

**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«ФЕДЕРАЛЬНАЯ ПАССАЖИРСКАЯ КОМПАНИЯ»
(АО «ФПК»)**

**Открытое акционерное общество «Научно-исследовательский
институт железнодорожного транспорта»
(ОАО «ВНИИЖТ»)**

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением АО «ФПК»

№ 245р.
« 22 » марта 2016 г.

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
В ВАГОНАХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ
АО «ФПК»**

2016 г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения.....	3
2. Предотвращение возникновения и распространения пожара в вагонах пассажирских поездов.....	5
2.1 Пожарная опасность и основные причины возникновения пожаров в вагонах пассажирских поездов.....	5
2.2 Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при плановых видах ремонта.....	8
2.3 Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при подготовке их в рейс и в пути следования.....	11
2.4 Требования пожарной безопасности при эксплуатации вагонов пассажирских поездов с кабельным телевидением и дополнительным коммутационным оборудованием.....	18
3 Обязанности обслуживающего персонала при обнаружении пожара.....	19
4 Оснащение пассажирских вагонов первичными средствами пожаротушения и средствами индивидуальной защиты.....	19
5. Обучение требованиям пожарной безопасности	23
Приложение А (обязательное) Порядок действий поездной бригады при обнаружении пожара в пассажирском вагоне.....	27
Приложение Б (обязательное) Порядок по действиям поездной бригады при обнаружении пожара в скоростном пассажирском поезде «СТРИЖ» (ТАЛЬГО).....	37
Приложение В (справочное) Переносные огнетушители, их устройство и работа.....	44
Приложение Г (обязательное) Техническое обслуживание и перезарядка огнетушителей.....	64
Приложение Д (справочное) Установка пожарной сигнализации и водяного пожаротушения пассажирского вагона.....	66
Приложение Е (обязательное) Огнетушитель самосрабатывающий порошковый (ОСП-1). Его устройство, работа и техническое обслуживание.....	72
Приложение Ж (справочное) Самоспасатели.....	75
Приложение И (справочное) Носилки медицинские мягкие бескаркасные огнестойкие (огнезащитные). Устройство и применение.....	81
Приложение К (обязательное) Программа пожарно-технического минимума...	83

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящая инструкция разработана в соответствии с «Инструкцией по обеспечению пожарной безопасности в вагонах пассажирских поездов», утвержденной МПС России от 04.04.1997 № ЦЛ-ЦУО/448 и другими нормативно-правовыми актами в области пожарной безопасности и распространяется на пассажирские вагоны локомотивной тяги, предназначена для обеспечения пожарной безопасности в пассажирских вагонах, в том числе двухэтажных, вагонах-ресторанах, багажных, вагонах-электростанциях, служебно-технических, вагонах для перевозки легковых автомобилей, вагонах сочлененного типа и в других вагонах эксплуатируемых акционерным обществом «Федеральная пассажирская компания» (далее – АО «ФПК»).

1.2 Пожарная безопасность пассажирских вагонов обеспечивается системой предотвращения пожара включающей в себя: оборудование противопожарной защиты; готовность к действию средств пожаротушения; подготовку поездных бригад в объеме пожарно-технического минимума.

Система предотвращения пожара должна:

- исключать возникновение пожара;
- обеспечивать безопасность пассажиров, обслуживающего персонала и материальных ценностей в случае пожара.

Оборудование противопожарной защиты пассажирских вагонов включает в себя обустройство и содержание в технически исправном состоянии:

- автоматической установки пожарной сигнализации;
- противопожарных (огнезадерживающих) перегородок, фрамуг, междуэтажных перекрытий двухэтажного вагона;
- противопожарных разделок дымовытяжных труб (котлов, бойлеров, кипятильников и плит для приготовления пищи);
- противопожарных заслонок в воздуховодах, автоматически и (или) вручную перекрывающих воздуховод;
- установок водяного пожаротушения с запасом воды не менее 90 л или других установок пожаротушения.

1.3 Инструкция обязательна для всех работников АО «ФПК» связанных с техническим обслуживанием и эксплуатацией вагонов, ремонтом и модернизацией вагонов на вагоноремонтных предприятиях, в пунктах формирования и оборота, на станциях по пути следования пассажирского поезда, при обслуживании вагонов, находящихся в отстое.

1.4. Вновь разрабатываемые документы по ремонту и эксплуатации пассажирских вагонов, перечисленных в п. 1.1, в части обеспечения пожарной безопасности, должны соответствовать требованиям настоящей Инструкции.

1.5 Ответственность за выполнение требований настоящей Инструкции

по обеспечению пожарной безопасности, а также за наличие и готовность к действию средств пожаротушения возлагается на руководителей ремонтных и эксплуатационных предприятий, лиц выполняющих ремонт и техническое обслуживание вагонов.

1.6 Ответственность за обеспечение пожарной безопасности, а также за организацию тушения пожаров и эвакуацию пассажиров в пути следования пассажирских поездов возлагается на:

- 1) начальников пассажирских поездов (далее – начальник поезда);
- 2) поездных электромехаников;
- 3) бортмехаников поездов;
- 4) проводников пассажирских вагонов (далее – проводники);
- 5) приёмосдатчиков груза и багажа багажных вагонов;
- 6) директоров вагонов-ресторанов и вагонов-буфетов;
- 7) начальников тормозоиспытательных вагонов;
- 8) начальников (почтового вагона на линиях, состава почтовых вагонов).

1.7 Работники железнодорожного транспорта, виновные в нарушении требований пожарной безопасности, установленных для выполняемой ими работы, в зависимости от характера нарушений и их последствий несут ответственность в соответствии с действующим законодательством Российской Федерации.

1.8 Правом проверки противопожарного состояния поездов и вагонов в пунктах формирования, оборота и в пути следования обладают представители:

- 1) Ведомственной пожарной охраны на железнодорожном транспорте, при наличии договора с АО «ФПК»;
- 2) Департамента управления бизнес-блоком «Пассажирские перевозки» ОАО «РЖД», по согласованию с АО «ФПК»;
- 3) акционерного общества «Федеральная пассажирская компания» (АО «ФПК»);
- 4) органов Государственного железнодорожного надзора при наличии предписания на проверку (далее – Госжелдорнадзора).

Проверки пассажирских поездов в пути следования осуществляются по согласованным графикам, утверждённым в установленном порядке.

Результаты проверки в пути следования и пунктах оборота записываются в рейсовый журнал.

1.9 Вагоны, поступившие с вагоностроительных и вагоноремонтных заводов и предназначенные для обращения в поездах, должны быть укомплектованы первичными средствами пожаротушения в соответствии с Таблицей 1 и 2 настоящей инструкции.

2 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ И РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПОЖАРА В ВАГОНАХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ

2.1 Пожарная опасность пассажирских вагонов и основные причины возникновения пожаров в вагонах пассажирских поездов

2.1.1. Пожарная опасность пассажирских вагонов обусловлена наличием:

- 1) в конструкциях вагонов строительных и отделочных материалов способных гореть и распространять пламя по поверхности;
- 2) систем электроснабжения и электрооборудования,
- 3) систем отопления, вентиляции, а также кухонных плит для приготовления пищи;
- 4) человеческого фактора, в части неисполнения нормативных требований документов в области пожарной безопасности (низкое качество технического обслуживания и ремонта, несанкционированный провоз легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, пиротехнических изделий, курение и употребление алкогольной продукции и др.).

Кроме перечисленных выше причин пожарную опасность пассажирских вагонов может повысить содержание в неисправном состоянии:

- 5) противопожарных (огнезадерживающих) перегородок, фрамуг, междуэтажных перекрытий двухэтажных вагонов, путей эвакуации;
- 6) противопожарных разделок, дымовытяжных труб котлов, бойлеров, кипятильников и плит для приготовления пищи;
- 7) противопожарных заслонок в воздуховодах;
- 8) установок водяного пожаротушения;
- 9) первичных средств пожаротушения;
- 10) автоматической пожарной сигнализации и оповещения.

Потенциальную пожарную опасность в пассажирских вагонах представляют:

- 11) неисправности в системе электроснабжения (короткое замыкание в электропроводке и электроприборах из-за повреждения изоляции, ослабление контактов, неисправность приборов защиты);
- 12) отсутствие дополнительной изоляции в местах крепления проводов и приборов к металлическим частям;
- 13) отсутствие изоляционных втулок в местах выхода проводов из металлических труб и клеммных коробок, а также в местах прохода через отверстия в металлических листах;
- 14) попадание влаги на электропроводку в местах ввода проводов внутрь вагона;
- 15) применение нетиповых предохранителей и автоматических выключателей;

16) нарушение порядка отключения потребителей электроэнергии при обнаружении неисправности электрооборудования вагона».

2.1.2 Основные причины возникновения пожаров в пассажирских вагонах:

1) Нарушение правил монтажа и эксплуатация неисправного электрооборудования:

- нарушения правил прокладки проводов, особенно при выходе их из электротехнических труб или металлорукавов, а также соединение проводов пайкой или скруткой;

- установки аппаратов токовой защиты без проверки на соответствие номинальным данным плавких вставок предохранителей и без испытания автоматических выключателей и магнитных пускателей;

- отказ в электрической цепи или потребителе электроэнергии с перегрузкой проводов при завышенных номиналах или при нетиповых плавких вставках предохранителей, а также неисправном состоянии автоматических выключателей или магнитных пускателей;

- наличия в защищаемой цепи предохранителей с прогоревшими фибровыми корпусами или без наполнителя;

- неисправности дугогасящих устройств коммутационных аппаратов, приводящих к выбросу пламени;

- нарушения и пониженного сопротивления изоляции электрических цепей потребителей и систем электроснабжения, в том числе и источников питания;

- перенапряжения, возникающего при отказах регуляторов напряжения и неисправной защите;

- подключения к системе электроснабжения бытовых электроприборов, мощность которых выше установленной электросхемой вагона или не предусмотренных схемой вагона;

- слабой затяжки контактных соединений, приводящей к чрезмерному их нагреву.

К возникновению пожаров могут привести также и неисправности в подвагонном электрооборудовании:

- короткозамкнутые аккумуляторы в аккумуляторной батарее;

- пониженный уровень электролита в аккумуляторах;

- пониженная емкость аккумуляторной батареи;

- пониженное сопротивление изоляции аккумуляторной батареи;

- повышенный зарядный ток аккумуляторной батареи по причине неисправности блока управления зарядом или ограничителя тока батареи или генератора;

- неудовлетворительное состояние контактных соединений, выводов

батареи;

- засоренность вентиляционных дефлекторов аккумуляторных боксов;
- неисправная работа генератора (короткозамкнутые витки обмоток, износ электрических щёток и коллектора);
- ослабление контакта в пинцетах ножевых предохранителей аккумуляторной батареи и несоответствие номинала их плавких вставок;
- несоответствие плавких вставок и предохранителей, установленных в подвагонном высоковольтном ящике;
- ветхое состояние высоковольтных и низковольтных проводов или наличие на них поврежденной изоляции;
- наличие больших переходных и неплотных соединений проводов с аппаратами и приборами;
- наличие нагаров и копоти на контакторах, реле и других контактных аппаратов;
- отсутствие дугогасительных камер или неправильная их установка.

2) Неисправность разделки отопительных и нагревательных приборов:

- отсутствие или несоответствие технической документации на вагон противопожарных разделок дымовытяжных труб (котлов, бойлеров, кипятильников и плит для приготовления пищи).

3) Недосмотр за приборами отопления и электрооборудованием, неосторожное обращение с огнем проводников и пассажиров:

- нарушение правил пользования отопительными установками – растопки котлов, кипятильников без воды или с водой ниже допустимого уровня, с применением легковоспламеняющихся и горючих жидкостей;
- хранение около котла, кипятильника, кухонной плиты, печи, на электропечах и под ними обтирочных и других горючих материалов;
- оставление без присмотра действующих кухонных плит вагонов-ресторанов, печей для приготовления пищи и котлов отопления;
- использование газового оборудования, не предусмотренного конструкцией вагона;
- применение открытого огня для отогревания труб;
- удаления шлака и золы при движении поезда, в том числе и с межвагонных переходных площадок;
- использование электроприборов превышающих номинал электросети вагона, не предусмотренных конструкцией вагона;
- курение;
- провоз легковоспламеняющихся и горючих жидкостей.

4) Причиной возникновения пожаров также является выпуск из ремонта вагонов без испытания на правильность функционирования электрических аппаратов, определения выходных параметров систем электроснабжения

(первичных и вторичных) и устройств защиты от перенапряжения непосредственно на вагоне.

2.2 Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при всех видах ремонта

2.2.1 Ремонт пассажирских вагонов производят с учетом требований в области пожарной безопасности:

Правил противопожарного режима в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 390;

«Правил пожарной безопасности на железнодорожном транспорте» ЦУО-112;

ГОСТ Р 55183-2012 «Вагоны пассажирские локомотивной тяги. Требования пожарной безопасности»;

ГОСТ Р 12.2.143-2009 «Система стандартов безопасности труда. Системы фотолюминесцентные эвакуационные. Требования и методы контроля».

Работники, выполняющие сварочные работы, работы по ремонту системы отопления на жидком топливе пассажирских вагонов должны проходить целевые противопожарные инструктажи и иметь удостоверение о прохождении обучения в объеме программы ПТМ.

При выполнении пожароопасных работ необходимо исполнять требования Правил противопожарного режима в Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 390.

При постановке в ремонт вагонов-ресторанов с кухонной плитой на жидком топливе и пассажирских вагонов с котлами отопления на жидком топливе, топливо сливают в установленном порядке.

При ремонте производят дефектацию и ремонт: электрооборудования, установки водяного пожаротушения, установки пожарной сигнализации, системы оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре.

Вновь применяемые вещества и материалы, электрооборудование, а также вещества, материалы и электрооборудование применяемые для замены вышедших из строя веществ, материалов и электрооборудования, должны соответствовать требованиям Технического регламента Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011.

Ремонт установок систем пожарной сигнализации, оповещения эвакуацией людей о пожаре, водяного пожаротушения, огнезадерживающих устройств должен производиться работниками обученными работе с

ремонтируемым оборудованием и имеющими соответствующую квалификацию. Работники должны проходить обучение на заводах изготовителях конкретного противопожарного оборудования.

2.2.2 Требования к материалам и конструкциям оборудования вагона

Запрещается: применять материалы, не соответствующие техническим характеристикам, указанным в конструкторской документации на вагон, а также использовать другие материалы не соответствующие требованиям ГОСТ Р 55183-2012 «Вагоны пассажирские локомотивной тяги. Требования пожарной безопасности» или требованиям межгосударственного стандарта аналогичного названия.

Аварийные окна (стеклопакеты), двери (жалюзи) противопожарных перегородок при замене, должны заменяться на идентичные. Технические характеристики изделий должны соответствовать конструкторской документации или быть улучшены.

При изменении функционального назначения помещений вагона необходимо выполнить компенсирующие мероприятия, направленные на доведение конструкций вагона до требуемого предела огнестойкости.

2.2.3 Требования к отоплению и водоснабжению

Неисправное электрооборудование (электронагревательные элементы, водяной насос) должно заменяться на идентичное по техническим характеристикам, указанным в конструкторской документации или на электрооборудование с лучшими характеристиками (потребляемая мощность, надежность).

Установка автоматического или неавтоматического водяного пожаротушения должна укомплектовываться одним пожарным шлангом длиной 20 м или двумя пожарными шлангами длиной по 10 м каждый, а также пожарным стволом.

2.2.4 Требования к системе вентиляции

Конструкция дефлекторов естественной вентиляции и заборных жалюзи не должна допускать попадания искр внутрь вагона на стоянках и при движении.

Конструкция вытяжного зонта в кухне вагона-ресторана, вагона-буфета должна быть оснащена жировым фильтром исключая попадание маслянно-пылевых отложений в вентиляционный канал и на вентилятор вытяжной установки.

2.2.5 Требования к системе электрооборудования

При вновь устанавливаемом электрооборудовании (кофеварки, весы и т.д.) на вагон необходимо обеспечить схему подключения таким образом, чтобы исключить перегрузку электрической сети. Использование

электрооборудования, не предусмотренного конструкцией и модернизацией вагона, разрешается по согласованию с Департаментом управления бизнес-блоком «Пассажирыские перевозки» ОАО «РЖД» и ФГП ВО ЖДТ России.

Распределительные щитки и шкафы, предназначенные для монтажа аппаратов электрической защиты, коммутации, приборов для учета электрической энергии, должны иметь конструкцию, исключающую распространение горения из силовоточной части в слаботочную и, наоборот, при загорании в одной из частей шкафа. Места ввода кабелей и проводов в электрошкафы должны исключать распространение горения.

Аппараты и устройства электрической защиты не должны нагреваться выше допустимых температур при нормальной работе, при перегрузке или при коротком замыкании в электрической сети.

2.2.6 Требования к системам пожарной сигнализации и оповещения эвакуацией людей о пожаре

Ремонт и техническое обслуживание установок систем пожарной сигнализации и оповещения эвакуацией людей о пожаре производится в соответствии с паспортом, инструкцией по эксплуатации на конкретное оборудование.

2.2.7 Требования к оснащению первичными средствами пожаротушения

Кронштейны для крепления огнетушителей должны обеспечивать надежное крепление огнетушителей и размещаться в местах исключающих поломку и нагрев огнетушителей.

Пассажирыские вагоны оснащаются первичными средствами пожаротушения в соответствии с Таблицей 1 настоящей инструкции.

Пульт управления электрооборудованием должен быть защищен автономной или автоматической установкой пожаротушения в соответствии с конструкторской документацией на вагон.

Для обеспечения взрывозащиты аккумуляторных боксов (отсеков), они должны быть оборудованы вентиляцией (естественной или принудительной), обеспечивающей отвод из аккумуляторных боксов (отсеков) водорода выделяемого во время зарядки аккумуляторной батареи с целью недопущения взрывоопасных концентраций.

2.2.8 Требования к газовому оборудованию

При установке в пассажирских вагонах (вагонах-ресторанах и специального назначения) оборудования, работающего на сжиженном углеводородном газе (далее – СУГ), его ремонте и техническом обслуживании должны быть выполнены следующие требования:

- установка оборудования производится в соответствии с проектом, при наличии: актов и протоколов с результатами приемочных испытаний

газобаллонного оборудования в условиях, имитирующих эксплуатационные, подписанные комиссией, включающей представителей государственного надзорного органа в соответствии с ГОСТ Р 15.201-2000; эксплуатационной документации; мероприятий по защите системы газоснабжения от постороннего вмешательства и противодействия террористическим проявлениям; мер пожарной безопасности.

- ремонт и техническое обслуживание оборудования работающего на СУГ производится в соответствии с конструкторской и эксплуатационной документацией.

2.3 Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при подготовке вагонов в рейс и в пути следования

2.3.1 Требования по обеспечению пожарной безопасности при подготовке вагонов в рейс.

2.3.1.1 Учитывая, что одной из основных причин возникновения пожаров является неисправность электрооборудования, все электроустановки вагона должны быть оснащены аппаратами защиты от токов короткого замыкания и других аварийных режимов, которые могут 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. Аппараты защиты должны быть в работоспособном состоянии.

2.3.1.2 Руководители структурных подразделений филиалов АО «ФПК», их заместители (главные инженеры) обязаны не допускать отправку в рейс пассажирских вагонов с неисправностями, которые могут привести к пожару, а также не имеющих полного комплекта первичных средств пожаротушения, с неисправной установкой пожарной сигнализации и пожаротушения и с неисправными аварийными выходами.

2.3.1.3 При приемке состава поезда постоянно действующей комиссией, до его отправления в соответствии с Руководством по техническому обслуживанию и текущему ремонту № 023 ПКБ ЦЛ-2010 РЭ ответственными и контролирующими лицами производится проверка качества подготовки вагонов в рейс.

