и летом регулирует температуру и воздухообмен внутри вагона. Нормальный тепловой режим в вагоне зимой, при низких температурах наружного воздуха, достигается правильной работой системы водяного отопления котла и подогревом поступающего из вентиляционной установки воздуха до температуры не менее 20 °С.

Если в вагоне становится слишком жарко, проводник должен уменьшить нагрев котла отопления и увеличить приток воздуха через вентилятор. В зимнее время при большой населенности вагонов, особенно плацкартных или с общими местами, при работающей вентиляционной установке нужно приоткрывать дефлекторы в пассажирском помещении для улучшения воздухообмена и удаления использованного воздуха с большой влажностью и содержанием углекислоты. Со стороны котлового конца вагона дефлекторы открывают на 10-15 мм, в не котловой части вагона - на 20-25 мм.

Объективным показателем плохой работы вентиляционной установки является запотевание окон с внутренней стороны вагона. В этом случае проводник включает более высокую подачу воздуха в вагон, а чтобы не охладить помещение, усиливает работу отопления. При выходе из строя системы электроснабжения вагона или неисправности самой вентиляционной установки дефлекторы открывают.

Летом, при температуре наружного воздуха +20 °С и выше, вентиляционная установка вагона должна работать непрерывно, в том числе и на остановках поезда. Вентилятор выключают на 10-15 мин в течение каждого часа работы. При повышении температуры в вагоне выше + 25°С вентиляционная установка не обеспечивает снижения температуры, поэтому необходимо открыть окна с одной стороны вагона, а при температуре +30 °С и выше открыть все окна. При этом надо иметь в виду, что при движении на двухпутных участках с правой стороны по ходу поезда имеется опасность попадания пыли от встречных поездов в открытые окна вагона (рис. 1). Поэтому открывать окна необходимо с правой стороны по ходу поезда. При движении поезда со скоростью свыше 120 км/ч окна не открывают, так как через них будет попадать в вагон большое количество пыли. Летом и при работающей принудительной вентиляции все дефлекторы должны быть открыты, зимой постоянно открытыми оставляются дефлекторы в туалетах.



Положение «открыто» положение «закрыто

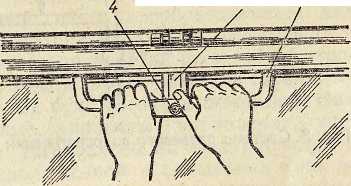


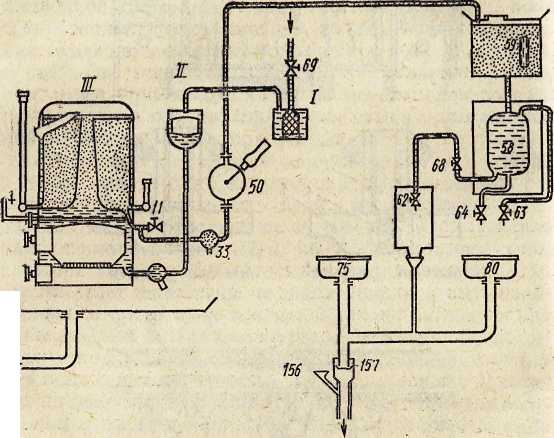
Рис.1. Закрывание и открывание окон в пассажирском вагоне: 1-защелка; 2-трехгранная головка; 3-нажимная рама; 4-фиксатор; 5-ручка

На рис. 1 показаны устройства для закрывания и открывания вагона. При подготовке опускных окон на зиму следует запереть защелку 1. Винты с трехгранной головкой 2, установленные на нажимной раме 3, необходимо равномерно затянуть. В этом состоянии открывать окна больше нельзя. Открывание окон с усилием приводит к повреждению фиксирующих деталей и самих окон.

Установка кондиционирования воздуха должна работать в автоматическом режиме и поддерживать температуру воздуха в вагоне в пределах 22-25 °С летом и 18-22 °С зимой. Работа установки автоматически отрегулируется с помощью установленных в вагоне термостатов, которые регулируют на изменение температуры При неисправности Термостатов можно перейти на ручное управление. Разрешение на это дает поездной электромеханик, к которому проводник вагона обязан обращаться при любой неисправности систем кондиционирования, вентиляции, электроснабжения

Проводник обязан постоянно обеспечивать пассажиров своего вагона кипяченой охлажденной водой. Для этого в вагоне имеются комбинированный кипятильник непрерывного действия, охладитель питьевой воды и бачок для питьевой воды с разборным краном. Кипятильник (рис. 2) служит для обеспечения пассажиров питьевой водой и для приготовления чая.