При этом проверяются:

- 1) аппараты пультов управления электрооборудованием;
- 2) потребители электроэнергии;
- 3) выключатели и светильники;
- 4) ограждения (кожухи) электрических печей отопления и их

заземляющие устройства;

5) уплотнения в подвагонных ящиках с электроаппаратурой и аккумуляторными батареями, состояние вентиляционного канала (сечение вентиляционных каналов и вентиляционных отверстий не должно быть уменьшено, в том числе за счет обледенения);

6) аппаратура в подвагонных ящиках и аккумуляторные батареи;

7) автономные установки пожаротушения;

8) внутри поездная связь (проводник - начальник поезда - машинист локомотива), радиосвязь поездного пункта радиовещания и состояние установки пожарной сигнализации (далее – УПС), установки водяного пожаротушения (далее – УВПТ); автоматическая установка пожаротушения (далее – АУПТ);

9) наличие и исправное состояние знаков пожарной безопасности, визуальной информации о месте нахождения эвакуационных, аварийных выходов;

10) наличие в кладовых помещениях вагона норм хранения веществ и материалов, утвержденных начальником ЛВЧД, ЛВЧ приписки вагона, а так же соблюдение данных норм.

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

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

2) работоспособность пакетных переключателей, тумблеров и автоматических выключателей;

3) 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. Они должны быть заменены на исправные, или проверены на соответствующих стендах и затем опломбированы;

4) наличие самосрабатывающих огнетушителей (далее – ОСП) в электрошкафах и ящиках аккумуляторных батарей, отметки на колбе ОСП о дате проведения технического обслуживания и срока годности.

2.3.1.5 В случае обнаружения в пультах управления электрооборудованием вагонов слабо затянутых или имеющих повышенный нагрев контактов, надрывов изоляции и обрыва проводов электрических аппаратов, а также при обнаружении методом выборочного контроля

несоответствия номиналу плавких вставок предохранителей, производится повторное техническое обслуживание всего внутреннего оборудования вагона.

2.3.1.6 Оценка состояния изоляции производится по индикаторам системы контроля замыкания проводов на корпус вагона (далее – СЗК), находящимся на пульте управления электрооборудованием вагонов.

При исправной изоляции должен наблюдаться одинаковый накал (свечение) нитей обеих сигнальных ламп или светодиодов. Неодинаковое свечение ламп или светодиодов свидетельствует о неисправной изоляции электрических цепей вагона.

В вагонах с иной конструкцией СЗК, информация о состоянии изоляции отображается на дисплей пульта управления электрооборудованием вагона в цифровом виде.

Вагоны с неисправной изоляцией электрических цепей отправлять в рейс запрещается.

2.3.1.7 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 и по СЗК состояние изоляции.

2.3.1.8 Проверяются межвагонные электрические соединения.

Запрещается оставлять межвагонные электрические соединения (штепсели, головки) не убранными 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.

2.3.1.9 Осматриваются электрические печи отопления и электрокалориферы. Кожухи электропечей и электрокалориферов должны быть надежно закреплены и заземлены.

2.3.1.10 Осматриваются отопительные установки, кипятильники, кухонные плиты.

2.3.1.11 Осматриваются вентиляционные каналы, надпотолочное пространство тамбуров, проверяется степень очистки от пыли, отсутствие горючих материалов и мусора.

В доступных местах осматриваются противопожарные разделки. Проверяется состояние топок, запорных механизмов дверей, по возможности колосниковых решеток, вытяжных труб, флюгарок и наличие пламяотражателей.

2.3.1.12 Проверяется отсутствие посторонних предметов в помещениях вагона, котельном отделении, в районе печи для приготовления пищи, нише для установки кипятильника, около кухонной плиты вагона-ресторана, в шкафах с

электрооборудованием.

2.3.1.13 Проверяется работа вытяжной вентиляции над кухонными плитами, работающими на жидком и газовом топливе. Проверяется автоматика закрытия кранов подачи топлива при обрыве пламени горелки.

2.3.1.14 В вагоне-электростанции проверяется порядок хранения горюче-смазочных материалов, обтирочного материала и состояние противопожарного инвентаря.

2.3.1.15 Поездную бригаду выборочно проверяют на предмет знания настоящей Инструкции, а также раздела X Приложения № 7 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 (далее – ПТЭ) в части подачи звуковых сигналов при пожаре.

2.3.2 Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов в пути следования.

2.3.2.1 В пути следования запрещается:

1) включать под нагрузку силовую и осветительную сеть при наличии неисправного электрооборудования, а также оставлять работающее электрооборудование без присмотра;

2) отключать от сети электроснабжения УПС, АУПТ и УВПТ;

3) заменять электрические лампы лампами, мощность которых выше установленной электросхемой вагона;

4) заменять сработавшие предохранители на предохранители не соответствующие установленному номиналу для данной цепи;

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

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

7) вскрывать кожух, ремонтировать или регулировать электромеханический регулятор напряжения генератора на ходу поезда;

8) допускать эксплуатацию вагона с утечкой тока на корпус вагона;

9) включать потребители электроэнергии вагона без соответствующего контроля за показаниями приборов (вольтметра, амперметра, СКЗ);

10) включать электрокалориферы при не работающей вентиляции;

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

12) эксплуатировать неисправные аккумуляторные батареи и производить их зарядку неустановленным способом;

13) сушить одежду и другие вещи в котельных помещениях, на

электрических печах, кухонных плитах, кипятильниках, дизель-генераторных установках и выпускных трубах.

14) эксплуатировать кухонную плиту на жидком топливе в вагоне-ресторане при наличии:

течи в топливопроводе;

трещин в топливном баке;

неисправностях или отсутствии противопожарных фильтров в расходном или основном топливных баках;

трещин и отколов на жарочной поверхности, колосниковых решетках и конфорках;

неисправностей в регуляторах и заслонках дымоходов, духовок в плитах и водонагревателях, в горелках;

15) эксплуатировать газовые плиты в кухнях вагонов-ресторанов, не оборудованных газоанализаторами;

16) эксплуатировать кухонную плиту при отсутствии на вытяжных зонтах жировых фильтров;

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

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

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

20) выбрасывать на перегонах и на станциях 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;

21) оставлять неочищенными от пыли и прочих горючих отходов и материалов надпотолочные пространства котельных, места расположения циркуляционных насосов отопления, вентиляционные дефлекторы.

22) оставлять без надзора действующие отопительные приборы, плиты и печи.

23) 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;

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

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

26) курить в вагоне при формировании, в пути следования и пункте оборота пассажирского поезда;

27) закрывать переходные тамбурные двери на внутренний замок в пути следования и при отстое в пунктах формирования и оборота;

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

29) промывать бензином, керосином и другими легковоспламеняющимися и горючими жидкостями кузова и агрегаты вагона-электростанции;

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

31) допускать к посадке пассажиров с легковоспламеняющимися и горючими жидкостями.

2.3.2.2 При обнаружении неисправности электрического оборудования или возникновении короткого замыкания на землю любого из полюсов в электрооборудовании вагона проводник обязан отключить все потребители электроэнергии, кроме дежурного освещения (в ночное время) и цепей сигнализации, вызвать поездного электромеханика и начальника поезда.

2.3.2.3 При необходимости ремонта электрооборудования пультов управления проводники вагонов, работники, перечисленные в п. 1.6 настоящей Инструкции, должны сообщить об этом электромеханику и начальнику поезда для совместного принятия мер по восстановлению работоспособности электрооборудования.

2.3.2.4 При срабатывании предохранителя генератора или аккумуляторной батареи при движении 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 не устранимых 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 сначала убедиться в полной исправности электрооборудования вагона, от которого предполагается брать

электроэнергию. При отсутствии утечек тока на корпус в обоих вагонах подключить межвагонные соединения и включить пакетные выключатели соответственно «Подача в магистраль» и «Прием из магистрали».

После этого, в течение не менее 15 мин осуществлять непрерывный контроль за работой электрооборудования обоих вагонов.

Перевод цепей потребителей электроэнергии аварийного вагона на питание от другого вагона оформляют актом формы ФМУ-73 за подписями начальника поезда, поездного электромеханика, проводников вагонов и работников, перечисленных в п. 1.6, аварийного и исправного вагонов.

2.3.2.5 ЛНП транслирует по отпавлению поезда из пункта формирования и оборота, а в дальнейшем по расписанию, радиопередачу «Информация для пассажиров», включающую «Правила соблюдения мер пожарной безопасности в поезде».

Один раз в сутки контролирует выполнение пожарной безопасности бригадой, обслуживающей поезд, и пассажирами с отметкой в бланках формы ЛУ-72 или ИНУ-4.

При нарушении требований пожарной безопасности:

пассажирами – начальник поезда принимает меры к пресечению нарушений, составляет на нарушителей информационный лист и вызывает сотрудников полиции для привлечения виновных к административной ответственности;

работниками поездной бригады – начальник поезда принимает меры к пресечению нарушений и по прибытию в пункт формирования подаёт рапорт руководителю структурного подразделения формирования поезда для привлечения виновных к дисциплинарной ответственности;

поездными работниками сторонних организаций – начальник поезда принимает меры к пресечению нарушений и по прибытию в пункт формирования подаёт рапорт руководителю структурного подразделения формирования поезда для наложения штрафных санкций на аутсорсинговую компанию, чьи работники допустили нарушение.

2.3.2.6 Проводники вагонов обязаны контролировать выполнение требований пожарной безопасности пассажирами. Не допускать использование ими открытого огня, включения электроприборов, не предусмотренных схемой вагонов, провоза легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, курения в вагонах, контролировать показания электроизмерительных приборов и сигнализации пульта управления электрооборудованием вагона, в том числе пожарной сигнализации.

2.3.2.7 При возникновении неисправности в вагоне, угрожающей жизни людей, безопасности движения, проводник обязан немедленно остановить поезд стоп-краном, по имеющейся в вагоне связи вызвать поездного электромеханика и начальника поезда.

2.3.2.8 При эксплуатации эвакуационных путей, эвакуационных и аварийных выходов запрещается:

1) загромождать эвакуационные пути, эвакуационные выходы (коридоры, тамбуры, марши лестниц, двери), аварийные выходы различными материалами, мусором и другими предметами, а также блокировать двери эвакуационных выходов;

2) фиксировать самозакрывающиеся двери, коридоров, тамбуров в открытом положении, а также снимать их;

3) заменять стеклопакеты (аварийных окон, дверей на путях эвакуации при их повреждении) на стеклопакеты с несоответствующими техническим условиям характеристиками.

2.3.2.9. Состав поезда из двухэтажных вагонов должен формироваться с учетом расположения эвакуационных выходов, по схеме: в первом вагоне тамбур с головы поезда, в последнем вагоне тамбур с хвоста поезда.

2.4 Требования пожарной безопасности при эксплуатации вагонов пассажирских поездов с кабельным телевидением и дополнительным коммутационным оборудованием

2.4.1 Вагоны с кабельным телевидением – вагон повышенной комфортности, в котором установлена система, позволяющая транслировать программы кабельного телевидения, с наличием телевизионного приемника в каждом купе вагона.

2.4.2 Электрооборудование вагонов с кабельным телевидением должно соответствовать требованиям технической документации.

При этом должны быть выполнены следующие основные требования пожарной безопасности:

1) электромонтажные провода от одного места соединения до другого должны быть без повреждения изоляции, соединения проводов – клеммные.

Применение скруток и спаек проводов не допускается;

2) монтажные провода должны быть собраны в жгуты, скрепленные бандажами;

3) металлический корпус электрооборудования должен иметь заземляющий зажим; присоединение заземляющих проводников к корпусу электрооборудования должно быть выполнено резьбовым соединением; металлорукава и трубы должны быть заземлены на металлоконструкцию вагона;

4) для монтажа оборудования следует применять марки проводов, предусмотренные технической документацией.

2.4.3 Вагон для перевозки автомобилей должен быть оборудован установкой пожаротушения. При технико-экономическом обосновании

допускается применение автономных установок пожаротушения.

2.4.4 Вагоны должны быть оснащены первичными средствами пожаротушения согласно таблицам 1 и 2 раздела 4 настоящей Инструкции.

3 ОБЯЗАННОСТИ ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПОЖАРА

3.1 В случае срабатывания пожарной сигнализации, появления дыма или запаха гари в вагоне необходимо определить и осмотреть место возможного пожара, проверить исправность работы электрооборудования.

3.2 Порядок действия поездной бригады пассажирского поезда при обнаружении пожара в пассажирском вагоне приведён в приложении А настоящей Инструкции.

3.3 Порядок действия поездной бригады при обнаружении пожара в пассажирском вагоне скоростного пассажирского поезда «СТРИЖ» (ТАЛЬГО) приведён в приложении Б настоящей Инструкции.

4 ОСНАЩЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ПЕРВИЧНЫМИ СРЕДСТВАМИ ПОЖАРОТУШЕНИЯ И СРЕДСТВАМИ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ

4.1 Вагоны пассажирских поездов обеспечиваются огнетушителями, пожарным инвентарём, оборудованием и ручным инструментом согласно «Нормам оснащения объектов и подвижного состава первичными средствами пожаротушения» утверждены и введены в действие распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2010 г. № 2624р.

Выбор типа, размещение и техническое обслуживание огнетушителей осуществляется согласно требованиям свода Правил «Техника пожарная. Огнетушители. Требования к эксплуатации» СП 9.13130.2009 утверждён и введён в действие Приказом МЧС России от 25 марта 2009 г. № 179.

Нормы оснащения и место установки в пассажирских вагонах огнетушителей и генераторов приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Нормы оснащения пассажирских вагонов огнетушителями*

Наименование вагона (ЦМВ)	Класс пожара	Место установки огнетушителей в вагоне	Огнетушители, шт. на один вагон		
			Порошковые ОП-5 или другие аналогичного типа	Воздушно-пенные ОВП-5 или водные мелкодисперсные ОВМ-5 или воздушно-эмульсионные ОВЭ-5	Углекислотные ОУ-5 или ОУ-6
1	2	3	4	5	6
Пассажирский с водяным или комбинированным отоплением**	А, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего		- 1	1 -
Пассажирский с электроотоплением 3000 В**	А, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего		- 1	2 -
Габарита "РИЦ"***	А, Е	В боковом коридоре: со стороны служебного отделения со стороны нерабочего тамбура		- 1	1 -
Багажный**	А, В, Е	В коридоре со стороны рабочего тамбура В багажной кладовой	1 -	- 1	- 1
Вагон-ресторан: с плитой на жидком топливе**	А, В, Е	На перегородке столовой напротив распределительного шкафа В среднем коридоре котлового тамбура В коридоре некотлового тамбура	- 1 -	- 1 1	2 - -
с плитой на твердом топливе и электроплитой **	А, Е	На перегородке столовой напротив распределительного шкафа В коридоре со стороны котлового тамбура В боковом коридоре со стороны некотлового тамбура	- 1 -	- 1 1	2 - -
с плитой на газовом оборудовании **	А, С, Е	На перегородке столовой напротив распределительного шкафа В коридоре со стороны котлового тамбура В боковом коридоре со стороны некотлового тамбура	- 1 -	- 1 1	2 - -

1	2	3	4	5	6
Вагон с буфетным помещением**	А, В, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего в буфете	1 - -	- 1 -	- - 1
Двухэтажный вагон	А, В, Е	Коридор тормозной стороны вагона коридор не тормозной стороны вагона	- -	1 1	2 1
Двухэтажный вагон-ресторан	А, В, Е	Коридор тормозной стороны вагона коридор не тормозной стороны вагона кухня	- -	1 1 1	2 1
Пассажирский поезд «СТРИЖ» (ТАЛЬГО)***: вагон промежуточный;	А, В, Е		-	1	-
технический вагон;		служебное помещение	-	1	-
		машинное отделение	-	1	-
вагон-ресторан; вагон-буфет.		кухня зал	- -	1 1	- -
Служебные пассажирские вагоны**, тормозоиспытательный вагон	А, В, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего в помещении дизельного генератора	- -	- 2	1 -
Пассажирский вагон, временно занятый под жилье**	А, В, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: котлового некотлового	- -	- 1	1 -
Пассажирский вагон узкой колеи**	А, В, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего	- -	- 1	1 -
Вагон сопровождения пассажирского вагона для перевозки легковых автомобилей	А, В, С, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего	- -	- 1	1 -
Вагон для перевозки легковых автомобилей***	А, В, С, Е	В противоположных углах возле рольставней	-	1	1
Для перевозки спецконтингента	А, Е	В малом коридоре со стороны тамбура: рабочего нерабочего	- -	- 1	1 -

* – Поезд допускается дополнительно оснащать двумя комплектами генераторов огнетушащего аэрозоля оперативного применения (основным и резервным) по 6 шт. ГОП АГС-5 в каждом комплекте. Генераторы аэрозоля оперативного применения используются в качестве дополнительных первичных средств пожаротушения, которые размещаются в вагонах в подвагонных ящиках, технических аптечках и др. технических помещениях вагона, в которых исключается возможность пребывания посторонних людей.

В пассажирском поезде «Стриж» генераторы размещаются в технических вагонах. Узлы запуска генераторов хранятся отдельно у начальника поезда. Обязательным условием

при оснащении поезда ГОП АГС-5 является их утилизация поставщиком после окончания срока эксплуатации.

** – В период проведения ремонтных работ (модернизации) в заводских условиях в шкафу управления электрооборудованием вагона устанавливается огнетушитель самосрабатывающий порошковый (ОСП).

*** – Вагоны оснащены системой автоматического пожаротушения, техническое обслуживание данных систем проводится в соответствии с руководством по эксплуатации.

4.2 Вагоны с кабельным телевидением, багажные и другие, кроме огнетушителей, оснащаются оборудованием и ручным инструментом, нормы оснащения и место расположения которых приведены в таблице 2.

Таблица 2 – Нормы оснащения пассажирских вагонов инвентарем и другими средствами пожаротушения*

Наименование вагона	Место установки	Наименование инвентаря и единица измерения, шт.			
		Грубошерстная ткань (войлок или кошма) размером 2×2 м	Ведро пожарное	Топор ТПП	Лом ЛПУ (багор)
Вагон с кабельным телевидением	Службное купе	2	-	-	-
Багажный	Котельное отделение	-	-	1	1 (1)
Поезд для перевозки людей в приспособленных вагонах	На поезд	-	4	1	1

* Пассажирский поезд «СТРИЖ» оснащается кошмой пожарной в количестве 2 штук на состав. Выдается на технические вагоны по 1 шт.

4.3 Устройство огнетушителей, их технические характеристики и описание работы, приведено в приложении В настоящей Инструкции.

Содержание и обслуживание огнетушителей приведены в приложении Г настоящей Инструкции.

4.4 Пассажирские вагоны, оборудуются установками пожарной сигнализации (далее – УПС) способными обнаруживать, оповещать о возникновении пожара на ранней стадии загорания в контролируемых помещениях вагона и установками водяного пожаротушения (далее – УВПТ) способными тушить очаги пожара в начальной стадии его развития.

Описание работы УПС и УВПТ приведено в приложении Д настоящей инструкции.

4.5 В каждом вагоне, в пульте управления электрооборудованием, в соответствии с проектом Л 1.002 и ТУ 32 ЦЛ 0001-94 устанавливаются огнетушители самосрабатывающие порошковые ОСП-1 в соответствии с

проектом на тип вагона, либо другие автономные или автоматические установки пожаротушения, разрешенные к применению на железнодорожном подвижном составе.

Описание работы ОСП-1 приведено в приложении Е настоящей Инструкции.

4.6 Каждый вагон в составе пассажирского поезда обеспечивается средствами индивидуальной защиты, не менее чем двумя самоспасателями для защиты органов дыхания и зрения людей при эвакуации из помещений во время пожара.

Пассажирский поезд «СТРИЖ» оснащается самоспасателями в количестве 6 штук на состав, с размещением по 2 штуки в технических вагонах и в вагоне ресторане.

Описание устройства и принцип действия самоспасателей изолирующих и фильтрующих приведено в приложении Ж настоящей Инструкции.