Рис.2. Система питьевого водоснабжения



В пункте перестоя перед подачей вагона на посадку проводник растапливает топку кипятильника и топит ее древесным углем или топливными брикетами. Электрический обогрев кипятильника включается только при движении поезда. Производительность кипятильника непрерывного действия при работе на твердом топливе 16-18 л/ч, на электрообогреве-12-14 л/ч. После приготовления достаточного количества кипяченой воды (при уровне на водомерном стекле кипятильника, соответствующем отметке 15 л) ее закачивают ручным насосом в охладитель питьевой воды до тех пор, пока она не покажется в смотровом стекле в верхней части охладителя. Затем на электрораспределительном щите включают охладительную установку. Проверяют качество питьевой воды и ее температуру, которая должна быть в пределах 12-18 °С.

Место для разбора питьевой воды находится в нише стенки служебного отделения, расположенного в малом коридоре котлового конца вагона.

Горячая вода необходима также для умывальников в туалетах и для мойки посуды. В котловом отделении вагона имеются водоподогреватели. Летом вода нагревается топкой, зимой - змеевиком с горячей водой, температура которой не должна быть выше 70 °С. В служебном помещении проводника оборудована мойка для посуды, изготовленная в виде стальной эмалированной раковины или раковины из нержавеющей стали. Раковина имеет смеситель горячей и холодной воды и сливную трубу. Горячая вода поступает по специальному трубопроводу к умывальникам в туалетах, а также используется для уборки в вагоне, мойки туалетов и оттаивания унитазов в зимнее время.

Система электроснабжения современных пассажирских вагонов обеспечивает работу, люминесцентного освещения, устройств вентиляции и кондиционирования воздуха, высоковольтного отопления вагона, а также комбинированного кипятильника и охладителя питьевой воды, преобразователей для электробритв. Проводник принимает непосредственное участие в управлении работой системы электроснабжения вагонов и контролирует действие сигнализации нагрева рельсовых букс вагона и пожарной сигнализации.

Основные аппараты управления, сигнализации и защиты установлены на электрораспределительном щите, расположенном в служебном купе проводника. С пульта электрораспределительного щита с помощью переключателей и кнопок производится управление всей системой электроснабжения вагона, а также отопления и вентиляции. На пульте управления вагонов имеется также сигнализация (лампы) замыкания и утечки тока на массу плюсовых и минусовых цепей, включения преобразователя люминесцентного освещения, включения групп осветительных приборов, электрокипятильника, охладителя питьевой воды, циркуляционного насоса отопительной системы, преобразователя для электробритв, хвостовых сигнальных фонарей. На пульте управления расположены сигнальные лампы подачи в магистраль высоковольтного напряжения и включения отопления вагона. Кроме того, имеется сигнализация нагрева букс.

При аварийном выходе из строя генератора и аккумуляторной батареи предусмотрена подача тока через низковольтную подвагонную магистраль из соседнего вагона и наоборот.

Проводник должен знать, как управлять системой электроснабжения вагонов, уметь определить возникающие неисправности. Для этого в служебном купе вывешивается общая схема системы электроснабжения. Имеется спецификация составляющих схему элементов, и приведены их основные данные. Составными частями схемы являются система электроснабжения, система освещения, высоковольтное электроотопление, управление вентиляционной установкой, радиотрансляционная сеть, радиоустановка (в вагонах с радиокупе).

Главный переключатель для системы электроснабжения имеет три режима: дневной, вечерний и ночной. В позиции «дневной режим» включаются лампы освещения котельного отделения, штепсельные розетки в коридоре, туалетах и под вагоном, вызывная звонковая сигнализация. В позиции главного переключателя «вечерний режим» включаются все лампы освещения, а в позиции «ночной режим» - только лампы накаливания и штепсельные розетки.

В установленные часы работы поездного радиоузла пассажиры получают возможность прослушать последние известия, передачи очеркового, музыкально-развлекательного характера. Особое значение имеет служебная информация, которая в каждом поезде должна передаваться не реже двух раз в сутки. Пассажирам сообщаются основные положения Правил перевозок пассажиров, в том числе правила поведения пассажира на железнодорожном транспорте. Пассажиров предупреждают о необходимости соблюдения правил пожарной безопасности и общественного порядка. Проводник должен не только следить за исправностью радиотрансляции в вагоне, но и предупреждать пассажиров о необходимости 'прослушивания служебной информации. В то же время следует обращать внимание на то, чтобы работа поездной радиотрансляционной сети не .раздражала пассажиров и не мешала их отдыху. Для этого периодически проверяют громкость включения репродукторов, особенно в коридоре купейного и мягкого вагонов, и в случае необходимости звук уменьшают.

Проводник обязан следить за соблюдением общественного порядка в вагоне, не допускать распития спиртных напитков, курения в купе, коридорах, туалетах и тамбуре с рабочей стороны вагона, а также нахождения в вагоне посторонних лиц. Не допускаются также азартные игры и спекуляция. Проезд в тамбурах, на переходной площадке и крыше вагона запрещен.

В обязанность проводника входит обеспечение сохранности внутреннего инвентаря и самого пассажирского вагона. Свободные купе должны быть закрыты на ключ, с выключенным радио, светом и закрытыми окнами.

О прибытии на станцию назначения проводник заранее предупреждает пассажиров, а за 30 мин до этого убирает постельные принадлежности, производит расчет с пассажирами за чай и кондитерские изделия и возвращает им билеты. После полной остановки поезда на станции назначения проводник открывает наружную тамбурную дверь, протирает поручни и начинает высадку, а затем и посадку пассажиров.

По прибытии поезда в пункт оборота, после высадки пассажиров проводники собирают использованное постельное белье в мешки и складывают их в рундуки, убирают на верхние полки и в потолочные нищи матрацы, подушки и одеяла. Очищают пылесосом и свертывают ковровые дорожки и купейные коврики, подметают полы, вытирают пыль с диванов, полок, столиков, стен, с электроарматуры, выносят мусор из вагонов в специальные мусоросборники. За время перестоя поезда в пункте оборота должны быть вымыты все полы и туалеты. Это делает бригада мойщиков или сами проводники в зависимости от установленного порядка. В пункте формирования и приписки пассажирского поезда после прибытия пересчитывают и складывают как использованное, так и чистое белье, готовя его к сдаче. Подметают пол, протирают от пыли все внутренние поверхности пассажирских помещений, коридоров, убирают туалетные помещения, котельную, тамбуры. Удаляют из вагонов мусор. Если бригада меняется, то она сдает внутренний инвентарь вагона другой бригаде или в кладовые.

## 2.5. Услуги, оказываемые пассажирам в поездах

В поезде пассажирам предоставляется целый комплекс бесплатных и платных услуг. В вагонах со спальными местами выдаются постельные принадлежности и комплект постельного белья в упакованном виде (две простыни, наволочка и полотенце). Плата за пользование им 1 руб., но если в набор включены дополнительные предметы: второе полотенце, туалетное мыло и др., - стоимость услуги повышается. Пассажир имеет право потребовать замены некачественного постельного белья без оплаты. В пути следования пассажир может взять за плату новый комплект постельного белья взамен использованного. Квитанции за пользование постельным бельем не выдаются. Для командированных отчетом за пользование постелью в поезде служит билет на спальное место в вагоне.

Проводники застилают все постели в вагонах СВ, а в купейных и плацкартных - только инвалидам и престарелым. Постельные принадлежности забирают у пассажиров не раньше чем за 30 мин до прибытия на станцию назначения. Пассажиры сами убирают свою постель, а проводник забирает ее из купе от спального места. В вагонах СВ белье убирает проводник.

Фирменные поезда подаются под посадку с застеленными постелями на верхних полках купейных вагонов. В международных поездах стоимость пользования постельными принадлежностями входит в стоимость плацкарты. Если международный поезд .отправляется ночью с 21 часа до 7 часов по местному времени, спальные места должны быть застелены проводником вагона в соответствии с данными картограммы о проданных местах, имеющейся у него до подачи поезда к платформе, где будет производиться посадка. Если международный поезд отправляется днем, щ подготовку спальных мест с застилкой постелей проводник производит по желанию пассажиров.

В туалетах во всех поездах в обязательном порядке должны быть - туалетная бумага и мыло.

Все пассажирские вагоны снабжаются чаем, сахаром в индивидуальной упаковке, кондитерскими изделиями в мелкой расфасовке (печенье, вафли и т. д.). В вагонах пассажирских поездов всех категорий пассажирам не менее трех раз в день с 8 до 10, с 15 до 17 и с 20 до 22 часов по местному времени проводники должны предлагать чай, а в фирменных и международных поездах - дополнительно по просьбе пассажиров в любое время суток. Заваривается чай в специальном заварном чайнике кипятком из кипятильника, имеющегося в вагоне. Совместным указанием ОАО «РЖД» и Министерства торговли РФ установлена норма закладки чая на стакан напитка - 1,25 г. Для приготовления заварки используется чай высшего и первого сортов в соотношении 1:1. На литр заварки должно расходоваться 25 г чая, на стакан чая (200 мл) - 50 мл заварки.