4.7 Каждый вагон, в котором предусмотрены места для маломобильных групп населения (инвалидов), оснащается одними носилками медицинскими мягкими бескаркасными огнестойкими (описание применения приведено в приложении З настоящей Инструкции, которые могут применяться в том числе и как огнезащитная накидка, для обеспечения безопасной эвакуации инвалидов.

5 ОБУЧЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

5.1 Работники, связанные с техническим обслуживанием, ремонтом и эксплуатацией пассажирских вагонов должны проходить пожарно-техническую подготовку по программе пожарно-технического минимума (далее – программа ПТМ) согласованной с органами МЧС России согласно приложения К настоящей инструкции.

Лица, не прошедшие вводный противопожарный инструктаж и (или) не сдавшие зачеты по программе ПТМ, к работе не допускаются.

5.2 Руководители Пассажирских вагонных депо (участков), в соответствии с программой ПТМ разрабатывают конспекты проведения занятий по мерам пожарной безопасности.

Программы ПТМ должны предусматривать изучение:

пожарной опасности пассажирского вагона и возможные причины возникновения пожара в вагонах и меры их предупреждения;

требований пожарной безопасности в вагонах, находящихся в пунктах формирования, оборота и в пути следования поездов;

мер пожарной безопасности в вагонах при техническом обслуживании и ремонте;

функциональных возможностей первичных средств пожаротушения и средств индивидуальной защиты органов дыхания и зрения, установок пожарной сигнализации и пожаротушения, находящихся в пассажирских вагонах, принципа работы с ними, их действия и меры безопасности при их применении;

методов эвакуации пассажиров при возникновении пожара и в аварийных ситуациях из пассажирских вагонов разного типа;

порядка вызова пожарного поезда и (или) государственной противопожарной службы;

обязанностей начальника поезда, поездного электромеханика, проводников и других работников, перечисленных в п. 1.6, при возникновении пожара.

5.3 Программы обучения разрабатываются на основе конкретных материалов, относящихся к эксплуатируемым или ремонтируемым вагонам в данном депо или на участке. При обучении необходимо использовать технические средства обучения (компьютеры, телевидение и др.), натурные образцы, вагоны-тренажеры.

5.4 Тематический план учебной программы ПТМ для работников и руководителей, ответственных за пожарную безопасность при эксплуатации, техническом обслуживании и ремонте пассажирских вагонов представлен в приложении И.

5.5 На основании программы ПТМ работником ответственным за проведение технической учебы разрабатываются конспекты учебных занятий, которые должны отвечать следующим требованиям:

- разработаны в электронном виде (рукописный вариант, а так же копии страниц, инструкций, учебников и другой литературы не допускается);

- отражать тематику занятия с учётом категорий работ и профессий, цель учебного занятия, перечень оснащения, необходимого для проведения занятия, используемый метод обучения, содержать перечень литературы, рекомендуемый для самостоятельного изучения, контрольные вопросы, тесты для проверки степени усвоения изученного материала, учитывать специфику работы структурного подразделения, а так же типы пассажирских вагонов эксплуатируемых в данном структурном подразделении;

- утверждены главным инженером структурного подразделения;

5.6 Начальники депо (участков), своими приказами устанавливают:

- 1) порядок и сроки проведения занятий по разработанной программе ПТМ;

- 2) место проведения;

- 3) список должностных лиц, на которых возлагается ответственность за проведение занятий;

4) перечень работников, принятых временно, обучающихся студентов прибывших на практику, а также командированных лиц, связанных с техническим обслуживанием, эксплуатацией и ремонтом вагонов, которые должны проходить обучение;

5) порядок направления вновь принимаемых на работу работников для прохождения первичного противопожарного инструктажа.

5.7 Лица, назначаемые на должности начальников поездов, начальников тормозоиспытательных вагонов, поездных электромехаников, бортмехаников, проводников, директоров и работников вагонов-ресторанов, директоров вагонов-буфетов, сдают зачет в объеме Пожарно-технического минимума настоящей Инструкции.

5.8 Для проведения проверки знания требований пожарной безопасности работников, прошедших обучение ПТМ, приказом начальника депо создается квалификационная комиссия в составе не менее трех человек, прошедших обучение и проверку знания требований пожарной безопасности в установленном порядке.

5.9 Руководит работой квалификационной комиссии по проверке знания требований пожарной безопасности председатель - главный инженер депо (заместитель начальника), в его отсутствие заместитель председателя.

5.10 В состав квалификационной комиссии входит секретарь и члены комиссии, а также представитель ФГП ВО ЖДТ России (на договорной основе).

5.11 Работники, проходящие проверку знаний, должны быть заранее ознакомлены с программой и графиком проведения проверки знаний.

5.12 Внеочередная проверка знаний правил пожарной безопасности работников независимо от срока проведения предыдущей проверки проводится:

1) при утверждении новых или внесении изменений в нормативные правовые акты, содержащие требования пожарной безопасности (при этом осуществляется проверка знаний только этих нормативных правовых актов);

2) при вводе в эксплуатацию нового оборудования и изменениях технологических процессов, требующих дополнительных знаний по правилам пожарной безопасности работников (в этом случае осуществляется проверка знаний требований пожарной безопасности, связанных с соответствующими изменениями);

3) при назначении или переводе работников на другую работу, если новые обязанности требуют дополнительных знаний по пожарной безопасности (до начала исполнения ими своих должностных обязанностей);

4) по требованию должностных лиц органов Госжелдорнадзора, работников ведомственной пожарной охраны железнодорожного транспорта осуществляющих профилактику пожаров (при наличии договора), а также уполномоченного лица АО «ФПК», его филиалов и их структурных

подразделений при установлении нарушений требований пожарной безопасности и недостаточных знаний требований пожарной безопасности;

5) после происшедших пожаров, а также при выявлении нарушений работниками организации требований нормативных правовых актов по пожарной безопасности работников;

б) при перерыве в работе по профессии более шести месяцев.

Объем и порядок процедуры внеочередной проверки знания требований пожарной безопасности определяются стороной, инициирующей ее проведение.

5.13 Перечень контрольных вопросов для проверки знания правил пожарной безопасности работников разрабатывается главным инженером и утверждается руководителем с учетом специфики производственной деятельности и включает в обязательном порядке практическую часть (действия при пожаре, применение первичных средств пожаротушения).

5.14 Контроль за своевременным проведением проверки знания правил пожарной безопасности работников осуществляется начальником пассажирского вагонного депо (участка).

5.15 После прохождения обучения и сдачи зачета работнику, прошедшему обучение по программе пожарно-технического минимума, выдается удостоверение о проверке знаний по пожарной безопасности в объеме пожарно-технического минимума по форме, приведенной в приложении И, или вносится отметка в удостоверение, если такое обучение проводится повторно. Указанное удостоверение является внутренним документом АО «ФПК» и выдается отделом кадров подразделения АО «ФПК», в штате которого числится работник, на основании протокола (или акта), в котором зафиксированы положительные результаты сданного зачета после прохождения обучения по программе ПТМ.

5.16 Периодичность проведения занятий с последующим принятием зачетов у работников, связанных с ремонтом, эксплуатацией вагонов по вопросам противопожарной защиты и действиям при возникновении пожара – не реже двух раз в год.

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ ПОЕЗДНОЙ БРИГАДЫ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПОЖАРА В ПАССАЖИРСКОМ ВАГОНЕ

А.1 В случае обнаружения пожара проводники обязаны:

При обнаружении задымленности в вагоне, появлении запаха дыма или открытого огня во время следования поезда, а также в случае срабатывания установки пожарной сигнализации дежурный проводник вагона должен убедиться в достоверности показания оборудования, проверить и оценить происшествие и в случае обнаружения пожара предпринять следующие действия:

- вызвать второго проводника вагона, находящегося на отдыхе;
- остановить поезд стоп-краном, за исключением случаев, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, где затруднена эвакуация пассажиров и имеются препятствия для тушения. В случае, когда возникновение пожара обнаружено при нахождении поезда в местах, исключающих его остановку, он должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест;
- обесточить вагон (в светлое время суток), а в ночное время отключить все потребители, систему вентиляции, кроме цепи аварийного освещения, привести в закрытое положение противопожарную заслонку(и) и принять посильные меры к тушению пожара.

Дежурный проводник вагона приступает к тушению пожара в начальной стадии его развития, соблюдая правила личной безопасности первичными средствами пожаротушения и установкой водяного пожаротушения с использованием запаса воды из системы вагона (кроме пульта управления электрооборудованием вагона и агрегатов, находящихся под напряжением).

В случае ложного срабатывания УПС дежурный проводник вагона должен вызвать электромеханика поезда и перезапустить УПС.

Второй проводник вагона в это время обязан вызвать по цепочке через проводников соседних вагонов или по внутripоездной связи начальника поезда и поездного электромеханика. После полной остановки поезда открыть и зафиксировать тамбурные боковые и торцевые двери (а при отсутствии высокой платформы и фартуки) обоих тамбуров в аварийном вагоне и закрепить их фиксаторами.

Организовать эвакуацию пассажиров:

- открыть двери всех купе;
- оповестить пассажиров об организованной эвакуации из поезда.

Примерный текст оповещения пассажиров:

«Граждане пассажиры! В связи с возможной опасностью пожара прошу срочно покинуть вагон. Все двери открыты».

При эвакуации пассажиров проводники аварийного и соседнего вагонов должны не допуская паники и встречного движения вывести пассажиров в соседние вагоны и на полевую сторону путей.

В зависимости от места возникновения пожара эвакуацию пассажиров производить в направлении, противоположном источнику возгорания.

Провести осмотр по всему вагону (в направлении выхода) на случай, обнаружения заблокированных в купе пассажиров или невозможности эвакуации указанных лиц, при необходимости используя для этих целей самоспасатель. Проверить отсутствие пассажиров в каждом купе и туалете.

При перекрытии путей эвакуации открыть или разбить окна аварийного выхода, где они предусмотрены конструкцией вагона. В случае невозможности штатной эвакуации, эвакуация производится через окна аварийного выхода.

При отсутствии возможности эвакуации пассажиров через тамбурные двери и окна аварийного выхода, разбить или открыть окна, расположенные за очагом пожара.

Второй проводник аварийного вагона после эвакуации пассажиров обязан закрыть торцевые тамбурные двери на соседних и на горящем вагонах и принять посильные меры к тушению пожара первичными средствами пожаротушения и установкой пожаротушения с использованием запаса воды из системы вагона (кроме электрощита вагона и агрегатов находящихся под напряжением).

После эвакуации пассажиров, при отсутствии прямого доступа к очагу горения вследствие задымления, повышенной температуры, появления токсичных продуктов горения, следует применить для ликвидации пожара генераторы огнетушащего аэрозоля оперативного применения, с соблюдением мер безопасности их использования и запуска.

Во время тушения пожара, после эвакуации пассажиров, торцевые тамбурные двери должны быть закрыты до окончания тушения пожара.

При обслуживании тремя проводниками двух вагонов: два проводника выполняют работы в аварийном вагоне (согласно выше описанным действиям), третий проводник помогает эвакуации пассажиров, затем выполняет распоряжения начальника поезда по участию в тушении пожара и ликвидации его последствий.

Проводники соседних вагонов должны оказать помощь пассажирам при выходе из поезда, обеспечить направление пассажиров в безопасное место

(точку сбора, указанную начальником поезда), не допуская того, чтобы пассажиры, спустившиеся с поезда, препятствовали эвакуации других пассажиров.

Проводники принимают посильные меры к тушению пожара, не дожидаясь прибытия начальника поезда и поездного электромеханика.

В целях соблюдения личной безопасности поездная бригада должна знать время защитного действия самоспасателя указанного в паспорте и (или) руководстве по эксплуатации к этим средствам защиты.

А.2 Действия дежурного проводника соседнего вагона

Получив информацию о пожаре, проводник обязан сообщить о чрезвычайной ситуации по цепочке проводнику следующего вагона, либо по телефонной связи.

Разбудить отдыхающего проводника, предупредить о возникновении пожара в соседнем вагоне и возможной эвакуации пассажиров.

Направить отдыхающего проводника к горящему вагону с огнетушителями и самоспасателем по полевой, стороне пути.

Объявить и организовать эвакуацию пассажиров, открыть тамбурные боковые, торцевые двери.

После полной эвакуации пассажиров из своего вагона принять посильные меры к тушению пожара в горящем вагоне.

А.3 Действия отдыхающего проводника соседнего с горящим вагоном

Получив сообщение от дежурного проводника о пожаре - обязан взять огнетушители, самоспасатель и доставить их к горящему вагону выйдя на полевую сторону пути.

Оказывать помощь при тушении пожара и эвакуации пассажиров горящего вагона, действовать по указанию начальника поезда.

А.4 Дежурный проводник хвостового вагона обязан:

Сообщить отдыхающему проводнику информацию о возгорании в поезде.

Привести в действие ручной тормоз.

По указанию начальника поезда произвести ограждение железнодорожного пути, на котором остановлен поезд и смежного железнодорожного пути в соответствии с требованиями пунктов 45–49 Приложения № 7 к ПТЭ.

Отдыхающий проводник хвостового вагона берет огнетушители и прибывает к горящему вагону, действует по указанию начальника поезда.

А.5 Дежурные и отдыхающие проводники остальных вагонов обязаны: (кроме дежурного проводника головного вагона) прибыть к горящему

вагону с огнетушителями или другими средствами пожаротушения и действовать по указанию начальника поезда.

А.6 Начальник поезда обязан:

Немедленно прибыть к месту задымления, либо пожара с огнетушителями или с другими средствами первичного пожаротушения, самоспасателем и носимой радиостанцией.

После оценки происшествия и определения необходимости эвакуации пассажиров дать конкретные указания всем членам поездной бригады о порядке дальнейших действий:

- экстренный сбор поездной бригады возле пострадавшего вагона;
- организация тушения пожара;
- организация и направление эвакуации пассажиров;
- определение точки сбора или места, куда должны направляться пассажиры, с обеспечением их безопасности, без помех для эвакуации.

Начальник поезда обязан лично убедиться в полной эвакуации пассажиров из вагона, при необходимости используя для этих целей самоспасатель.

Вызвать по радиосвязи через локомотивную бригаду территориальное пожарное подразделение и пожарный поезд, сообщить по мобильному телефону или другими средствами связи в Ситуационный центр АО «ФПК»:

- номер поезда;
- местонахождение;
- свою фамилию, имя, отчество, номер мобильного телефона;
- обстоятельства случившегося.

Принять меры к расцепке состава и отводу горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны (не менее 15–20 м) или близко расположенные здания и сооружения, а также обеспечить беспрепятственный подъезд передвижных средств пожаротушения. При этом машинист и помощник машиниста локомотива обязаны действовать по указанию начальника поезда.

На электрифицированных участках, после расцепки состава потребовать через машиниста локомотива снятия напряжения с контактной сети.

Организовать ограждение хвостовой части состава и горящего вагона поезда на перегоне согласно требованиям инструкции по сигнализации, а также закрепление оставленной группы вагонов и загоревшегося вагона в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (Приложение N 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса РФ от 21.12.2010 N 286.

Начальник поезда руководит и передает приказы остальным работникам поезда бригады на принципе единоначалия во избежание повторений и разночтения команд, до прибытия территориальных пожарных подразделений или пожарного поезда.

Начальник поезда обязан организовать работу поезда бригады и принять все возможные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара.

А.7 Поездной электромеханик обязан:

Немедленно прибыть к месту задымления, либо пожара с огнетушителями и другими средствами пожаротушения, а также со спасателем.

Убедиться в том, что вагон обесточен (в светлое время суток), а в ночное время отключены все потребители, кроме цепи аварийного освещения.

Удалить предохранитель аккумуляторной батареи (далее – АБ) на пульте управления (по возможности) и в обязательном порядке предохранитель, расположенный в коробке на аккумуляторном ящике (с целью полного обесточивания системы электроснабжения вагона).

По указанию начальника поезда и под его руководством – выполнить расцепку состава и отвод горящего вагона на расстояние, исключающее возможность перехода огня на соседние вагоны и близко расположенные здания и сооружения, а также обеспечить беспрепятственный подъезд передвижных средств пожаротушения, действуя при этом в следующей последовательности:

а) пройти к кабине локомотива и взять у машиниста или его помощника ключ высоковольтного отопления поезда;

б) посмотреть в справке формы ВУ-45 требуемое количество осей для безопасного закрепления состава на перегоне (станции) и дать команду проводникам о закреплении каждой группы вагонов ручными тормозами (тормозными башмаками) после изоляции горящего вагона;

в) разъединить высоковольтную магистраль головного вагона поезда и электровоза (при этом на электровозе предварительно должны быть опущены токоприемники);

г) отцепить вагоны, стоящие за горящим вагоном, для чего поднять переходные площадки горящего вагона, разъединить межвагонные соединения с обоих концов горящего вагона, перекрыть концевые краны, разъединить тормозные рукава, привести в действие автотормоза оставшейся на месте части поезда, повернуть рычаг автосцепки горящего вагона в положение расцепки, проследить за тем, чтобы часть поезда вместе с горящим вагоном продвинулась локомотивом на расстояние не менее 15—20 м;

д) отцепить загоревшийся вагон от 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;

е) до прибытия территориального пожарного подразделения или пожарного поезда принять все возможные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара.

А.8. Особенности эвакуации пассажиров из двухэтажных пассажирских вагонов при обнаружении пожара

В случае обнаружения пожара работники поезда обязаны производить эвакуацию пассажиров из вагонов моделей 61-4465 (купейный, СВ), 61-4473 (вагон-ресторан) в зависимости от места возгорания и расположения вагонов:

через тамбур тормозного конца вагона – на полевую сторону и (или) через торцевую дверь и межвагонный переход в соседний вагон;

через коридор нетормозного конца вагона и межвагонный переход в соседний вагон.

Эвакуация пассажиров из вагона модели 61-4472 (штабной вагон) производится через тамбур тормозного и нетормозного конца вагона на полевую сторону и (или) через торцевую дверь и межвагонный переход в соседний вагон.

Дежурный проводник эвакуирует пассажиров 2-го этажа, а проводник отдыхающей смены эвакуирует пассажиров 1-го этажа.

При перекрытии путей эвакуации для спасения и самоспасания пассажиров используются аварийные окна, с использованием имеющихся в вагоне штатных приспособлений.

Для спуска на земляное полотно через аварийные окна применяются: на 1-м этаже – канат, на 2-м этаже – веревочная лестница, или другое средство спасения с высоты согласованное установленным порядком и имеющее сертификат соответствия.

Окна, используемые как аварийные, должны либо открываться изнутри с помощью специального приспособления, либо иметь легко разбиваемое безопасное стекло. В последнем варианте у окна должен быть закреплен молоток с заостренным стальным бойком, масса которого от 0,10 до 0,15 кг.

Эвакуационные и аварийные выходы, должны быть обозначены указателями, соответствующими требованиям ГОСТ Р 12.4.026 (раздел 6).

При наличии в коридорах вагонов ковровых дорожек должны быть предусмотрены крепления для фиксации дорожек с целью беспрепятственной эвакуации людей.

Сопровождающее инвалида лицо при посадке в вагон пассажирского поезда должно быть проинструктировано проводником вагона о том, что при объявлении эвакуации о пожаре необходимо помочь одеть инвалиду и одеть на себя имеющиеся в вагоне средства защиты органов дыхания и зрения. В целях предотвращения паники, эвакуация инвалида и сопровождающего его лица производится только после завершения эвакуации из вагона остальных пассажиров, которые не обеспечены индивидуальными средствами защиты органов дыхания и зрения.

Эвакуация инвалида производится:

через тамбур тормозного конца вагона на носилках;

через коридор не тормозного конца вагона на инвалидной коляске.

А.9 В вагоне-ресторане

При возникновении пожара в вагоне-ресторане, первый из обнаруживших пожар работников вагона-ресторана обязан остановить поезд стоп-краном за исключением случая, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров и препятствующих тушению пожара (поезд должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест); затем сообщает о пожаре всем дежурным работникам вагона ресторана (на кухне и в зале).