Плата за предлагаемые пассажирам чай, кофе и кондитерские изделия взимается в следующих размерах:.

за чай (без сахара), приготовленный из весового чая, - 2 коп. за стакан;

за чай (без сахара), для приготовления которого используется чай в мелкой расфасовке (пакетики мас-I сой 2 и 3 г), - 4 коп. за стакан;

за кофе натуральный, растворимый, без сахара (пакетик 2,5 г) - 22 коп. за стакан; за сахар по 2 кусочка массой 15 г в индивидуальной упаковке или за пакетик сахара из ламинированной бумаги массой 10 г - по 2 коп. за упаковку.

Чай подается пассажиру с тем количеством сахара, которое он желает, или без сахара тоже по его желанию Кондитерские изделия реализуются пассажирам по розничным ценам 2-го пояса с наценкой 20 %, а сухари - по розничным ценам 2-го пояса.

Расчет за чай и кондитерские изделия производится с согласия пассажира сразу, за день или полностью по окончании поездки. Брать деньги авансом за эти услуги запрещается.

В пассажирских поездах предусматривается торговля сувенирами, бытовыми и - промышленными товарами, которую должны вести проводники вагонов. Эти дополнительные обязанности определены совместным приказом ОАО «РЖД» и Министерства торговли РФ от 1987 г. Торговые организации, а ими могут быть городские или местные предприятия торговли, управления и отделы рабочего снабжения железных дорог, организуют обучение проводников торговле на основе утвержденных Министерством торговли РФ программ и учебных планов. Затем с проводниками вагонов заключается трудовой договор или их зачисляют на должность продавцов по совместительству в штаты торговых предприятий и выдают удостоверения о допуске к торговле в пассажирских поездах.

Проводники, производящие продажу товаров в поездах, обеспечиваются специальным инвентарем (пломбирами, замками, лотками, тележками), рекламными проспектами, бланками, упаковочными материалами с эмблемой ОАО «РЖД». Приказом ОАО «РЖД» и Минторга РФ утвержден Примерный перечень товаров, подлежащих продаже в пассажирских поездах. За эту дополнительную работу торговое предприятие выплачивает проводнику вознаграждение в размере 5 % от вырученной суммы.

Снабжать проводников товарами должны киоски или магазины, созданные в пунктах нахождения резервов проводников, в вагонных депо, участках или ДОП. На основании заявок проводников работники торгового предприятия отбирают товары в количестве, достаточном для торговли в вагонах в прямом и обратном рейсах. Товары отпускают проводнику по предъявлении удостоверения о допуске к торговле и оформляют расходно-приходной накладной в четырех экземплярах. В расходно-приходной накладной должны быть указаны дата, номер поезда, маршрут, время отправления, фамилия, имя, отчество продавца (проводника), номер его удостоверения, перечень и количество товаров, их розничные цены, стоимость товаров и сумма по накладной, наименование и количество выданного инвентаря. Накладную подписывают кладовщик, выдавший товар, и продавец (проводник), принявший его. Первый и третий экземпляры накладной остаются у кладовщика, второй закладывается в тару с товаром, четвертый передается проводнику. Проводник продает выданные ему товары по государственным розничным ценам с начислением торговой накидки 5%. Продажа товаров, не указанных в расходно-приходной ведомости, запрещена.

Проводники-продавцы обязаны обеспечить сохранность в пути следования принятых ими товаров и денежных ценностей, они несут за них материальную ответственность. В случае порчи или повреждения товаров составляется акт в трех экземплярах за подписью начальника поезда и проводника-продавца с указанием причин порчи или боя товаров, их количества и стоимости. Первый экземпляр акта направляют в отделение дороги, второй прикладывают к товарному отчету, а третий оставляют у продавца.

После окончания рейса проводник обязан сдать в кассу торгового предприятия выручку за проданные товары и не позднее 24 часов после возвращения из рейса доставить непроданные товары кладовщику, оформив возврат на втором и четвертом экземплярах расходно-приходной ведомости, и сдать товарный отчет в бухгалтерию торгового предприятия. Второй экземпляр накладной, являющийся отчетным документом, сдается в бухгалтерию, четвертый - передается кладовщику для оприходования непроданных товаров.