Сторож (во время его отдыха официант) обязан:

- подготовить пути эвакуации;

- оповестить по цепочке поездную бригаду (вызывает начальника поезда и поездного электромеханика);

- после эвакуации посетителей принять посильные меры к тушению пожара. Также оповестить по цепочке или с использованием внутripоездной и других средств связи поездную бригаду (вызывает начальника поезда и поездного электромеханика).

Рабочий по кухне:

- подготавливает пути эвакуации со стороны кухни;

- оповещает по цепочке поездную бригаду (вызывает начальника поезда и поездного электромеханика);

- после эвакуации посетителей принять посильные меры к тушению пожара. Также оповестить по цепочке или с использованием внутрипоездной и других средств связи поездную бригаду (вызывает начальника поезда и поездного электромеханика).

Повар:

- после эвакуации посетителей принимает посильные меры к тушению пожара. Также оповещает по цепочке или с использованием внутripоездной и других средств связи поездную бригаду (вызывает начальника поезда и поездного электромеханика).

Директор вагона-ресторана (в случае его отсутствия - официант) обязан:

- оповестить посетителей о необходимости эвакуации;
- обесточить вагон нажатием на аварийную кнопку на электрошите управления электрооборудованием вагона;
- руководить эвакуацией посетителей;
- после эвакуации принять посильные меры к тушению пожара.

Официант:

- помогает эвакуации посетителей;
- после эвакуации принимает посильные меры к тушению пожара.

В нерабочее время:

Сторож вагона-ресторана:

- останавливает поезд стоп-краном за исключением случая, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров и препятствующих тушению пожара (поезд должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест);
- обесточивает вагон нажатием на аварийную кнопку на электрошите управления электрооборудованием вагона;
- оповещает о пожаре поездную бригаду (со стороны расположения штабного вагона);
- перекрывает торцевую дверь и открывает боковые тамбурные двери;
- принимает посильные меры к тушению пожара.

А.10 В багажном вагоне, следующем в составе пассажирского поезда

Дежурный приемосдатчик груза и багажа в поездах обязан:

- остановить поезд стоп-краном за исключением случаев, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров из других вагонов поезда и препятствующих тушению пожара (поезд должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест);
- подать сигнал остановки в сторону локомотива;
- сообщить отдыхающему приемосдатчику груза и багажа в поездах;
- обесточить вагон нажатием на аварийную кнопку;
- принять посильные меры по тушению пожара первичными средствами пожаротушения.

Отдыхающий приемосдатчик груза и багажа в поездах:

- выходит на полевую сторону ж/д пути и сообщает о возгорании проводнику ближайшего пассажирского вагона;
- принимает посильные меры по тушению пожара первичными средствами пожаротушения.

А.11 В почтовом вагоне, следующем в составе пассажирского поезда

Начальник почтового вагона или иное должностное Лицо ответственное за пожарную безопасность в пути следования обязано - остановить поезд стоп-краном за исключением случая, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров из других вагонов поезда и препятствующих тушению пожара (поезд должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест);

- подать сигнал остановки в сторону локомотива;
- обесточить вагон нажатием на аварийную кнопку;
- принять посильные меры по тушению пожара первичными средствами пожаротушения.

Заместитель начальника почтового вагона:

- выходит на полевую сторону ж/д пути и сообщает о возгорании проводнику ближайшего пассажирского вагона;
- принимает посильные меры по тушению пожара.

Начальник почтового вагона организует тушение пожара.

Обязанности других членов поезда бригады при возгорании в вагоне – ресторане, багажном и почтовом вагонах соответствуют их обязанностям при возгорании пассажирского вагона.

До прибытия территориального пожарного подразделения или пожарного поезда, поезда бригада должна принять все посильные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара,

А.12 Тушение пожара в вагоне пассажирском предназначенном для перевозки легковых автомобилей

При возникновении пожара, в вагоне, предназначенном для перевозки легковых автомобилей (далее – вагон-автомобилевоз), произойдет срабатывание пожарной сигнализации и системы автоматического пожаротушения (далее – СПЗ), сигнал о пожаре поступит на съемный пульт управления (далее – пульт) находящийся в первом купе вагона сопровождения.

Дежурный приемосдатчик груза и багажа обязан:

- нажать кнопку «Сброс звука» для отключения звуковой сигнализации;
- остановить поезд стоп-краном за исключением случая, когда поезд находится в тоннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, не допускающих эвакуацию пассажиров из других вагонов поезда и препятствующих тушению пожара (поезд должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест);

сообщить о происшествии начальнику поезда через работников поезда бригады или средства внутривозездной связи

принять меры по выявлению причин срабатывания СПЗ в вагоне-автомобилевозе, при этом взяв с собой из вагона сопровождения генераторы огнетушащего аэрозоля;

обесточить вагон путем отключения специального электрического разъема (находящиеся с торцевых сторон вагона) от вагона сопровождения

при отказе системы автоматического пожаротушения, принять усиленные меры по тушению пожара, путем забрасывания в вагон-автомобилевоз генераторов огнетушащего аэрозоля.

Обязанности других членов поездной бригады при возгорании в вагоне – автомобилевозе соответствуют их обязанностям при возгорании пассажирского вагона.

До прибытия территориального пожарного подразделения или пожарного поезда поездная бригада должна принять все усиленные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара.

**Порядок по действиям поездной бригады
при обнаружении пожара
в скоростном пассажирском поезде «СТРИЖ» (ТАЛЬГО)**

1 Общие требования

Начальник поезда должен быть проинформирован о возникновении пожара в первую очередь.

При возникновении пожара поездная бригада и начальник поезда могут получать информацию с помощью сигналов детекторов возгорания поступивших на центральные пункты контроля, расположенные в технических вагонах и в вагоне кафетерии (тип А и D) или с помощью информации, передаваемой работниками поездной бригады через средства внутрипоездной связи, установленные в каждом вагоне. В случае активации какого-либо из пожарных извещателей в составе системы противопожарной защиты, начальник поезда должен проверить и оценить происшествие, определить наиболее оптимальный порядок действий (использование огнетушителей, остановка поезда, эвакуация пассажиров и т.д.), а в случае ложного срабатывания вызвать бортмеханика поезда.

При обнаружении задымленности в вагоне, появлении запаха дыма или открытого огня во время следования поезда, а также в случае срабатывания системы обнаружения пожара в вагоне члены поездной бригады обязаны сообщить о происшествии начальнику поезда по внутрипоездной связи при помощи индивидуального переносного терминала или стационарного терминала связи (для спальных вагонов). Начальник поезда по внутрипоездной связи сообщает машинисту локомотива о чрезвычайной ситуации в вагоне и необходимости экстренной остановки поезда.

Машинист локомотива определяет, где необходимо произвести остановку поезда без дополнительной опасности для пассажиров и более эффективной эвакуации.

При этом экстренная остановка поезда запрещена в туннеле, на мосту, виадуке, путепроводе или под мостом и в других местах, где эвакуация пассажиров невозможна или затруднена и (или) имеются препятствия для тушения пожара.

В случае, когда возникновение пожара обнаружено при нахождении поезда в местах, исключаяющих его остановку, он должен быть остановлен немедленно после проследования этих мест.

После оценки происшествия и определения необходимости эвакуации пассажиров начальник поезда дает конкретные указания всем членам поездной бригады о порядке дальнейших действий:

- экстренный сбор поездной бригады возле пострадавшего вагона;
- организация тушения пожара;
- организация и направление эвакуации пассажиров;
- определение точки сбора или места, куда должны направляться пассажиры, с обеспечением их безопасности, без помех для эвакуации.

Начальник поезда руководит и передает приказы остальным работникам поездной бригады на принципе единоначалия во избежание повторений и разночтения команд, до прибытия территориальных пожарных подразделений и (или) пожарного поезда.

2 Эвакуация пассажиров

2.1 После остановки поезда, проводник вагона в котором обнаружен пожар, обязан:

2.1.1 Открыть и зафиксировать внешние двери, через которые предусматривается эвакуация пассажиров, с помощью ручного устройства блокировки двери:

- с помощью аварийного рычага внутри вагона или кнопки открытия снаружи вагона;
- в ручном режиме (аннулирование пневматического и электрического питания) и с последующей активацией рычага аварийного открытия дверей.

2.1.2 Открыть и закрепить внутренние раздвижные двери в коридоре и в тамбуре с помощью активации кнопок автоматического аннулирования данных дверей, а также с помощью бортмеханика поезда через централизованную активацию общего открытия внутренних дверей с помощью кнопок на пульте управления (PS) в техническом вагоне с 1 осью.

2.1.3 Организовать эвакуацию пассажиров:

- открыть двери всех купе (в спальном вагоне);
- оповестить пассажиров об организованной эвакуации из поезда.

Примерный текст оповещения пассажиров:

"Граждане пассажиры! В связи с возможной опасностью пожара прошу срочно покинуть вагон. Двери открыты".

2.1.4 Эвакуировать пассажиров вагона, где произошло возгорание, в смежные вагоны и (или) на полевую сторону путей, предотвратить перемещения в направлении, противоположном эвакуации;

2.1.5 Провести осмотр по всему вагону (в направлении выхода) и проверить отсутствие пассажиров в каждом туалете и купе

2.1.6 Немедленно преградить пути распространения пожара после эвакуации пассажиров посредством закрытия внутренних противопожарных дверей в противопожарных перегородках и противопожарных заслонок в воздуховодах, ограничивающих распространение пожара внутри вагона и за его пределами;

2.1.7 Производить эвакуацию пассажиров в направлении, противоположном источнику возгорания, и с учетом направления развития пожара. По ходу эвакуации необходимо закрывать внутренние противопожарные двери смежных вагонов с пострадавшим;

2.1.8 Разбить окна аварийного выхода при перекрытии путей эвакуации. В случае невозможности штатной эвакуации, эвакуация производится через окна аварийного выхода;

2.2 Проводники соседних вагонов должны оказать помощь пассажирам при выходе из поезда, обеспечить направление пассажиров в безопасное место (точку сбора, указанную начальником поезда), не допуская того, чтобы пассажиры, спустившиеся с поезда, препятствовали эвакуации других пассажиров.

2.3 Начальник поезда должен контролировать эвакуацию и лично убедиться в полной эвакуации всех пассажиров из пострадавшего вагона, используя для этих целей самоспасатель.

3 Тушение пожара

Ответственность за организацию тушения пожара несет начальник поезда.

В случае пожара начальник поезда обязан немедленно прибыть к месту задымления либо пожара с самоспасателем, фонарем и носимой радиостанцией или другими средствами связи.

Вызвать по радиосвязи через локомотивную бригаду территориальное пожарное подразделение или пожарный поезд, сообщить по мобильному телефону или другим средствам связи оперативному дежурному в ситуационный центр АО «ФПК»:

- номер поезда;
- местонахождение;
- свою фамилию, имя, отчество, номер мобильного телефона;
- обстоятельства случившегося

В случае принятия решения об эвакуации пассажиров членам поездной бригады необходимо следовать порядку действий согласно разделу 2 настоящего приложения.

При объявлении начальником поезда экстренного сбора поездной бригады возле пострадавшего вагона проводники остальных вагонов обязаны

прибыть к горящему вагону с огнетушителями или другими первичными средствами пожаротушения, а также с самоспасателями и действовать по указанию начальника поезда.

Проводник горящего вагона обязан организовать эвакуацию пассажиров, после чего принять посильные меры по тушению пожара в начальной стадии его развития, соблюдая правила личной безопасности первичными средствами пожаротушения.

После полной эвакуации пассажиров, при отсутствии прямого доступа к очагу горения вследствие задымления, повышенной температуры, появления токсичных продуктов горения, следует применять для ликвидации пожара генераторы огнетушащего аэрозоля оперативного применения, с соблюдением мер безопасности их использования и запуска.

Проводники смежных с пострадавшим вагонов обязаны оказать помощь, в эвакуации пассажиров используя при необходимости средства индивидуальной защиты органов дыхания и зрения (самоспасатели СПИ-20, ГДЗК-У, Шанс-Е и др.) от опасных факторов пожара (токсичных продуктов горения, искр, повышенной температуры). Принять посильные меры по тушению пожара в начальной стадии его развития первичными средствами пожаротушения, не дожидаясь прибытия остальных членов поезда бригады соблюдая правила личной безопасности.

Во время тушения пожара, после эвакуации пассажиров, внутренние противопожарные двери на соседних и на горящем вагоне должны быть закрыты до окончания тушения пожара.

Бортмеханик поезда обязан:

Немедленно прибыть к месту задымления, либо пожара с огнетушителями и другими средствами пожаротушения, а также со самоспасателем.

Убедиться в том, что вагон обесточен (в светлое время суток), а в ночное время отключены все потребители, кроме цепи аварийного освещения и принять посильные меры, по тушению возгорания соблюдая правила личной безопасности.

Получив сообщение о пожаре (возгорании) в поезде машинист обязан:

немедленно принять меры к остановке поезда служебным торможением в соответствии с разделом 1 Порядок по действиям поезда бригады при обнаружении пожара в скоростном пассажирском поезде «СТРИЖ»;

доложить о месте и причине остановки машинистам всех идущих на перегоне поездов, ДСП (ДНЦ), с указанием километра, пикета, принимаемых мерах, необходимой помощи, возможности дальнейшего следования и наличии габарита по смежному пути;

дать команду поездной бригаде закрепить состав стояночными тормозами и тормозными башмаками, в соответствии с требованиями Приложения № 8 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 года № 286 (далее – ПТЭ);

при угрозе распространения огня на локомотив произвести его отцепку от состава установленным порядком и отвод на безопасное расстояние. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Если по условиям профиля пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается;

дать указание об ограждении поезда (в соответствии с требованиями п.п. 45–49 приложения № 7 к ПТЭ).

В случаях возникновения пожара в пассажирском поезде, машинист и помощник машиниста локомотива обязаны действовать по указанию начальника поезда и в соответствии с Распоряжением от 30 декабря 2010 г. № 2817р «Об утверждении регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД».

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

До прибытия территориального пожарного подразделения или пожарного поезда поездная бригада обязана принять все возможные меры по спасению людей, имущества и тушению пожара, при этом в целях соблюдения личной безопасности проводники должны помнить об индивидуальном пожарном риске и воздействии опасных факторов пожара.

По прибытии, пожарные берут на себя руководство тушением.

4 Аварийные выходы

Все вагоны имеют окна аварийного выхода. Помимо этого, в спальнях вагонов окна в купе также являются аварийными выходами. Окна аварийного выхода сделаны из закаленного стекла, при необходимости это стекло можно разбить с помощью специального молотка (по одному на каждое окно). При

разбивании стекло не оставляет режущих краев и обеспечивает достаточно свободного пространства для выхода пассажиров через эти окна.

К внутренним дверям поезда относятся:

- двери тамбура и коридора, соединяющие два вагона и соединяющие тамбуры с пассажирскими зонами Дверь ручного открытия в коридоре одновременно является частью противопожарных перегородок поезда;

- крайние или торцевые двери позволяют осуществить проход из одного состава в другой в случае движения двумя составами.

К внешним дверям поезда относятся все боковые входные двери с выдвижной подножкой на всех промежуточных пассажирских вагонах, являются запасным выходом из поезда в случае экстренной ситуации.

Все внешние двери имеют систему ручного открытия в экстренной ситуации, обеспечивающую эвакуацию через эти двери.

5 Противопожарное оборудование вагонов в составе поезда

5.1 Пассажирские вагоны поезда оснащены противопожарной системой в составе:

- центральных пунктов контрольно-диагностической системы расположенных в технических вагонах и в вагоне-кафетерии;
- световых индикаторов противопожарной сигнализации;
- оптико-тепловых детекторов, в зонах тамбура, прохода, зала для пассажиров, вагона-кафетерии и ресторана, купе, туалета;
- аварийных кнопок пожарной сигнализации;
- звуковых сигнальных устройств (в купе спальных вагонов);
- противопожарных заслонок в системе СВОК;
- систем автоматического пожаротушения в технических вагонах и в электрических шкафах.

5.2 Пассажирские вагоны поезда оборудованы:

- внутренней противопожарной дверью, расположенной на торце;
- аварийными окнами;
- внешними дверями, являющимися запасным выходом из поезда в случае экстренной ситуации;
- огнетушителями;
- рычагом аварийной остановки (стоп-кран) и вызова начальника поезда;
- телефоном внутренней связи;
- камерами видеонаблюдения.

5.3 При срабатывании любого пожарного извещателя в вагоне происходит следующее:

включается звуковой и зрительный сигнал о пожарной тревоге в системе обнаружения пожара самого вагона, на всех системах обнаружения пожара с

дисплеем и на панели управления центральных пунктов контрольно-диагностической системы с указанием зоны происшествия;

включается световой индикатор пожарной сигнализации (зрительный сигнал на потолке самого вагона), также подается сигнал на пожарные контрольно-приемные приборы установки пожарной сигнализации находящиеся в технических вагонах и в вагоне-кафетерии;

отключается оборудование кондиционирования воздуха данного вагона.

В машинном отделении при поступлении оповещения с двух детекторов, прекращается вентиляция отделения и через 15 секунд двигатель отключается.

При срабатывании пожарного извещателя в тамбуре, в пассажирском салоне или в коридоре, ближайшая к пожарному извещателю противопожарная дверь будет закрыта.

При обнаружении пожара в электрическом шкафу и получении сигналов от пожарного извещателя и от сенсорного провода, в этом шкафу произойдет автоматическое тушение аэрозолем.

При обнаружении в машинном отделении технического вагона возгорания двумя пожарными извещателями, в отделении произойдет автоматическое тушение мелкокапельным распылителем воды через 30 секунд после отключения двигателя.

5.4 В случае отказа автоматической системы пожаротушения, бортмеханик в самоспасателе прежде чем покинуть вагон, по мере возможности производит пуск системы пожаротушения вручную, путем нажатия кнопок, на пульте управления соответствующих защищаемым объемам, после чего покидает вагон.

Если система пожаротушения не запустилась в ручном режиме, то бортмеханик начинает использовать генератор огнетушащего аэрозоля переносной. Генератор приводится в действие при помощи механического устройства запуска, установленного в ручке генератора. Для этого необходимо отвинтить колпачок, достать шнур и резким рывком шнура привести в действие устройство запуска и забросить генератор в горящее помещение технического вагона через дверной проём. После чего закрывает противопожарную дверь горящего вагона для ограничения доступа кислорода.

ПЕРЕНОСНЫЕ ОГNETУШИТЕЛИ, ИХ УСТРОЙСТВО И РАБОТА

Огнетушитель – переносное или передвижное устройство, предназначенное для тушения очага пожара за счёт выпуска огнетушащего вещества, с ручным способом доставки к очагу пожара приведения в действие и управления струёй огнетушащего вещества.

Переносной огнетушитель – огнетушитель с полной массой не более 20 кг, конструктивное исполнение которого обеспечивает возможность его переноски и применения одним человеком.

В.1 Классификация переносных огнетушителей

Переносные огнетушители (далее – огнетушители) предназначены для тушения пожаров классов А, В, С, Е.

Огнетушители в зависимости от применяемого огнетушащего вещества (далее – ОТВ), подразделяют на следующие виды:

- водные (далее – ОВ):
 - с распылённой струёй – средний диаметр капель спектра распыления воды более 150 мкм (могут тушить только модельные очаги пожара класса А);
 - с тонкораспылённой струёй – средний диаметр капель спектра распыления воды более 150 мкм и менее (могут тушить только модельные очаги пожара класса А и В);
- воздушно-эмульсионные (далее – ОВЭ) с фторсодержащим зарядом;
- воздушно-пенные (далее – ОВП), в том числе: с фторсодержащим или другим зарядом, которые в зависимости от кратности образуемого ими потока воздушно-механической пены подразделяются на:
 - огнетушители с генератором пены низкой кратности – кратность пены не более 20;
 - огнетушители с генератором пены средней кратности – кратность пены свыше 20 до 200 включительно;
- порошковые (далее – ОП):
 - с порошком общего назначения, которым можно тушить очаги пожаров классов А, В, С, Е;
 - с порошком общего назначения, которым можно тушить очаги пожаров классов В, С, Е;
- газовые, в том числе:

углекислотные (ОУ);

хладоновые (ОХ).