B пути следования пассажиров информируют через поездной радиоузел об имеющихся у проводника товарах и их ценах.

В пассажирских поездах производится продажа газет, журналов и книг. Существует Соглашение о порядке организации продажи периодических изданий на железнодорожном транспорте, заключенное между ОАО «РЖД» и Министерством связи РФ. Газеты, журналы и другие печатные издания проводники продают в пассажирских поездах по договору с предприятиями Роспечати. Им выдаются удостоверения на право продажи периодических и непериодических .изданий и для получения газет в пути следования. Руководит этой работой непосредственно начальник пассажирского поезда. Об имеющихся для продажи у работников поездных бригад печатных материалах он должен периодически объявлять по поездной радиосети.

Проводники вагонов получают газеты и журналы в экспедициях «Роспечати», расположенных в пунктах формирования пассажирских поездов. Газеты и журналы, подготовленные для продажи в поездах, должны быть упакованы в пачки, при выдаче составляется накладная формы СП-22. Первый экземпляр накладной забирает проводник, а копия ее с подписью проводника остается в экспедиции предприятия связи. По возвращении из рейса проводники сдают в предприятия «Роспечати» денежную выручку по приходным ордерам, а непроданные издания - по приходным накладным, составляемым в двух экземплярах. Квитанции приходных ордеров и первые экземпляры накладных выдаются проводникам пассажирских вагонов. На предприятиях Роспечати на каждого проводника открывают лицевые счета формы СП-9, в которых учитываются стоимость отпускаемых изданий, сдаваемая денежная выручка и стоимость возвращаемых изданий.

Свежие газеты проводники приобретают во время рейса у экспедиторов предприятий Роспечати на железнодорожных станциях за счет денег, вырученных ими от продажи печатных материалов или полученных в экспедиции пункта формирования поезда. Работники экспедиций Роспечати, расположенных на вокзалах, доставляют пачки с газетами непосредственно к поездам и передают их проводникам за наличные деньги. В накладной формы СП-22 на выдаваемые газеты указывается сумма, подлежащая уплате за газеты, и сумма комиссионных вознаграждений.

За реализацию печатных изданий в пассажирских поездах проводники вагонов один раз в месяц получают комиссионное вознаграждение в размере 10% от номинальной стоимости изданий. О случаях, когда получение периодических изданий срывается по вине предприятий Роспечати, руководство резерва проводников сообщает для принятия мер этим предприятиям или в союзное или республиканское министерство связи, а в пути следования начальник поезда должен дать об этом телеграмму. Если проводники отказываются от получения газет, доставленных к вагону, предприятия Роспечати ставят об этом в известность руководство вагонного депо, вагонного участка или резерва проводников.

Согласно Правилам перевозок пассажиров во всех вагонах дальних пассажирских поездов должны быть настольные игры (домино, шашки и шахматы), которые выдаются пассажирам бесплатно.

Пассажир, занимающий место на второй полке, имеет право получить ремни безопасности. Если верхние полки вагона не оборудованы для применения таких ремней, проводник должен в вежливой форме объяснить пассажиру невозможность удовлетворения его просьбы.

Пассажирам бесплатно предоставляются медикаменты, имеющиеся в поездной аптечке.

В ряде фирменных поездов организованы на общественных началах бесплатные бытовые уголки, детские комнаты, справочно-информационные купе, поездные библиотеки.

В зависимости от организации работы и местных условий поездная бригада может оказывать пассажирам и целый ряд услуг: организацию компостирования билета для дальнейшей поездки или прием заказов на прямую плацкарту, вызов носильщиков, прием телеграмм, заказов на такси. В фирменных поездах существуют такие услуги пассажирам, как ремонт одежды, парикмахерская и др. В международных и ряде других поездов для общего пользования имеются рекламные издания советских железных дорог, политическая литература на русском языке и языках зарубежных стран. К услугам пассажиров, находящихся в длительной поездке, во многих поездах организованы платные видеосалоны.

**Примечание**

В п. 2.5 указаны цены 1987 года

## Заключение

Памятка для проводников пассажирских вагонов дальнего следования**:**

***“О санитарных требованиях к внутренней уборки вагонов в пути следования”***

Для поддержки чистоты и соблюдения санитарных норм и правил в пути следования, проводнику пассажирского вагона необходимо проводить регулярную уборку салона вагона, пассажирских купе, туалетов. А также необходимо регулярно промывать посуду используемую пассажирами и проводниками вагонов. При этом надо помнить, что посуда предназначенная для пассажира хранится в специально отведённом месте и отдельно от посуды проводников.

1.Для уборки салонов и купе используется : 1% раствор спец-актива (100 мл (пол стакана) средства на 10 литров воды).

2.Для уборки туалетов используется : 3% раствор септопола (300 мл средства (1,5 стакана) на 10 литров воды

3.Для мытья посуды используется: 0,5 %-2 % раствор кальцинированной соды (5 грамм на 1 литр воды)

6.Противоэпидемиологические мероприятия.

При выявлении среди пассажиров или членов поездной бригады лиц с подозрением на инфекционное заболевание необходимо:

6.1.Сообщить через начальника поезда в медпункт, СКП или другие медицинские учреждения, ближайшие по ходу следования поезда, о наличии в составе инфекционного больного;

6.2.Изолировать больного в отдельном купе, а контактировавших с ним пассажиров перевести в соседнее купе предварительно освободив его от пассажиров.

6.3.В плацкартном вагоне занавесить купе простынями смоченными в 1% растворе хлорной извести;

6.4.Все работы связанные с текущей дезинфекцией, а также обработка предметов ухода за больным производится в спецодежде и в резиновых перчатках.

6.5.Для больного выделяют две ёмкости необходимые для сбора выделений, ( находятся на штабном вагоне ).

6.6.Проводится текущая дезинфекция всей посуды имеющейся на вагоне, в 1,0 % растворе хлорной извести;

6.7. Проводится дезинфекция в туалетах, в салоне, в купе, протираются все стены, полы, потолки, полки ветошью смоченной в 1,0 % растворе хлорной извести .

6.8.Загрязнённое выделениями больного нательное и постельное бельё собирают в клеёнчатый пакет или в наволочку предварительно смоченную в 1,0% растворехлорной извести и хранят в купе больного в одном из рундуков нижней полки, до Ж/Д станции где будет снят больной и проведена заключительная дезинфекция.

6.9.Пол, стены, потолки, двери, окна, полки и рундуки в купе больного, а также места загрязнённые выделениями больного сначала обрабатываются дезсредствами а затем убирают и моют с применением дезсредств. Также проводится уборка туалетов, умывальных чаш, унитазов, салона вагона, полов, стен и потолков с применением дезсредств.

7.Мытъё чайной посуды.

Стаканы, подстаканники, ложки, вилки и ножи вымыть горячей водой с добавлением кальцинированной соды, прополоскать, сложить в полоскатель для мытья посуды или в мойку в служебном отделении проводника, залить кипятком и оставить на несколько минут (сливное отверстие мойки надо закрыть пробкой).

Проводник при приёмке вагона должен убедится в наличии пробки для закрытия сливного отверстия. Чистую вымытую посуду сушить на подносе или поставить на чистое полотенце.

8.Уборка вагона в рейсе

При уборке вагона в рейсе проводнику необходимо провести следующие виды работ:

8.1.Провести уборку салона вагона, по коридору, по купе при помощи пылесоса в ночное время-промести коридор и все тамбура веником, а также свободные купе не мешая отдыху пассажиров.

8.2.Влажной ветошью предусмотренной для уборки туалетов убрать пол в туалете и пол за унитазом, другой ветошью протереть умывальные чаши в туалетах, при необходимости обновить дезраствор в бачках с ершиком. Протереть полочку для туалетных принадлежностей, зеркало, мыльницу, кран умывальника, окна, стены и потолок в туалете. Добавить мыло и туалетную бумагу, а в “фирменных” вагонах проверить наличие бумажного полотенца.

8.3.В тамбурах промыть полы, стены и окна ( в зимнее время-промести тамбурах и сколоть лед ). В нерабочем тамбуре прочистить и промыть пепельницы .

8.4.Протереть вентиляционные решётки в тамбурах, по коридору, в нижней части дверей купе и рециркуляционную решётку в вагонах с климатической установкой.

8.5.Протереть по коридору: кожуха батарей системы отопления, подоконники, корнизы солнцезащитных штор, поручни, рекламные полки, верхнюю часть салонных дверей, стёкла и сами двери от следов пота пассажиров. Протереть двери купе и стены по коридору и оконные стёкла от пятен пота пассажиров.