По принципу создания избыточного давления газа для вытеснения ОТВ огнетушители подразделяют на следующие типы:

- закачные (з);
- с баллоном высокого давления для хранения сжатого или сжиженного газа (б);
- с газогенерирующим устройством (г).

По возможности перезарядки огнетушители подразделяют на:

- перезаряжаемые;
- неперезаряжаемые (однократного пользования).

По величине рабочего давления огнетушители подразделяют на:

- низкого давления [$P_{\text{раб}} \leq 2,5$ МПа при температуре окружающей среды $(20 \pm 2)^\circ\text{C}$];
- высокого давления [$P_{\text{раб}} > 2,5$ МПа при температуре окружающей среды $(20 \pm 2)^\circ\text{C}$].

В зависимости от вида заряженного ОТВ, огнетушители используют для тушения одного или нескольких пожаров следующих классов:

- А – горение твёрдых веществ;
- В – горение жидких веществ;
- С – горение газообразных веществ;
- Д – горение металлов или металлосодержащих веществ (огнетушители специального назначения);
- Е – пожары электрооборудования, находящихся под напряжением.

В.2 Огнетушители углекислотные

Запрещается тушить не обесточенное электрооборудование!

Переносные огнетушители углекислотные ОУ-5 и ОУ-6 предназначены для тушения загораний:

- В – горение жидких веществ;
- С – горение газообразных веществ;
- Е – пожары электрооборудования, находящихся под напряжением не более 1000 В.

Огнетушители ОУ-5 и ОУ-6 в зависимости от места установки изготавливаются в транспортном исполнении, с кронштейном для крепления на вагонах. На рис. В.1 и В.2 представлено устройство огнетушителей.

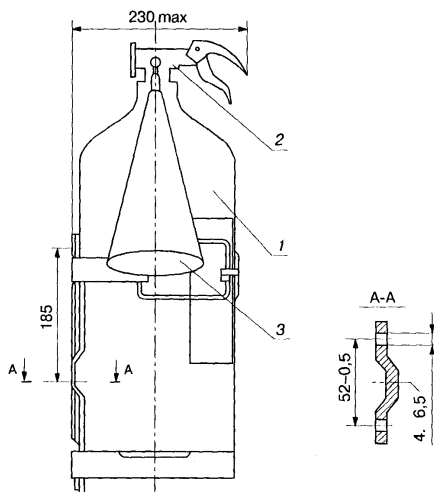


Рисунок В.1 – Огнетушитель ОУ-5

1- баллон; 2 - запорно-пусковое устройство; 3 - раструб

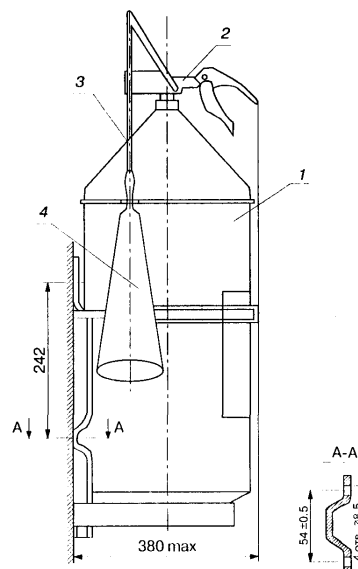


Рисунок В.2 – Огнетушитель ОУ-6

1 – баллон; 2 – запорно-пусковое устройство; 3 - шланг; 4 - раструб

Огнетушитель представляет собой стальной баллон, в горловину которого ввернуто запорно-пусковое устройство (ЗПУ) с раструбом (огнетушитель ОУ-5), а ОУ-6 оборудован шлангом с раструбом.

На рис. Б.3 представлено ЗПУ нажимного типа.

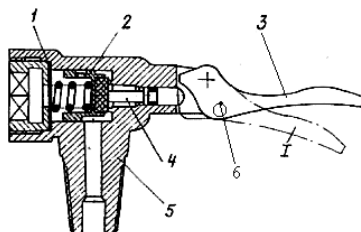


Рисунок В.3 – Запорно-пусковое устройство нажимного типа

1 – предохранительная мембрана; 2 – клапан; 3 – рычаг; 4 – шток; 5 – корпус;
I – рабочее положение рычага.

Порядок приведения огнетушителя в действие

Запрещается тушить не обесточенное электрооборудование!

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- сорвать пломбу и выдернуть чеку;
- направить раструб на очаг пожара;
- нажать на рычаг ЗПУ.

Подводить струю углекислого газа (снега) к огню нужно с края. При пользовании огнетушителем баллон нельзя наклонять в горизонтальное положение, так как при этом не обеспечивается нормальная работа огнетушителя.

При использовании углекислотных огнетушителей следует соблюдать меры предосторожности:

При тушении пожара необходимо поднести огнетушитель к очагу горения (подходить с наветренной стороны, не ближе, чем на 3 м), сорвать пломбу, выдернуть чеку, направить раструб на очаг горения, целясь в основание пламени, нажать рычаг запорно-пускового устройства и начать тушение очага пожара, приближаясь к нему по мере тушения, но не заступая вовнутрь очага.

Эксплуатация огнетушителя без чеки и пломбы предприятия-изготовителя (или производившего перезарядку) не допускается.

Необходимо соблюдать осторожность при выпуске двуокси углерода из раструба, так как температура его поверхности и шланга снижается до минус 60...70°С при применении использовать средства защиты рук.

Необходимо соблюдать осторожность при применении огнетушителей, так как существует опасность токсического воздействия паров углекислоты на организм человека.

После применения огнетушителя в закрытом помещении необходимо немедленно проветрить помещение, так как содержание кислорода в воздухе помещения снижается.

Углекислотный огнетушитель, оснащенный раструбом из металла, не должен использоваться для тушения пожаров электрооборудования, находящегося под напряжением.

После применения огнетушителя следует отправить на перезарядку, заменив его однотипным резервным огнетушителем.

Технические характеристики

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОУ-5	ОУ-6
Вместимость корпуса, л	5	6
Вид огнетушащего вещества	Двуокись углерода сжиженная	
Продолжительность подачи огнетушащего вещества при температуре 20±5 °С, с, не менее	9	10
Длина струи огнетушащего вещества при температуре 20±5 °С, минимальная, м	3,0	3,0
Масса огнетушащего вещества, кг	3,5±0,1	4,2±0,1
Продолжительность приведения огнетушителя в действие, не более, с	1,0	
Огнетушащая способность по классу В (м ²), не менее	34В (1,1)	34В (1,1)
Масса огнетушителя полная (без кронштейна), не более, кг	13,3	14,5
Источник рабочего газа	закачной	
Диапазон температур эксплуатации, °С	минус 40 – плюс 50	
Длина шланга с раструбом, не менее, м	-	1,0
Рабочее давление баллона, не менее, МПа (кгс/см ²)	15 (150)	
Средний срок сохранности огнетушащего вещества, лет	2,0	
Срок службы огнетушителя, лет	10	

В.3 Огнетушители порошковые

Запрещается тушить не обесточенное электрооборудование!

Огнетушители порошковые общего назначения предназначены для тушения пожаров классов:

А – горение твёрдых веществ;

В – горение жидких веществ;

С – горение газообразных веществ;

Е – пожары электрооборудования, находящихся под напряжением до 1000 В (в зависимости от применяемого огнетушащего порошка).

Огнетушители не предназначены для тушения загораний щелочных и щелочноземельных металлов (класс D) и других материалов, горение которых может проходить без доступа воздуха.

Б.3.1 Огнетушитель унифицированный ОПУ-5 (ОПУ-10) и ОП-5(г) (ОП-10(г)) (рис. В.4) состоит из корпуса 1, наполненного огнетушащим порошком. На горловине корпуса посредством накидной гайки 2 закреплена головка 3. На головке установлены баллон 4 (источник рабочего газа), сифонная 5 и газоотводящая трубки 6, рукоятка запуска 7, связанная с иглой 8.

Огнетушитель оснащен гибким рукавом 9, пистолетом-распылителем 10, состоящим из гильзы 1 (рис. В.5), подвижного подпружиненного штуцера 2, ручки 3, рассекателя 4 и сопла 5.

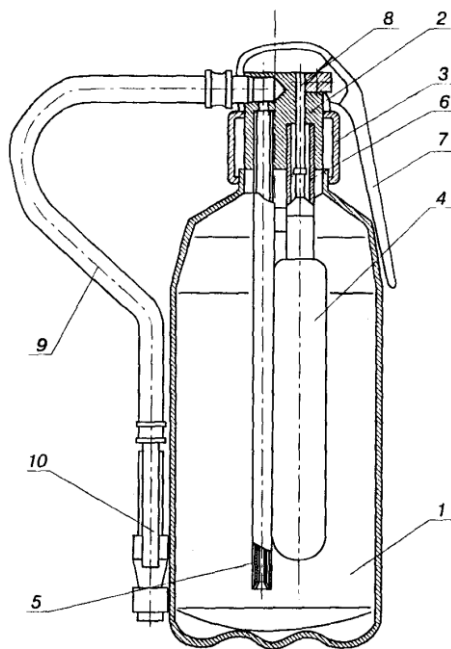


Рисунок В.4 – Огнетушители ОПУ-5 (ОПУ-10), ОП-5(г) и ОП-10(г)

1 - корпус; 2 - гайка накидная; 3 - головка;
4 – баллон; 5 - трубка сифонная; 6 - трубка газоотводящая; 7 - рукоятка запуска; 8 - игла;
9 - рукав гибкий; 10 - распылитель пистолетный

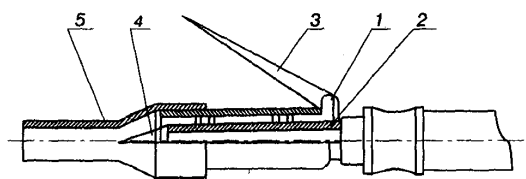


Рисунок В.5 – Пистолет-распылитель

1 - гильза; 2 - штуцер; 3 - ручка;
4 - рассекатель; 5 - сопло

Порядок приведения огнетушителя в действие

Запрещается тушить не обесточенное электрооборудование!

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- сорвать пломбу и выдернуть чеку;
- повернуть рукоятку запуска;
- направить pistolетный распылитель на очаг пожара;
- нажать ручку распылителя.

Принцип работы pistolета распылителя позволяет выпускать порошок порциями. Струю огнетушащего порошка направлять под углом 20-30° к горячей поверхности. Тушение необходимо производить с наветренной стороны с расстояния не менее 3–4 метра. После окончания тушения необходимо нажать на ручку pistolета-распылителя и выбросить остаток порошка.

Принцип действия огнетушителя основан на использовании энергии сжатого газа для аэрирования и выброса огнетушащего порошка.

Данные огнетушители относятся к группе огнетушителей, у которых газ находится в отдельном баллоне высокого давления, размещенном внутри корпуса. Такие огнетушители менее трудоемки в эксплуатации, имеют более простую конструкцию, но требуют более повышенной герметичности.

Порошковые огнетушители из-за высокой запыленности во время их работы и, как следствие, резко ухудшающейся видимости очага пожара и путей эвакуации, а также раздражающего действия порошка на органы дыхания не рекомендуется применять в помещениях малого объема (менее 40 м³).

Технические характеристики

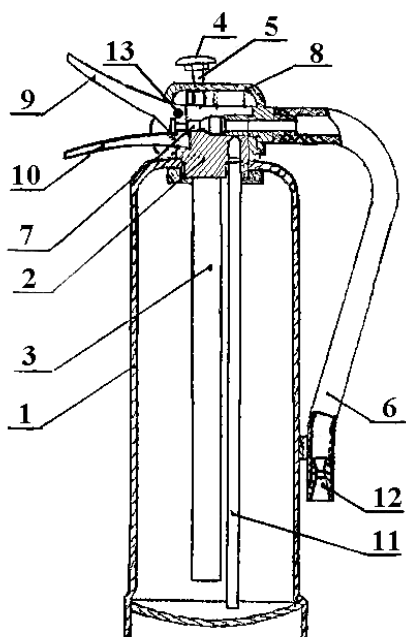
Наименование показателей	Значение показателей	
	ОПУ-5	ОПУ-10
Вместимость корпуса, л	5	10
Масса и марка применяемого огнетушащего порошкового состава, кг:		
П-2АП	4,0	8,0
Пирант-А	3,8	7,5
Пирант-АН	4,0	8,0
Продолжительность приведения огнетушителя в действие, не более, с	5,0	
Масса огнетушителя снаряженного, не более, кг (без кронштейна)	8,8	15,0
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	4А 1,73 (55В)	4А 4,52 (144В)
Диапазон температур хранения, °С	От минус 50 до плюс 50	
Рабочее давление в корпусе огнетушителя, МПа (кгс/см ²)	0,8 (8)	
Усилие приведения огнетушителя в действие, не более, Н (кгс)	90 (9)	

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОПУ-5	ОПУ-10
Длина струи огнетушащего вещества эффективная, не менее, м	5,0	5,5
Масса огнетушителя снаряженного не более, кг (без кронштейнов)	3,8	5,0
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, с	10±2	15±3
Габаритные размеры, мм	Высота 440, Ø150	Высота 415, Ø210
Длина шланга (с насадкой), мм	515±15	
Установленный срок службы до освидетельствования, лет	2,0	
Установленный срок службы до списания, лет	10,0	

Технические характеристики огнетушителей с газогенерирующим устройством

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОП-5(г)	ОП-10(г)
Масса и марка применяемого огнетушащего порошкового состава, кг:		
П-2АП и П-2АПМ	4,0	8,5
Пирант-А	3,8	8,0
Пирант-АН	4,0	8,5
ПСБ-3М	4,0	9,0
Вексон АВС	3,8	8,0
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	4А	4А
Продолжительность приведения огнетушителя в действие, с, не более	20	
Масса огнетушителя снаряженного, кг, не более	8,0	15,0
Габаритные размеры, мм, не более	Высота 440, Ø150	Высота 520, Ø190
Диапазон температур хранения, °С	от минус 50 до плюс 50	
Рабочее давление в корпусе огнетушителя, МПа (кгс/см ²)	0,8 (8)	
Длина струи огнетушащего вещества эффективная, м, не менее	3,0	4,5
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, с, не менее	8	12
Установленный срок службы до освидетельствования, лет	2,0	
Установленный срок службы до списания, лет	10,0	

В.3.2 Устройство огнетушителей порошковых ОП-5ТМ и ОП-10ТМ (транспортный вариант) приведён на рис. В.6.



1 – корпус; 2 – головка; 3 – химический источник газа; 4 – кнопка запуска; 5 – боёк; 6 – шланг гибкий; 7 – клапан; 8 – крышка; 9 – ручка привода клапана; 10 – рукоятка для переноса; 11 – трубка сифонная; 12 – сопло; 13 – чека.

Рисунок В.6 – Огнетушители порошковые ОП-5ТМ и ОП-10ТМ

Порядок приведения огнетушителя в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- выдернуть чеку;
- резко ударить по кнопке запуска;
- направить сопло шланга на очаг пожара;
- нажать на ручку привода клапана.
- тушение необходимо производить с наветренной стороны с расстояния не менее 1 метра.

– порошковые огнетушители из-за высокой запыленности во время их работы и, как следствие, резко ухудшающейся видимости очага пожара и путей эвакуации, а также раздражающего действия порошка на органы дыхания не рекомендуется применять в помещениях малого объема (менее 40 м³).

Принцип действия огнетушителя

После приведения огнетушителя в действие, рабочий газ поступает в корпус огнетушителя и вытесняет порошок, который по сифонной трубке поз. 11 подается в полость клапана. При нажатии на ручку привода клапана поз. 9 происходит открытие клапана поз. 7 и выброс порошка через гибкий шланг.

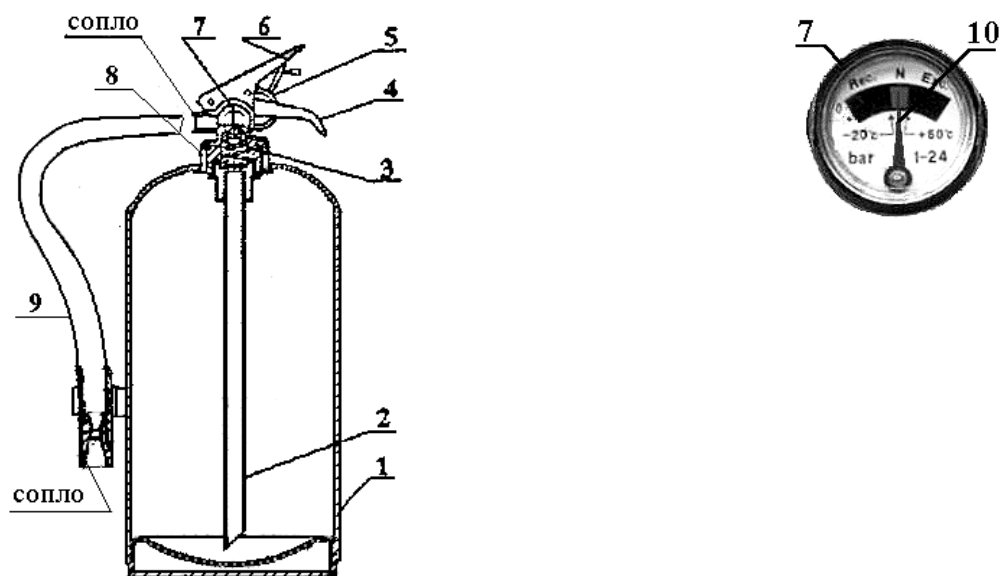
Принцип работы головки поз. 2 позволяет выпускать порошок порциями. Порошок, попадая на горящее вещество, изолирует его от кислорода воздуха.

Данные огнетушители относятся к группе огнетушителей, у которых газ находится в отдельном баллоне высокого давления, размещенном внутри корпуса. Такие огнетушители менее трудоемки в эксплуатации, имеют более простую конструкцию, но требуют более повышенной герметичности.

Технические характеристики огнетушителей порошковых (транспортный вариант)

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОП-5ТМ	ОП-10ТМ
Марка огнетушащего порошка	П-2АП, Пирант-А, Пирант-АН, ПСБ-3М, Вексон-АВС	
Масса огнетушащего вещества, кг	3,8	8,5
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	кл. А кл. В, (м ²)	3А 2,8 (89В)
Длина струи огнетушащего вещества, м	4,0	4,0
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, с	9	12,0
Источник рабочего газа	ХИГ	
Материал корпуса	Металл	
Диапазон рабочих температур, °С	от минус 50 до плюс 50	
Габаритные размеры, мм	Высота 390, Ø175	Высота 440, Ø150
Масса огнетушителя полная, кг	8,8	15
Средний срок службы, лет	10	

В.3.3 Устройство огнетушителей порошковых закачных ОП-5(з) и ОП-10(з) приведено на рис. В.7.



1 – корпус; 2 – трубка сифонная 3 – клапан; 4 – рукоятка для переноса; 5 – чека; 6 – ручка запуска; 7 – индикатор давления (манометр); 8 – запорно-пусковая головка; 9 – шланг гибкий; 10 – стрелка индикатора давления.

Рисунок В.7 – Огнетушители порошковые закачные ОП-5(з) и ОП-10(з)

Порядок приведения огнетушителя в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- выдернуть чеку;
- направить сопло шланга на очаг пожара;
- нажать на ручку запуска.
- тушение необходимо производить с наветренной стороны с расстояния не менее 1 метра.
- порошковые огнетушители из-за высокой запыленности во время их работы и, как следствие, резко ухудшающейся видимости очага пожара и путей эвакуации, а также раздражающего действия порошка на органы дыхания не рекомендуется применять в помещениях малого объема (менее 40 м³).