8.6.Вымыть поддон кипятильника, он должен быть чистым без остатков грязи, золы, сажи и жировых пятен по всему периметру. Прочистить и промыть фильтр отстойник кипятильника. Протереть все металлические части и крышку кипятильника от грязи и пыли. Промыть и прочистить сливное отверстие в поддоне, а также промыть дверцы закрывающие кипятильник. Если кипятильник отапливается твёрдым топливом то прочистить отделение для сбора золы.

8.7.Промыть и протереть раковину под краном питьевой воды и подкачать питьевую воду в водозаборный бак.

8.8.Протереть влажной ветошью предназначенной для уборки полов по коридору, полы под батареями системы отопления, полы в малом тамбуре (напротив туалета с нерабочей стороны) и полы в косом тамбуре с рабочей стороны.

8.9.В служебном помещении проводника должно быть чисто, на шкафу и в шкафу предназначенного для хранения «чайной» посуды и кондитерских изделий для «чайной» торговли ничего не должно быть кроме кондитерских изделий полученных в рейс. Кроме того внутри шкафа должна хранится посуда для разноски чая и посуда предназначенная для пассажира. Проводнику разрешается хранить свою посуду и неиспорченные продукты питания на другой полке шкафа.

На всю продукцию, которая подлежит реализации, должны быть сертификаты качества и кондитерские изделия не должны быть просрочены. Категорический запрещается хранение в шкафу - «чайном домике» - предметов не относящихся к предметам торговли кондитерскими изделиями ,к «чайной» посуде и продуктам питания (деньги, вагонные ключи и др.,) Стаканы должны быть чистые, без подтёков, без следов пищи и без жировых пятен. Вымытые и высушенные стаканы должны быть накрыты чистым полотенцем. Заварные чайники и чайники для питьевой воды, также должны быть чистые и не содержать остатков заварки и следов пищи. В отделении для хранения ложек, вилок, ножей ничего кроме вышеперечисленного не должно хранится.

8.10.В мойке находящейся в служебном отделении проводника, кроме средств для мытья посуды ничего не должно быть. Мойка должна содержатся в чистоте не иметь жирового слоя, не должна быть засорена.

8.11.На ближайшей станции где предусмотрены ящики для сбора мусора,

проводник обязан освободить мусоросборник в вагоне. Категорический

запрещается выброс мусора на железнодорожные пути.

9.Правила хранения постельного белья

9.1. Постельное бельё должно хранится: отдельно грязное, отдельно чистое.

В виде исключения допускается (если ящик под грязное бельё уже занят грязным бельём или его вообще нет) хранение в купе отдыха проводников под нижней полкой, затаренное в мешок, грязное постельное бельё.

9.2. Чистое постельное бельё должно быть затарено в мешок и хранится на вторых полках или чердачной нише. В пункте оборота грязное постельное бельё должно быть опломбировано начальником поезда.

9.3.Правила хранения некомплектного белья (посудных полотенец, салфеток, занавесок и др.,) аналогичны с правилами хранения постельного белья.

9.4.Категорический Запрещается хранение грязного и чистого белья ( как комплектного так и не комплектного белья) в рундуке в служебном отделении проводника, а также около шкафа-«чайного домика'».

10.Общие санитарные требования для проводника в пути следования.

10.1. В вагоне должно быть четыре маркированных ведра: ведро для уборки туалета-должно хранится в туалете или в котловом отделении на котле, ведро для уборки полов-должно хранится под титаном, ведро для уборки столов-должно хранится в закрывающейся нише над кипятильником и ведро для мусора должно хранится на полу в котельном отделении. В вёдрах категорический запрещается стирать или что либо хранить. Хранение ведра в ведре не разрешается.

10.2. Веники должны хранится в малом стояке нерабочего тамбура.

10.3.Ветошь для уборки полов коридора, купе, тамбуров-хранится на полу под кожухом батарей системы отопления по коридору около кипятильника. Ветошь для уборки туалетов должна хранится на ведре для уборки туалетов в туалете с рабочей стороны.

10.4.У каждого проводника пассажирского вагона должно быть по два халата: один халат для уборки туалетов (хранится в большём стояке не рабочего тамбура) ,второй халат для уборки салона (хранится в служебном помещении проводника в целофановом пакете в рундуке).

10.5.Шланг от пылесоса должен хранится в туалете с рабочей стороны за унитазом ,а сам пылесос в служебном отделении проводника.

10.6.После окончания уборки вагона проводник должен поменять (при необходимости, по мере загрязнения) покрышку на ковровой дорожке.

10.7.Все работы по уборке туалетов и вагона проводятся проводником в резиновых перчатках, которые после окончания уборки надо промыть под проточной водой не снимая с рук. Руки промыть с мылом под проточной водой и смазать кремом.

10.8.Уборка в салоне производится не реже трёх раз в сутки, а уборка туалетов проводится по мере необходимости, но не менее четырёх раз в сутки.

10.9.Моющие и дезсредства должны хранится в закрытой таре и должны быть подписан. Хранить их рекомендуется под умывальной чашей в туалете с рабочей стороны.

10.10.По окончании уборки уборочный инвентарь, вёдра, ветошь надо промыть и продезинфицировать.

**ПРОВОДНИК ПОМНИ !!!**

СОБЛЮДЕНИЕ ДАННЫХ ПРАВИЛ СОХРАНИТ ТВОЁ ЗДОРОВЬЕ И ЗДОРОВЬЕ ТВОИХ ПАССАЖИРОВ И НЕ ПРИВЕДЁТ К НАРУШЕНИЮ САНИТАРНЫХ НОРМ И ТРЕБОВАНИЙ ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫХ САНИТАРНО КОНТРОЛЬНЫМИ СЛУЖБАМИ.

## Используемая литература

1. Вагоны пассажирские магистральных железных дорог. Инструкция по техническому обслуживанию оборудования. - М.: Транспорт, 1986. - 80 с.

2. Гигиеническая подготовка проводника. - М.: Транспорт, 1977. - 26 с.

3. Егоров В. П. Эксплуатация электрооборудования пассажирских вагонов. - М.: Транспорт, 1980. - 296 с.

4. Инструкция по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских поездов. - М.: Транспорт, 1986. - 47 с.

5. Инструкция проводнику пассажирских вагонов. - М.: Транспорт, 1982. - 15 с.

6. Инструкция осмотрщику вагонов. - М.: Транспорт, 1983. - 93 с.

7. Инструкция начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда. - М.: Транспорт, 1982. - 14 с.

8. Инструкция о работе контролеров-ревизоров и ревизоров-инструкторов по контролю пассажирских поездов.-М., 1984. - 23 с.

9. Инструкция по техническому обслуживанию отопительной установки пассажирского вагона.-М.: Транспорт, 1981. - 14 с.

10. Матвеев В. И., Калымулин Ю. М., Дремин Л. Г. Пособие проводнику пассажирских вагонов-М.; Транспорт, 1983.-255с.

11. Общий курс и правила технической эксплуатации железных дорог/Под ред. М. Н. Хацкевича. - М.: Транспорт, 1983. - 394 с.

12. Основы типового технологического процесса централизованного руководства продажи билетов на железных дорогах и отделениях. - М.: Транспорт, 1973. - 168 с.

13. Правила выдачи бесплатных билетов для проезда по железным дорогам СССР. - М.: Транспорт, 1979. - 47 с.

14. Правила перевозки пассажиров международного сообщения и туристов, следующих в пассажирских и туристско-экскурсионных поездах по железным дорогам СССР. Сборник; основных руководящих материалов по железнодорожному транспорту. - М.: Транспорт, 1968. - 302 с.

15. Правила перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам СССР (тарифное руководство №5). - М.: Транспорт, 1978. - 168 с.

16. Правила пользования вагонами в международном пассажирском и железнодорожном грузовом сообщениях (ППВ). Тарифное руководство № 10/11-Г. - М.: Транспорт, 1985. - - 136 с.

17. Правила технической эксплуатации железных дорог СССР.-М.: Транспорт, 1986. - 141 с.

18. Санитарные правила для пунктов экипировки пассажирских вагонов на железнодорожных станциях. - М.: 1986. - 17 с.

19. Сборник инструктивно-методических материалов по санитарному надзору за пассажирскими перевозками. - М.: Транспорт, 1974. - 117 с.

20. Соглашение о международном пассажирском сообщении (СМПС) и служебная инструкция к СМПС (тарифное руководство № 10-А и № 10-В). - М.: Транспорт, 1978. - 141 с.

21. Соловейчик М. 3., Сотников Т. А. Организация пассажирских перевозок.-М.: Транспорт, 1983. - 223 с.

22. Справочник международных пассажирских сообщений.-М.: Транспорт, 1986. - 112 с.

23. Справочник пассажира. - М.: Транспорт, 1981. - 251 с.

24. Типовой технологический процесс работы вокзалов. - М.: Транспорт, 1978. - 53 с.

25. Типовой технологический процесс осмотра, безотцепочного ремонта и экипировки пассажирских вагонов, - М.: Транспорт, 1975.-96 с.