Технические характеристики огнетушителей порошковых закачных

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОП-5(з)	ОП-10(з)
Марка огнетушащего порошка	П-2АПМ, Пирант-А, ПСБ-3М, Вексон-АВС	
Вместимость корпуса огнетушителя, л, не менее	5	10
Масса заряда огнетушащего порошка, кг, не менее	4	8,5
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	2А 55В (1,73)	4А 144В (4,52)
Рабочее давление в корпусе огнетушителя, МПа (кгс/см ²)	1,6 (16)	1,4 (14)
Длина порошковой струи, м, не менее	3,5	4,5
Время приведения огнетушителя в действие, с, не более	5	
Время выхода порошка, с, не менее	6	10
Максимальная продолжительность действия огнетушителя при прерывистой подаче порошка, с, не менее	120	
Диапазон рабочих температур, °С	от минус 40 до плюс 50	
Габаритные размеры, мм	Высота 450, Ø310	Высота 678, Ø350
Масса огнетушителя полная, кг, в пределах	6,0–6,6	12,5–14
Время между техническим обслуживанием	один раз в год	
Средний срок службы, лет	10	

В.4 Огнетушители воздушно-пенные, воздушно-пенные закачные, водные мелкодисперсные

Запрещается тушить не обесточенное электрооборудование!

Б.4.1 Воздушно-пенные огнетушители ОВП-5 и ОВП-10 предназначены для тушения пожаров классов:

А – горение твёрдых веществ;

В – горение жидких веществ.

Не допускается применение данных огнетушителей для тушения горящих щелочных металлов и электроустановок, находящихся под напряжением, а также загораний веществ, горение которых происходит без доступа воздуха.

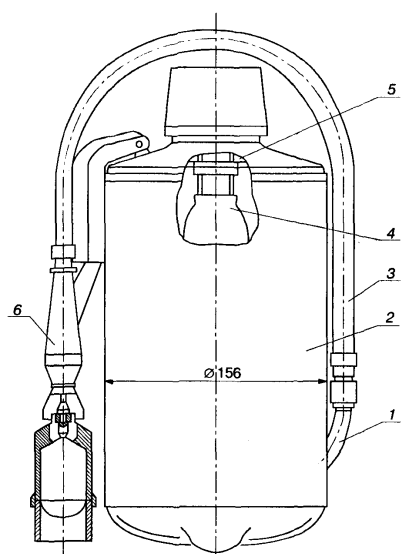
Устройство огнетушителя ОВП-5 приведено на рис. В.8.

Порядок приведения огнетушителей в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- вертикально расположить огнетушитель на расстоянии 5-6 м к очагу воспламенения;
- размотать гибкий шланг и направить специальную насадку в сторону пожара
-
- выдернуть чеку;
- нажать на рычаг;
- нажать рукоятку насадка
- направить струю пены на огонь, двигаясь, начиная с края воспламенения и дальше по мере продвижения

Правила эксплуатации огнетушителей ОВП указываются на этикетке и являются обязательными для выполнения. Важно помнить, что огнетушители данного типа предназначены для тушения только тех пожаров, к которым имеется доступ воздуха.



- 1 - трубка сифонная; 2 - корпус; 3 - рукав;
4 - баллон для рабочего газа; 5 - крышка;
6 - насадок

Рисунок В.8 – Огнетушитель воздушно-пенный ручной ОВП-5

Принцип действия огнетушителя

Работа огнетушителя основана на использовании энергии химического источника газа для аэрирования и выброса огнетушащего состава (водного раствора).

Под крышкой 1 размещен пусковой механизм для прокалывания мембраны газового баллона и каналы для выхода рабочего газа (двуокись углерода), к которому привернута сифонная трубка 2. Крышка с баллоном для рабочего газа 3 крепится на горловине корпуса с помощью гайки.

Двуокись углерода из баллона через каналы и сифонную трубку проникает в корпус и выдавливает раствор пенообразователя. Для выпуска раствора достаточно нажать на рукоятку насадка пеногенератора. При этом открывается клапан и раствор пенообразователя, проходя через насадок, образует пену средней кратности.

В месте соединения боковой сифонной трубки 7 с гибким шлангом 4 находится защитная полиэтиленовая мембрана 6, предотвращающая доступ влаги из воздуха внутрь огнетушителя.

Если рукоятка нажата длительное время, заряд выбрасывается полностью и непрерывно. Отпуская периодически рукоятку насадка, можно заряд выпустить по частям, импульсами.

Устройство огнетушителя ОВП-10 приведено на рис. Б.9.

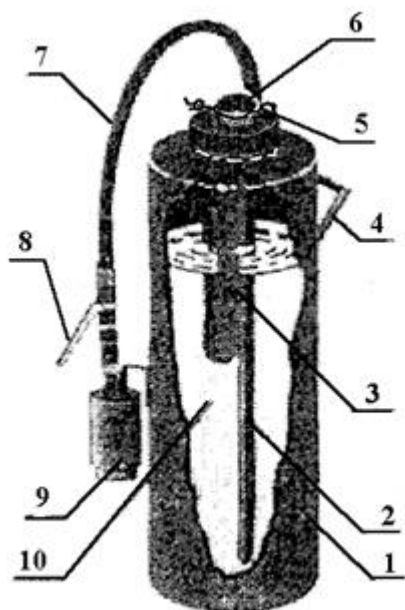
Принцип действия огнетушителя ОВП-10 аналогичен ОВП-5

Порядок приведения огнетушителя в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- вертикально расположить огнетушитель на расстоянии 5-6 м к очагу воспламенения;
- размотать гибкий шланг и направить специальную насадку в сторону пожара
-
- выдернуть чеку;
- нажать на рычаг;
- нажать рукоятку насадка
- направить струю пены на огонь, двигаясь, начиная с края воспламенения и дальше по мере продвижения

Правила эксплуатации огнетушителей ОВП указываются на этикетке и являются обязательными для выполнения. Важно помнить, что огнетушители данного типа предназначены для тушения только тех пожаров, к которым имеется доступ воздуха.



- 1 – корпус;
- 2 – трубка сифонная;
- 3 – баллон для рабочего газа;
- 4 – ручка для переноски;
- 5 – предохранительная чека
- 6 – головка с кнопкой запуска;
- 7 – шланг гибкий;
- 8 – рукоятка насадки;
- 9 – насадок пеногенератора;
- 10 – водный раствор пенообразователя

Рисунок В.9 – Огнетушитель воздушно-пенный ОВП-10

Технические характеристики огнетушителей воздушно-пенных

Наименование показателей	Значения показателей	
	ОВП-5	ОВП-10
Вместимость корпуса, л	5	10
Объем раствора ОТВ, л	4,5	9,0
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	1А 34В (1,07)	2А 55В (1,73)
Длина струи огнетушащего вещества, м	3,0	3,5
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, с	30	40
Рабочее давление, МПа (кгс/см ²)	1,2 (12)	1,17 (12)
Кратность пены по генератору	Низкая - средняя	Низкая - средняя
Диапазон рабочих температур, °С	от плюс 5 до 50	от плюс 5 до 50
Габаритные размеры, мм	Высота 415, Ø150	Высота 690, Ø175
Масса огнетушителя полная, кг	7,4	16
Средний срок службы, лет	10	10
Срок между переосвидетельствованиями, год	1	1

В.4.2 Огнетушители воздушно-пенные закачные ОВП-5(з) и ОВП-10(з) имеют устройство аналогично порошковым закачным (см. рис. В.7), только вместо порошка они заправляются водным раствором, а на гибком шланге имеется насадок с пенообразующим устройством.



Рис. В.10 – Огнетушители ОВП-5(з) и ОВП-10(з)

Порядок приведения и принцип действия огнетушителей ОВП-5(з) и ОВП-10(з) аналогичен порошковым закачным огнетушителям.

Технические характеристики огнетушителей воздушно-пенных закачных

Наименование показателей	Значения показателей	
	ОВП-5 (з)	ОВП-10 (з)
Марка и масса огнетушащего вещества (ОТВ): углеводородный заряд по ТУ 4854-050-0857830, кг;	1,0	2,0
Вместимость корпуса, л	5,12	10,25
Объем раствора ОТВ, л	4,0	8,0
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	1А	2А
Длина струи огнетушащего вещества, м	34В (1,07)	55В (1,73)
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, с	3,0	3,0
Кратность пены по генератору	30	40
Диапазон рабочих температур, °С	Низкая - средняя от 5 до 50	Низкая - средняя от 5 до 50
Габаритные размеры, мм	Высота 415, Ø150	Высота 510, Ø184
Масса огнетушителя полная, кг	7,4	13,7
Средний срок службы, лет	10	10
Срок между переосвидетельствованиями, год	1	1

Б.В.3 Огнетушители водные мелкодисперсные ОВМ-5 и ОВМ-10

используются как первичные средства пожаротушения пожаров классов:

- А – горение твёрдых веществ;
- В – горение жидких веществ;
- С – горение газообразных веществ.

Огнетушители не применяются для тушения электроустановок под напряжением и щелочных металлов.

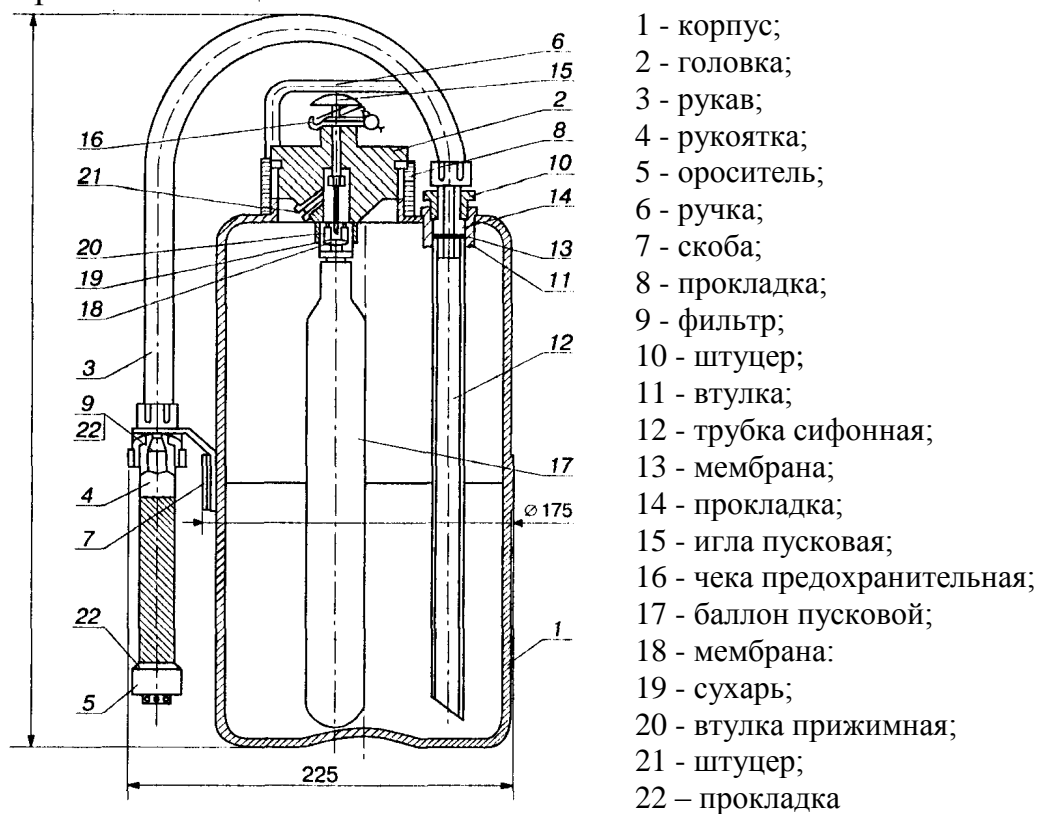


Рисунок В.11 – Огнетушитель ОВМ-5 (ОВМ-10):

Порядок приведения огнетушителя в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- выдернуть чеку;
- направить ороситель на очаг пожара;
- нажать на диск пусковой иглы.

Принцип действия огнетушителя

Средством вытеснения заряда из огнетушителя является диоксид углерода, который одновременно подается в струю жидкости перед распылением, что обеспечивает возможность формирования газожидкостной струи с заданными параметрами.

Баллончик с диоксидом углерода расположен внутри корпуса огнетушителя, где рабочее давление не превышает 1,2 МПа (12 кгс/см²). В

качестве заряда используется чистая вода либо водный раствор поташа (K_2CO_3), что позволяет эксплуатировать огнетушитель при температурах от минус 25 до плюс 50 °С. Заряд огнетушителя удовлетворяет требованиям по экологической чистоте.

Технические характеристики

Наименование показателей	Значение показателей	
	ОВМ-5	ОВМ-10
Вместимость корпуса, л	$5^{+0,2}$	$10^{+0,3}$
Масса заряженного огнетушителя, кг	13,0	20,0
Огнетушащая способность при тушении модельного очага пожара	0,5А 21В (0,65)	1,0А 34В (1,1)
Рабочее давление, МПа (кгс/см ²)	кл. А	
	кл. В (м ²)	
в корпусе огнетушителя	1,2 (12)	
в пусковом баллоне	15 (150)	
Пробное давление, МПа (кгс/см ²), при испытании:	на герметичность	
	на прочность	
на герметичность	$1,2^{+0,05}$ ($12^{+0,5}$)	
на прочность	$1,8^{+0,05}$ ($18^{+0,5}$)	
Продолжительность приведения огнетушителя в действие, не более, с	2	
Продолжительность подачи огнетушащего вещества, не менее, с	30	40
Огнетушащее вещество	Водный раствор антифриза	
Масса огнетушащего вещества, кг	$6,75^{±0,2}$	$13,5^{±0,3}$
Масса антифриза в огнетушащем веществе, кг	$3,0^{±0,1}$	$6,0^{±0,15}$
Инициатор давления – пусковой баллон с CO ₂ : вместимость, см ³	200 ^{±20}	
	400 ^{±40}	
масса CO ₂ , г	120 ⁺¹²	240 ⁺²⁴
Газогенератор – масса, не более, г	270	340
Относительная огнетушащая способность по классификации МС ИСО 3941-77	3А21В	5А34В8С
Габаритные размеры, не более, мм	460×225×175	640×225×175
Длина шланга, не менее, мм	500	500
Длина струи огнетушащего вещества, не менее, м	3,0	4,0

В.5 Огнетушители воздушно-эмульсионные закачные

Огнетушители воздушно-эмульсионные закачные ОВЭ-5(з) предназначены для тушения пожаров классов:

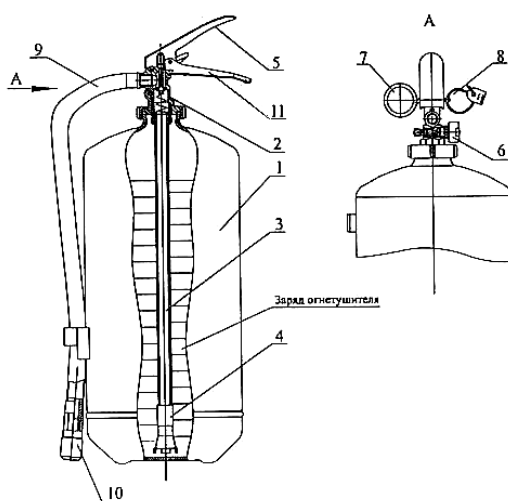
А – горение твёрдых веществ;

В – горение жидких веществ;

Е – пожары электрооборудования, находящихся под напряжением до 1000 В.

Огнетушители не предназначены для тушения пожаров класса D (горение металлов или металлоорганических веществ).

Общий вид и устройство воздушно-эмульсионного огнетушителя приведено на рис. В.12.



1 – корпус; 2 – головка; 3 – сифонная трубка; 4 – фильтр; 5 – рычаг запорно-пускового механизма (ЗПУ); 6 – индикатор давления; 7 – предохранительная чека; 8 – пломба; 9 – шланг; 10 – распылительное сопло; 11 – рукоятка для переноса огнетушителя

Рисунок В.12 – Огнетушитель воздушно-эмульсионный ОВЭ-5(з)

Порядок приведения огнетушителя в действие

Для приведения огнетушителя в действие необходимо:

- выдернуть чеку;
- направить распылительное сопло на очаг пожара;
- нажать на рычаг ЗПУ.

При тушении очагов возгорания в помещениях, на транспорте расстояние от распылительного сопла до очага пожара должно быть не менее 3-х метров. При этом тушение производить многократной кратковременной подачей ОТВ в очаг возгорания.

Запрещается осуществлять тушение пожара в сильно задымленных помещениях и с ограниченной видимостью, без средств индивидуальной защиты органов дыхания и зрения.

Принцип действия огнетушителя

Принцип действия огнетушителя основан на использовании энергии сжатого воздуха для подачи огнетушащего вещества на очаг пожара.

Контроль давления в огнетушителе – визуальный по показаниям индикатора давления. Стрелка индикатора должна находиться в зелёном секторе шкалы. Положение стрелки индикатора в красном секторе шкалы указывает на недостаточное или избыточное давление в корпусе огнетушителя.

Технические параметры и характеристики огнетушителей

Наименование показателей	Значения показателей
--------------------------	----------------------

	ОВЭ-5(з)-АВЕ-02
Вместимость корпуса огнетушителя, л	7,0
Марка огнетушащего вещества (ОТВ)	Водный раствор
Объем ОТВ, л	5,0
Продолжительность приведения огнетушителя в действие, с, не более	6,0
Рабочее давление в корпусе огнетушителя, МПа	1,85
Продолжительность подачи ОТВ, с, не менее	10
Длина струи ОТВ, м, не менее	6,0
Огнетушащая способность модельного очага пожара:	
- по классу А	6А
- по классу В	183В
- по классу Е	до 1000В
Диапазон температур эксплуатации огнетушителя	от минус 40 до плюс 50 °С
Габаритные размеры огнетушителя, мм, не более:	
- высота	570
- диаметр корпуса	150
Масса заряженного огнетушителя, кг, не более	10
Назначенный срок службы, лет	10

В.6 Правила работы с огнетушителями

Действия	Правильно	Неправильно
Тушить очаг пожара с наветренной стороны		
При проливе ЛВЖ тушение начинать с передней кромки, направляя струю порошка на горящую поверхность, а не на пламя		
Истекающую жидкость тушить сверху вниз		
Горящую вертикальную поверхность тушить сверху вниз		
При наличии нескольких огнетушителей необходимо применять их одновременно		
Следите, чтобы потушенный очаг не вспыхнул снова (никогда не поворачивайтесь к нему спиной)		
После использования огнетушители сразу необходимо отправить на перезарядку		

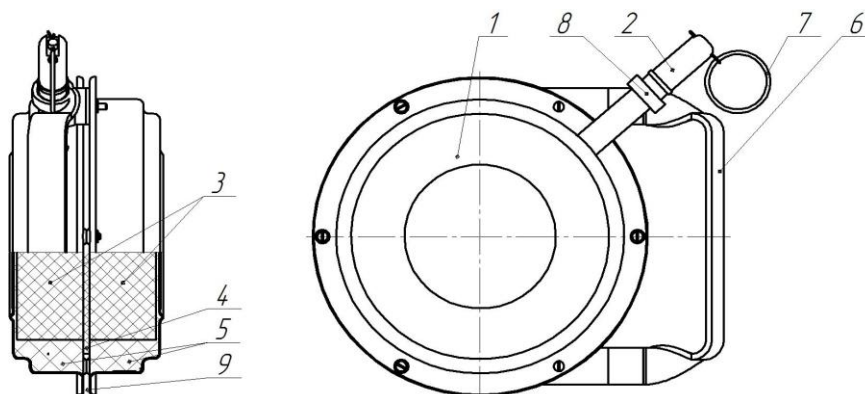
В.7 Генераторы огнетушащего аэрозоля переносные (оперативного применения)

Генераторы огнетушащего аэрозоля оперативного применения (далее генераторы) предназначены для локализации (пожара подкласса А1) и тушения пожаров (подкласса А2 и В) твердых горючих материалов, легковоспламеняющихся и горючих жидкостей, электроизоляционных материалов и электрооборудования, в том числе под напряжением, в помещениях производственных, административных и жилых зданий и сооружений, на железнодорожном транспорте.

Генераторы огнетушащего аэрозоля оперативного применения используются после эвакуации пассажиров, в случае неэффективности использованных огнетушителей и дальнейшем развитии пожара, при отсутствии прямого доступа к очагу горения вследствие задымления, повышенной температуры, появления токсичных продуктов горения.

Технические характеристики

Масса снаряженного генератора	не более 5 кг
Условно-герметичный защищаемый объем	60 куб.м.
Рекомендуемый защищаемый объем	до 40 куб.м
Время задержки срабатывания	6,4÷9,6 с
Время подачи огнетушащего аэрозоля	25 ±3,5 с
Система приведения в действие	ручная
Температурные зоны:	
Размер зоны с температурой выше 200°С	0,6 м
Размер зоны с температурой выше 75°С	1,6 м
Размер зоны пожароопасности	0,6 м
Условия эксплуатации:	
■ температура	от -50 до +50°С
■ относительная влажность	до 98%



- | | |
|--|---|
| <p>1 - корпус;
2- узел запуска;
3 - аэрозолеобразующий состав;
4 - прокладка;
5 - теплозащитный слой;
6 - рукоятка;
7 - кольцо узла запуска;
8 - втулка узла запуска;
9 - щелевое сопло;</p> | <p>5 - теплозащитный слой;
6 - рукоятка;
7 - кольцо узла запуска;
8 - втулка узла запуска;
9 - щелевое сопло;</p> |
|--|---|

Рисунок В.13 – Устройство генератора огнетушащего аэрозоля переносного

Генератор состоит из корпуса (1), в котором размещены два аэрозолеобразующих заряда (3), отделенных от корпуса теплозащитным слоем (5), между зарядами находится прокладка (4). На боковой поверхности корпуса имеется втулка узла пуска (8), в которую вкручивается узел запуска (2) с кольцом узла запуска (7). Для переноски и забрасывания генератора в горящее помещение к корпусу прикреплена рукоятка (6). Выход огнетушащего аэрозоля осуществляется через щелевое сопло (9), расположенное по всей боковой поверхности корпуса.

Для приведения генератора в действие необходимо:

- извлечь из втулки узла запуска защитную заглушку из вилатерма;
- вкрутить во втулку узла запуска (8) узел запуска(2);
- одной рукой взять генератор за рукоятку(6);
- опустить генератор вертикально вниз
- дернуть за кольцо узла запуска (7) при этом извлечь стопорящий элемент узла запуска;
- забросить генератор в горящее помещение.

Замедляющий состав в узле пуска обеспечивает задержку срабатывания генератора на 7-10 секунд, необходимые для его безопасного забрасывания в горящее помещение.

При срабатывании узла пуска раздается характерный звук.

Внимание! После выдергивания кольца узла запуска обязательно должен быть произведен немедленный заброс генератора, даже если нет уверенности, что узел запуска сработал.

При эксплуатации генераторов следует руководствоваться требованиями безопасности, приведенными в «Руководстве по эксплуатации генератора огнетушащего аэрозоля оперативного применения АГС-5».

Генераторы «АГС-5» должны использоваться работниками железнодорожного транспорта, прошедшими инструктаж по их применению.

Механизм приведения генератора в действие должен быть снабжен блокировочным устройством с кольцом.

Периодические испытания генераторов проводят не реже одного раза в три года.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРЕЗАРЯДКА ОГNETУШИТЕЛЕЙ

1. Содержание и обслуживание огнетушителей осуществляется согласно требованиям свода правил «Техника пожарная. Огнетушители. Требования к эксплуатации» утверждены Приказом МЧС России от 25.03.2009 г. № 179 и должно отвечать требованиям «Правил промышленной безопасности опасных производственных объектов, на которых используется оборудование, работающее под избыточным давлением» утвержденных приказом Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору 25 марта 2014 г. № 116, инструкций по эксплуатации, руководств и (или) паспортов предприятий-изготовителей и другой действующей нормативно-технической документации.

2. Лица ответственные за обеспечение пожарной безопасности указанные в п. 1.6. настоящей инструкции при приёмке пассажирских вагонов обязаны:

2.1 проверить оснащённость пассажирского вагона первичными средствами пожаротушения в соответствии с Таблицей 1 настоящей инструкции.

2.2 произвести внешний осмотр огнетушителей, проверить комплектацию и состояние мест их установки, а также читаемость и доходчивость инструкции по работе с огнетушителем. В ходе проведения внешнего осмотра контролируется:

- отсутствие вмятин, сколов, глубоких царапин на корпусе, узлах управления, гайках и головке огнетушителя;

- состояние защитных и лакокрасочных покрытий;

- наличие четкой и понятной инструкции;

- состояние предохранительного устройства;

- исправность манометра или индикатора давления (если он предусмотрен конструкцией огнетушителя), наличие необходимого клейма и величина давления в огнетушителе закачного типа или в газовом баллоне;

- состояние гибкого шланга (при его наличии) и распылителя ОТВ (на отсутствие механических повреждений, следов коррозии, литейного облоя или других предметов, препятствующих свободному выходу ОТВ из огнетушителя);

- состояние ходовой части и надежность крепления корпуса огнетушителя в кронштейне

- наличие одноразовой пломбы с нанесенным на нее индивидуальным номером и даты зарядки огнетушителя с указанием месяца и года.

3. Если в ходе проверки обнаружено несоответствие какого-либо параметра огнетушителя, лицу ответственному за обеспечение пожарной безопасности в пассажирском вагоне необходимо до отправления в рейс сделать запись в журнале ВУ-8 и организовать замену огнетушителя на исправный.

4. Перезарядка огнетушителей

Все огнетушители должны перезаряжаться сразу после применения, но не реже сроков, указанных в таблице 3.

Таблица 3 – Сроки проверки параметров ОТВ и перезарядки огнетушителей

Тип огнетушителей	Вид используемого ОТВ	Срок (не реже)	
		проверки параметров ОТВ	перезарядки огнетушителя
ОВМ	Вода, вода с добавками	1 раз в год	1 раз в год *
ОВП, ОВЭ	Пена	1 раз в год	1 раз в год *
ОП	Порошок	1 раз в год (выборочно)	1 раз в год
ОУ	Углекислота (диоксид углерода)	взвешиванием 1 раз в год	1 раз в 5 лет
ОВЭ-5(з)АВЕ	Водный раствор «ФРАМ»	1 раз в год	1 раз в 10 лет *
<p>* Огнетушители с многокомпонентным стабилизированным зарядом на основе углеводородного или фтор-содержащего пенообразователя, а также огнетушители, внутренняя поверхность корпуса которых защищена полимерным или эпоксидным покрытием или корпус огнетушителя изготовлен из нержавеющей стали, должны проверяться и перезаряжаться с периодичностью, рекомендованной фирмой — изготовителем огнетушителей.</p>			

УСТАНОВКА ПОЖАРНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ И ВОДЯНОГО ПОЖАРОТУШЕНИЯ ПАССАЖИРСКОГО ВАГОНА

Д.1 Установка пожарной сигнализации

Д.1.1 Общие сведения

Установка пожарной сигнализации (УПС) пассажирского вагона (далее по тексту – установка) предназначена для раннего автоматического обнаружения признаков загорания в помещениях или служебных отсеках вагона, оповещения служебного персонала с указанием адреса, где произошло тревожное событие.

Установка может выполнять следующие дополнительные функции:

- а) охрану вагона, в том числе и купе;
- б) вызов обслуживающего персонала;
- в) включение установи пожаротушения (УПТ) при её наличии в вагоне.

Установка включает в себя следующие устройства:

- 1) прибор приемно-контрольный пожарный (ППКП), выполняющий опрос и управление всеми подключенными к нему устройствами, выдачу сообщения об их состоянии;
- 2) комплект пожарных извещателей (ИП), предназначенных для обнаружения возгорания. Количество и состав ИП определяются модификацией и исполнением установки, соответствующими определенному типу вагона.

По желанию заказчика к установке дополнительно могут подключаться следующие устройства:

- охранные извещатели (ИО), предназначенные для обнаружения несанкционированного проникновения в вагон и купе;
- кнопки вызова (например: вызов проводника из купе);
- приборы управления (ПУ), предназначенные для управления УПТ.

Связь ППКП с установленными в вагонах ИП, ИО и кнопками вызова осуществляется по проводам шлейфа сигнализации (ШС) (на каждый вагон (купе) – свой ШС), а связь ППКП с ПУ или другими возможными устройствами, отвечающими определенным требованиям, – по специальной линии связи.

Установка обеспечивает:

1) подачу звукового и светового сигналов, указывающих на адрес защищаемого вагона (купе), а также дублирование их речевыми сообщениями, при возникновении следующих событий:

- неисправность ШС – короткое замыкание (КЗ), обрыв проводов или снятие ИП, неправильное подключение полярности ИП;
- срабатывание ИП;
- срабатывание ИО при взят под охрану объекта;
- нажатие кнопки вызова на объекте;
- неисправность линий связи или ПУ;
- неисправность ППКП (отказ исполнительных схем);

2) регистрацию и хранение происшедших событий в памяти с указанием адреса и времени их возникновения;

3) самоконтроль работоспособности исполнительных схем.

Установка позволяет:

- просмотреть запомненные события на дисплее ППКП;
- дистанционно управлять внешними устройствами (отключение или подключение защищаемых вагонов и взятие их под охрану, ручной запуск УПТ при его наличии и т.д.);
- отключить звуковой сигнал;
- оперативно проконтролировать световую и звуковую сигнализацию.

Д.1.2 Описание конструкции и режимов работы установки

Д.1.2.1 Приемно-контрольный прибор пожарный

Приемно-контрольный прибор пожарный (ППКП) конструктивно состоит из приборного блока и монтажного модуля, конструктивно объединенных корпусом.

Через монтажный модуль осуществляется подключение проводов внешнего монтажа, электрически связывающих воедино всю установку. Приборный блок подключается к монтажному модулю двумя жгутами.

На лицевой панели ППКП размещаются дисплей, три кнопки управления (отключения звука, ГОТОВ, ПАМЯТЬ) и закрываемая лючком ниша с размещенными элементами управления: кнопка ВЫБОР, кнопки управления «1»...«1б» и движковые переключатели «ШС» «1»...«1б». Лючок закрывается запорным устройством, открытие лючка осуществляется ключом доступа из комплекта ППКП.

На дисплее все индикаторы разделены на следующие группы: мнемоническая схема вагона, табло, общие индикаторы состояния ППКП. На мнемонической схеме вагона свечение индикатора определяет адрес, где

произошло событие, высвечиваемое общим индикатором. На табло индицируется вспомогательная информация.

Д.1.2.2 Пожарные извещатели

В установке могут использоваться два типа извещателей: комбинированный (дымо-тепловой) и тепловой.

1) Конструкцию комбинированного извещателя условно можно разделить на две части: детекторного устройства и розетки. Соединение этих двух частей осуществляется установкой детекторного устройства в розетку и поворотом его по движению часовой стрелке до щелчка фиксатора.

В дежурном режиме индикатор извещателя не светится. При переходе в тревожный режим (срабатывании) индикатор извещателя начинает светиться.

2) Конструкцию теплового извещателя условно можно разделить на корпус и защитную крышку. Снятие крышки осуществляется поворотом ее против движения часовой стрелки с преодолением действия внутреннего фиксатора.

Дежурный режим теплового извещателя характеризуется кратковременным и периодическим свечением индикатора. Тревожный режим (срабатывание) извещателя характеризуется постоянным свечением индикатора.

Д.1.2.3 Охранные извещатели

В установке допускается применять любой охранный извещатель, работающий на размыкание «сухих» контактов при переходе в тревожный режим (контактный, инфракрасный объемный и т.д.).

Описание конструкции и принципа действия приводится в сопровождающей документации на охранный извещатель.

Д.1.3 Описание режимов работы установки

Установка может находиться в одном из следующих режимов работы:

- 1) «Дежурный» режим;
- 2) режим «Управление»;
- 3) режим «Индикация события».

«Дежурный» режим

В дежурном режиме установка находится при отсутствии сработавших извещателей, исправности устройств из комплекта установки и связи между ними.

В дежурный режим установка переходит:

- по включению питания;
- по нажатию кнопки ГОТОВ при разрешенном доступе к ней;
- при исчезновении причины, вызвавшей неисправность.

Режим «Управление»

В режиме «Управление» пользователю предоставляется право вмешаться в работу установки путем ввода команды. Каждая модификация установки имеет определенный перечень команд.

Ввод команды осуществляется элементами, часть которых размещается в закрываемой лючком нише на лицевой панели ППКП. Открытие лючка осуществляется ключом доступа из комплекта ППКП.

В режиме индикации события ППКП установки помимо световой сигнализации включает звуковой сигнал и подсвечивает кнопку отключения звука. После нажатия кнопки отключения звука ППКП включает речевое сообщение, дублирующее световую сигнализацию о происходящем событии. При отключении звукового сигнала по истечению определенного времени подсветка кнопки отключения звука переходит в режим прерывистого свечения, и нажатие этой кнопки приведет к включению речевого сообщения.

Вывод события на дисплей ППКП осуществляется по приоритету. Наивысший приоритет имеет событие «Пожар», Далее следуют (в сторону уменьшения приоритета) события «Охрана», «Вызов», «Неисправность», «Внимание». Приоритет события, который сопровождается подачей звукового сигнала, выше, чем у события, у которого нет подачи звукового сигнала или подача сигнала перед этим была отключена нажатием кнопки отключения звука (например, установка будет индцировать событие «Неисправность ШС», если перед этим она индцировала событие «Пожар» с отключенным звуковым сигналом).

Установка осуществляет регистрацию и хранение в формате <событие><адрес><время> следующих событий: «Пожар», «Охрана», «Неисправность ШС (ВУ)», «Вызов», а также взятие под охрану или снятие с охраны вагонов, отключение ШС или ПУ, ручного пуска УПТ, включение питания ППКП.

Д.1.4 Использование установки по назначению

В процессе эксплуатации установка:

– должна находиться во включенном состоянии, и она может находиться в одном из следующих режимов работы: «**Дежурный режим**», режим «**Индикация события**», режим «**Управление**»;

– периодически проверяется на исправность работы и не допускается факт её отключения.

При обнаружении неисправности проводник должен:

- 1) перевести установку в дежурный режим;
- 2) отключить неисправный ШС;
- 3) проинформировать ПЭМа, что установка работает и контролирует помещения вагона, за исключением помещения с отключенным шлейфом;

4) сделать запись в журнале об обнаруженных неисправностях, принятых мерах и доложить по окончании рейса соответствующей службе для вызова на вагон специалиста.

Д.1.5 Техническое обслуживание установки

Техническое обслуживание и проверка технического состояния установки в процессе эксплуатации проводится обученным персоналом, изучившим руководство по эксплуатации установки.

Персонал должен пройти обучение на заводе изготовителе УПС и получить удостоверение, подтверждающее его квалификацию и дающее право на техническое обслуживание конкретных УПС.

Годовое техническое обслуживание и проверка технического состояния установки включает в себя следующие виды работ:

- просмотр и регистрация в журнале технического состояния на установку запомненных событий;
- проверку надежности крепления проводов под винтовыми соединениями и фиксации жгутовых соединений на ППКП;
- удаление пыли из дымовых и тепловых камер пожарных извещателей и с поверхности линзы охранных извещателей;
- проверку работоспособности установки.

Проверка надежности крепления проводов под винтовыми соединениями проводятся при снятых из розеток извещателях, снятых линз с охранных извещателей.

Удаление пыли из камер пожарных извещателей проводится продувкой воздухом в течение одной минуты со всех сторон камеры, используя для этих целей пылесос или иной компрессор с давлением 0,5...2 кг/см².

Протирку линз охранных извещателей проводить сухой мягкой ветошью. После проведения технического обслуживания провести проверку работоспособности установки.

В случае затруднений, возникших в текущем профилактическом обслуживании, возможно получение консультации со специалистами предприятия-изготовителя установки.

Д.2 Установка водяного пожаротушения

Д.2.1 Назначение установки

Установка водяного пожаротушения (далее по тексту - УВПТ) пассажирских вагонов является составной частью системы водоснабжения вагона и предназначена для тушения пожара в начальной её стадии развития после обесточивания вагона.

Запрещается применять УВПТ для тушения электрооборудования находящегося под напряжением.

Д.2.2 Основные технические характеристики УВПТ

Объём водяного бака УВПТ.....	90 л
Пожарный водяной насос постоянного тока марки ЭЦН-1,5-20-110: производительность.....	30 л/мин
давление создаваемое насосом.....	1,5 кгс/см ²
Пожарный рукав: количество.....	2 шт.
длина, не менее.....	8 м
диаметр.....	16 мм
Пожарный ствол с диаметром sprыска.....	9 мм
Диапазон температур эксплуатации.....	от 4 до 50 °С

Д.2.3 Устройство и принцип действия УВПТ

УВПТ состоит из водяного бака, который связан с системой водоснабжения вагона с помощью постоянно открытого крана и обратного клапана обеспечивающего постоянный уровень воды в баке, пожарного насоса, водяных труб диаметром 25 мм с быстродействующими кранами и насадками для присоединения пожарных рукавов (2-а поста).

При возникновении пожара необходимо вытащить из ниши рукав, одного из ближайших постов к пожару, и размотать его, затем открыть быстродействующий кран, включить пожарный насос и направить пожарный ствол на очаг пожара.

Д.2.4 Техническое обслуживание УВПТ

Техническое обслуживание УВПТ производится визуальным осмотром. При этом проверяется наличие рукавов и стволов, отсутствия подтекания быстродействующих кранов, повреждения выключателей пожарного насоса.

Обслуживание УВПТ производится при проведении технического обслуживания вагона ТО-2 и ТО-3.

ОГNETУШИТЕЛЬ САМОСРАБАТЫВАЮЩИЙ ПОРОШКОВЫЙ (ОСП-1). ЕГО УСТРОЙСТВО, РАБОТА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Е.1 Назначение ОСП-1

Огнетушитель самосрабатывающий порошковый ОСП-1 предназначен для тушения огнетушащим порошком горючих жидкостей, газов, твердых материалов, электрооборудования находящегося под напряжением до 1000 В.

ОСП-1 не тушит щелочные и щелочноземельные вещества, горящие без воздуха.

Е.2 Основные технические характеристики ОСП-1

Объем, защищаемый одним огнетушителем.....	5–8 м ³
Температурный порог срабатывания.....	плюс 100°С
Масса огнетушителя, кг, не более.....	1,2
Габаритные размеры (без кронштейна) мм:	
длина, не более	500
диаметр не более	54
Диапазон температур эксплуатации.....	от минус 50 до плюс 50°С

Е.3 Устройство и принцип действия ОСП-1

ОСП-1 представляет собой герметичный стеклянный сосуд, заполненный огнетушащим порошком и газообразователем.

При возникновении очага горения и достижении температуры в месте расположения ОСП-1 плюс 100°С, газообразователь разлагается, давление в стеклянном сосуде возрастает, что приводит к разрушению сосуда и импульсному выбросу огнетушащего порошка.

Е.4 Подготовка огнетушителей к работе и их установка в пульт управления электрооборудованием вагона

Установка огнетушителя ОСП-1 в пульт осуществляется в соответствии с конструкторской документацией разработанной ПКБ ЦЛ.

Огнетушитель, установленный в специальном держателе, крепится горизонтально (рис. Е.1).



Рисунок Е.1 – Схема установки огнетушителя ОСП-1

Для сохранения целостности стеклянных сосудов не допускается наносить удары по корпусу огнетушителя.

Запрещается установка и хранение ОСП-1 вблизи нагревательных и отопительных приборов и в местах, где температура может превышать плюс 50 °С.

Необходимо избегать длительного воздействия прямых солнечных лучей на огнетушитель при эксплуатации и хранении.

Запрещается установка и эксплуатация огнетушителей с трещинами на корпусе.

Перед установкой огнетушителя производится его проверка согласно Руководства по эксплуатации ОСП-1.

Е.5 Меры безопасности

При возникновении загораний в районе установки ОСП-1 или появлении его признаков (дым) допускается применение любых других первичных средств тушения (ручных огнетушителей, воды, пены), с соблюдением мер предосторожности от лопнувших осколков колбы.

При ликвидации пожара до срабатывания ОСП-1 работы, по его осмотру и демонтажу, производить после снижения температуры до нормальной, но не менее чем через 2 часа.

При производстве работ по установке ОСП-1 пульт управления электрооборудованием пассажирского вагона должен быть обесточен, при этом должно быть вывешено предупреждение в местах возможного включения **«На пульте идут работы. Не включать»**.

Е.6 Техническое обслуживание ОСП-1

Техническое обслуживание ОСП-1 производится визуальным осмотром. При этом проверяется отсутствие механических повреждений колбы,

надежность крепления держателя в скобах и соответствие установки ОСП-1 конструкторской документации, при необходимости колба протирается от грязи и пыли.

Обслуживание ОСП-1 производится при проведении технического обслуживания вагона ТО-2 и ТО-3.

При техническом обслуживании необходимо провести следующие работы:

- 1) демонтаж ОСП-1 со скоб вместе с опломбированным держателем;
- 2) визуальный осмотр состояния стеклянного баллона и желтого слоя газообразователя.

При этом:

- стеклянный баллон не должен иметь трещин, осколков;
- слой газообразователя не должен быть перемешан с огнетушащим порошком;
- толщина однородного желтого слоя должна быть не менее 15 мм.

Проверить герметичность корпуса ОСП-1 путем погружения его в воду вертикально «носиком» вверх на глубину не менее 30 мм и выдержать в течение 1 мин.

При положительных результатах проверки ОСП-1 устанавливается на прежнее место.

На стеклянный баллон наносится маркировка о дате проведения технического обслуживания.

При появлении пузырьков воздуха корпус огнетушителя считается негерметичным. ОСП-1 снимается с эксплуатации и утилизируется.

Утилизация осуществляется согласно порядку, установленному инструкцией ВНИИПО МЧС РФ.

Надзор за ОСП-1 осуществляется членами ПДК.

При отправлении вагонов в отстой огнетушитель ОСП-1 снимается со скоб вместе с опломбированным держателем и сдается в кладовую участка приписки вагона.

САМОСПАСАТЕЛИ

Ж.1 Самоспасатели промышленные изолирующие СПИ-20, СИП-1

1. Самоспасатели изолирующие СПИ-20 и СИП-1 (далее самоспасатель) предназначены для защиты органов дыхания, глаз, лица и кожных покровов головы от дыма и токсичных газов. Применяются при эвакуации в условиях пожара и при авариях на всех видах транспорта.

Самоспасатели предназначены для автономного обеспечения дыхания человека газо-воздушной смесью в аварийной ситуации, а также полной защиты органов дыхания человека от окружающей среды с недостатком или полным отсутствием кислорода, в том числе с высоким содержанием опасных химических веществ.

2. Устройство самоспасателя СПИ-20 приведено на рис. Ж.1, самоспасателя СИП-1 – на рис. Ж.2.

- 1 - патрон регенеративный;
- 2 - пусковое устройство;
- 3 - дыхательный мешок;
- 4 – гофрированная трубка;
- 5 – защитный колпак;
- 6 - ремень с пряжкой



Рисунок Ж.1 – Устройство самоспасателя промышленного изолирующего СПИ-20



- 1 – капюшон со смотровым стеклом и подмасочником;
- 2 – ремень с пряжкой;
- 3 – гофрированная трубка;
- 4 – дыхательный мешок с клапаном избыточного давления;
- 5 – патрон с регенеративным пусковым устройством

Рисунок Ж.2 – Устройство самоспасателя промышленного изолирующего СИП-1

Отличительными особенностями конструкции самоспасателя СИП-1 от СПИ-20 является расположение дыхательного мешка вокруг шеи пользователя и наличие рельефnezависимого клапана избыточного давления. Расположение дыхательного мешка вокруг шеи защищает плечи и шею от искр горючих смесей, делает самоспасатель компактным, позволяет переносить грузы, либо людей потерявших сознание.

3. Порядок применения:

- вскрыть пакет и вынуть самоспасатель;
- расправить капюшон, растянуть руками полумаску капюшона, глубоко вдохнуть, затаить дыхание и надеть капюшон на голову, так чтобы полумаска закрыла нос и рот, отдернуть капюшон на затылке;
- потянуть вперед конец ремня до тех пор, пока полумаска плотно не приляжет к лицу;
- нажать до упора пусковое устройство, сделать вдох и продолжить дыхание;
- после выхода из аварийной зоны для снятия самоспасателя ослабить утяжнитель.

Фактом первичного приведения самоспасателя в рабочее состояние является наполнение дыхательного мешка, и поступление на вдох теплой газовой дыхательной смеси (далее – ГДС).

Внимание! Отсутствие наполнения дыхательного мешка свидетельствует о несрабатывании пускового брикета, что может привести к кислородному голоданию с потерей сознания и смертельному исходу в случае несвоевременного оказания первой помощи.

Самоспасатели работают на принципе поглощения выдыхаемой человеком влаги и диоксида углерода химическим регенеративным продуктом при одновременном выделении из него кислорода. Кислород для дыхания поступает не из внешней среды, а выделяется внутри изолирующего аппарата. В отличие от изолирующих аппаратов, работающих на сжатом воздухе или кислороде, в данных средствах защиты используется химически связанный кислород, что позволяет длительно хранить их в состоянии готовности.

Температура вдыхаемой ГДС при температуре окружающей среды $25 \pm$ не более $50 \text{ }^\circ\text{C}$.

Самоспасатели не требуют соблюдения размерного ряда, так как оснащены универсальным по размерам защитным колпаком, который также позволяет использовать его людьми, имеющими бороду, прическу, усы и очки. Защитный колпак предохраняет голову и волосы при кратковременном контакте с открытым огнем.

Технические характеристики СПИ-20

Наименование	Показатели
Время защитного действия, мин	не менее 60 (в режиме ожидания, сидя) не менее 20 (в режиме средней нагрузки, ходьба) не менее 6 (в режиме тяжелой нагрузки, бег)
Масса изделия, кг	не более 1,5
Температура вдыхаемой газовой смеси, °С	не более 50
Минимальная температура срабатывания патрона, °С	-10
Температурный диапазон эксплуатации, °С	от -10 до +60
Гарантийный срок хранения, лет	5

Технические характеристики СИП-1

Время защитного действия при эвакуации, не менее, мин.	не менее 60 (в режиме ожидания, сидя) не менее 20 (в режиме средней нагрузки, ходьба) не менее 7 (в режиме тяжелой нагрузки, бег)
Обеспечивает надежную защиту в интервале температур, °С	от -10 до +60
Минимальная температура срабатывания патрона, °С	-20
относительной влажности воздуха, %	до 95
Температура вдыхаемого воздуха, °С, не более	+ 45
Масса рабочей части, кг, не более	1,8
Гарантийный срок хранения, лет	5

Самоспасатели по истечении гарантийного срока утилизируются в соответствии с требованиями СанПиН 2.1.7.1322-03.

Запрещается:

проводить работы, связанные с ликвидацией очага возгорания, если существует опасность для жизни;

использовать самоспасатель при температуре окружающего воздуха выше 60 °С и при минимальной температуре минус 10 °С;

использовать самоспасатель с нарушенной пломбировкой и разорванным пакетом;

использовать неисправный самоспасатель;

повторно использовать самоспасатель;

использовать самоспасатель не по назначению

Ж.2 САМОСПАСАТЕЛИ ФИЛЬТРУЮЩИЕ ГДЗК-У, УФМС Шанс-Е

Устройство самоспасателя ГДЗ-У приведено на рис. Ж.3, самоспасателя УФМС Шанс Е – на рис. Ж.4.

Газодымозащитный комплект ГДЗ-У



1 - капюшон; 2 - смотровое окно; 3 - полумаска; 4 - клапан выдоха;
5 - фильтрующе-поглощающая коробка; 6 - оголовье.

Рисунок Ж.3 - Общий вид и основные детали комплекта ГДЗ-У

Универсальный фильтрующий малогабаритный самоспасатель УФМС Шанс-Е



1 - капюшон; 2 - смотровое окно; 3 - полумаска; 4 - клапан выдоха;
5 - ремни оголовья; 6 – сменные фильтры.

Рисунок Ж.4 - Общий вид и основные детали комплекта УФМС Шанс-Е

1 Назначение самоспасателей фильтрующих

1.1 Самоспасатели фильтрующие предназначены для защиты органов дыхания, зрения и кожных покровов головы от воздействия токсичных

продуктов горения, в том числе оксида углерода, химически опасных веществ и аэрозолей в виде дыма, пыли и тумана, образующихся при пожарах, техногенных авариях и других чрезвычайных ситуациях.

Применяются при эвакуации людей во время пожара из зоны задымления, техногенной аварии и катастрофы, при аварийных ситуациях на транспорте и других ЧС, сопровождающихся загрязнением окружающей среды вредными веществами.

Принцип защитного действия основан на обеспечении в течение не менее чем 30 минут защиты органов дыхания, глаз и кожных покровов головы человека от продуктов горения – фильтрации аэрозолей (дымов), паров и газов органических, неорганических кислых, неорганических основных веществ, а также от монооксида углерода при превышении предельно допустимого содержания токсичного вещества.

Кислород для дыхания поступает из внешней среды и применяется при содержании кислорода в окружающей среде не менее 17 % объемных.

Самоспасатели предназначены для взрослых и детей старше 12 лет.

2. Технические характеристики самоспасателей ГДЗК-У и Шанс Е

Наименование	Показатели
Время защитного действия, мин	не менее 30 минут
Масса изделия, кг	не более 0,8 кг.
Сопrotивление пульсирующему потоку воздуха при расходе 30 дм ³ /мин или постоянному потоку воздуха при расходе 95 дм ³ /мин: - на вдохе - на выдохе	не более 800 Па не более 300 Па
Температурный диапазон эксплуатации, °С	от 0 до +60
Гарантийный срок хранения, лет	5

3. Порядок применения (см. рис. Ж.5).

3.1 Вскрыть сумку, разорвать герметичный пакет по надрезу и извлечь самоспасатель.

3.2. Вставить руки в отверстие эластичного воротника и растянуть воротник

3.3. Надеть капюшон на голову. Длинные волосы заправить под капюшон. Расположить полумаску на лице таким образом, чтобы гарантировано закрывались нос, рот и подбородок человека.

3.4. Подтянуть ремни оголовья за свободные концы вперед до полного прилегания полумаски к лицу.

Если полумаска не фиксируется, то необходимо плотно прижать ее рукой к лицу в нужном положении.

3.5 Спокойно дышать и направиться к выходу. Дыхание в самоспасателе будет несколько затруднено. Вдыхаемый воздух может нагреваться, что считается нормальным и указывает на наличие в окружающем воздухе монооксида углерода.

При движении стараться держаться направления противоположного очагу пожара и двигаться, по возможности, максимально согнувшись.

3.6 Снять самоспасатель только после выхода из загазованной атмосферы в чистую зону. Для снятия самоспасателя нужно потянуть язычки пряжек оголовья назад и ослабить ремни оголовья.



Рисунок Ж.5 – Правила надевания и приведения в действие самоспасателя

4. Хранить самоспасатели следует в заводской упаковке при температуре окружающей среды от минус 40 до плюс 40 °С в сухих помещениях, защищенных от воздействия атмосферных осадков и грунтовых вод.

Не допускается хранение самоспасателей с химическими веществами (кислотами, щелочами, органическими растворителями и т.д.).

Самоспасатели по истечении гарантийного срока утилизируются в соответствии с требованиями СП 2.1.7.1322-03.

5. Запрещается:

- проводить работы, связанные с ликвидацией очага возгорания, если существует опасность для жизни;
- использовать самоспасатель для защиты от других групп веществ, кроме указанных в руководстве по применению;
- использовать самоспасатель при температуре окружающего воздуха выше 60 °С и при объемной доле кислорода в воздухе менее 17 %.

**НОСИЛКИ МЕДИЦИНСКИЕ МЯГКИЕ БЕСКАРКАСНЫЕ
ОГНЕСТОЙКИЕ (ОГНЕЗАЩИТНЫЕ)
УСТРОЙСТВО И ПРИМЕНЕНИЕ**



Носилки медицинские огнестойкие предназначены:

- для выноса пострадавших, не имеющих возможности к самостоятельному передвижению, из опасных зон при пожарах;
- для использования в качестве огнезащитной накидки для предотвращения возгорания одежды и защиты тела человека от открытого пламени, повышенных температур и теплового излучения при самостоятельной эвакуации в условиях пожара;
- для изоляции очага возгорания, используя носилки в качестве противопожарного покрывала.

Технические характеристики:

Носилки медицинские огнестойкие представляют собой полотно из огнезащитной (огнестойкой) ткани с усилительными элементами из прочной ленты. Имеют 6 ручек для переноски людей.

Носилки сложены в покрывало типа пончо.

Носилки устойчивы к многократной дезинфекции средствами в соответствии с МУ 287-113

Огнезащитные характеристики медицинских носилок:

Устойчивость к открытому пламени с температурой 800 °С	не менее 20 с
Устойчивость к с твёрдой нагретой до 400 °С поверхностью	не менее 15 с
Устойчивость к воздействию теплового потока 8,5 кВт/м ²	не менее 180 с
Устойчивость к воздействию температуры 200 °С	не менее 60 с
Масса (без упаковки)	не более 0,8 кг
Размер	175х112 см
Ручки для переноса	6 штук
Масса переносимого человека	До 140 кг
Гарантийный срок хранения	5 лет
Размер в упаковке (в сумке)	не более 180х130х90мм

Программа пожарно-технического минимума

№ темы	Наименование тем	Часы
1	Введение. Основные нормативные документы, регламентирующие требования пожарной безопасности на железнодорожном транспорте.	1
2	Общие понятия о горении, пожаре. Классификация пожаров по природе горючего вещества. Основные показатели пожароопасных свойства веществ и материалов.	2
3	Статистика пожаров на подвижном составе АО «ФПК». Пожарная опасность пассажирских вагонов и основные причины возникновения пожаров в вагонах пассажирских поездов	2
4	Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при подготовке вагонов в рейс и в пути следования.	2
5	Установки пожарной сигнализации и водяного пожаротушения.	4
6	Порядок действия работников поездной бригады при обнаружении пожара в пассажирском вагоне	2
7	Требования пожарной безопасности к путям эвакуации.	1
8	Меры пожарной безопасности при техническом обслуживании, модернизации и ремонте пассажирских вагонов.	2
9	Первичные средства пожаротушения, их устройство и применение.	2
10	Практическое занятие.	2
	Зачет.	
Итого		20

Тема 1. Основные нормативные документы, регламентирующие требования пожарной безопасности.

Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности».

Правила противопожарного режима в Российской Федерации утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 25 апреля 2012 г. № 390.

ГОСТ Р 55183-2012 «Вагоны пассажирские локомотивной тяги. Требования пожарной безопасности».

Правила пожарной безопасности на железнодорожном транспорте, утвержденные Министерством путей сообщения РФ от 11 ноября 1992 г. № ЦУО 112.

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утверждённые Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286. Права, обязанности, ответственность должностных лиц за обеспечение пожарной безопасности.

Тема 2. Общие понятия о горении, пожаре. Классификация пожаров по природе горючего вещества. Основные показатели пожароопасных свойств веществ и материалов.

Понятие о самовоспламенения, самовозгорании. Определение что такое пожар, загорание. Классификация пожаров по виду горючего материала.

Понятие опасных факторов пожара.

Классификация веществ и материалов (за исключением строительных, текстильных и кожевенных материалов) по пожарной опасности.

Понятие о горючих и легковоспламеняющихся жидкостях.

Тема 3. Статистика пожаров на подвижном составе АО «ФПК». Пожарная опасность пассажирских вагонов. Основные причины возникновения пожаров в подвижном составе и меры по их предупреждению.

Статистика пожаров на подвижном составе АО «ФПК». Основные причины возникновения пожара в подвижном составе: нарушение правил монтажа и неисправность электрооборудования, неисправность приборов отопления, противопожарный режим, неосторожное обращение с огнем.

Тема 4. Требования по обеспечению пожарной безопасности вагонов пассажирских поездов различных типов при подготовке вагонов в рейс и в пути следования.

Меры пожарной безопасности в пассажирских вагонах при техническом обслуживании и ремонте.

Требования пожарной безопасности в пассажирских вагонах, находящихся в пунктах формирования и оборота.

Требования пожарной безопасности при подготовке подвижного состава в рейс и в пути следования.

Тема 5. Установки пожарной сигнализации и пожаротушения.

Установки автоматической пожарной сигнализации (привести все виды эксплуатируемых УПС конкретного структурного подразделения АО «ФПК»), установки водяного пожаротушения, находящихся в пассажирских вагонах

приписного парка конкретного структурного подразделения АО «ФПК» (тестирование на работоспособность, действия при неисправности (ложное срабатывание)).

Тема 6. Порядок действия работников поездной бригады при обнаружении пожара в пассажирском вагоне.

Порядок действия работников поездной бригады при обнаружении пожара, пользование первичными средствами пожаротушения, средствами индивидуальной защиты органов дыхания и зрения.

Обязанности начальника поезда, поездного электромеханика, проводников и других работников, перечисленных в п. 1.6 настоящей Инструкции, при возникновении пожара.

Порядок вызова пожарного поезда и (или) государственной противопожарной службы.

Тема 7. Требования пожарной безопасности к путям эвакуации.

Требования пожарной безопасности к путям эвакуации, аварийным выходам, средствам спасения.

Порядок эвакуации пассажиров при возникновении пожара и в аварийных ситуациях из пассажирских вагонов разного типа.

Тема 8. Меры пожарной безопасности при техническом обслуживании, модернизации и ремонте подвижного состава.

Пожарная безопасность технологических процессов при техническом обслуживании, модернизации и ремонте подвижного состава. Соблюдение требований норм и правил в области пожарной безопасности при техническом обслуживании, модернизации и ремонте подвижного состава.

Тема 9. Первичные средства пожаротушения, средства индивидуальной защиты органов дыхания и зрения. Устройство и применение.

Функциональное назначение и технические возможности первичных средств пожаротушения и средств индивидуальной защиты органов дыхания и зрения.

Принцип работы с ними и меры безопасности при их применении.

Тема 10. Практическое занятие

Практическое ознакомление и работа с огнетушителем на модельном очаге пожара. Отработка действий при обнаружении задымления, загорания, пожара в пассажирском вагоне. Практическое занятие по эвакуации

из пассажирского вагона. Работа с установками автоматической пожарной сигнализации и водяного пожаротушения, находящихся в пассажирских вагонах приписного парка конкретного структурного подразделения АО «ФПК».

11. Зачет

Проверка знаний пожарно-технического минимума.

Удостоверение по пожарной безопасности

	<p>(лицевая сторона) (цвет обложки – красный)</p> <p>УДОСТОВЕРЕНИЕ по пожарной безопасности</p>
--	---

<p style="text-align: center;"><u>АО «ФПК»</u></p> <p>Выдано _____ (фамилия, имя, отчество)</p> <p>Должность _____ Место работы _____ в том, что он (она) прошел (прошла) комиссионную проверку знаний по пожарной безопасности в объеме пожарно- технического минимума согласно должностным обязанностям. Протокол от «__» _____ 20__ г. № _____</p> <p>Председатель комиссии _____ (подпись, фамилия)</p> <p>М.П.</p>	<p style="text-align: center;">Сведения о повторных проверках знаний</p> <p>Должность _____ Место работы _____ в том, что он (она) прошел (прошла) комиссионную проверку знаний по пожарной безопасности в объеме пожарно- технического минимума согласно должностным обязанностям. Протокол от «__» _____ 20__ г. № _____</p> <p>Председатель комиссии _____ (подпись, фамилия)</p> <p>М.П.</p>
---	--